

URAL – in der Gegenwart angekommen

URAL POLARISIERT – ÜBER DAS PRODUKT AUS RUSSLAND HAT WOHL JEDER VON UNS EINE KLARE VORSTELLUNG. AUF DEN ERSTEN BLICK HABEN DIE URAL-GESPANNE IMMER NOCH DAS AUSSEHEN VON OLDTIMERN, TECHNISCH HAT SICH DIE MARKE AUS IRBIT LÄNGST AUF DEN WEG IN DIE GEGENWART GEMACHT.



Der Markenkern von Ural ist schon immer ein rustikaler Charme, definiert von großen Drahtspeichenrädern und dem Beiwagen aus Blech. Während der Rest der Motorradwelt, versucht am Puls der Zeit zu bleiben, wirkt die Ural immer noch wie Relikt aus längst vergangenen Tagen.

Seit einigen Jahren versucht man den aktuellen Stand der Technik zu erreichen und dabei das traditionelle Aussehen beizubehalten. Es ist ein Spagat. Aber haben die Russen eine Wahl? Will man sich

nicht verabschieden wie Jailing, ist die technische Aufholjagd ohne Alternative.

Der weltweit größte Gespannhersteller aus China, verzichtete erst vor wenigen Jahren auf das Optimieren der Technik und entsprach damit nicht mehr den gesetzlichen Auflagen. Die Folge: Der Jailing-Importeur Motorwerk aus den Niederlanden erhielt keine Zulassung mehr

und stellte den Import ein. Dabei wäre beim vergleichsweise modernen China-Gespann, ein Update sicher einfacher zu bewerkstelligen als bei der russischen Marke.

Ural-Importeur Hari Schwaighofer hatte hier mehr Einfluss auf die Eigentümer. 2014 verabschiedete man sich von etlichen Überbleibseln aus den fünfziger Jahren. Die „Generation EFI“ wurde präsentiert und Ural verließ damit die Standspur auf der man es sich über Jahrzehnte bequem eingerichtet hatte. Es entwickelte sich eine Dynamik wie sie die Marke noch nie erlebte.

Die auffälligsten Merkmale bei Einführung der EFI-Modelle, waren Scheibenbremsen an allen Rädern und eine Einspritzanlage. Das schlachten heiliger Kühe war für traditionelle Uralisten zunächst ein Schock. Doch die dramatisch bessere Bremse überzeugte und der Benzinerstäuber mit Kabelanschluss funktionierte. Weitere Neuerungen: Geänderte Nockenwelle für mehr Drehmoment, externer Ölfilter, hydraulischer Lenkungsdämpfer.

Schwaighofer, schon seit 2003 Ural-Importeur, ist die treibende Kraft und zugleich Ideen- und Produktlieferant für Neues. Investiert



Ranger Forest in Camouflage grün-grün-braun mit Beiwagenantrieb. Aufpreispflichtig sind: Fahrerwindschild, Handschützer, Protektoren für Beiwagenbeleuchtung und Rammschutzbügel am Beiwagen vorne.



Eine über Seilzug betätigte Feststellbremse wirkt auf den Bremszylinder am Hinterrad.



Die neuen Kolben des Russenboxers sind Teflonbeschichtet.

wurde auch in Anbauteile und Zubehör. Nachdem die Eigentümer von Ural ihren Wohnsitz in die USA verlegten, baute Geschäftsführer Ilya Khait in Redmond/Washington auch dort eine kleine Entwicklungsabteilung auf.

Mehr und mehr verzichtet man auf Teile russischen Ursprungs, da diese teilweise erhebliche Qualitätsschwankungen aufweisen. Die Einspritzanlage kam bis 2018 vom US-Hersteller Electrojet, Bremsscheiben und Bremsleitungen sind aus spanischer Fertigung. Die Bremszylinder aus Italien von Brembo, ebenso Bremszangen für Vorder- und Beiwagenrad. Die Zange für das Hinterrad, samt mechanische Feststellbremse, kommen wiederum aus den USA. Viele Motorteile sind inzwischen von westeuropäischen Lieferanten, bearbeitete Gehäuse kommen aus Taiwan.

