2022 GENERAZIONE EFI EURO 5

AGGIORNAMENTI TECNICI

Ural Roma Sidecar Service / Massimo Officina Moto
via Medesano 3 – 00125 Acilia Roma
333 8576702 / 06 52353864
info@uralroma.it / www.uralroma.it
Roma, 21 Agosto 2022

Buongiorno care lettrici, cari lettori e naviganti che visitate il nostro sito,

eccoci arrivati quasi al termine del ventiduesimo anno di questo secondo millennio; il tempo passa, tutto avanza, e noi percorriamo la nostra strada, aggiungendo un pezzettino della nostra unica storia al divenire del mondo.

E di strada ne ha fatta tantissima la Ural, oggetto della presente trattazione.

Tanta strada nel tempo e, ora, anche nelle distanze; come saprete ora la Ural ha necessariamente abbandonato la storica sede di Irbit in Siberia per trasferire tutta la produzione in Kazakistan.

Il conflitto Ucraina Russia ha coinvolto anche questa nostra piccola grande Casa la quale nulla a che vedere con gli avventimenti di questi ultimi mesi..

Il side Ural è e rimarrà un oggetto di pace; la nostra è un'anima di fratellanza, di amicizia; è una modo diverso di stare insieme, di unire le diverse culture del mondo attraverso un turismo volto alla conoscenza degli uni verso gli altri, dei loro usi e costumi, tradizioni.

Pertanto tutti noi ci auguriamo e preghiamo che venga ristabilita la pace; una pace che venga quanto prima possibile; pertanto invito tutti coloro che si approcciano a questa lettura a non dividersi in pregiudizi verso una o l'altra parte.

Storia lunga è quella della Ural e, di conseguenza, anche della nostra che siamo qui a raccontarla, narrandovi quindi di un tempo passato con lo sguardo rivolto al futuro.

Un passato che va dalla fine gli anni 30 e si sposta fino a noi oggi e che ci racconta un costante progresso tecnico, evolutivo, volto a consegnare un prodotto sempre più affidabile, sempre aggiornato, dotato di miglior confort, fruibilità, con un'attenzione dedicata anche alla sostenibilità ambientale.

Spero stiate tutti bene. Mi riferisco alle sofferenze dovute al Covid. Pur con le cautele doverose e superato il momento di chiusura quasi totale delle attività turistiche, anche il mondo del sidecar si rimette in marcia. Conflitti permettendo.

Quindi nel ringraziarvi anticipatamente per essere qui a leggere e commentare queste pagine, anche quest'anno prendo spunto dalle tante – ma veramente tante - novita' introdotte dalla Ural sin dal 2021, per aggiornarvi con questa nuova corredata da illustrazioni e foto; sono consapevole che a qualcuno questo può sembrare un "mattone" ma credete che questo

“mattone” cerca di rispondere ai tanti interrogativi che vengono posti a noi Concessionari nonché Officina di Assistenza di questi mezzi affascinanti. D'altronde la storia passata e futura è talmente ricca che non si può condensare tutto in poche righe. Vorrei che questa esposizione aiutasse a capire tutti gli aspetti necessari per entrare nell’affascinante mondo dei sidecars. Inoltre vuole essere anche un vademecum sull’argomento sidecars. Il mio desiderio è accomagnaare il lettore in questo viaggio verso la conoscenza di questo mondo

Ma questo scritto è anche dedicato a chi già possiede un side e a tutti i fans che desiderano approfondire l’argomento di questo simpatico, geometricamente strambo, mezzo a tre ruote. Oltre a illustrarli su queste pagine, invito sempre tutti a venire nella nostra Officina per provarli.

Qui cerco di riassumere in un unico testo tutte le domande e le informazioni che mi ponete; ovviamente posso essere ancora piu’ esaustivo se passate nell’Officina Concessionaria o, nella impossibilità, se mi fate un telefonata al 333 8576702. Questo perchè, nel caso voleste comperare un side, possiate avere meno dubbi nel fare la vostra scelta. Insomma desideriamo che siate “preparati” almeno un po in materia. Facciamo vero il proverbio “Conoscere per deliberare”.

Infatti prendere poi la decisione di acquistarne uno, forse non è sempre semplice; si è colti da mille domande e dubbi; qualcuno giustamente dice “non se ne vedono tanti in giro” “vorrei provarne uno ma non so dove trovarlo”. Altri mi domandano se questi mezzi siano come quelli di cinquanta o settanta anni fa, solamente un po rimodernati; carissime lettrici e lettori, niente di tutto questo: come vedrete leggendo questo testo, la Ural offre un prodotto di alta tecnologia, dotato di confort attuali, standard di sicurezza elevati odierni, come peraltro richiede l'attuale legislazione euro 5.

E allora eccomi qui a cercare di rispondere ai tanti interrogativi, dubbi e domande che mi vengono poste; vi descrivero’ i sidecars in generale e gli Ural in particolare; il tutto sia per quanto riguarda i side di nuova produzione che fin dal 2014 appartengono alla Generazione EFI (iniezione elettronica), sia i sidecars usati.
Per primo argomento, illustro i sidecars di nuova concezione, ovvero quelli che vengono costruiti e venduti oggi con euro 5; poi tratterò gli altri argomenti sull’usato, sulla possibilità di agganciare un barchino alla propria moto, e … … altro ancora come vedrete.

Noi commercializziamo sidecars Ural di provenienza Russa costruiti nella citta’ di Irbit, ubicata nella regione Siberia; li costruisce con una tecnologia attuale aggiornandoli sempre; inoltre, questo progetto, per la sua realizzazione, si avvale della collaborazione di partners europei e internazionali come leggerete qui appresso.

Chiarisco per correttezza che vi sono altri costruttori di sidecars; cito la Changjiang della quale siamo divenuti Concessionari, affiancandole ovviamente la nostra attività di Assistenza Officina e Ricambi; oppure vi è la Mash, ma qui piucchealtro parliamo di assemblatori in quanto vi è una moto alla quale è stato agganciato un barchino, come tra l'altro fanno altri privati assmblatori.

La Ural e la Changjiang hanno un progetto completo e focalizzato al mondo dei sidecar.

Della Changjiang potete visionare il nostro sito “changjiang-sidecar.it” scoprirete più avanti la differenza tra queste; ma la Ural e la Changjiang hanno un progetto originale e al tempo stesso con una tradizione di ormai ottanta anni; se li toccate proprio con mano e li provate anche per un giro, vi accorgete che possiedono una struttura di telai, di motori, adatti ad un utilizzo anche pesante ed impegnativo del mezzo.

Per illustrare tale produzione, al prologo di questa esposizione, chiarisco che la Ural offre due possibilita’:

- side che possiedono la trazione sulla **sola** ruota motrice della moto.
- side che possiedono la trazione **anche** sulla terza ruota (quella del barchino)



Ecco qui una foto che illustra il telaio di destra, quello del barchino, attraversato superiormente dall'asse di trasmissione che collega la ruota motrice della moto con quella del barchino. La motricita' di questo asse di trasmissione puo' essere inserita e disinserita a piacimento secondo le necessita'. Ovviamente questo asse è presente negli specifici modelli: T TWD, Cross TWD, Sportsman, Ranger. E' chiaro che nei modelli cT, T, questo asse di trasmissione non c'è. In ambedue i casi i telai sono pressocchè uguali.

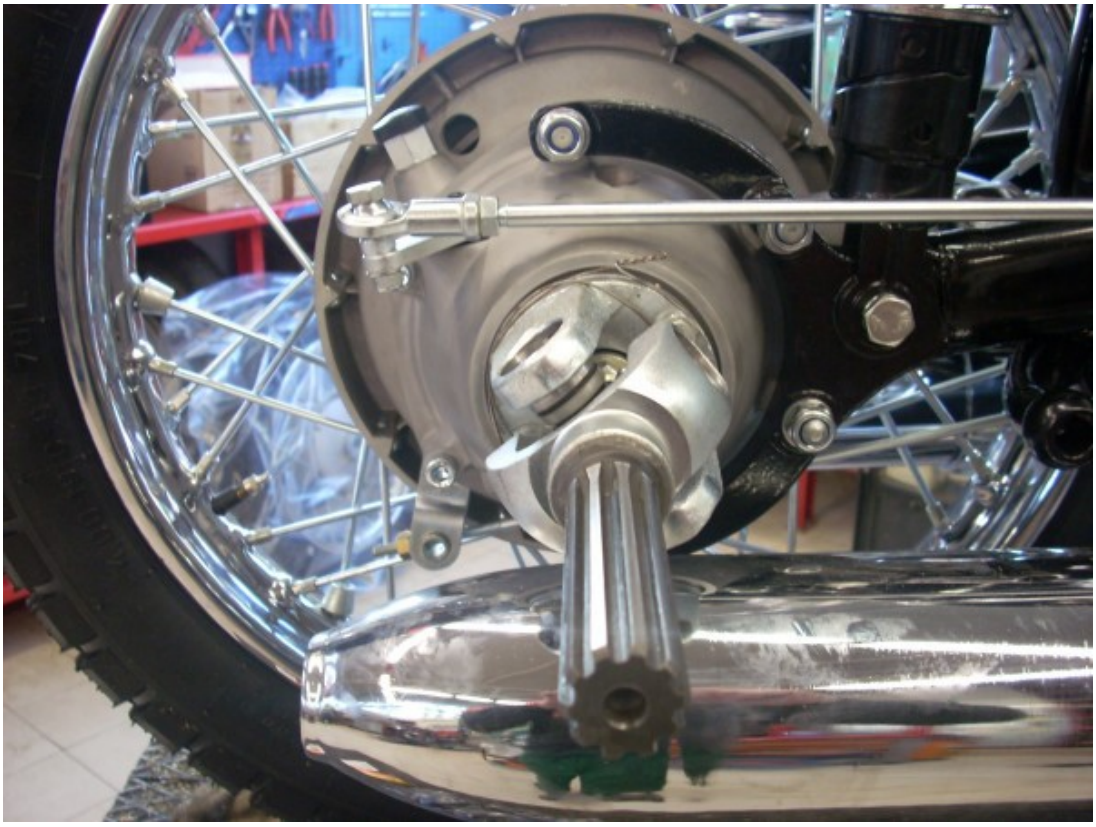
Specifico che sulle strade con buon grip (quindi le strade asfaltate) tutti i side di produzione Ural viaggiano benissimo con la sola ruota motrice della moto al pari delle Ural che hanno la doppia trazione; infatti l'integrazione della trazione con la ruota del barchino è opportuna solo in presenza di fango, sabbia, sterrati, ghiaccio, neve, o forti sconnessioni del terreno. La differenza è tutta qui. Molti comperano il side con doppia trazione anche se non pensano di intraprendere percorsi particolarmente accidentati e nemmeno perchè suppongono che i side con doppia trazione funzionino meglio ma solamente perchè al momento dell'acquisto del nuovo, la differenza di costo attualmente è di mille euro nella nostra Concessionaria.

Questa foto insieme a quest'altra qui sotto, ci offrono l'opportunita' anche per rispondere subito alle tante domande che mi vengono poste sulla possibilita' di circolare con la sola moto, essendo tutte le Ural dotate di doppia omologazione che permette appunto di circolare anche con la sola moto sganciandola dal barchino. Preciso che questa possibilita' è data sia dai sidecar che hanno la doppia trazione **sia da quelli che non l'hanno.**



Infatti tutti i modelli Ural hanno la possibilita' di sganciare le moto dal barchino ossia anche i modelli Sportsman, Ranger, T TWD, Cross TWD hanno la medesima possibilita' pur avendo un asse di trasmissione che, uscendo dalla coppia conica della moto, la collega a quella del barchino. Non è che siccome c'è un asse di trasmisione in piu', poi non si puo' sganciare la moto dal berchino per usarla sciolta. La possibilita' e data per entrambi i modelli. Infatti diamo un'occhiata alla foto in alto; nel momento in cui pensiamo di sganciare il barchino abbiamo già disinserita la trazione sulla terza ruota in quanto questa non ci serve piu'; stiamo per sganciare il barchino e quindi tale asse è libero; libero vuol dire non solidale con la ruota della moto e noi possiamo sganciare il tutto. Sono sufficienti le chiavi da 22 e 19. In sostanza la linea rossa che ho disegnato ci da l'idea della separazione tra i due elementi.

