

MIT EINER ANDEREN FAHRWERKBASIS UND EINIGEN NEUERUNGEN IM DETAIL LÖST DIE URAL CLASSIC DAS ENDE 2018 AUS DEM PROGRAMM GENOMMENE MODELL RETRO AB. KANN SIE DIE ERFOLGSGESCHICHTE IHRER VORGÄNGERIN FORTSCHREIBEN?

# Klassisch VORWÄRTS

Als Ural die Retro 2003 erstmals mit 750 Kubik vorstellte, waren Vergaser sowie Trommelbremsen an Hinter- und Seitenrad Standard. Die Telegabel lieferte Paioli, die Reifen kamen aus Russland. Und damals wartete dieses Modell noch mit Ledersattel und Echtholzknäuf für den Hebel zum Einlegen des Rückwärtsganges auf, der vordere Kotflügel war an der unteren Gabelbrücke verschraubt.

Von den anderen Ural-Dreiefern unterscheidet sich die Retro vor allem durch die Hinterradführung, die auf den ersten Blick wie eine Geradwegfederung aussieht. Tatsächlich verbirgt sich dahinter eine gezogene Zweiarmschwinge.

Weiterhin lief die Retro immer auf 18-Zöllern, während ansonsten 19 Zoll üblich waren. Durch die Rahmenkonstruktion und die kleineren Räder liegt das Gespann satter und erlaubt bei einem Nachlaufwert von nur 50 Millimetern flotteres Kurvenfahren.

Im Lauf der Jahre musste die Retro manche Änderung über sich ergehen lassen. Zu den wichtigsten gehörten 2008 die 40er

Marzocchi-Gabel mit angeschraubtem Kotflügel sowie 2014 die Kraftstoffeinspritzung und die Scheibenbremsen rundum. Die meisten Fans konnten mit den notwendigen Modernisierungsmaßnahmen gut leben, veränderten sie doch das klassische Erscheinungsbild nicht wesentlich.

Aber 2018 sollte für die Retro das letzte Jahr sein. Es ist anzunehmen, dass die im Vergleich zu den anderen Modellen aufwendige Fertigung des komplett eigenständigen Rahmens sowie von Tank, Scheinwerfergehäuse und anderen Details Hauptgrund für diese Entscheidung war. „15 Jahre ist die Retro das schönste und beste Ural Gespann. Aber eher ungeliebt bei unseren Lenkern und Denkern im Ural Werk“, schreibt Harald Schwighofer, Chef des Europa-Vertriebs auf der Congenia-Seite [ural.at](http://ural.at).

Aber gerade weil das nostalgischste aller Ural-Gespanne vor allem beim europäischen Publikum über all die Jahre gut ankam, sollte diese Nische nicht unausgefüllt bleiben. So folgt im direkten Anschluss nun die Classic. Auf den ersten



Bewährter Standard auch für die Classic: Einstellbarer Lenkungsämpfer von Bitubo.



Nachgelegt: Einspritzanlage mit Leerlaufregelung, dickere Zylinderrippen, effektivere Schmierung.



So muss das: Linierung nur für die schwarze Farbvariante.

Blick sieht vor allem die schwarze Variante der Retro sehr ähnlich, doch darf man sich von den doppelt ausgeführten Zierlinien nicht in die Irre führen lassen.

Tatsächlich handelt es sich um ein in wesentlichen Belangen anderes Modell. Zwar wurden die 18-Zöller mit der Heidenau-Bereifung beibehalten, doch das Fahrwerk entspricht nun dem der anderen Telegabel-Modelle. Weiterhin findet die Marzocchi-Gabel mit 40er-Standrohren Verwendung.

Der Sattel wick einem direkt auf dem Rahmen aufliegenden Einzelpersonen-Sitzpolster. Auch Tank, Scheinwerfergehäuse und andere Anbauteile kennt man von

anderen Typen. Neben der linierten Classic mit silberfarbenen Rädern gibt es das dunkelgrüne „Tundra satin metallic“ und ein glänzendes „Kirschrot“ – jeweils ohne Linierung und mit schwarzen Rädern. Für unseren Geschmack trifft die hier gezeigte Ausführung das Thema mit Abstand am besten.

Selbstredend kommt auch die Classic in den Genuss einiger grundsätzlicher Modellpflege-Maßnahmen. Im überarbeiteten Motor verbergen sich ein längerer Einlass und ein verkürzter Auslasstrakt. Dadurch soll der Boxer kühlere Köpfe bewahren.

Weiterhin kommen teflonbeschichtete Kolben zum Einsatz. Die Schmierung



## TECHNIK

### Ural Classic

#### MOTORRAD

**Motor:**

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, Hubraum 745 cm<sup>3</sup>, Leistung 30 kW (41 PS) bei 5500/min, max. Drehmoment 57 Nm bei 4300/min, Lichtmaschine 490 Watt, Batterie 12 V/18 Ah, Viergang-Getriebe und Rückwärtsgang, Kardan, Elektrostarter

**Fahrwerk:**

Stahlrohrrahmen mit zwei Unterzügen, vorne Telegabel, hinten Stahl-Zweiarmschwinge, zwei Federbeine, Federwege 120/50 mm

**Bremsen:**

Vierkolbensattel mit 295-mm-Brems-scheibe vorn, Zweikolbensattel mit 256-mm-Brems-scheibe hinten, Handbremse v., Pedal h./S.

