

REPORTAGE  
Weekendtrip met  
kinderen in Ural

# Fijne

# zijsprong



**Wie vroeger tijdens de les aardrijkskunde opgelet heeft, weet dat de Oeral een gebergte is in Rusland dat de grens tussen Europa en Azië markeert. Het is met 1.894 meter niet het hoogste, maar wel het langste gebergte van Europa, omdat het zich over 2.500 kilometer uitstrekt. In de motorwereld is Ural evenzeer een iconische naam, die na een mindere periode meesurft op de aanhoudende vintage-golf. Wij ondervonden dat er heel wat fans rondlopen.**

**U**ral is de enige Russische producent van motorfietsen en z'n geschiedenis is even bewogen als die van het thuisland. Er zijn verschillende verhalen over het ontstaan van het merk, maar het komt erop neer dat Sovjetingenieurs aan de vooravond van WO II een betrouwbaar en polyvalent vervoermiddel zochten om te gebruiken in de mobiele oorlogvoering tegen de Duitsers. Ze kopieerden daarvoor de succesvolle BMW R71, die ze (naargelang de bron) via Zweden binnensmokkelden of van de Duitsers zelf hadden gekregen onder het Molotov-Ribbentropact, een schijnovereenkomst die tijdelijk de vriendschap tussen de twee landen moest hoog houden. De Sovjetkloon werd M72 gedoopt en in een fabriek in Moskou begon men in recordtempo machines te bouwen. Toen de Duitsers na de inval in 1941 razendsnel oprukten naar de hoofdstad, werd de productie verhuisd naar Irbit, een belangrijk handelscentrum in de Oeral



### Technische fiche

#### URAL RANGER

TYPE MOTOR:	745 CC, 2 KL/CIL, LUCHTGEKOELDE BOXERMOTOR
MAX. VERMOGEN:	30 KW - 41 PK AAN 5.500 OPM
MAX. KOPPEL:	55 NM AAN 4.300 OPM
TRANSMISSIE:	VIERBAK, CARDAN (TWEEWIELAANDRIJVING MOGELIJK)
KOPPELING:	HYDRAULISCH BEDIENDE DROGE TWEELATENKOPPELING
FRAME:	STALEN BUIZENFRAME
VOORVERING:	GELINKTE VORK MET DUBBELE GASSCHOKBREKERS, VIJFVUIDIG INSTELBAAR
ACHTERVERING:	DUBBELZIJDIGE ACHTERBRUG MET TWEEL GASSCHOKBREKERS, VIJFVUIDIG INSTELBAAR
VOORREM:	HYDRAULISCH BEDIENDE ENKELE SCHIJF
ACHTERREM:	TWEEL HYDRAULISCH BEDIENDE ENKELE SCHIJVEN
WIELEN:	SPAAKVELGEN
BANDEN VOOR/ACHTER:	4.00 X 19 INCH (ALLE DRIE IDENTIEK)
LENGTE:	2.580 MM
BREEDTE:	1.700 MM
HOOGTE:	1.100 MM
ZITHOOGTE:	790 MM
WIELBASIS:	N.B.
RIJKLAARGEWICHT:	363 KG
TANKINHOUD:	19 L
PRIJS:	€ 18.755,00 (ANDERE MODELLEN VANAF € 16.355,00)
BELGIË:	WWW.URAL-MOTORCYCLES.BE
NEDERLAND:	WWW.URALDNEPR.NL

**De zijspannen speelden een belangrijke rol in het verslaan van de nazi's en na de oorlog werden de driewielers graag gebruikt door de arme Sovjetbevolking.**

waar er een overvloed aan grondstoffen voorhanden was. De zijspannen speelden een belangrijke rol in het verslaan van de nazi's en na de oorlog werden de driewielers graag gebruikt door de arme Sovjetbevolking. In 1950 rolde het dertigduizendste exemplaar van de band. Vanaf 1953 werden er ook heel wat exemplaren wereldwijd geëxporteerd, en de zijspannen kregen een trouwe schare volgelingen. Vanaf de jaren 60 legde de fabriek in Irbit zich nog uitsluitend toe op de productie van modellen voor de civiele markt onder de naam Irbit Motorcycle Works (IMZ). Na het uiteenvallen van de Sovjet-Unie ging het echter steil bergaf met Ural, niet in het minst omdat de lokale markt overspoeld werd met goedkope tweehandswagens uit het Westen. Zoals vele andere werd het staatsbedrijf dan maar verpatst op de private markt en het ontsnapte ternauwernood aan de complete ondergang. Het was huidig CEO Ilya Khait die het bedrijf opkocht, toen het conglomeraat waarvoor hij als ingenieur werkte alle interesse verloren had. Op een





