

Taiga-Tourer

Während die westeuropäischen Gespannmanufakturen derzeit ein Feuerwerk an Innovationen abbrennen, pflegt Ural beharrlich seine klassische Linie. Hinter der antiquierten Fassade hat sich in jüngerer Zeit allerdings einiges getan, wie die Retro der aktuellen Modellgeneration zeigt.

Es ist schon bemerkenswert. Die Motorräder werden immer ausgefeilter, zudem tüfelt die Gespannbranche ständig an neuen raffinierten Lösungen. Und dennoch behauptet sich mit Ural ein Hersteller beharrlich am Markt, der mit altertümlicher Technik und lausiger Qualität eigentlich schon längst von der Bildfläche hätte verschwunden sein müssen. Doch hat es das russische Unternehmen im Gegensatz zum ukrainischen Mitbewerber Dnepr nach dem Zerfall des Ostblocks und dem Zusammenbruch des heimischen Marktes geschafft, zu überleben – mit Exporten und zunächst hauptsächlich durch Niedrigpreise. Doch obwohl die archaischen Boxer geraume Zeit mit diversen technischen Unwägbarkeiten behaftet waren, übten und üben sie auf nicht wenige Gespann-Fans eine starke Faszination aus. Teils scheint es, als suchten die Käufer einer Ural sogar diese Herausforderung.

Mit diversen qualitativen Verbesserungen nicht nur für das Modell Retro will Ural sein Klassik-Konzept zukunftstauglich machen.

Doch mittlerweile hat man in Irbit erkannt, dass zwar das Produkt eine Zukunfts-Chance hat, nicht aber eine von Dumping-Preisen und miesester Qualität geprägte Geschäftspolitik oder eine chaotische Exportstruktur mit Werksverkauf an jedermann. So stiegen in den letzten Jahren zwar die Preise drastisch, damit einhergehend bemüht sich Ural aber intensiv um die Verarbeitung und Standfestigkeit seiner Motorräder. So besitzen alle Modelle neben Paioli-Telegabeln, Keihin-Vergasern und soliden Schaltereinheiten auch Lichtmaschinen von Nippon-Denso. Ab 2007 soll die bei der Retro bereits serienmäßige Brembo-Scheibenbremse ebenfalls Standard werden. Schweißnähte, Lackierung, Metall-Oberflächen – all das macht heute einen gediegeneren Eindruck als noch zu Zeiten unseres letzten Ural-Gespann-Tests in TF 12/01. Geändert hat sich seither auch die Ver-

triebsstruktur: Eine Niederlassung im österreichischen Linz organisiert das westeuropäische Händlernetz. Gleichlaufend damit wurden die Möglichkeiten, über andere Kanäle Motorräder zu beziehen, deutlich eingeschränkt.

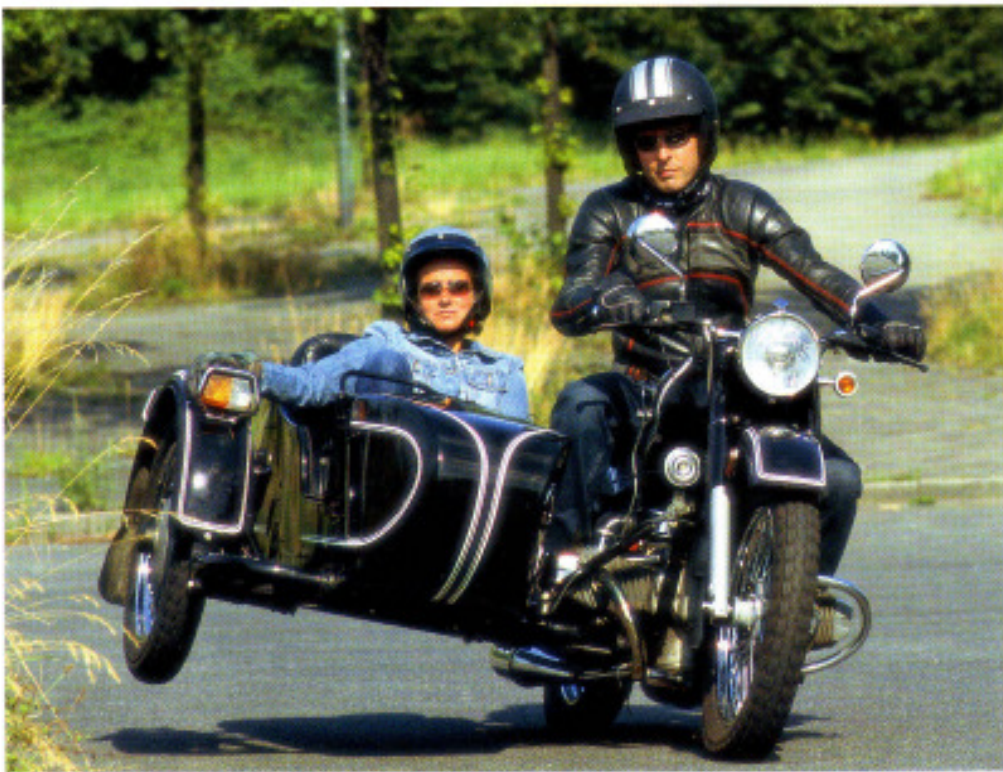
Während die Solomaschinen Retro und Wolf hierzulande – nicht zuletzt mangels jeglicher Werbeaktivitäten – kaum wahrgenommen werden, hat die Beliebtheit der Gespanne unter der aktuellen Preisstellung kaum gelitten. Mit attraktiven Modellvarianten und