Quando sganciamo l'asse con il barchino dalla moto, tale asse rimane comunque agganciato alla ruota del barchino; giunto cardanico, asse, ruota e barchino rimangono assemblati. Come capirete, questo ci rendera' facile il rimontaggio.



Questa foto ci da un ulteriore aiuto per dedurre che nulla osta a separare i due telai e quindi, sganciato il barchino, la moto puo' tranquillamente essere guidata come moto "sciolta". L'asse "millerighe" e il giunto cardanico che vedete, rimangono agganciati al barchino. Qui sono in vista a scopo illustrativo.

Come si comporta la moto "sciolta"?

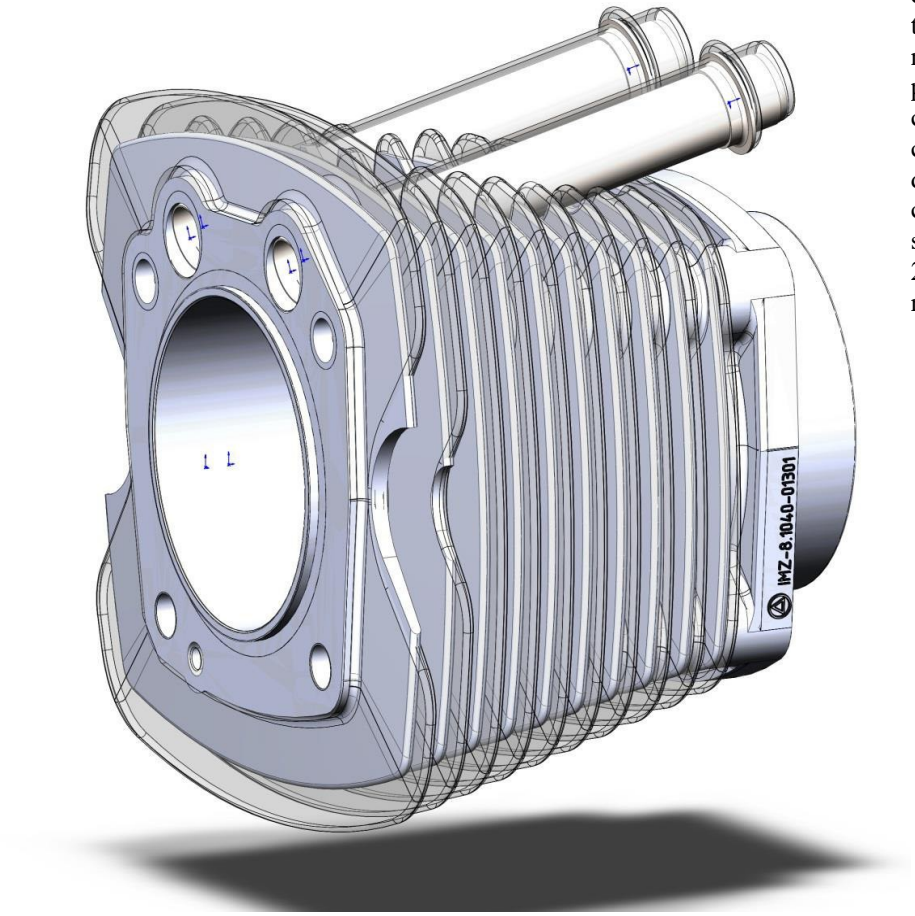
Circa il comportamento su strada della moto dotata di forcella telescopica, la Classic, che di tutte le altre dotate di forcella Earles, non vi è molto da dire; le moto si guidano come tutte le moto; sono dotate di una particolare personalità nella erogazione dovuta alla ottima coppia motore; nella ciclistica si comportano come normali granturismo accompagnate da una eccellente sicurezza, argomento che la Casa pone davanti a tutti i suoi obiettivi. Ovviamente rimanendo invariati i numeri giri motore e i rapporti del cambio, la velocita' finale rimane la stessa; varia l'accelarezione che è molto piu' brillante. Confermo che le moto sciolte non sono più in vendita per l'Italia a causa di normative, nonostante vi sia una certa richiesta.

Sui sidecars con doppia trazione TWD, l'inserimento della trasmissione sulla terza ruota (quella del barchino) è determinato dalla levetta posta in basso sul lato destro della moto vicino al forcellone e quindi è dettata dalla volonta' del conduttore di inserirla o meno. Sulla ultima foto vediamo proprio l'asta orizzontale che, attraverso uno snodo uniball, va ad inserire la trazione integrale.

Questi due schemi costruttivi (trazione sulla sola ruota della moto o trazione anche sulla ruota del barchino) si concretizzano nei modelli dotati dei nuovi aggiornamenti con importantissime modifiche e ulteriori migliorie tecniche al fine di rispondere alle esigenze degli utenti e rendere ancora più affidabili questi mezzi. Radicali innovazioni riguardano i cilindri, i pistoni nei suoi vari componenti, le teste, il sistema della lubrificazione..... e quant'altro. Questa "piccola" Casa non si ferma mai. Come ricorderete all'Eicma 2013 venne presentata una Retro' dotata di sistema d'alimentazione ad iniezione. Ora questa è una realta'che dura tutt'oggi. Va pecisato inoltre, che per omologare un mezzo in Italia occorre possedere un euro 5 con tutte le peculiarità che attualmente questa legislazione obbliga: motori ad iniezione, freni a disco, ecc. ecc.

L'iniezione dà alla moto un ulteriore incremento di coppia e di ripresa con una notevole diminuzione dei consumi. Nel consegnare personalmente i sidecars, posso dichiarare che il consumo medio da me verificato si attesta intorno ai 25 chilometri per litro. L'omologazione è EURO 5

Vediamo insieme le importanti migliorie che sono state apportate fin dal 2019:



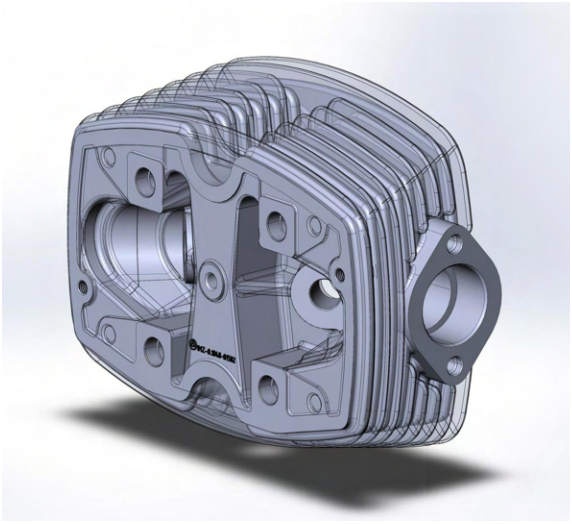
Cilindri: al loro interno è stata effettuata una levigatura di precisione che consente una tenuta più costante delle fasce elastiche alle alte temperature; inoltre adesso vi è una nuova preparazione della superficie per l'alesaggio del cilindro che consente un migliore rodaggio con conseguente vantaggi della ritenzione dell'olio e maggiore durata del cilindro; le alette di raffreddamento sono state aumentate in superficie del 20% per un più efficiente raffreddamento.

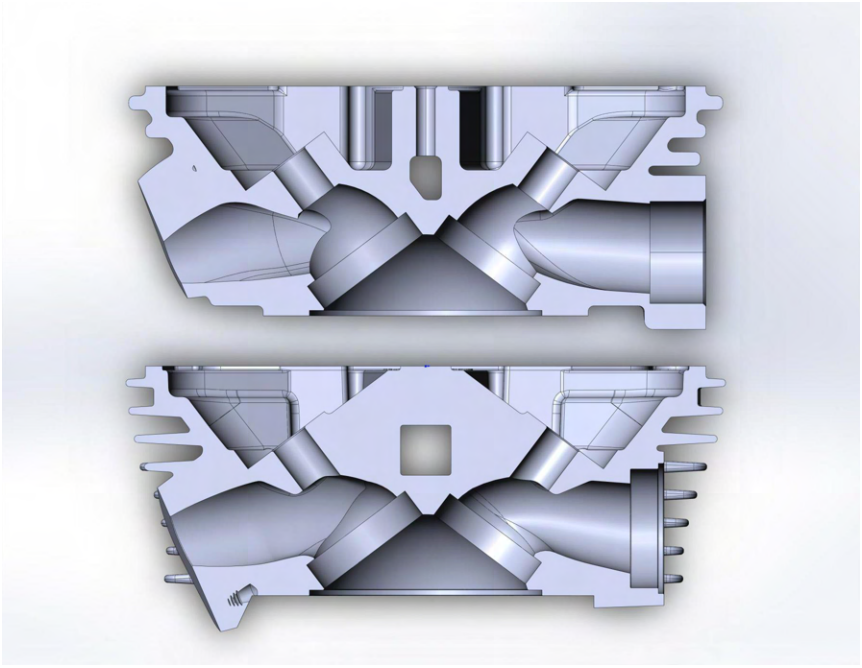


Pistoni: ora viene effettuato un nuovo insieme di trattamenti termici atti al miglioramento delle caratteristiche meccaniche delle leghe di alluminio e silicio; le fasce elastiche sono ora rivestite al fosfato di manganese consentendo una precisione finale con tolleranze ottimali della scanalatura del segmento dei pistoni. Quindi abbiamo nel complesso una lavorazione del pistone ad alta precisione che consente una misura del cilindro, non più diviso in tre classificazioni.
Il nuovo design del pistone aumenta la compressione del 20%; Fusione a gravità (lega di alluminio / silice)
Corona anodizzata dura e scanalatura dell'anello superiore; fasce rivestite in fosfato di manganese
Parte superiore della fascia trattata con molibdeno spruzzato al plasma ad alta tecnologia; Fasce elastiche lavorate secondo gli standard metrici ISO con maggiori tolleranze delle stesse.
Lavorazione del pistone ad alta precisione che consente una dimensione del cilindro non più suddiviso in tre classi di dimensioni.
Spinotto del pistone rivestito di fosfatazione



Teste dei cilindri: per un migliore raffreddamento è stata aumentata del 18% la superficie delle alette di raffreddamento; inoltre ora la geometria delle aperture di aspirazione e scarico è stata ottimizzata per un migliore flusso di gas.



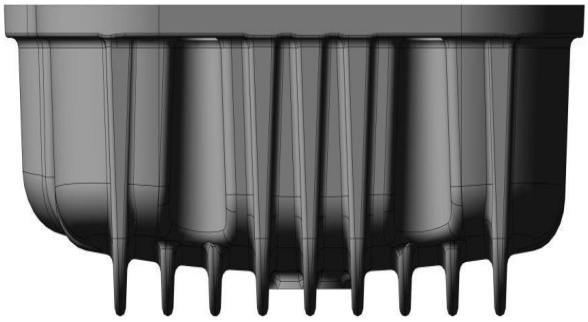


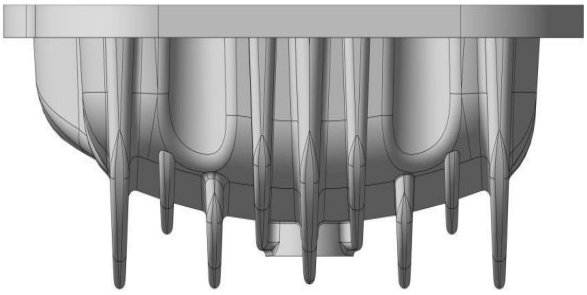
Altro evidente cambiamento è nel coperchio valvole: dopo decenni nei quali abbiamo visto sempre un solo bullone di serraggio per il coperchio valvole, ora finalmente sono stati ridisegnati i coperchi dei carters valvole munendoli di quattro viti per migliorarne la tenuta. Osserviamo le foto qui sotto:





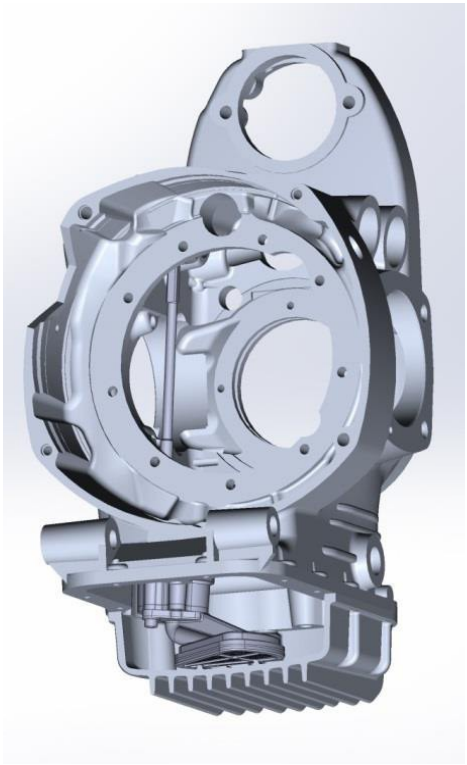
C**ircolazione dell'olio:** Vi è un nuovo sistema di raccolta dell'olio progettato per aspirare l'olio dal fondo stesso della coppa, la quale - ridisegnata per massimizzare la capacità dell'olio senza sacrificare lo spazio da terra - ora richiede 2,6 lt anziché 2,1 lt mentre l'altezza da terra della moto è diminuita di soli 5 mm.