Die bessere Qualität macht sich in den Verkaufszahlen der Gespanne

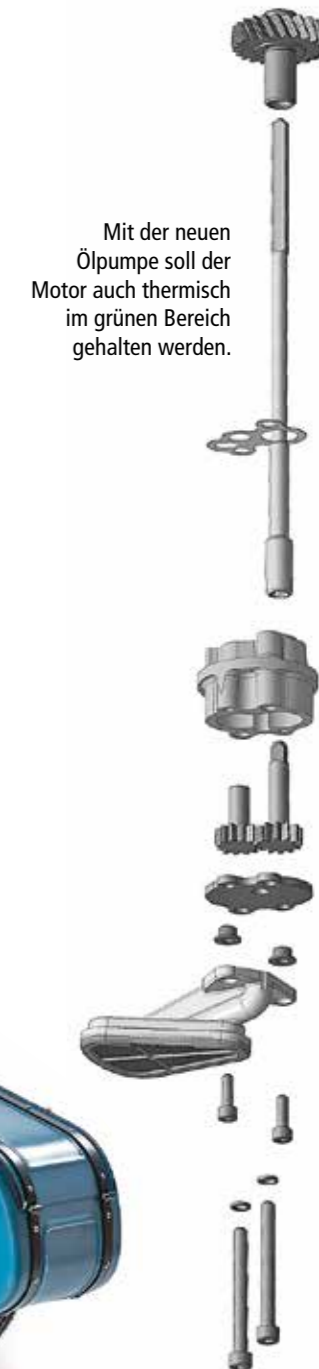


Die Ural cT gilt als Einsteigermodell.

bemerkbar. 2018 wurden nach Deutschland 150 Ural verkauft, in die Schweiz 22 und nach Österreich 18. Die Summe entspricht in etwa der Hälfte aller gebauten Neugespanne in Europa. Das ist umso bemerkenswerter, da der Importeur bei der Vergabe neuer Händlerverträge zurückhaltend ist.

Bei Nischenmarken war oft eine ganz andere Vorgehensweise zu beobachten: Jeder der dem Importeur drei, fünf oder zehn Fahrzeuge abkauft darf sich Händler nennen. In kurzer Zeit werden auf diese Weise hunderte von Fahrzeugen im Markt verteilt, doch der Importeur verschindet alsbald auf Nimmerwiedersehen. Auch das Ansehen der russischen Marke musste in den 80er und 90er Jahren teilweise unter solchen Importeuren leiden.

2016 hat das Uralwerk die Auslieferung mit dem charakteristischen Schwingsattel eingestellt. Ilya Khait waren die Ural Sitze schon seit langem ein Dorn im Auge, weil zu altmodisch. In den USA wird Ural nur noch mit Sitzbank verkauft. Schwaighofer sieht das anders: „Der Schwingsattel gehört zu den stilprägenden Merkmalen einer Ural.“ Mit einem italienischen



Mit der neuen Ölpumpe soll der Motor auch thermisch im grünen Bereich gehalten werden.



Das Classic-Model.
Vorstellung ab Seite 31.



Sportsman (Modell 2018) in metallic-hellbraun
mit zuschaltbarem Beiwagenantrieb.

Sattler hat der Europaimporteur eigene Schwingsättel mit Sattelfedern entwickelt.

Schwaighofer: „Die Modelle Tourist, Sportsman und Ranger liefern wir mit Schwingsattel als Standardausrüstung. Für die Einsteigermodelle der T-Reihe, cT und Classic – beide ohne Beiwagenantrieb – und T TWD mit Beiwagenantrieb, werden zudem in Italien Zweidrittel-Sitzbänke hergestellt. Auch Sitzkissen und Rücklehne im Beiwagen kommen aus italienischer Fertigung.

2017 war für den Importeur ein sehr schwieriges Jahr. Die Euro 4-Norm trat in Kraft und Ural erhielt erst zur Jahresmitte die erforderliche EU-Typengenehmigung. Ein halbes Jahr lang konnte kein aktuelles Motorrad verkauft werden. Einige Händler hatten sich noch mit 2016-Modellen eingedeckt und konnten damit einen Teil der Kundenbestellungen bedienen.

Seit einem Jahr hat Ural an allen Rädern wieder gleiche Radnaben, das heißt, alle Räder sind untereinander austauschbar – einschließlich Reserverad. Für die unterschiedlichen Bremsscheiben an den Rädern gibt es entsprechende Adapter. Der

Radwechsel mit Bremszange und -scheibe ist aufwändiger als das Umstecken mit der althergebrachten Bremstrommel. Hat man allerdings einen direkten Vergleich zwischen Scheibe und Trommel erfahren, will man auf die Scheibenbremse nicht mehr verzichten.