Wer eine Ural zügig bewegen kann, kann wirklich Gespann fahren

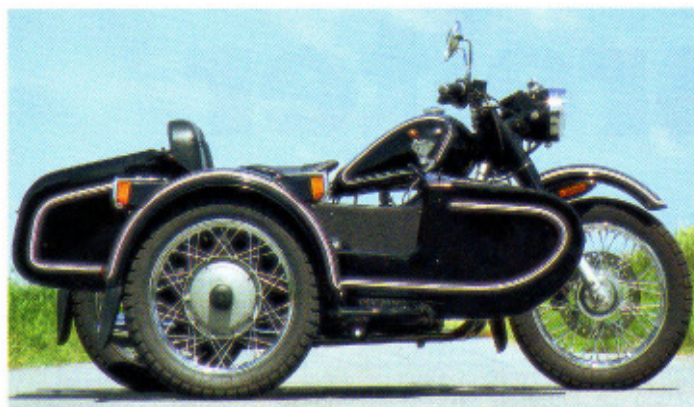
limitierten Auflagen (s. Kasten) versucht Ural, die Kauflust zusätzlich anzuregen. Am konsequentesten unterstreicht dabei das auf der gleichnamigen Solo basierende Retro 750 die klassische Anmutung.

Nun darf man sich von der Namensgebung nicht suggerieren lassen, dass es sich hierbei um ein technisch neuzeitliches Gespann handelt, das mit weißer Linierung, Telegabel, großen Drahtspeichenrädern und anderen Stilelementen künstlich auf alt getrimmt wurde. Nein – auch die Retro rollt mit der Technik der 1960er-Jahre vom Fließband, sieht man von einigen zeitgemäßen Komponenten einmal ab. Allein schon das Gewicht von sieben Zentnern macht klar, dass die Fertigungs-Standards in Irbit noch um viele Jahre hinterherhinken. Mit einem Zweiventilboxer weiß-blauer Herkunft ließe sich solch ein Gespann mindestens 50 Kilo leichter bauen.

Auch die Fahreigenschaften versetzen den Piloten in längst vergangene Zeiten zurück. Ganz abgesehen davon, dass das Retro nach alter Väter Sitte aus Rechtskurven beschleunigt und in Linkskurven hineingebremst werden will, wirkt die Lenkung seltsam eierig. Man hat zunächst das Gefühl, als sei die Lenkkopflagerung zu stramm angezogen. Eher aber dürften die Reifen für dieses Phänomen verantwortlich sein. Man kann sich daran gewöhnen, doch schon wegen der mäßigen Haftung der Pneus scheint es empfehlens-



Fotos: A. Koenigsbeck



Beiboot wie immer offenherzig und aus Stahlblech (links), Paioli-Gabel und Brembo-Bremszange (Mitte), Vierpunktanschluss, Stereo-Federung und Keihin-Vergaser (rechts).

wert, Alternativen von Avon oder Heidenau zu probieren. Mehr Grip wäre auch im Hinblick auf die Verzögerungsleistung wünschenswert, die Erstausstattungs-Reifen sind mit den Bremsen ziemlich überfordert.

Eigentlich zum gemütlichen Flanieren konzipiert, lassen sich mit dem Retro durchaus spektakuläre Kapriolen vollführen. Nach Belieben lupft man in Rechtskurven das dritte Rad, links herum provoziert die deutliche Neigung zum Übersteuern Drifts – das alles bei relativ moderatem Tempo. Weil die Reaktionen viel ausgeprägter als bei Dreiern modernen Zuschnitts sind, gilt: Wer eine Ural zügig zu bewegen weiß, kann wirklich Gespann fahren. Gegen die etwas lasche Heckfederung hat der Dortmunder Markenhändler Autohaus am Funkturm straffere Federn (Paar 90 Euro) parat.