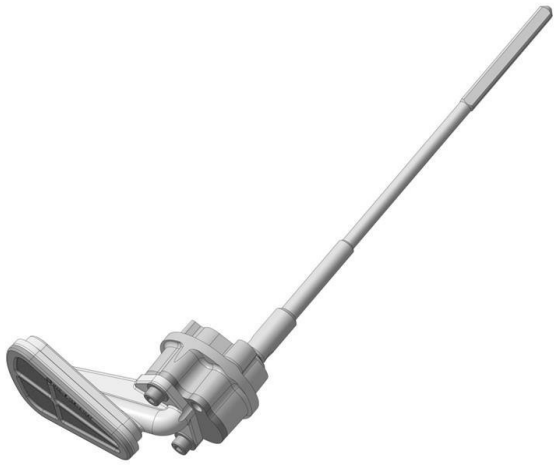






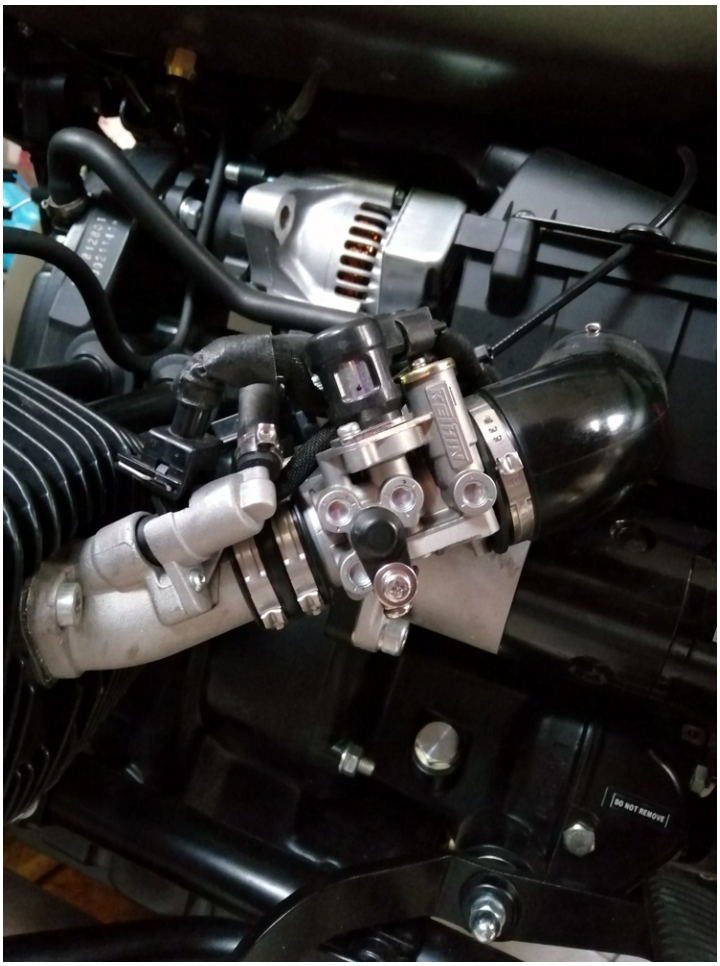






Il sistema di iniezione del carburante è stato modificato: ora abbiamo i corpi farfallati Keihin; all'avviamento a freddo abiamo un controllo elettronico del regime minimo per una rotazione più stabile. Dal 2019 abbiamo una singola ECU posizionata sotto il sedile del pilota per una protezione ottimale; fino ad ora ve ne erano due, una per ogni cilindro; la posizione dell'iniettore del carburante è ottimizzata rivolgendo lo spruzzo direttamente sulle valvole di aspirazione; la pressione della benzina è aumentata per una migliore nebulizzazione del carburante stesso; adesso la pompa di alimentazione autoapescante si trova all'interno del serbatoio integrato al filtro della benzina.

Ecco le foto che documentano il sistema di iniezione: tutto il nuovo sistema EFI utilizza i corpi farfallati Keihin; vi è un controllo elettronico del minimo per una migliore capacità di avviamento e un regime minimo stabile.
Sensore posizione farfalla per una migliore risposta dell'acceleratore, posizione dell'iniettore di carburante ottimizzata per una maggiore efficienza, sistema EFI a circuito chiuso per una migliore efficienza del carburante con aumento della pressione della benzina nel sistema per una migliore atomizzazione del carburante.
Nuova pompa benzina autopescante nel serbatoio con filtro integrato e scarico della sovrapressione; catalizzatori ad alta efficienza per ridurre l'inquinamento senza sacrificare la potenza.



Dal 2021 vi è un nuovo impianto di scarico; fa parte di una importante innovazione tecnica che ha permesso l'approvazione delle emissioni di scarico euro 5; oltre a questo lo scarico ora è lievemente rialzato sul lato destro della moto; questo consente un utilizzo ancora più ampio del mezzo soprattutto nel fuoristrada. In aggiunta vi è una maggiore fluidità estetica sul lato sinistro della moto.





L'impianto è costituito ora da un sistema 2 in 1 con silenziatore montato un po in alto con valvola di scarico, 2 set di catalizzatori con precatalizzatori situati nel collettore di scarico; ora abbiamo una rumorosità ridotta e, come detto, una maggiore altezza da terra.

Ruota posteriore Tutte e tre le ruote (e quelle di scorta), ora utilizzano lo stesso mozzo, ciò le rende completamente intercambiabili, cosa molto apprezzata quando se ne buca una e vogliamo provvedere da soli alla sua sostituzione; i cerchi sono realizzati in diverse leghe di alluminio ed hanno una resistenza ed una finitura visivamente superiore.



Parliamo delle prestazione del motore. Ebbene, qui entra in campo anche l'esperienza umana e personale di chi, elencandovi i progetti Ural e le innovazioni Ural, racconta la sua personale esperienza di turista a largo raggio, di macinatore di migliaia chilometri; e allora penso che per noi sidecaristi non è importante il tipo di motore che equipaggia la nostra moto ma quello che ci affascina è proprio l'oggetto in se; è proprio il sidecar che ci affascina; infatti se io voglio visitare un territorio, voglio gustarlo in tutti i suoi aspetti, ma a me di avere 40 o 60 o più cavalli che me ne importa? Io voglio visitare tutto con calma luoghi, incontrare persone e, per tutto questo, la velocità, la potenza serve a poco.

Ciò non toglie che ognuno di noi possa essere interessato a conoscere un po di tecnica del proprio motore, ma l'aspetto fondamentale, la piacevolezza è proprio quello di spostarsi con questo mezzo straordinario, di portarsi dietro quel che occorre per il nostro viaggio, di essere in sintonia con chi ci accompagna; anzi, l'idea, la possibilità di comunicare con il nostro ospite nel barchino è e rimarrà fondamentale; alla fine dei conti la bellezza, la natura essenziale di questo mezzo è di essere “socievole”, di prediligere il dialogo, di aprirsi al mondo. A questo proposito inserisco qualche foto
Qui, tra i tanti viaggiatori che si fermano nella nostra Officina, voglio ricordare affettuosamente Patrick; un anno e mezzo di viaggio, 45.000 chilometri....guardate voi la cartina; partito e rientrato senza problemi importanti.



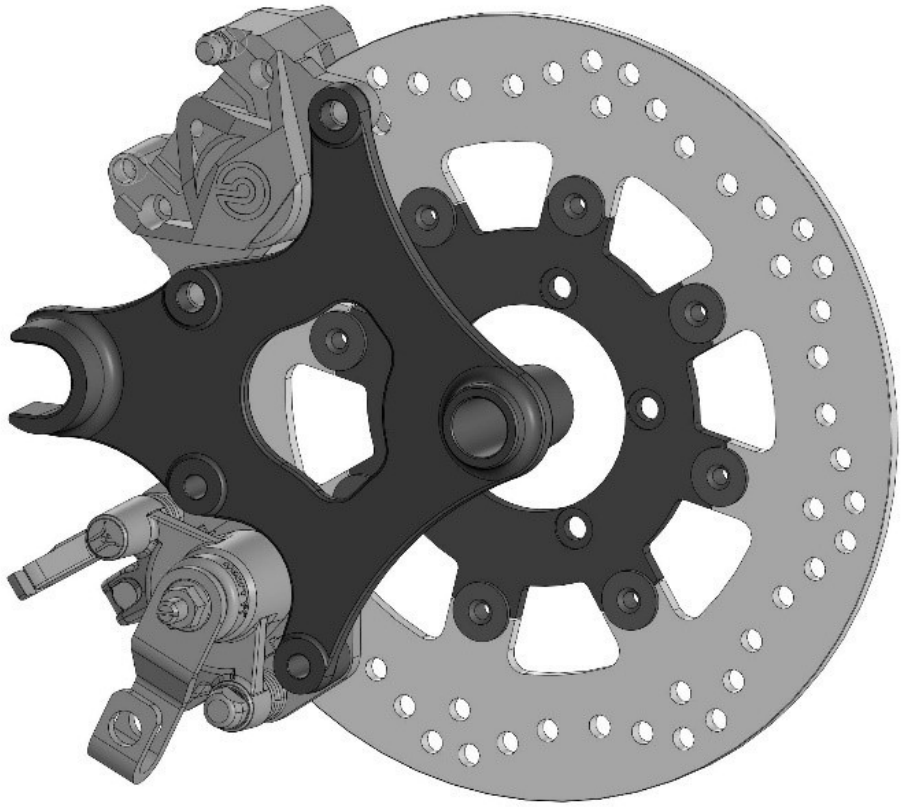
Sulla punta del barchino c'è questa mappa.....



Andiamo avanti:…. come detto c'è installato un freno a disco sulla ruota posteriore della moto e quella del barchino in sostituzione dei classici tamburi. La realizzazione è ottima e bella anche a vedersi. Questa ultima innovazione esaurisce del tutto l'argomento freni del quale parlerò a parte tra poco:



Come potete notare in questo bel disegno, il freno posteriore della moto ha anche un dispositivo per il freno di stazionamento comunemente detto freno a mano.



E qui una foto del particolare



Inoltre vi è un filtro olio esterno per permettere una piu facile manutenzione; basta svitare anche a mano il filtro e la sostituzione è fatta; la qual cosa rende facile ancor di piu' la gia' scarsa manutenzione di queste moto e agevola, per chi lo desidera e lo sa fare, il "fai da te" quando il periodo di garanzia è terminato:



Qui vediamo l’ammortizzatore idraulico Bitubo al posto del datato frenasterzo che ci aveva accompagnato per tanti decenni:



Dal 2021 è stata apportata una modifica al cavalletto centrale:
Il nuovo design facilita il sollevamento e l'abbassamento della moto in sicurezza.



Da questo anno è stato rinnovato il forcellone anteriore.



Tali modifiche hanno portato un aumento dei listini, ma va detto che tali innovazioni erano irrinunciabili, in quanto il mercato richiede in maniera pressante sicurezza, prestazioni, abbassamento dei consumi e dell’inquinamento.

