

## Test: Ural Ranger Gear-Up

# Stridsvogn på tre hjul

Tøff som en russisk AK-47, sier reklamen. Er dagens Ural blitt noe bedre enn de var for noen år tilbake? Vi reiste til Sibir for å finne ut av det.

**Tekst: Mads Are Heie**  
**Foto: Arnfinn Anfinsen**

**Ural-motorsykler** er ikke dagligdags for oss motorsyklister her til lands. Mitt kjennskap til Ural begrenser seg til at jeg kjenner flere som har en slik, og selv har kjørt en lånt '94 modell noen ganger. Akkurat den sykkelen har imponert meg, da den i 13 år som vintersykel ikke har sviktet en eneste gang. De andre Uralene i min omgangskrets tror jeg bit for bit er skiftet ut både en og to ganger. Jeg har nok tidligere uttalt noe slikt som om at jeg liker utseendet på Uralen og gjerne skulle hatt en selv, dersom jeg hadde visst at den virket uten særlig plunder og heft. Dagens Ural skal være av en helt annen kvalitet en de tidlige 90-tallsmodellene som ramlet inn her til lands. I dag blir Ural produsert for eksport, og 95 prosent av syklene eksporteres til vestlige land, storparten til USA. Kundene stiller krav til kvalitet, robusthet og driftssikkerhet. Brembo skivebremser, Denso dynamo, Keihin forgassere, japanske simreringer og SKF lager er tatt i bruk for å tilfredsstille



Trehjul med knastedekk innbyr til morsom lek.

# www.motorhuset.no

## Kampanje på brukt & nytt

Åpningstider: Man-Fre: 10.00-17.00 - Tirsdag: 10.00-19.00 - Lørdag: 10.00-14.00

# MOTORHUSET

ROVIK AS

Luramyrvn 75, Forus • Tlf: 51 63 63 63 • www.motorhuset.no

## TIRE WATCH™

Overvåkningssystem for dekktrykk

### til MC og ATV

### Montør Tire Watch for sikker kjøring

- varsler punktering
- sikrer kjøreegenskapene og komfort.
- sparer dekkutgifter
- sparer drivstoffutgifter.



Kontakt nærmeste mc-forhandler.  
Se vår nettside for mer informasjon.

## MC NORDIC

Pb 2793, 3702 Skien, Norway

[www.mcnordic.no](http://www.mcnordic.no)

## HUSABERG 4 STROKE FORCE

### STERKEST MOTOR ... PROFFEST CHASSIS!

**FS650E**

Morstad Motor, Roa, 61 32 12 17  
Bergen MC Center, Bergen, 55 33 64 50  
AB Motor, Melhus, 72 87 06 10  
Gjøvik Motorsenter as, Hunndalen, 61 13 50 00  
Hatle Motor, Elnesvågen, 915 59 950

Hermundsplass Motor & Karosseri, Ål, 32 08 43 42  
Illidi Technica, Aurskog, 90 15 70 85  
Rovik MC, Sandnes, 51 60 55 90  
Glåmdal Bil & MC, Kongsvinger, 62 81 04 50

[www.husaberg.no](http://www.husaberg.no)

## TRIUMPH

1982-2007  
25 år med Triumph



Triumph deler & utstyr sendes over hele landet.

David hjelmer  
Watsonian/Squire sidevogner  
Stort utvalg engelske mc  
De fleste 2007-modeller på lager!

Classic Motorcycles AS

Classic Motorcycles TRIUMPH

[www.classic-motorcycles.no](http://www.classic-motorcycles.no)

Åshaugveien 2C - 3170 Sem  
E-18 v. Tønsberg  
Tlf. 33 35 93 40 Fax 33 35 93 49



Her stuper jeg meg mørbanket under test av Uralen. Det er utrolig hva både sykkel og fører tåler...

disse kravene. To års garanti og ubegrenset kilometer må jo være et signal om at kvaliteten er på høyden med hva vi forventer. Min skepsis etter turen i Sibir er i alle fall borte.