**Bereifung:**

Vorn:.....4.00 x 18 auf Drahtspeichenrad  
Hinten:.....4.00 x 18 auf Drahtspeichenrad

#### BEIWAGEN

Karosserie:..... Ural  
Fahrwerk:..... Stahl-Rundrohrrahmen, Vierpunktanschluss  
Radführung:.....gezogene Schwinge  
Bereifung:.....4.00 x 18 auf Drahtspeichenrad  
Federweg:.....60 mm  
Scheibenbremse:.....245 mm, Einkolbensattel  
Sitzbreite:.....48 cm  
Fußraumlänge:.....86 cm  
Heckraumvolumen:.....ca. 120 l

#### GESPANN

Radstand:.....1450 mm  
Spurbreite:.....1150 mm  
Vorlauf:.....260 mm  
Nachlauf VR:.....50 mm

Leergewicht:.....320 kg  
Zul. Gesamtgewicht:.....672 kg  
Tankinhalt:.....19 l  
Höchstgeschwindigkeit:.....ca. 115 km/h

**Preis:**.....14.300 Euro

**Importeur:** www.ural.cc



Ende der Extrawürste: Zur Senkung der Produktionskosten baut die Classic nun auf dem gleichen Rahmen wie die anderen Ural-Modelle auf.



Raffiniert: Das Chassis des Vorgängermodells Retro gaukelte eine Geradwegfederung vor. Tatsächlich stützten die Dämpfer eine Schwinge ab.

optimiert eine leistungsfähigere Ölpumpe samt größerer Ölwanne. Zudem bekam die Einspritzanlage eine Leerlaufregelung, das Sekundärluftsystem entfällt. Die Benzinpumpe ist in den Tank integriert.

So scheint es, als wolle man in Irbit nichts unversucht lassen, den Boxer über die anstehende Euro 5-Hürde zu hieven. Auch in puncto Zubehör-Angebot hält Ural es wie ein namhaftes deutsches Unternehmen, das schon ungleich länger auf dieses Motorenkonzept setzt. So gibt es für die neue Classic diverse Nachrüstmöglichkeiten: Handprotektoren, Beiwagen-Windschild mit Edelstahl-Fassung, Chrom-Schutzbügel vorne und hinten am Beiwagen, Überrollbügel, Chrom-Gepäckträger auf Gepäckraumdeckel und Hinterrad-Kotflügel sowie Reserverad samt Halter.

Doch anders als BMW dürfte Ural seine Boxer-Fans weiterhin mit jeglichen Elektronik-Gimmicks verschonen. Denn die

wollen – selbst nach der Ausmusterung der eigenständigen Retro – überhaupt nicht in das Konzept der Marke passen.

Bleibt die Frage, inwieweit die Classic die Retro ersetzen kann. Die Antwort muss jeder Ural-Fan für sich und seinen Erwartungshorizont finden. Für die Retro spricht der zumindest optisch konsequentere Auftritt, für die Classic die aktuellere Technik.

An Fahrspaß mangelt es mit beiden Modellen jedenfalls nicht. Von daher kann man getrost den Kaufvertrag für eine brandneue Classic unterschreiben. Oder aber den Gebrauchtmotor beobachten, um eine Retro zu ergattern. Dazu braucht es allerdings Glück, denn ohne Not wird sich kaum jemand seines gespannten entledigen – egal welchen Baujahres.

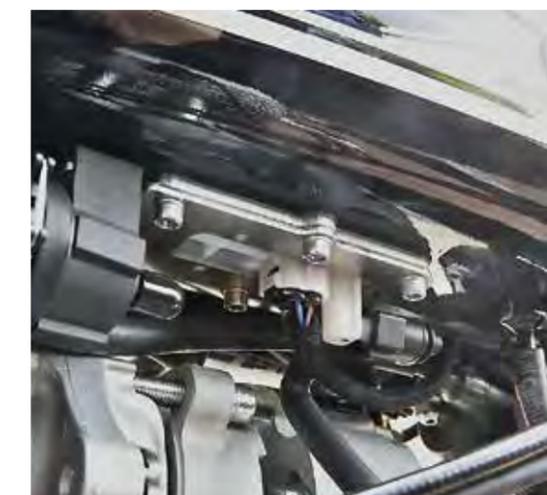
Axel Koenigsbeck  
ak@motorrad-gespanne



Tribut an moderne Zeiten: Hydraulik-Scheibenbremse mit Lochung.



Vereinheitlicht: Auch der Tank stammt nun aus der Komponentenliste der Tourist.



Gut versteckt: Rechtsseitig in den 19 Liter fassenden Tank integrierte Kraftstoffpumpe.