A questo proposito

questione prezzi, pretese, prestazioni e pregiudizi

Gentili lettrici e lettori; spesso accade, come detto più volte, che siamo costretti a leggere dai vari siti disquisizioni inesatte, altre strampalate, altre piene di preconcetti legati al costo dei sidecars, oppure qualcuno scrive che il progetto è vecchio "di 50 anni", oppure che le prestazioni basse rispetto alle moto attuali.
Io dico questo: bisogna essere informati sia dal punto di vista tecnico che aziendale prima di diffondere notizie inesatte se non propriamente false.
Si parla, anzi purtroppo si straparla, si enunciano prezzi di sidecars non corrispondenti al vero. A questo proposito tanto per essere chiari vi allego il nostro prezziario sul quale potete fare confronti.
Giustappunto abbiamo iniziato a vendere l'euro 5 a dispetto del fatto che i costi dei sidecars Ural sono elevati.
Certo che costano, ma è un prodotto particolare, fatto per un utilizzo particolare.
Il sidecar è un giocattolone che ha un suo costo; però guardiamo bene come è fatto, di quante cose è composto e faccio un confronto (che tanti mi domandano) con la moto.
….....Una moto ha un telaio, qui abbiamo due grossi telai; la moto ha due ruote, qui come nei TWD 4 ruote; la moto ha un serbatoio due fianchetti due parafanghi; qui abbiamo tre parafanghi e una grossa vasca di metallo sagomata che da sola pesa 50 kg; la moto ha due dischi qui ve ne sono 3, la moto ha una sella qui oltre alla sella della moto vi è nel barchino una seduta (pure riscaldata in optional) e una spalliera automobilistica; la moto ha una trasmisione, qui nei TWD due...senza che vada avanti posso dire che tutta questa "roba" ha un costo di produzione, non è in omaggio.
Ragazze e ragazzi, torno a ribadire che questo tipo di oggetto lo si compra per sfizio; sì, ci può essere anche la situazione per cui qualcuno ci va pure al lavoro, magari perchè nella vita ha deciso di non possedere un auto, oppure perchè vive in zone in cui il traffico non è un problema; questo accade; ma la gran parte utilizza questo oggetto come mezzo da turismo a largo raggio o semplicemente per passeggiate nei fine settimana. Rammento che spesso anche le moto hanno questo tipo di utilizzo.
Costano perchè è un prodotto dove la mano d'opera è ancora largamente impiegata per la realizzazione di questi oggetti.
In questa fabbrica non vi sono robot che sfornano mezzi su mezzi a iosa, ma donne e uomini che ogni giorno si adoperano per offrire a tutti noi un sidecar di alta tecnologia. E questo ci aspettiamo da loro e pertanto noi rispettiamo il loro lavoro.
….....Quello che le maestranze realizzano non è un progetto "di 50 anni fa".
Progetto vecchio è come dire che la HD Electra Glide del 1965 è uguale a quella di oggi, come dire che la nuova Guzzi 850 TT ha lo stesso motore della V7 Special.
Questa è la grande potenza di internet; ossia chiunque può dire la sua facendo di tutta erba un fascio, non considerando decenni di evoluzione dei progetti, dei materiali, delle leghe che costituiscono un motore moderno, dell'alimentazione, dei consumi più bassi, del minore inquinamento; come se tutto questo si ottenesse con uno schiocco delle dita.
Oggi sulle Ural vi è installata una iniezione di marca Kehin, dei freni Brembo, di un cambio Herzog di alta finitura; tutti componenti di cui è dotata proprio la Ural, tra l'altro, da molti anni.
….....Qualcuno si sbizzarrisce parlando di scarso marketing; ma la Casa produce pochi pezzi rispetto alle grandi Case Costruttrici di moto; siamo stati diverse volte all'EICMA di Milano o qui a Roma in varie esposizioni facendo provare i mezzi. Quel che si può fare si fa; poi c'è la rete internet; basta sfruttarla al meglio ai fini della "conoscenza" e non del sentito dire; noi Ural Roma invitiamo tutti coloro che vogliono conoscere qualcosa del mondo dei sidecars a venire a trovarci; proponiamo anche di sabato prove sui nostri mezzi. Tutto questo non è marketing?
Proprio i numeri di produzione, il metodo di lavorazione, una certa "artigianalità" dovrebbero da soli farci comprendere che i costi sono importanti proprio per questi motivi.
….....Si parla che in Italia i distributori, o "dealers" se vi piace, "ufficialmente" sono tre; cosa vuoi mettere su Concessionarie di Ural se i pezzi venduti son questi? Pensiamo che se ci fossero più Concessionari se ne venderebbero di piu?
….....Sui prezzi: pensiamo che se fosse venduto a 18.000 si formerebbe la folla per acquistare i sidecars? Su che base facciamo questi calcoli? Il sidecars nuovo o usato è un oggetto che si compra se scocca la scintilla dentro ognuno di noi e si decide di possedere un sidecar.
….....Non vi può essere una Concessionaria valida se dietro non vi è una Officina competente che garantisce un lavoro enorme; nonostante i bassi numeri di produzione, la Casa garantisce, attraverso i Concessionari, i ricambi, i tagliandi e gli interventi anche dopo che la garanzia è terminata; girando e rigirando l'Italia, quanti sono i meccanici così desiderosi di mettersi in gioco a lavorare questa tipologia di mezzi? A chiacchiere - disprezzando l'oggetto - sono tutti buoni a dire "che ci vuole...è un oggetto di 50 anni fa", "meccanica semplice" (che poi, che vorrà dire sta meccanica semplice...), "faccio da me"; poi nella REALTA' nella nostra Officina riceviamo quotidianamente telefonate da tutta Italia per domandare come si fa questo o quell'altro; oppure ogni settimana capita che vengono recapitati qui motori, cambi e trasmissioni e spesso sidecar da tirare su. Quello che raccontano i clienti è che ormai nessuno ti lascia entrare in officina moto se ti presenti con un sidecar; e questo atteggiamenteo avviene a priori in quanto i meccanici non si vogliono (anche giustamente) imbattersi in

problemi ai quali non sono abituati. Magari esagerano e sbagliano, ma è così; a lato di questa conversazione dico che questo atteggiamento accade anche per le moto dove diversi modelli di pochissimi anni fa, moto blasonate s'intende, non sono bene accettate nelle officine; oggi molti dei quali si professano meccanici, in realtà sostituiscono olio, cinta e rulli agli scooter o eseguono qualche tagliando alle moto. Ognuno d'altronde si sceglie il lavoro secondo le proprie competenze, capacità e calcoli aziendali. Io non li giudico e non gli do affatto torto.
….....Qualcuno poi, mette becco sulla questione dei prezzi ma non sa nemmeno che oggi la legislazione obbliga a produrre euro 5. Non si possono produrre mezzi con tecnologia di 50 anni fa.
….....Quindi questo mezzo ha certamente il suo costo; ma dobbiamo renderci conto che questo è il prezzo per produrre un oggetto così particolare di alta tecnologia.
….....Nel chiarire una volta per tutte che i Concessionari Ufficiali della Ural in italia non sono importatori, affrontiamo l'argomento ChangJiang.

Carissimi, come qualcuno già sa, la ChangJiang da qualche anno ha di nuovo iniziato a produrre sidecars; la CJ è una Casa rispettabilissima e, se si rispetta il prodotto Ural, si rispetta anche quello degli altri; detto questo la ChangJiang, costa meno della Ural, ma perchè ha qualche accorgimento diverso; sono due oggetti dall'aspetto vintage ma con tecnologia attuale. Nel nostro sito "Changjiang-sidecar.it" trovate l'esposizione di questo side.

In conclusione: questi "post" troppo spesso gettati ai quattro venti su internet, portano a conclusioni errate non corrispondenti ai fatti veri; invito sempre tutte e tutti a documentarsi navigando su internet a 360 gradi. "Conoscere per deliberare". Poi ognuno fa la sua scelta.

Qui sotto propongo il listino URAL con i colori Standard 2022 EURO 5.
I prezzi sono da intendersi completi di IVA, immatricolazione SENZA nessuno ulteriore costo aggiuntivo. Gli sfondi in colore verde identificano i side a doppia trazione:

2022 EURO 5	COLORI	PREZZI
T	NERO OPACO – NERO LUCIDO	20500
CT	ARANCIO – NERO/GRIGIO OPACO – BLU MARINO	21000
T TWD	TERRACOTTA SATINATO – NERO OPACO – VERDE CACCIA	22000
SPORTSMAN	ARGENTO – MARRONE – NERO FILETTI BIANCHI	23000
RANGER	CAMO SABBIA – ASPHALT – VERDE OLICA OPACO	23000
CROSS	SPORTSMAN CROSS – NERO	23000
	MOTORE CAMBIO TRASMISSIONE FINALE TUTTO NERO	800
	UN COLORE NON STANDARD	1000
	DUE COLORI NON STANDARD	1300
	TRE COLORI NON STANDARD	1500

Qui sotto le specifiche per ogni modello:

		CT		CLASSIC		T		SPORTSMAN		T TWD	RANGER
		chrome	black	chrome	black	chrome	black	chrome	black	black	black
TRASMISSIONE FINALE											
	DUE RUOTE MOTRICI TWD							+	+	+	+
FRENO STAZIONAMENTO		TUTTI									
CAVALLETTO CENTRALE		+		+		+		+		+	+
PARAMOTORE SINISTRO		+		+				+			
			+		+				+		+
POGGIAPIEDI PASSEGGERO								+	+		+
SERBATOIO	BOX PORTADOCUMENTI										+
	TAPPO BENZINA NERO		+		+		+		+	+	+
	TAPPO BENZINA CROMATO	+		+		+		+			
	GINOCCHIERE					+	+	+	+	+	+
	LOGO URAL SERBATOIO	+									
SISTEMA EVAPORAZIONE		+									
SELLE	2/3 seat	+	+	+	+	+	+			+	
	SELLA CONDUCENTE, MOLLE NERE + SEGGIOLINO PER PASSEGGERO								+		+
	SEDILE CONDUCENTE, MOLLE CROMATE + SEGGIOLINO PER PASSEGGERO							+			
PARAURTI PICCOLO ANTERIORE MOTO	Chrome / Chrom	+		+				+			
	black / schwarz		+		+				+		+
PARAURTI PICCOLO PASTERIORE MOTO	Chrome / Chrom	+		+				+			
	black / schwarz		+		+				+		+
MANIGLIE PASSEGGERO	Chrome / Chrom							+			
	black / schwarz								+		+
AMMORTIZZATORI	Chrome / Chrom	+		+		+		+			
	black / schwarz		+		+		+		+	+	+
FORCELLA ANTERIOE	Leading link fork	+	+			+	+	+	+	+	+
	telescopic fork black / Telegabel			+	+						
MANUBRIO	chrome / Chrom	+		+		+		+			
	black / schwarz		+		+		+		+	+	+
RUOTA ANTERIORE POSTERIORE E BARCHINO	18" aluminium rim silver / 18" Aluminium Felge silber	+		+							
	18" aluminium rim black / 18" Aluminium Felge schwarz		+		+						
	19" aluminium rim silver / 19" Aluminium Felge silber					+		+			
	19" aluminium rim black / 19" Aluminium Felge schwarz						+		+	+	+
RUOTA DI SCORTA	19" aluminium rim silver / 19" Aluminium Felge silber							+			
	19" aluminium rim black / 19" Aluminium Felge schwarz								+		+
PNEUMATICI	Heidenau K28, 4.00x18	+	+	+	+						
	Heidenauf K28, 4.00x19					+	+	+	+	+	
	Heidenau K37, 4.00x19										+
INDICATORI DIREZIONE	INOX NERO	+		+		+		+			
	NERO		+		+		+		+	+	+

PARABREZZA BARCHINO											
TELO PER BARCHINO	CORDURA NERO							+	+		+
	FINTA PELLE	+	+	+	+						
PORTAPACCHI								+	+		+
TAPPETINO POGGIAPIEDI BARCHINO		TUTTI									
SCATOLA PORTAFUSIBILI NEL BARCHINO								+	+		+
VANGHETTA											+
LUCE BRANDEGGIANTE											+
TANICA CON TELAIETTO	NERO										+
PARAGAMBE PILOTA								+	+		+
TROUSSE CHIAVI		TUTTI									
SPECCHI RETROVISORI	CROMATO			+							
	NERO	+	+		+	+	+	+	+	+	+
La targhetta (adesivo) con il numero di identificazione si trova sul tubo destro del telaio della moto.											
SCHEMA COLORI	NERO LUCIDO CON DUE FILETTI BIANCHI			101							
	NERO LUCIDO CON GESSATI							102			
	NERO LUCIDO					103					
	ASFALTO FRIGIO OPACO										164
	NERO OPACO						165			165	
	BORGONGA METALLIZZATO LUCIDO CON STRISCE DOPPIE			189							
	ARGENTO OPACO							200			
	TERRACOTTA SATINATO OPACO									202	
	BICOLORE NERO / GRIGIO OPACO		209								
	BICOLORE POPPY ROSSO / BIANCO LUCIDO			212							
	VERDE CACCIA MILITARE OPACO									216	
	VERDE OLICA OPACO										220
	ARANCIONE OPACO		221								
	SABBIA MIMETICO SEMIOPACO										229
	MARRONE LUCIDO								230		
	BLU MARINO LUCIDO		231								
		CT	CT	CLASSIC	CLASSIC	T	T	SPORT	SPORT	T TWD	RANGER

Per il mondo dei sidecars, avere la possibilità di scegliere su questi modelli è già una bella scelta; mentre le Case costruttrici di auto e di moto si affannano sfornando decine di modelli ogni anno per ingolosire il piu' possibile i clienti, la produzione di sidecars è da sempre destinata a durare nel tempo; ossia, fermo restando gli aggiornamenti riguardanti le migliorie tecniche, estetiche e di sicurezza che si susseguono di anno in anno, i modelli Ural sono destinati a durare decine di anni. Questo ha come conseguenza la possibilità di avere sempre i ricambi ed averli ad un buon costo; poi il mezzo rimane ben quotato anche nell'usato. Argomento che tratto dopo.