### Sarah (43 jaar)

"Ik keek ernaar uit! Leuk, een motor op drie wielen, dan kan je niet omvallen. Maar toen ik hoorde dat we eerst les gingen volgen voordat we mochten vertrekken, kreeg ik toch wat stress. De les zelf was zonder meer nodig, want het is helemaal anders dan met een gewone motor rijden. Het sturen zelf is best zwaar, maar het draaien tussen de kegels ging uiteindelijk wel vlot. Het feit dat het schakelen moeilijker lukte dan verwacht, was wel een kleine domper, maar ze zeiden me dat dit normaal is met deze Russische 'machines' en dat ik er best stevig op mag stampen. Oké dan! De eerste kilometers rijden we rustig. De kinderen zijn vrolijk, de zon schijnt. Als we stoppen voor de picknick ben ik superblij dat ik ooit mijn motorrijbewijs heb gehaald. Na de picknick tuffen we rustig verder. De straten worden echter smaller en het bochtenwerk uitdagender. Na twee 'oei-momentjes' zakt mijn vertrouwen en zit ik te stressen in het zadel. Mijn armen en schouders verkrampen en ik zie het even niet meer zitten. We beslissen om terug grotere wegen te nemen, waar mijn vertrouwen terugkomt en ik even op adem kan komen. Wanneer het begint te druppelen, ben ik wel doodop. Het is toch echt werken en ik ben opgelucht als ik de motor zonder blutsen kan parkeren voor het hotel. De volgende ochtend tijdens een lekker ontbijtje, zien we dat de buienradar weinig goeds voorspelt. Maken dat we weg zijn, voor de stortvlagen! Anders dan ik vreesde, werkt de motor vandaag goed mee. De bochten lukken aardig, zowel links als rechts, en de Ural schaatst niet meer over het natte wegdek. Ik ben weer helemaal in mijn nopjes! Tot het echt waanzinnig begint te gieten. Niet veel verder stoppen we om de ergste regen te laten passeren, maar er komt geen einde aan, dus rijden we verder ... Een van de bijzitters wordt ondanks het zeil kletsnat en ook ik ben nat tot op mijn ondergoed, ondanks mijn regenpak. Er zit niets anders op dan doorrijden, en als we stoppen om te eten lijkt het ergste voorbij. We drogen wat op en vertrekken na de middag voor de laatste kilometers. De zon piept er bijna weer door en het wordt nog een leuke rit, zodat ik uiteindelijk met pijn in het hart de bronzen Ural terug afgeef. Het is nog maar drie uur 's middags. Door het slechte weer zit het rijden er veel te vroeg op. Mijn schouders en armen doen geen pijn meer. Spieren zijn blijkbaar snel getraind. Ik zou dit gerust nog een keertje kunnen doen. Maar beter weer graag!"

bepaald moment lag de band zelfs stil omdat de elektriciteitsrekening niet betaald was. Maar sinds 2000 is er een positieve evolutie aan de gang. Jaar na jaar worden onderdelen van de machines verbeterd, en terwijl vroeger alles in huis werd gemaakt, wordt nu ongeveer 75 procent van de onderdelen via toeleveranciers betrokken. Dat merk je bijvoorbeeld aan de moderne Brembo remklauwen. De Urals halen nu ook de Euro 5-norm.

### Mindshift

Wij trekken voor een weekend met de kinderen op pad met twee Ural Rangers. Dit is het avontuurlijkste model met tweewielaandrijving en de meest complete uitrusting, tot zelfs een echte legerspade toe, die vooral onze jongste erg kan bekoren. Een Ural ziet er dus bewust nog steeds hetzelfde uit als tijdens WO II, maar binnenin is hij jaar na jaar moderner geworden. Hij doet beroep op een klassieke tweekleps boxermotor van 745 cc, die een bescheiden vermogen van 41 pk en een koppel van 55 Nm levert. De uitstootnormen maken injectie natuurlijk onontbeerlijk, maar de koeling gebeurt nog steeds uitsluitend door lucht. De maximale snelheid zou 105

Deze Ural-tocht ondernamen we met een heel team van diverse pluimage. Aan het stuur zaten een ervaren motorrijder en een dame met een beperkt aantal kilometers op de teller. In de zijspannen werden de etappes verdeeld over drie kinderen van uiteenlopende leeftijd. De trip was duidelijk voor iedereen anders.

km/u bedragen, maar daar zijn wij op de kleine stuurwegeltjes, die z'n favoriete terrein zijn, niet geraakt. Die topsnelheid is denk ik ook niet zo evident, want rijklaar werpt het geheel toch zo'n 363 kilogram in de schaal. Met rijder, passagier en veel bagage (als je de ruimte hebt, benut je ze) zit je dus al snel boven een halve ton. Maximaal kan je met de Ranger liefst 635 kilogram vervoeren, een eigenschap die hij ongetwijfeld dankt aan zijn oorlogsverleden.

