

Die Zeitschrift für Gespannfahrer
Zum Kennenlernen des Fachmagazins
für Dreiradfahrs gibt es ein älteres
Heft kostenlos bei
MOTORRAD-GESPANNE,
Tel.: 06298/928884
www.motorrad-gespanne.de



TOURISTENKLASSE

Ural-Gespanne galten früher immer als Kandidaten fürs Podest in der Pannenstatistik. Mittlerweile weitgehend gereift, bieten sie aber immer noch einen hohen Nostalgie-Faktor.

Seit den 1980er Jahren ist das Modell „Tourist“ der Klassiker im Ural-Programm. 2001 von 650 auf 750 Kubik Hubraum aufgewertet, gilt es bis heute als wichtiges Standbein der Angebotspalette. Da ist es selbstverständlich, dass die umfangreiche Modellpflege der letzten Jahre auch dem Tourist zugute kam.

Dazu gehören vor allem die Anpassung an die Euro-III-Grenzwerte mit Sekundärluftsystem und ungeregelten Katalysatoren. Da der 750er Boxer mit seinen 39 PS im Gespannbetrieb die v_{\max} von 115 km/h unter Standardbedingungen nicht über-

schreitet, genügt die Abgasprüfung nach dem WMTC-Zyklus, die er mit den Keihin-Vergasern noch schafft.

Um die Standfestigkeit nachhaltig zu verbessern, setzen die Russen mittlerweile bei zahlreichen Komponenten auf westeuropäische Zulieferer. So stammen die Kugellager von SKF, die Kolbenringe von Mahle-König, die Getriebeteile von Herzog und die Zündanlage von Ducati. In den nostalgischen Ohv-Zweiventil-Zylinderköpfen werkeln ebenfalls Teile aus dem „Westen“.

Für das kundige Auge eher sichtbar sind zeitgemäße Ausstattungsdetails wie die aktuellen Schaltereinheiten. Dass derart massive Zukäufe auch bei Produktionskosten auf russischem Niveau die Preise maßgeblich prägen, ist unausweichlich. So wird das Tourist in der hier gezeigten Version plus Seitenwagen-Windschild aktuell für 10 310 Euro

Listenpreis angeboten. Feilschen ist ziemlich zwecklos, da die hiesigen Ural-Händler derzeit den Mangel verwalten.

Altgediente Russengespanntreiber erreicht man mit einer solchen Modell- und Preispolitik gewiss nicht. Andererseits: Wer ein solches Dreirad bereits sein Eigen nennt, wird

kaum ein neues kaufen, sondern schrauben, bis sich die Maulschlüssel zur nächsten Größe weiten.

Für Ural sind eher die retro-orientierten Kunden interessant, die mehr Spaß am Fahren als am Reparieren und Improvisieren finden. Und für die scheint der Mix aus archaischer Optik, bodenständiger Technik und funktionsfähigen Bauteilen gerade richtig.

Insgesamt vermittelt das 2009er Tourist einen erheblich gediegeneren Eindruck als seine Vorgänger von vor zehn oder gar zwanzig Jah-

Fotos: Axel Koenigsbeck

Technik

Motor:	Zweizylinder-Viertakt-Boxer
Hubraum:	745 cm ³
Leistung:	29 kW (39 PS) bei 5800 min ⁻¹
Drehmoment:	49 Nm bei 3400 min ⁻¹
Luftkühlung, Elektrostarter, Viergang-Getriebe mit Rückwärtsgang, Kardan	
Rahmen:	Doppelschleifen-Rohrrahmen
Seitenwagen:	angeschraubter Stahlrohrrahmen, Vierpunktanschluss
Radführung v.:	Schwingengabel mit zwei Federbeinen, 80 mm Federweg
Radführung h.:	Zweiarmschwinge, zwei Federbeine, 65 mm Federweg
Radführung Seite:	Zugschwinge, 50 mm Federweg
Bereifung v./h./S.:	4.00 x 19
Radstand:	1555 mm
Spurbreite:	1150 mm
Nachlauf (Vorderrad):	45 mm
Wendekreis re./li.:	4,46/6,96 m
Gewicht vollgetankt:	350 kg
Zul. Gesamtgewicht:	610 kg
Tankinhalt:	19 Liter
Kraftstoffverbrauch:	ca. 6,4 l/100 km
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 110 km/h
Preise:	10 310 Euro



Hersteller: www.ural.cc



Perestroika: Europäische Teile am archaischen Zweiventil-Boxer

ren. Der Boxer werkelt unter dem 19-Liter-Tank unauffällig, aber auf angenehme Weise fühlbar. Archaisch bleibt das Fahrverhalten, auch wenn die Schwingengabel mit reduziertem Vorderradnachlauf und Scheibenbremse eine Brücke zu neuzeitlichen Gespannkonstruktionen zu schlagen versucht.

Kurz und gut: Ural-Gespanne entziehen sich trotz des Tributes an moderne Technik jedem Vergleich mit aktuellen Gespannen. Wer sich mit ihnen einlässt, begibt sich auf eine Zeitreise. Allerdings ist die problemlose Ankunft heute viel eher gewährleistet als zu der Zeit, in der die Dreier aus Irbit noch für einen Appel und ein Ei zu haben waren.

Axel Koenigsbeck