Va detto con chiarezza che TUTTI i modelli sono equipaggiati con la medesima motorizzazione; questo riguarda non solo il motore vero e proprio ma tutto il resto come il cambio, la trasmissione, l'impianto elettrico, i freni, i telai moto e barchino.

L'aspetto tecnico di questa motorizzazione prodotta fin dal 2000 è la seguente:

Motore boxer a 4 tempi a 2 cilindri raffreddato ad aria Alesaggio/corsa: 78 x 78 mm Cilindrata:745 cc
Potenza: 30 kW a 5.500 giri/min Coppia: 55 Nm a 4.300 giri/min
1 valvola aspirazione 1 valvola scarico per ogni cilindro Emissioni di CO2: 87 g/km
Alimentazione: iniezione elettronica benzina - Accensione Iniezione: Elettronica
Alternatore Nippondenso Batteria Yuasa
Velocità massima:circa 105 km/h

CAMBIO:
Frizione: 2 dischi a secco 4 marce e 1 retromarcia,
Trasmissione: Albero cardano sulla ruota posteriore, a cardano sulla terza ruota del sidecar ove previsto
Avviamento: elettrico e a pedale
TELAIO: Telaio a tubo in acciaio a doppia culla; forcella tipo Earless
Sospensioni anteriori e posteriori moto:2 ammortizzatori regolabili su 5 posizioni
Sidecar sospensioni: Forcellone a braccio singolo con ammortizzatore regolabile su 5 posizioni
Ruote: 3 ruote a raggi incrociati più 1 ruota di scorta, intercambiabili con Cerchi: 2,15 x 19
Pneumatici: Pneumatici da strada 4.00 x 19
Freni: Brembo a disco idraulici su tutte e tre le ruote con tre circuiti indipendenti
PESI: Peso del sidecar: circa 346 kg Peso totale ammissibile: 635 kg Carico di traino: 173 kg
Lunghezza / Larghezza / Altezza: 2.580 / 1.700 / 1.100 mm Altezza del sedile: 790 mm
Capacità serbatoio utilizzabile: 19 l, 95 ottani super benzina Consumo di carburante: 4,4 l/100 km

Spendo qualche parola di elogio su questo motore. Anche se oggi assistiamo ad un proliferare di motorizzazioni da 150 – 200 cavalli e la "cavalleria" da 40 cavalli che equipaggia questi sidecars puo' sembrare modesta, essa è sufficiente a spingere il side oltre i cento chilometri orari; "spingere" il side significa, in termini di peso, che tra il peso del side che è mediamente di 350 kg e le 3 persone con bagagli arriviamo comodamente a 600 kg; aggiungiamo ancora 50 chili di bagaglio; allora comprendiamo che questo motore fa un gran bel lavoro; oltretutto si puo' andare con una velocità di crociera prossima a quella massima; non è male se pensiamo all'oggetto in se', voglio dire all'utilizzo prevalentemente turistico, che se ne puo' fare e, soprattutto, se paragoniamo questa velocita' con quella alla quale eravamo abituati con vecchie motorizzazioni sia della Ural che Dnepr o altri; ossia nei lunghi viaggi si poteva procedere piu' o meno a sessanta chilometri orari; oggi possiamo procedere tra i novanta e i cento; aggiungo che il motore è estremamente elastico; a cinquanta chilometri orari possiamo già inserire la quarta marcia che sfrutteremo fino alla velocita' massima; il motore si comporta come se fosse uno scooter sul quale, avendo un variatore centrifugo automatico, non si inseriscono manualmente le marce; qui, inserita la quarta non la si cambia quasi mai. Se mi trovo in quarta marcia, e sono dietro ad un autotreno che procede a settanta all'ora, non scalo in terza per superarlo: spalanco la manetta del gas e il motore repentinamente mi trascina alla velocita' massima per eseguire il mio sorpasso. Poi mi rimetto alla velocita' di crociera. Proverbiale è la sua affidabilita': in venti anni non abbiamo rifatto un motore, intendo dire ne' albero motore nè testa, solo le ordinarie manutenzioni. Nel ricordare il viaggiatore Patrick, aggiungo che il suo side aveva percorso 66.000 chilometri dei quali gli

ultimi 45.000 in condizioni estreme ma, nonostante tutto, ci raccontava che mentre arrivava da noi, percorreva l'autostrada a 100 chilometri orari, velocità come ormai sapete, prossima alla massima.

Inoltre, come accennato sopra, adesso abbiamo tre freni a dischi sulle tre ruote, con l'anteriore Brembo; retromarcia, freno a mano per il parcheggio e le manovre in salita, trasmissione a cardano (non a catena); il cambio tedesco (Herzog) ha quattro marce oltre la retromarcia, frizione a secco con due dischi, cerchi in alluminio di ottima finitura, cinque ammorizzatori Sachs regolabili su diverse posizioni. Infine il telaio e' realizzato in acciaio.

Allo stato attuale della produzione, i seguenti componenti sono realizzati in inox: manubrio, maniglie laterali di appoggio, terminali di scarico, cannucce delle aste dei bilanceri, paraurti sul parafango anteriore e posteriore. Tutto questo è volto alla prevenzione della ruggine come avviene talvolta nei componenti cromati.

I veicoli possono essere dotati fin dall'origine del gancio di traino (approvazione E 01 00-0159); la massa massima trainabile con un rimorchio dotato di freni è di 176 kg; attualmente il carrello, il gancio, la centina ed il telone costano circa **3.000 euro.**

I sidecar e le moto Ural vendute dalla nostra Concessionaria sono in linea con **Regolamento UE n. 134/2014. Euro 5.**

Ora divago un po per non appesantirvi di sole nozioni tecniche.

Siccome il mondo dei sidecar è un mondo variegato, tutte queste innovazioni hanno portato anche discussioni e disquisizioni tecniche su alcuni aggiornamenti, e considerazioni filosofiche.

Chiarisco che la mia posizione come utente e come rappresentante di Concessionaria, è veramente equilibrata; comprendo che non si possano stravolgere le proprie origini, ma secondo me le innovazioni apportate ai modelli non gli hanno tolto identita' ma li hanno arricchiti in termini di sicurezza migliorando il … tutto… senza rinnegare nulla.
Per esempio parliamo dei tre freni. E' un argomento tecnico legato alla sicurezza e – come leggerete piu' avanti – anche alla tecnica di guida. Ma qualcuno … … … beh, leggete qui.

Freni a disco o freni a tamburo?

E' questo un argomento vivace e dibattuto: tre freni a tamburo, **purchè** ben tarati e sottoposti ad accurata manutenzione, andavano piu' che bene visto l'utilizzo di questi mezzi che a pieno carico pesano circa 600 kg ma procedono ad una velocità che potremmo definire modesta; solo che – a onor del vero – con l'avvento del motore 750 avvenuta nel 2000, poi questa velocità non è piu' tanto bassa. Ormai siamo oltre i cento chilometri orari.

E allora la Casa, spinta anche dalle indubbie prestazioni fornite dal disco, dal 2007 applicò di serie il primo disco Brembo flottante con pinza a quattro pistoncini alla ruota anteriore su tutti i modelli; dal punto psicologico, faceva un buon effetto ed il risultato si è mostrato, fin da subito, eccezionale, con una piu' ampia modulabilita' di impiego. Oggi i dischi li abbiamo su tutte e tre le ruote. Il freno a pedale comanda simultaneamente il disco posteriore della moto e quello del barchino con due circuiti separati e indipendenti dando all'impianto una ripartizione di frenata. Aspetto tecnico molto importante nel caso si sollevi il barchino in una curva a destra presa a forte velocità. All'anteriore vi è ovviamente un circuito separato per il disco anteriore. Giudicate voi; di piu' non si puo' fare.

Come ho appena accennato, cio' ha fatto storcere ancora di piu' il naso ai "puristi" del tamburo, ma va detto per onesta' che la frenata a disco posta fin dal 2007 all'anteriore, ha risolto definitivamente tutte, dico tutte, le "frenate lunghe" che avevamo da sempre avute sui sidecars e non solo Ural; con il traffico attuale, con le velocita' con le quali siamo abituati ad andare oggi, tutti i sidecars a tamburo avevano una frenata piuttosto lunga in special modo nelle frenate brusche, o di emergenza; i dischi hanno risolto in termini di sicurezza l'affannosa ricerca di una frenata piu' performante; il freno a pedale che comandava le due ruote, posteriore moto e barchino, giustamente serviva a stabilizzare l'eventuale sbandata del mezzo dovuta ad una brusca frenata che so in caso di pericolo; pertanto bene ha fatto la Casa ad equipaggiare tutti i suoi mezzi con il disco dal 2007; oggi i dischi posizionati anche sul posteriore della moto e del barchino risolvono in maniera definitiva l'aspetto sicurezza in quanto come sopra detto, va bene che i sidecar hanno una velocita' di cento chilometri orari ma possono raggiungere in tutta sicurezza un peso a pieno carico di circa 650 chilogrammi. Ai fini della sicurezza siamo molto soddisfatti. Oggi vi sono due impianti separati uno per la ruota posteriore della moto ed uno per quella del barchino; inoltre si può "regolare" il carico di frenata. Come detto, all'anteriore vi è un disco singolo con circuito separato.

Consideriamo pure un altro importantissimo quanto sorprendente aspetto: nel sidecarismo ci sono anche molte donne che acquistano un side; senza fare ironia, va detto che sono state le prime a testimoniarci un piu' facile uso dei freni a disco imparagonabile con i tamburi. Ma anche i maschietti sia quelli molto giovani, sia quelli "matusa". Questa vivace

discussione fa sì che naturalmente ci sono clienti che acquistano sidecar nuovi e che comprano, e compreranno, come optional da installare, i tamburi per le proprie ruote. Va bene pure così. Il mondo è bello perchè è vario.

Continuiamo con la relazione. Come sopraccennato il side è un mezzo facile da guidare, molto adatto anche ad una guida femminile. Infatti come e' facilmente intuibile, l'appoggio dato dalla ruota del carrozzino, azzera la possibilita' di perdita di equilibrio e quindi di caduta; con l'attuale produzione, la frizione, il cambio Herzog, il comando gas, le leve freni sono morbidissimi. Presupposti essenziali per una guida pratica, intuitiva e facile desiderata dal gentil sesso. Oggi la Ural coniuga il fascino del side con il massimo della tecnologia, affidabilita', praticità nella manutenzioni, semplicita', confort, facilita' di uso, Tanto per fare un esempio: si' che c'e' la leva dell'avviamento del motore a pedale (da usare davanti a tutti all'uscita del bar…), ma c'e' anche un bel pulsante che ci permette di avviare il veicolo senza nessuno sforzo sia d'inverno che d'estate tutte le volte che lo desideriamo. E questo è molto apprezzato dalle conduttrici.