Gegenüber seinem Vorgänger mit 650 Kubik hat der 750er nicht nur an Leistung gewonnen, sondern auch an Stehvermögen. Bei den unlängst ausgetragenen »1000 Meilen Russenbo-

xer Eisenarsch« kamen alle vier 750-Kubik-Gespanne – darunter auch der Sieger dieser Privatveranstaltung – ohne nennenswerte Probleme ins Ziel (www.ural-dnepr.net, www.flegelei.de). Dennoch ist man gut beraten, Drehzahlorgien zu vermeiden. Der Quadrathuber tritt ordentlich an und fühlt sich im mittleren Drehzahlbereich am wohlsten. Weil 110 km/h Spitze ohnehin nicht zum Autobahnfahren animieren, sind kurvige Landstraßen das bevorzugte Revier der Retro. Hier verbraucht der Zweiventiler bei zügiger Fahrweise immer über sechs Liter Normal. Interessant für Stufenführerschein-Inhaber: Das Autohaus am Funkturm bietet einen 25-kW-Kit für alle 750er an. Die Drosselung über geänderte Vergaser macht sich vornehmlich im oberen Drehzahlbereich bemerkbar, den Ural-Kenner ohnehin kaum nutzen. Die 175 Euro plus TÜV-Gebühr teure Umrüstung ist allerdings ausschließlich in Dortmund möglich. Wer ein Übriges tun will, um die Inanspruchnahme der zweijährigen Gewährleis-

Hauptsache schwarz

Auf Basis des Tourist bietet Ural nun eine auf 33 Exemplare limitierte und durchnummerierte Sonderserie als Vorona (Rabe) an. Wie der Name schon sagt, ist der neueste Russen-Dreier komplett in Mattschwarz gehalten. Schwingengabel und 19-Zoll-Räder gehören wie beim Tourist zum Standard, der Preis beträgt 7230 Euro, die Ausführung mit Seitenradantrieb kostet 7590 Euro. Für 580 Euro lässt sich wie auch bei den anderen Ural-Dreieren die schwimmend gelagerte Brembo-Scheibenbremse am Vorderrad nachrüsten.



tung zu vermeiden, investiert in einen Ölkühler und eine größere Ölpumpe.

Für die hartgesottenen Ural-Fans gibt es ohnehin nichts anderes als einen Boxer aus Europas östlichem Motorradwerk. So stellt sich an dieser Stelle nunmehr die Frage, ob auch Normalsterbliche mit dem Retro 750 glücklich werden können. Und nach wie vor lautet unsere Antwort: Jein. Nüchtern betrachtet gehört es immer noch zu den preisgünstigsten Offerten, doch auf dem Gebrauchtmarkt finden sich immer wieder Gespanne auf Basis von BMW-Boxern, Moto Guzzi oder anderer Youngtimer, die vieles besser können als eine nagelneue Ural. Doch wer einfach nur genüsslich flanieren möchte oder fahrerische und technische Herausforderungen sucht, liegt mit der Retro genau richtig. Vom Bewunderungspotenzial mal ganz abgesehen ...

Axel Koenigsbeck

Technische Daten

Ural Retro 750

Motor:

Leistung 29 kW (39 PS) bei 5600/min, maximales Drehmoment 52 Nm bei 4000/min, Hubraum 745 cm³, luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, eine u. l. Nockenwelle, zwei Ventile, 300-Watt-Lichtmaschine, Batterie 12 V/18 Ah, Elektro- und Kickstarter

Kraftübertragung:

Zweischeiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe mit Rückwärtsgang, Kardanwelle

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Seitenwagen: Unterflurrahmen aus Stahlrohr, Vierpunktanschluss, vorne Tauchgabel, 36 mm Standrohr-Durchmesser, hinten Stahl-Zweiarmschwinge, zwei Federbeine, Zugschwinge, ein Federbein, Federwege 140/100/40 mm, Drahtspeichenräder, Bereifung 4.00 x 18, v. hydraulisch betätigte Scheibenbremse, h./S.

mechanisch betätigte Trommelbremsen, Durchmesser 295/200/200 mm, Fußbremse h./S., Handbremse v.

Maße und Gewichte:

Leergewicht vollgetankt 350 kg, zul. Gesamtgewicht 610 kg, Radstand 1550 mm, Spurweite 1150 mm, Vorlauf 260 mm, Vorspur 25 mm, Nachlauf 95 mm, Wendekreis rechts (Mitte Hinterrad) 4,38 m und links (Mitte Seitenrad) 7,29 m, Tankinhalt 19 l, Kraftstoffverbrauch 6,5 l/100 km Normal

Höchstgeschwindigkeit:

zirka 110 km/h

Preis:

Komplettgespann 8950 Euro

Europa-Importeur:

Ural Motorcycles GmbH, Blütenstr. 6, A-4040 Linz, Tel. +43/732/245501, Fax 250507, www.ural.cc; 25-kW-Drosselung/Federbeine: Autohaus am Funkturm, Holzwickeder Str. 125, 44309 Dortmund-Neuasseln, Tel. 0231/252040, www.autohausamfunkturm.de