Voor we kunnen vertrekken moeten Sarah en ikzelf nog eventjes een oorlog uitvechten, niet met elkaar maar met de machines en onze motorgewoontes. Een sidecar besturen is immers iets helemaal anders dan een gewone motorfiets. Invoerder Peter Carels weet dat maar al te goed, en daarom mag niemand zijn erf verlaten zonder een doorgedreven en erg leerrijk instructie-uurtje. Op een gewone motorfiets stuur je volgens de gekende procedure: even duwen op een stuurhelft, inkantelen, lijn houden met het lichaam en uitaccelereren. Dat moet je dus niet proberen met een sidecar, integendeel. Hier moet je net het voorwiel de juiste richting in trekken/duwen en dat tot het einde



**Een Ural ziet er bewust nog steeds hetzelfde uit als tijdens WO II, maar binnenin is hij jaar na jaar moderner geworden.**



— Sam (9 jaar)



"Ik vind die Urals wel heel cool omdat ze een bakje hebben en mooie kleuren. De oranje was wel de speciaalste. Ze zien er redelijk oud uit, maar toch ook modern. Mensen keken ook altijd naar ons en we vielen duidelijk op. Ik denk dat veel kinderen die we passeerden wel jaloers op ons waren. Ze begonnen soms zelfs luid te roepen. De stoelen zaten

wel goed, maar het kussen was aan de harde kant. Het was wel raar elke keer dat je over een bobbel rijdt. Ik had heel veel plaats, je kan er zelfs bijna met twee in. Als het niet te hard regende was het zeil wel handig. Ik vond het leuk dat je niets moet doen en wel gewoon van het uitzicht kan genieten en een beetje dagdromen. Ik heb ook alle dieren geteld die we zagen. In totaal heb ik er 364 geteld. Voor een echt lange vakantie zou het misschien wat saai zijn, omdat je niet echt met elkaar kan praten, met je helm en het geluid, maar een dagje of een weekend is heel leuk. Ik vind achterop zitten op een gewone motor wel nog leuker omdat je dan sneller kan gaan en ik hang graag lekker scheef in de bochten."

van de bocht blijven doen. Dat komt natuurlijk omdat de motorfiets niet kantelt door de sidecar die ernaast hangt. Bovendien heeft die sidecar ook nog eens een gevoel effect op het bochtgedrag. De aandrijving (als je niet in 2W-drive staat) zit enkel op het achterwiel van de motor zelf, het wiel onder de passagier volgt gewoon. Maar als je een bocht inzet naar links gaat dat buitenste wiel sneller bewegen en wil de sidecar de motor inhalen. Dat kan je gebruiken om een bocht korter te maken. Als je het gashendel dichtdraait, duwt de sidecar het geheel versneld in de juiste richting. Bij een bocht rechts moet je dan weer wat meer gas geven, om de motor voorbij de sidecar te duwen. Dat maakt een rechterbocht een stuk moeilijker en fysiek zwaarder. Maar het is vooral het mentale spel, waarbij je alles dat tussen je oren zit en je spiergeheugen overboord moet gooien. Ik heb het als meer ervaren motorrijder tijdens de slalommetjes die we oefenen aanvankelijk dan ook een stuk lastiger dan Sarah, ondanks het feit dat ik een decennium of wat



— Mil (7 jaar)



"Ik vind het heel mooie moto's omdat het leuke kleuren zijn. En ook omdat ze een cool reservewiel hebben en stoere noppenbanden. Ik vond de grijze de mooiste omdat die een legerkleur heeft en geen

lichten aan het bakje. Dat is mooier. Ook de spaakwielen zijn wel tof, net als op mijn mountainbike. De zetels waren wel goed, maar na een tijdje kreeg ik toch een beetje een stijve rug. Je kon wel van plaats veranderen en zo de benen strekken om te ontspannen. Je hebt wel wat wind in je gezicht, maar met de helm voel je dat natuurlijk niet. Ik had eigenlijk wel een beetje schrik voor het lawaai, maar dat was eigenlijk echt niet erg. In de auto kan ik met de tablet spelen, maar dat heb ik helemaal niet gemist. En ik heb toch ook een paar dutjes kunnen doen tijdens het rijden, dus ik was wel echt op mijn gemak. We reden ook wel rustig. Ik had eigenlijk wel een race willen doen, maar dat vonden mama en papa geen goed idee."