Per quanto riguarda i sidecars, quello che fa la differenza fra i modelli sono gli allestimenti e gli equipaggiamenti che la Casa costruttrice propone; per esempio la T, la cT, sono volutamente sprovviste della trazione sulla ruota del carrozzino; se si pensa di adoperare – come facciamo nel nostro gruppo – il sidecar anche durante l'inverno in situazioni con presenza di neve, ghiaccio, fango o sterrato, consiglio l'uso della T TWD, dello Sportsman, del Ranger, che hanno due ruote motrici; tra l'altro come ho gia' detto e qui lo ripeto, questo sistema di trazione su questi ultimi modelli menzionati, ha la grande praticita' di poter essere inserito o disinserito attraverso una semplice levetta posta al lato destro inferiore del telaio ogni qualvolta ne abbiamo veramente bisogno

Questo per sommi capi. Pertanto, dopo queste anticipazioni, torniamo alla produzione del 2022.

URAL T **euro 20.500**

Il prezzo più basso rispetto ai modelli con doppia trazione, è reso possibile dalla riduzione degli accessori forniti: L'URAL T non ha sella passeggero, ruota di scorta, protezioni, parabrezza e simili. L'equipaggiamento dell'URAL T è ridotto all'essenziale. Ha ruote da **19** pollici.
L'URAL T è completamente nudo!



Il sidecar ci appare più sottile con una linea più pulita e più moderna. Diciamo che questo side si presta molto bene anche per "customizzazioni". A questo va aggiunto che molti clienti compravano un side con allestimenti superiori, tipo Sportsman, ma poi glieli toglievano e ne aggiungevano altri: la Casa non ha fatto niente altro che accontentarli con questo modello **T** che noi possiamo identificare come modello "base".

Argomento da non sottovalutare, è che con il prezzo di 20.500 euro, il modello **T** è inoltre un'opzione interessante rispetto all'acquisto di un usato. Trovare ad un prezzo basso un sidecar Ural 750 di seconda mano, con pochi chilometri, quasi nuovo, è difficile. Questo perché i clienti che acquistano una Ural nuova, la comperano per tenerla per sempre. Una volta che ne hanno comperato una, non la danno via e, se lo fanno, vogliono i loro 8.000, 9000 10.000 euro; i proprietari ovviamente non intendono svendere il loro side; parlo soprattutto dei sidecar che già possiedono il disco anteriore; quindi quelli dal 2007. Ma, se siamo fortunati a trovare un esemplare ad iniezione, il prezzo sale a 12.000/13.000. Basta che diamo una occhiata ai siti che vendono l'usato, ci accorgiamo che ci sono tanti side in vendita, ma pochissimi sono Ural 750 post 2000. Con questo nuovo modello a 20.500 euro abbiamo un side nuovo, due anni di garanzia, fatturato, tre dischi freni, iniezione ed accensione elettronica e dotato di tanti aggiornamenti tecnici attuali.

Ural cT **euro 21.000**

Questo modello che – assieme al Classic e al T - è il piu' economico ed è stato presentato all'EICMA di Milano fin dal 2011 con la denominazione T: questo modello della Ural si inserisce nel listino con con un prezzo molto accessibile. Basso prezzo sì, ma non con qualita' inferiore.

Infatti, lo ripeto fino alla noia, tutti i modelli Ural hanno le medesime motorizzazioni e impianti. Quindi ogni miglioria viene trasmessa su ogni esemplare prodotto.

L'obiettivo che si è posto la Ural con questo modello è di vendere un sidecar ad un prezzo più basso possibile. Questo prezzo è stato raggiunto riducendo solo i livelli di equipaggiamento; ossia è stato messo solo ciò che è necessario, allo stesso modo come fece Henry Ford con il suo Modello T.

Il **cT** è più basso e più leggero rispetto ai modelli precedenti, creando una moto che è più facile da gestire e più veloce in curva. Infatti dispone di ruote da **18** pollici con pneumatici da strada Heidenau K28, il telaio sidecar è un pochino più basso.

I colori del cT sono Arancio – Nero/Grigio opaco – Blu Marino

Qui nel colore A**rancio euro** 21.000



La **Ural cT** non ha il sedile posteriore sulla moto e le pedane per il passeggero, non ha la ruota di scorta e il portapacchi né il paramotore, né il parabrezza, Naturalmente tutti i componenti mancanti possono essere aggiunti in optional alla **cT** in seguito, se il cliente richiede questi accessori.



Negli Stati Uniti la **Ural T** si è rivelata un grande successo. Le vendite danno ragione agli appelli che i giovani hanno fatto affinché la Ural producesse un modello sempre con identica meccanica e telaio di base ma ad un prezzo piu' accessibile. Poi ognuno ci mette quello che desidera.

Qui sotto cT nel colore Blu Marino euro **21.000**

qui in Nero opaco con bande grigie **euro** 21.000



Ural T TWD 22.000 **euro**

Prerogativa del T TWD è di essere sì un modello di base come si deduce dal nome T, ma possiede la TWD ossia due ruote motrici; sempre inseribili e disinseribili. Come osservate il salto di prezzo dal T alla doppia ruota motrice TWD è di 1.000 euro. Questo fa sì che tutti preferiscono comperare le doppie ruote motrici TWD.

Quindi come la T, non ha di serie il portapacchi con la ruota di scorta, il sellino posteriore moto con relative pedane.

La T TWD fotografata è nel colore **Black opaco**; altrimenti è disponibile in **Verde Caccia** e **Terracotta metallizzato satinato**; qui osserviamo il nuovo disegno della sella del pilota.



In questa foto qui sotto della T TWD, viene evidenziato un altro particolare che fa la sua comparsa sulle Ural già da qualche anno.

Ossia abbiamo un bel cassetto portaoggetti a due scomparti posto sotto il sedile del passeggero. Inoltre fin dalla produzione 2019, notiamo anche la nuova manifattura del sedile sagomato in maniera diversa.



Qui in Verde Oliva Caccia euro **22.000 euro**



T TWD Terracotta metallizzato satinato euro **22.000 euro**





La Sportsman e la Ranger sono vendute entrambe al medesimo perzzo di euro 23.000. Sono identiche nella motorizzazione, nei telai alla cT, T, ma come l a T TWD, dotate di doppia trazione e sono i modelli tra i piu' venduti anche perchè più facilm,mente acquistabili dalla Casa; la quale si sta orientando verso questi modelli già completi appunto di due ruote

motrici e degli accessori che vedete in foto; hanno le stesse caratteristiche tecniche; hanno quindi la trasmissione inseribile e disinseribile sulla ruota del barchino come il modello T TWD. Solo che la Sportsman ha colorazioni “civili” ossia non è mimetico nè maculato e non ha le ruote artigliate; questi modelli, T TWD, Sportsman e Ranger,sono tra i più venduti in quanto i clienti che optano per questa soluzione sanno che, se si verificassero le condizioni per usare questa trazione, tale accorgimento tecnico c’è. Tutto sommato non è una gran cifra e aggiungerlo dopo costa troppo; piccola osservazione: i sidecar a doppia trazione occupano il 73 per cento delle vendite. Praticamente 3 side su 4 venduti, sono TWD.

Colorazioni Sportsman: **Marrone, Nero Lucido con filetti bianchi e Argento.** Eccola. Qui ve la facciamo vedere nella colorazione Marrone metallizzato nel particolare dell'imponente freno a disco anteriore Brembo:





Notare come la sagoma delle selle è cambiata; prima avevamo le selle a “trattore” situate a due altezze differenti; ora il sellino posteriore è “allineato” a quello anteriore; in optional si può avere anche la sella lunga unica o, se si vuole, le due

selle a trattore che andremo a sostituire con quelle originali.

Altra novità: ha fatto il suo ingresso la leva freno a mano che ora è situato in posizione molto comoda sul manubrio lato sinistro e non più sul lato destro inferiore del telaio.





Sportsman Silver birch - Argento **euro 22.200**



Gli accessori che si vedono in foto sono optionals.

Sportsman Nero Lucido con filetti **euro** 23.000



Ranger – Sabbia mimetico euro 23.000

Il Ranger è in assoluto il modello più venduto tra gli Ural.
La mimetica originale URAL Ranger è stata mimetica verde-verde-marrone. L'anno modello 2021 porta un nuovo emozionante camouflage Ranger, il camouflage Ranger Sand in beige, marrone chiaro e marrone scuro.
Il rivestimento: opaco. Sempre opaco. In diverse tonalità, nessuna lucentezza e decisamente nessuna cromatura. Un enorme vantaggio in quanto il pilota è sollevato da infinite ore di lucidatura per mantenere la macchina in buono stato ed avrà sempre un bell'aspetto!
Scud, Pershing o Kalashnikov non sono inclusi nella specifica, anche se fino al 2006 c'era almeno un supporto per questi giocattoli sulla prua sidecar; era utile anche per la canna da pesca nella caccia al salmone in Norvegia.
I Ranger hanno la migliore altezza da terra di tutte i side Ural. Come ampiamente già detto la ruota del sidecar è all'occorrenza motrice ma senza differenziale. Questo garantisce una bella stabilità direzionale sui terreni più difficili (ma attenzione: la guida sidecar è decisamente NON consigliata per strade asfaltate con tornanti! Questo perchè, come su tutte le ruote motrici bloccate, il mezzo tenderebbe ad andare dritto; ovviamente gira, se vogliamo girare, ma con più angolo di manovra; nelle strada sterrate tutto diventa più facile inserendo la doppia trazione.
Per il pilota è facile avviare il robusto motore bicilindrico boxer da 750 cc con la semplice pressione di un pulsante senza nemmeno toccare la manopola del gas; o per i veri maschi, o coloro che hanno bisogno di un po di allenamento fisico, esiste una bella leva di avviamento. Il cruscotto ha un design semplice ma funzionale; spie luminose verdi, rosse e blu, un tachimetro che indica i chilometri orari e le miglia orarie più i chilometri percorsi sia giornalieri che complessivi. E, come su tutte le moto URAL, interruttori e leve di qualità made in Italy. Tutto così semplice che non è necessaria una formazione approfondita o il riferimento a un manuale.
Ritornando alla Ranger, il passeggero pero' è armato di … … … vanghetta; e vi è di serie un faro brandeggiante orientabile molto utile per montare per esempio una tenda di notte, portapacchi sopra la ruota di scorta, paramotore sinistro; copertura del barchino; se vi volete cimentare in interventi meccanici, vi diamo una trousse con 17 e più chiavi, cacciavite, pinze, un

contenitore da 10 litri per benzina di riserva (o di altri liquidi altrettanto infiammabili … e pericolosi …) e una bomboletta spray di vernice per rimediare a qualche strafalcione del pilota al quale vi siete affidati!
In ogni caso, questo veicolo attira l'attenzione su strada e fuoristrada: gli automobilisti aggressivi diventano mansueti come agnelli e persino i motociclisti restano indietro per un po prima di osare il sorpasso. Nel parcheggio o davanti al bar il Ranger si distingue davvero, e quando si guida in retromarcia le teste girano davvero. Se viene visto su strade forestali proibite, il Ranger fa sorridere anche il nemico naturale dell'Enduromotorcyclist: il guardaboschi.
Questa sarà più l'unica versione mimetica per Ranger. Il colore di base è Beige Sahara, gli altri due colori sono marrone chiaro e scuro, i colori sono semi opachi.

Il Ranger Sabbia mimetico, **23.000** euro, e' un modello derivante da una impostazione militare; tra le sue caratteristiche vi sono ruote artigliate Heidenau K 37, faro notturno orientabile, pala tattica, tanica supplementare benzina, ruota scorta, portapacchi; il side è verniciato sfumando le varie coloriture.

Che side è il Ranger? Un side per cowboy urbani, per una guardia forestale; è un side tutto terreno con le sue ruote semitassellate da fuoristrada; ed è anche un po militare, un po forestale. E' in produzione senza interruzione dal 1995; quello qui sotto illustrato è dotato di accessori optional: paracilindro pesante sulla parte anteriore del corpo sidecar e partapacchi situato sul parafango posteriore al posto della sella del passeggero.