Dersom Uralen absolutt skulle plasseres i en annen bås enn sidevognssykkel, måtte det bli både touring, retro, offroad og reiseenduro. Touring fordi du kan cruise avgårde i 100 km/t og ha med deg alt du trenger i sidevogna til et behagelig ferieliv. Retro fordi den fortsatt ser ut som en førkrigsmotorsykkel. Offroad fordi den med knastedekk og trekk på sidevogna nærmest er ustoppelig langt utenfor veier og krøtterstier. Reiseenduro da den kan kombinere touring- og offroadegenskapene slik Mullie og Nobile fra Nederland gjorde på sin reise gjennom Afrika (<http://www.aedst.org/~mullie/>). Den europeiske importøren Ural Motorcycles Linz har til og med stilt opp med en original Ural i Rally ORPI Morocco i 2005 ([http://www.ural.cc/index.php?events\\_specials](http://www.ural.cc/index.php?events_specials)).

**Til Sibir.** Vi ble med Ural Motorcycles Linz til Sibir for å prøvekjøre den nye Uralen. 5000 kilometer østover fant vi Uralfabrikken i byen Irbit. Her stod en helt ny Ural Ranger Gear-Up i ørkenkamouflasje og ventet på oss. Vi fikk boltre oss med terrengkjøring og test av Uralens framkommelighet i gjørma. Imponerende hva trekk på sidevognshjulet gjør! Sykkelen var nærmest ustoppelig, og grensene for hva både Uralen og vi tålte ble tøyd helt til jeg i et luftig svev med 400 kg motorsykkel stupte over sidevogna og lå mørbanka igjen på bakken. Innsatsen som stuntfører ble redusert etterpå, og avløst av noen mil på landeveien som førte oss til et varmt oppkomme, badstu, grilling og litt vodka.

En dag på cross-banen som etter flere dager med regnvær var gjort om til et gedigent gjørmehøl, og en fantastisk lekeplass ble det. Etter flere runder med vann og søle, måtte fotograf Arnfinn og jeg prøve oss på den

lengste og bratteste bakken. Full gass på flata, god fart oppover før farta ble faretruende lav mot toppen. Første gir og sluring på clutchen dro oss akkurat over toppen, til stor jubel fra forsamlingen, og kjeff fra Sergey. 400 kg motorsykkel, 40 hk og to overivrige motorsyklister kunne gått galt.

**Bakgrunn.** Ural har ikke hatt som mål å lage noe helt nytt. I videreutviklingen var det viktig å beholde Uralens grunnkonstruksjon og utseende. Den skulle fortsatt være en "gammeldags" motorsykkel, men med en kvalitet som tilfredsstiller dagens kunder. Med kvaliteten i havn, er utfordringen i dag å ta knekken på sitt dårlige rykte. De må rett og slett vise motorsyklisten at Ural er en klassiker av en brukssykkel, som er til å stole på under alle forhold. Ural er nok den eneste i sitt slag som produseres i dag. Det nærmeste alternativet til en ny Ural må være BMW's eldre boxere med ettermontert vogn. Men da er det snakk om minst 15-20 år gamle sykler.

**Sikkerhet.** Avhengig av modell kan Uralen leveres enten med trommelbrems eller skive og kallipper fra Brembo. Valget bør være enkelt; den ene har nesten ikke brems og den andre har brems. Det er ingen grunn til å gå for trommelbrems på forhjulet på en sykkel med totalvekt inntil 510 kilo. Foran, bak og på sidevogna er det justerbare dempere av enkleste sort, spenningen på fjæra kan justeres, og det er det hele. Ute på landeveien når farten nærmer seg 100 km/t oppleves doningen i mykeste laget, men er ellers stabil å kjøre. På dårlige veier i moderat fart er den en nytelse, og ved offroad-kjøring kommer Uralen virkelig til sin rett.