**In een wereld van quickshifters en adaptieve cruisecontrol is dit nog echt fysiek rijden, en dat geeft een verrassend bevrijdende voldoening.**

geleden al eens met een sidecar reed. Die ervaring was duidelijk niet meer van tel. Een shot sidecar per jaar lijkt dan ook opportuun om resistent te blijven. Dat klinkt herkenbaar.

**Lekker cruisen**

Vanuit de thuisbasis van Moto-adapt in Ninove heb ik een korte route uitgestippeld door de Vlaamse Ardennen naar het noorden van Frankrijk. Met heel jonge kinderen moet je de afstanden beperkt houden, want als passagier op een motor word je wel erg in je eigen wereld gedrukt. Met een helm op je hoofd en motorgeluiden is het moeilijk communiceren. Zoals je verder kan lezen gaat elk kind daar anders mee om, maar het is sowieso een goed idee om regelmatig te stoppen, de beentjes te strekken en wat ervaringen uit te wisselen.

Ik ben daarover alvast heel positief. Het rijden met de Ural went snel en hij doet weinig subtiel maar krachtadig zijn werk. De motor ronkt heerlijk rauw





**Otto (12 jaar)**



"Ik heb het grootste stuk van de rit op de gewone motor gezeten en dat is wel wat dynamischer dan in de sidecar. Je beweegt precies meer. Maar de afwisseling was wel erg leuk omdat ik kon overstappen. In de sidecar had ik veel plaats voor mijn benen en ook de zetel is wel een stuk ruimer en comfortabeler. Je kan ook beter rondkijken, maar omdat je lager zit, zie je soms toch ook minder. Het is ook ontspannend dat je niet zo moet opletten om je vast te houden als je versnelt of vertraagt. Wat ik wel raar vond is dat je eigenlijk meer wind voelt in de sidecar, maar op de motor zat ik natuurlijk achter de rug van papa."



**Als het weer goed is en je niet gehaast bent, is zo'n Ural een uniek reismiddel.**

en klimt heel gestaag in toeren. De vierbak moet je gedecideerd beroeren en in de rem- en koppelingshendels moet je stevig knijpen. Het voelt allemaal heel old school en ongepolijst, maar daardoor ook net oerdegelijk en charmant. In een wereld van quickshifterners en adaptieve cruisecontrol is dit nog echt fysiek rijden, en dat geeft een verrassend bevrijdende voldoening. Ik ben een weekje voordien met onze RT in de Alpen op pad geweest, en ik voel me nu 's avonds bij het aperitief vermoeider na 120 kilometer in dit zadel dan na 350 kilometer over bergcols. Maar het is vermoeidheid van de aangename soort, die het gevoel geeft dat dat eerste drankje ook echt verdiend is.

**Beleving**

De beleving van het reizen met een sidecar is dus zonder meer uniek, voor alle betrokkenen. Je zou kunnen argumenteren dat je eigenlijk alle nadelen van een auto en motor op een hoop gooit. Je zit vol in de regen, kan niet door de file laveren, en het is best wel zwaar stuurwerk. Jonge kinderen zitten wat gevangen in hun eigen wereld en kunnen niet even hun hart luchten of een indruk delen. Anderzijds lijkt een dutje doen even makkelijk als in de auto. Voor echt lange reizen is dit dan ook niet het ideale vervoermiddel. Maar op korte trips met voldoende pauze en stops is het heerlijk genieten. De glimlach en de bewonderende blikken die je oogst zijn uniek. Andere kinderen keken met ogen vol afgunst naar onze twee belhamels als we passeerden, en elke keer je halthoudt kan je ervan op aan dat iemand je aanspreekt voor een leuke babbel. Als het weer goed is en je niet gehaast bent, is zo'n Ural dus een uniek reismiddel, dat ik met plezier enkele keren per jaar van stal zou halen voor een korte tocht of een weekend in eigen contreien. ➤

**XTRAVEL**  
Premium softluggage

Al ruim 30 jaar de bagagespecialist van de Benelux! | [www.mdi-online.nl](http://www.mdi-online.nl)



Ural-motorcycles

by Moto-Adapt

PETER CARELS  
AARDEWEG 120  
9406 NINOVE  
+32 478 933 760

INFO@MOTO-ADAPT.BE  
WWW.URAL-MOTORCYCLES.BE  
Like us on facebook  
ERKEND URAL VERDELER