Ad evitare fraintendimenti, illumino subito le menti degli amanti del "militare": assieme a questo side non consegnamo nè Scud, Pershing o Kalaschnikov o lanciagranate RPG-18; questi "accessori" chissa' perchè non sono state accettati, anche se fino al 2006 vi era almeno un supporto portamitraglia situato al centro sulla punta del barchino adatto per tali giocattoloni; diciamo che, in alternativa, andava bene per piantarci una canna da pesca … oppure … …



… per portare dei fiori all’amata persona.
Questo dispositivo è caduto vittima della limitazione russa di esportare attrezzature militari e sanzioni varie.

Come sopra accennato, assieme alla scomparsa del frenastero meccanico, sostituito dall'ammortizzatore di sterzo idraulico, scompare anche il classico cruscotto di tutte le Ural; ora ha un design semplice ma funzionale ed il cruscotto è digitale; sulla destra in alto troviamo la N del folle che si illumina di verde; al centro vi è la spia rossa che ci indica se il freno a mano è inserito; a sinistra scendendo verso il basso vi sono la spia dell'alternatore, quella blu dell'abbagliante; a questo proprosito quando si gira la chiave in posizione di accensione, le luci sono già in anabbagliante; a destra poi troviamo le spie indicatori direzione e benzina; meraviglie delle meraviglie al centro in basso c'è pure l'orologio. Non manca nulla.

E, come in tutte le moto Ural, blocchetti devioluci, interruttori e leve di qualità sono prodotti prodotti in Italia. Come per tutti i modelli Ural, anche per questo per avviare il suo robusto motore 750 boxer è sufficiente sfiorare un pulsante, o per i più maschi e “maschiette”, è disponibile la leva avviamento a pedale come su tutte le Ural.





Ranger Camo Sabbia euro 23.000
Il Ranger alla nascita era in Camouflage verde chiaro verde scuro e beige; è stato continuamente in produzione e sempre popolare dal 1995. È sicuramente l'opzione più “strano”tra i Rangers. Nel 2021, il Camouflage Ranger diventa ancora più “desert” nei colori beige chiaro beige più scuro e marrone, quindi lo chiamiamo "Sand Camo". Secondo me è molto indovinata questa nuova colorazione “desertica”





Ranger Verde Oliva Opaco euro 23.000



Ranger Asphalt 23.000 euro

Il grigio asfalto molto scuro è stato introdotto con l'Hybrid Limited Edition Modello Ural 13/14 ed è diventato popolare immediatamente. Pertanto abbiamo deciso di offrire questo colore anche per "normale" Ranger, fin dal 2015. Qui è fotografato con gli accessori optionals e il motore verniciato nero che sono optionals: silenziatori neri sottili, carenatura in metallo, protezioni gambe in acciaio, copertura del serbatoio, manopole riscaldate sul manubrio, i migliori paramani URAL, griglia faro anteriore e griglia faro spot, barra di protezione sul lato anteriore del sidecar, coppia di fendinebbia a LED montati su crash bar anteriore, portapacchi sul parafango del sidecar, portapacchi sul naso del sidecar, barre di protezione per luci posteriori e sidecar, scatola in acciaio nera con supporto, 2 scatole in acciaio Baraholka sul parafango posteriore, cassetta di pronto soccorso, pannelli laterali interni il sidecar, parabrezza sidecar, copriruota di scorta



Side molto adatto a chi detesta i nastri d'asfalto e preferisce la guida off road. Questo è il motivo per cui in America questo modello è noto come "Nebbia nella Foresta". C'è sicuramente qualcosa di mistico e di imperscrutabile in questo side. Questo modello occupa il primo posto nella classifica dei sidecar venduti; al secondo posto vi è il T TWD. Quindi side a doppia trazione.



Il Ranger di serie ha già installati il paramotore sinistro, la copertura del barchino, il faro brandeggiante orientabile, trousse attrezzi, la vanga, la tanica da 10 litri, la ruota di scorta con relativo portapacchi.
Inoltre, come tutte le Ural, puo' installare tutti gli accessori da catalogo che allego.

Qui sotto lo vediamo disimpegnarsi nelle … paludi, ma qui la situazione si è fatta un po difficile…



...paludi che mettono le capacità dei piloti e dei mezzi … … a dura prova ... …



...anche qui situazione molto “interessante”



Ormai chiarito il discorso che i telai, i motori, gli impianti elettrici e freni dei sidecar Ural sono tutti uguali e che la differenza tra i modelli sono gli allestimenti, un piccolo discorso a parte lo merita l’Ural **Cross**.

L’allestimento realizzato per tale modello non è assimilabile a nessun modello; questo in concreto è un sidecar “essenziale”, ridotto all’osso; è molto “rustico”, aggressivo, sportivo, fuori dalle regole. E’ un **Cross**.

Per parlare di qusto modello, spendiamo prima qualche parola.

La Ural Mortorcyles si è evoluta lentamente ma costantemente fin dalla sua nascita avvenuta nel 1939. Come già sopraccennato i sidecars mantengono molto a lungo la propria identita’, possiedono un loro modo di esistere, non seguono una “moda” come le moto o le auto, per cui non ci sono stati frequenti e grandi cambiamenti estetici, ma circa ogni 10 anni ci sono stati evidenti miglioramenti tecnici come la parte elettrica elevata a 12 volt, migliorie nell’illuminazione, nel sistema freni, nella potenza e nella retromarcia, fino ad arrivare ad oggi con l'euro 5. Nel corso di questi sviluppi la forma e lo stile dei sidecar non è cambiata ma, come vedrete, ogni tanto qualche “special” salta fuori.

L’introduzione di tutte le novità nella struttura del sidecar “Ural Cross“ sviluppato dal distributore europeo è davvero fuori dal comune, rivoluzionario. Lo sviluppo del sidecar “Ural Cross“ è scaturito dalle richieste dei clienti europei che intendevano soddisfare particolari esigenze: quelle di trasportare – oltre alle persone – vari carichi su terreni accidentati, montagne innevate e anche concorrenti in gare amatoriali fuoristrada.

Per il fuoristrada, non è necessario disporre di un sedile ben imbottito e comodo per il passeggero. Nelle competizioni come nel divertimento della guida off road, l'"Ural Cross" dispone di tanti appigli di tenuta, data l'importanza per il passeggero di effettuare movimenti veloci in qualità di co-pilota per aumentare stabilità e trazione.



Considerando poi l'avventura di un viaggio avventuroso intorno al mondo, ci sono alcune peculiarità. L'"Ural Cross" dispone di una vasta area piana di carico aperta con abbondanza di punti per legare i carichi particolarmente pesanti e critici. La barra mobile del copilota permette di trasformare rapidamente l'"Ural Cross" in un sidecar da carico. Ma a chi è venuta l'idea del "Cross" e come è nato? Facciamo un po storia.

Prima che entrasse in produzione la Ural "Cross" nella primavera del 2007, tutti noi Concessionari amanti dei raduni invernali tipo Elefantentreffen (tanto per intenderci), abbiamo appoggiata questa idea e spinto la Casa a realizzare una "tuttoterreno" denominata temporaneamente "GS"



L’ex direttore di fabbrica, Vladimir Yudin, era stato un motociclista sportivo da giovane. Lui ha sostenuto con simpatia la nostra idea e realizzato il telaio di base della Ural con forcella anteriore rinforzata e la sola piattaforma di base del sidecar al posto del barchino.

Abbiamo aggiunto parafanghi in plastica, cerchi in lega, manubrio in alluminio, e un potente motore con doppia accensione.



Questo sidecar, leggero, divertente nacque solo come un prototipo. Ma non per molto; solo fino al 2009. Dopo l’esperimento della “GS”, siamo arrivati alla “Cross”. Eccola qui.



Infatti subito dopo è entrato in produzione sia il modello completo sia il Kit separato, capace di trasformare una Ural standard in una versione più leggera, con barchino dotato solo di piattaforma, barre e attacchi. Il sidecar completo con due ruote motrici, costa 22.600 euro .

Cross TWD 23.000 euro

Quindi il Cross non è ne' uno Sportsman vero e proprio in quanto non ha gli eleganti accessori, non è nemmeno uno Sportsman non avendo un barchino completo di tutti gli elementi ossia guscio completo di seduta e spalliera, parabrezza, cofano apribile. Noi lo chiamiamo Sportsman/Ranger Cross per distinguerlo dal T, CT che come sapete non hanno la trazione sulla terza ruota; il Cross ha la trazione sulla terza ruota.



In pratica, chiunque possieda un side Ural (o un altro sidecar) può agganciare ad esso il kit che vedete qui sotto. Quindi, riassumendo, per coloro che già possiedono un sidecar (Ural o qualunque altro), la scocca del "Cross" è disponibile separatamente al costo di **3.000 euro**

Il sidecar "URAL Cross" è stato sviluppato come risultato della domanda dei clienti in Europa per motociclette avventurose più mirate. Un sidecar in grado di trasportare carichi più vari su terreni accidentati, montagne innevate e persino competere in competizioni fuoristrada amatoriali.
Il motociclista avventuroso che considera un viaggio intorno al mondo ha esigenze leggermente diverse. L '"URAL Cross" dispone di un bagagliaio sicuro con serratura e di un'ampia area di carico aperta e piatta con numerosi punti di ancoraggio per carichi scomodi. La barra di sostegno mobile del copilota converte rapidamente il sidecar trasversale URAL in un sidecar da carico.

"URAL Cross" è disponibile con o senza sidecar selezionabile per i paesi europei che guidano a destra e a trazione singola per i paesi che guidano a sinistra. "URAL Cross" è dotato di protezione motore aggiuntiva e ruota di scorta su tutti i modelli. I modelli con specifiche superiori includono anche una vanga, una cassetta di pronto soccorso e una tanica di carburante. Ulteriori accessori possono essere aggiunti a tutti i modelli.

Per chi possiede già un sidecar è disponibile separatamente la scocca sidecar "URAL Cross". Basta svitare il corpo standard e sostituirlo con il nuovo corpo "URAL Cross". La combinazione è quindi pronta per la tua avventura con qualsiasi tempo.
Se vuoi trasportare di nuovo i tuoi passeggeri più comodamente, semplicemente scambia le scocche del sidecar. Guardare la foto qui sotto.


URAL
CROSS



La foto qui sotto vi illustra meglio le possibilita’ di carico dell’Ural Cross; può bastare per un lungo viaggio?



Per esempio qui sotto è stato installato il kit “Cross” ad un side Ranger.



Un discorso tutto particolare quanto amaro e spiacevole, lo merita la foto qui sotto che visualizza una Ural gia' dotata di carrello che, a causa di una ben nota arretratezza legislativa tutta italica, per ora non puo' essere immatricolato in Italia (all'estero sì … … ognuno si regoli di conseguenza ... ...). Fonti varie pervenute da nostri clienti tanto arrabbiati quanto ostinati, disquisiscono circa la possibilita' di immatricolarlo come "rimorchio" o come "carrello appendice"; ma, leggendo e rileggendo il codice della strada, reputo che attualmente NON si possa realizzare questo sogno; anche noi siamo aperti a risolvere questa annosa e disgustosa questione purche' ovviamente sia fatto tutto in regola con la normativa vigente. Un gran peccato perchè il carrello completo di tutto costa sui **3.000** euro e abbiamo molte richieste in tal senso.
Beffa su beffa, nel frattempo come detto, il side puo' essere dotato fin dall'acquisto con il gancio di traino con relativa trascrizione sul libretto.



...spettacolo puro...



.....verso l'infinito e oltre
Così di diceva.....nel celebre film.....
E allora diamo uno sguardo al futuro ….....che potrebbe essere molto, molto vicino.



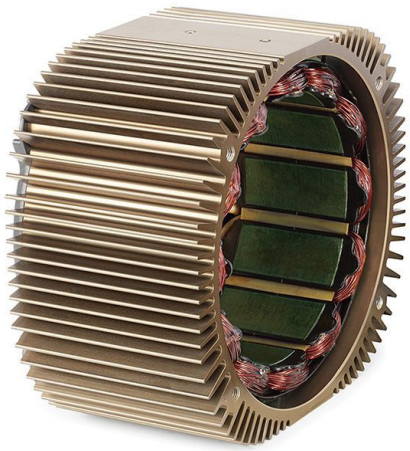
….OIBO'.....e cosa è successo? Manca qualcosa? Hanno creato un side senza motore? Dove sono i cilindroni Ural?