**Motoren** er en enkel og oversiktlig tosylindret boxer som har drevet Uralen fram siden 1941, og slik skal det fortsatt være. Dagens Ural-motor har vokst fra 650 ccm og drøye 30 hk, til 750 og 40 hk. Ikke rare greiene sammenlignet med andre nye sykler,

men det passer veldig bra til Uralen, selv om den hadde klart 10 hk til. Med Arnfinn i sidevogna og meg bak styret holdt vi greit marsjfart på 100 km/t, men så nåla tippe 120 km/t på en lang, sibirsk slette. Det er nok i raskeste laget og belaster boxeren unødvendig mye. I terrenget hadde vi alltid kraft nok, bortsett i fra den lengste og bratteste bakken på crossbanen (skogen). Men da var vi og langt vekk fra det som kan betegnes som normal bruk.

**Sittestillingen** er nøytral og bør kunne passe alle. Her sitter en rett opp og ned uten ekstra belastning på rygg, skuldre og armer. Solosetet kunne vært litt hardere syntes jeg etter noen mil på landeveien, men ingen andre i følget var enige i det. I sidevogna var det så behaglig at fotografen stadig sovnet. Lastekapasiteten er enorm. Med bagasjerom bak ryggen til sidevognspassasjerer, og bagasjebrett oppå reservehjulet var det svært greit å få med seg telt, underlag, soveposer, klær, kamerautstyr og et lass reservedeler til Jawa, innkjøpt i Praha på vei til Russland. Ennå var tankvesken tom, og baksetet fritt for bagasje. Instrumenteringen er enkel og oversiktig. Her er speedometer, lampe for lading, frigrir, fjernlys og blinklys. Med en Ural er det meningen at du skal klare deg selv, om noe uforutsett skulle skje. Den har et omfattende verktøysett, lappesaker og

pumpe. Jerrykanne og feltspade er montert på sidevogna, og reservehjul finnes oppå bagasjelokket. Av annet ekstrautstyr finnes bl.a. for vinterkjøringen vindavvisere til beina og vindskjerm til både fører og passasjer.

**Økonomi.** Nyprisen på en Ural starter på ca. kr. 115.000, avhengig av modell. For dette får du en håndbygget klassiker med sidevogn. Serviceutgiftene er moderate, til tross for oljeskift hver 2500 km, da konstruksjonen er enkel og oversiktig. En svært omfattende "Owners Manual" finnes her: <http://www.imz-ural.com/support/manuals.htm> Forsikringspremien vil heller ikke være avskrekkende på en slik sykkel. Prisfallet er usikkert da sykkelen er ny på det norske markedet. Kanskje vil Ural Ranger Gear-Up holde seg godt i pris, rett og slett fordi de som har anskaffet seg en slik ikke kunne tenke seg og kvitte seg med den igjen? Hvem vet?

## Tekniske data

**Motor:** Luftkjølt tosylindret boxer, boring/slag 78 x 78 mm, 749 cc, kompresjon 8,6:1, to Keihin L 22 AA forgassere. Torrkløtsj, fire gir og revers, kardang.

**Effekt:** 40 hk v/ 5600 omdreininger.

**Dreiemoment:** 52 Nm v/4000 omdreininger.

**Chassis:** Stålrørframe, svingarmsgaffel foran med justerbar demping, to dempere bak med justerbar demping, dekk 4.00 x19, enkel bremseskive foran, trommelbrems på bakhjul og sidevognshjul.

**Mål:** Setehøyde 790 mm, bensintank 19 liter, tørrvekt 334 kg, lengde 2580 mm, bredde 1700 mm, høyde 1100 mm.

**Målinger:** Bensinforbruk 0,75 liter/jl.

**Greit å vite:** Pris ca. kr. 115 000, fargevalg matt grønn/ brun, gul/oransje, importør Boxersmia, Skarnes.

## mc-avisa mener:

For den som går med tanker om en sidevognssykkel, bør en ny Ural absolutt være med i vurderingen. Den er kraftig nok til touring i Norge uansett veistandard. Uralen har plass til tre personer, og masse bagasje. Med 2WD tar den seg fram uten problem på ubruyete vinterveier (noe for sørlendingene?). Den koster ikke mer enn en ny tohjuling, og har lavere driftsutgifter. Du får en ekte håndlaget, klassisk sidevognsmotorsykkel, med revers, tohjulsdrift og søkelykt. Et utrolig bredt bruksområde, og kjøreglede langt ut over det normale.