Aktuell sind die Vorarbeiten für die Euro 5-Umstellung im Jahr 2021 im Gange. Einige Maßnahmen sind schon im Modelljahr 2019 umgesetzt, wie bessere Motorkühlung durch eine voluminösere Ölwanne, größere Zylinderrippen, effektivere Ölpumpe, hochwertigere Kolben und vor allem eine überarbeitete Einspritzanlage mit Komponenten von Keihin.

Bei den neuen Modellen haben Zylinder und Köpfe größere Rippen, der Motor wirkt dadurch wuchtiger. Dies aber nicht so prägnant. Vielen wird der Ventildeckel auffallen, dieser ist nun mit vier Bolzen am Kopf angeschraubt, bis 2018 war der Ventildeckel mit einer einzigen zentralen Schraube befestigt.

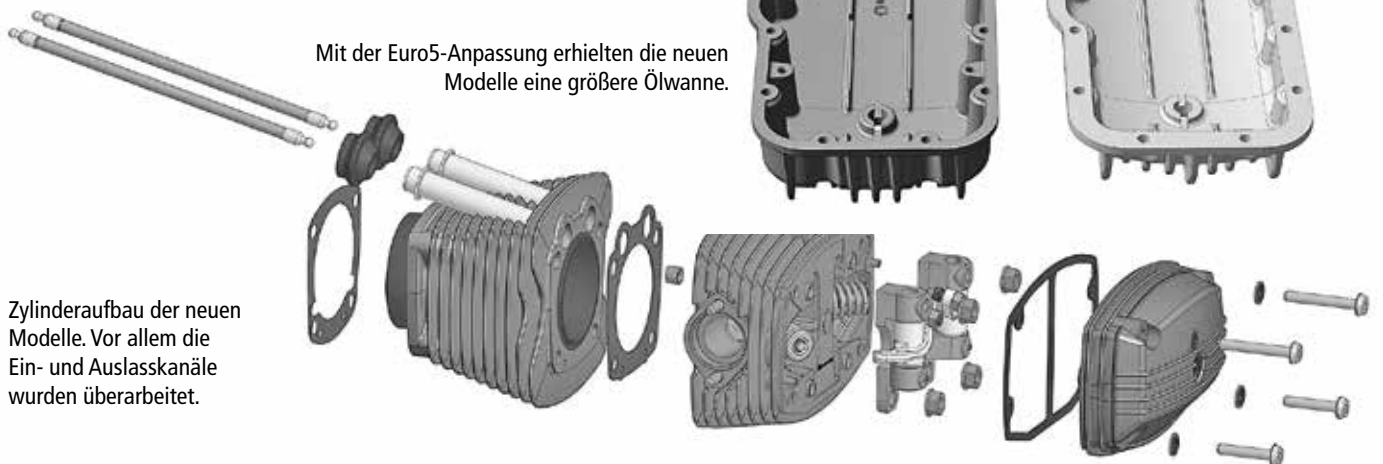
Wie uns Hari Schwaighofer mitteilt, wurden die Euro 5-Grenzwer-

te im Testlabour bereits unterschritten. Aktuell arbeitet Ural an einer komplett neuen Auspuffanlage. Es ist jedoch noch keinesfalls gewiss, ob Ural über das Jahr 2021 hinaus hierzulande noch verkauft werden kann. Die größeren Herausforderungen zum Einhalten der neuen Norm, sind die Lärmemissionen beim luftgekühlten Motor und die Integration der On-Bord-Diagnose (OBD2). Ob die elektrisch betriebene Ural (s. MG 169) ein Plan B ist?

Seit dem Frühjahr 2019 ist im Getriebe der Ural kein einziges Teil mehr, das aus Russland stammt. Gehäuse und Kleinteile kommen Taiwan, Wellen und Räder aus Deutschland. Und es geht weiter, jedes Jahr kommen weniger Teile aus Russland, sondern werden von spezialisierten Zulieferern aus aller Welt eingebaut. Ural ist in der Gegenwart angekommen.

Bernhard Götz

bg@motorrad-gespanne



Mit der Euro5-Anpassung erhielten die neuen Modelle eine größere Ölwanne.

Zylinderaufbau der neuen Modelle. Vor allem die Ein- und Auslasskanäle wurden überarbeitet.