Dove sta il mitico boxer Ural ? Calma, tranquilli …... ragazze e ragazzi..... …... ecco a voi

ALL ELECTRIC CONCEPT

… … sì avete capito bene. E' successo nel 2019; lo tenevamo un po nascosto ma, tra le molte novità viste questo anno all'EICMA per quanto riguarda il settore delle due ruote elettriche, si è affiancato il sidecar Ural..... **Ural Motorcycles**, che ha presentato un suo prototipo elettrico, già perfettamente funzionante, sviluppato in collaborazione con l'affermato produttore di moto elettriche **Zero Motorcycles**.

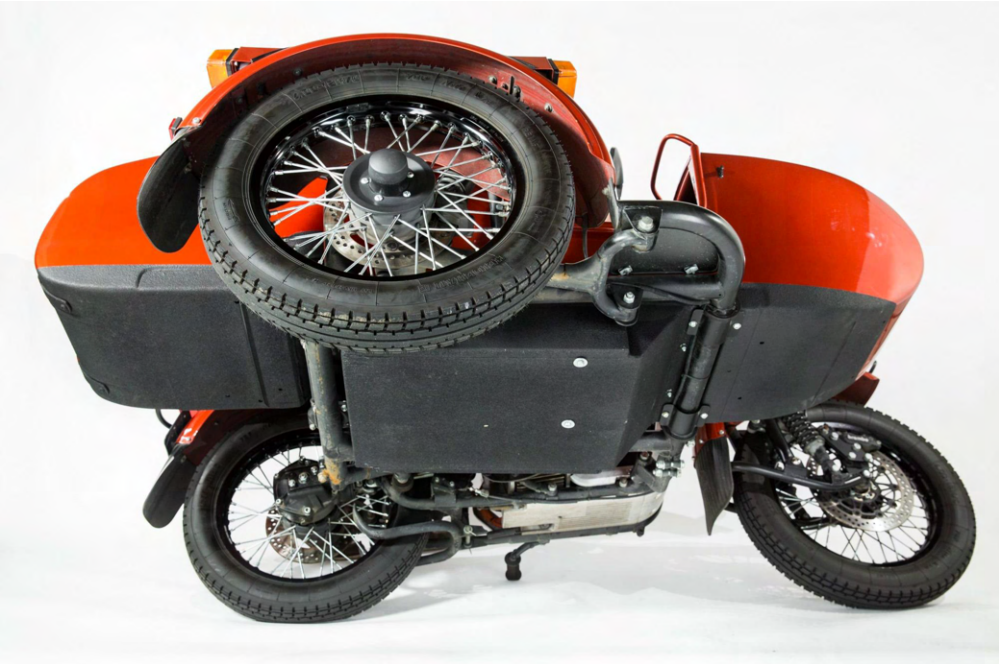
Il propulsore endotermico è stato sostituito con uno elettrico Z-Force 75-7 con potenza massima 60 CV a 5.300 giri/min. Come è fatto un motore Z-Force? Sofisticato e semplice allo stesso momento. Nessuna trasmissione, nessuna manutenzione ordinaria o complessi sistemi di raffreddamento necessari. Z-Force è "alimentato" da una robusta batteria agli ioni di litio, ha una coppia istantanea e molto impressionante. Efficienza incredibile. Usando la chimica delle celle agli ioni di litio unite a sistemi avanzati di gestione della batteria, ogni sidecar Ural è in grado di viaggiare più lontano, più velocemente e durare più a lungo. Oltre alla longevità, la tecnologia delle batterie non richiede raffreddamento attivo o manutenzione ordinaria. Il risultato è una linea completa di side elettrici che offre una guida esaltante eliminando praticamente tutta la manutenzione ordinaria del gruppo propulsore. La carica può essere effettuata tramite il caricabatterie standard di bordo della motocicletta o utilizzando accessori di ricarica off-board opzionali.





Come sappiamo, l'accelerazione è decisamente diversa da quella di un consueto sidecar Ural ma anche da tutte le moto dotate di motore classico endotermico. Quanto alle differenze estetiche, si concentrano unicamente sulla parte del motore, dove è ben visibile una nuova struttura che protegge il pacco batterie. Sì... … avete capito bene … NON ci sono più i due cilindroni boxer,

La batteria principale si trova sotto il corpo del sidecar come si vede dalla foto qui sotto; un'altra più piccola è posta sotto il serbatoio nel telaio.



Sono stati fatti test approfonditi percorrendo migliaia di chilometri in condizioni reali. Le lunghezze medie dei test sono state di circa 160 chilometri con una sola carica (minimo 125 km, massimo 165 km); consideriamo completata la prima fase del progetto.

Il primo Ural elettrico della storia è stato esposto a Long Beach al Progressive Motorcycle Show e dove sono stati raccolti i pareri del pubblico. Se la risposta alla indagine di marketing sarà positiva, allora ci vorranno un paio d'anni prima di vedere effettivamente entrare il sidecar elettrico nel listino Ural.

Ebbene sì. Sappiamo che nella allora Unione Sovietica, una volta c'era una fabbrica di moto divenuta celebre durante la Seconda Guerra Mondiale per le qualità del suo sidecar M-72. I tempi cambiano e ora la Ural si appresta ad avere un cuore elettrico esponendo un prototipo green, chiamato semplicemente Electric, che potrebbe avere una vita commerciale nei prossimi anni. Il futuro modello riprende nell'estetica i celebri sidecar del passato ed è realizzato sull'esistente telaio cT. Per la parte elettrica i responsabili del marchio sono andati sul sicuro: batterie, motore, controller e altre componenti del sistema arrivano direttamente dalla Zero Motorcycles che ha collaborato attivamente allo sviluppo e al collaudo del modello.

In questa configurazione, la moto garantisce un'autonomia di 165 km; i test hanno confermato una velocità di punta di 144 km/h. La Casa conferma che la velocità ottimale rimane più o meno intorno ai 100 chilometri orari. Quindi quando ci sarà una produzione vera e propria, gli ingengeri "programmeranno" la velocità massima raggiungibile. Il peso di 373 kg non è per nulla male considerando la stazza del mezzo e che per muoverlo servono delle batterie più di stampo automobilisto che motociclistico, parliamo infatti di due batterie: una ZF13.0 e una ZF6.5, per un totale di 19.5 kWh, più di una Smart elettrica.



Se pensiamo ai sidecars, possiamo ben dire che è il mezzo più indicato ad essere elettrificato in quanto è il veicolo ideale perché c'è molto più spazio per le batterie senza compromettere il comfort del passeggero e trovando un compromesso con il peso. Inoltre il motore elettrico che dà tutto subito ed ha importanti valori di coppia più che di potenza massima, è il motore ideale per l'utilizzo del sidecar, dove non conta la velocità massima, ma il raggiungerla rapidamente con poco sforzo.

…..dov'è la frizione? Ovvio...non c'è più...; il freno di stazionamento è quello installato già oggi su tutti i modeli Ural.



… ma c'è sempre la retromarcia



La Ural Motorcycles ha completato la prima fase di sviluppo di una motocicletta sidecar completamente elettrica. Il prototipo elettrico è stato costruito sul telaio cT, utilizzando il pacchetto di propulsori della fabbrica Zero Motorcycles (motore, batterie, controller e altri componenti). L'azienda con sede in California ICG ha sviluppato il progetto complessivo ed è stata responsabile della fabbricazione del prototipo iniziale. Zero Motorcycles ha inoltre fornito il supporto tecnico necessario durante lo sviluppo e il collaudo del prototipo che ha reso possibile questo progetto. A prima vista è ancora una Ural, tant'è che perfino il serbatoio che conteneva benzina è rimasto perfettamente al suo posto.



… … … ma con

una sorpresa...



… … ma la moto elettrica offre un'esperienza totalmente nuova. Abbiamo sempre saputo che il nostro sidecar è la piattaforma perfetta per costruire una moto elettrica perché può offrire ciò che le normali motociclette a due ruote non offrono: comfort dei passeggeri, stabilità e sicurezza, per non parlare di più spazio per le batterie. L'Ural elettrico è molto facile da controllare, grazie al baricentro basso e alla distribuzione ottimale del peso. È molto stabile grazie alle sue tre ruote. Non ha la frizione o il cambio, la rotazione dell'acceleratore è praticamente tutto ciò che serve per far funzionare la moto. E accelera molto rapidamente. Nel complesso è un veicolo divertente e molto versatile.

La moto, come detto, è stata testata intensamente in condizioni reali - sotto la pioggia e la neve, nei giorni freddi e caldi, sulle autostrade e nelle strade cittadine. Le impressioni dei collaudatori sono state che ci si sente come se si fosse in modalità “invisibile”. E non essendoci la classica e normale rumorosità del motore, non c'è più nemmeno bisogno di sgolarsi quando si vuol parlare all'ospite nel barchino. È un ronzio in confronto alle vibrazioni e alla voce simile a un trattore dei leggendari motori boxer a combustione di Ural.

Ci sono tre modalità di guida nel prototipo alimentato a batteria di Ural: Eco, Sport e Personalizzato. Queste modalità di programmazione sono prese direttamente da Zero Motorcycles, che ha collaborato con Ural per fornire tutta l'esperienza sulla elettrificazione. Il motore elettrico, i pacchi batteria (di cui ne parleremo più avanti) e tutti i controller provengono tutti dal produttore di motociclette elettriche con sede in California.

La CT ha anche una posizione più in basso avendo ruote da 18 pollici, il che la rende molto stabile anche nelle curve veloci a destra. Il peso della batteria non è stato un problema considerando che il mezzo equipaggiato con il suo motore endotermico raggiungeva facilmente i 350 chilogrammi. Ural e Zero hanno approfittato di questo fatto per far funzionare due batterie Zero, una batteria ZF6.5 più leggera nel telaio principale e una batteria ZF13.0 più pesante sotto il sedile del sidecar. Come le normali motociclette Zero, l'Ural ha un caricabatterie incorporato. Le batterie gemelle producono un'autonomia effettiva di circa 160 chilometri e impiegano circa 13 ore per ricaricarsi quando vengono collegate a un normale circuito domestico.

La prova su strada era l'obiettivo principale di questo progetto. La Ural ha percorso diversi itinerari, cercando la migliore configurazione del complessivo elettrico. Una delle sfide principali era trovare la posizione ottimale per le batterie, pur mantenendo il comfort dei passeggeri, la capacità di stoccaggio e la stabilità distintive dei sidecar Ural. Sono stati accumulati molti dati da utilizzare nella fase successiva del progetto.

La società non ha piani immediati per produrre un modello completamente elettrico in questo momento. La decisione sarà in ultima analisi basata sulla ricerca di mercato, sul feedback dei consumatori e degli esperti del settore. Stimiamo che ci vorranno forse 2 anni per incrementare la produzione in serie dopo l'approvazione definitiva del progetto. La Electric Ural è stata esposta al Progressive Motorcycle Show di Long Beach dal 16 al 18 novembre 2018. Attualmente Ural Motorcycles organizza eventi demo-ride.

Care lettrici e cari lettori, vi domanderete prchè mi sia dilungato a presentare questo progetto che, se tutto va bene, se i feedback saranno postitivi, in fin dei conti la vedremo fra qualche anno?

Semplicemente osserviamo che questa Casa si impegna a rimanere sul mercato con prodotti sempre validi, attuali, con tecnologia d'avanguardia e in regola con le norme e legislazioni internazionali; oggi abbiamo l'euro 5, domani forse l'Elettrico. Staremo a vedere ma intanto la Ural si prepara al futuro.

Curiosità stravaganti

Dopo avervi parlato della Ural Elettrica, espongo solo a titolo di curiosità anche **Ural Air Limited Edition** in quanto non vedrà per ora il mercato europeo.



Un sidecar, vecchio o nuovo che sia, ha sempre la capacità di conquistare la simpatia, di far spuntare un sorriso, e non solo gli appassionati del genere. Questa volta la Ural ha realizzato recentemente un modello in grado di unire quello stile classico e immortale di questi mezzi a un tocco di modernità. Stiamo parlando di **Ural Air Limited Edition**, esemplare tradizionale nelle forme, che nasconde però un accessorio molto attuale: un drone DJI Spark dotato di fotocamera.
Il drone è alloggiato in una speciale scatola installata nella scocca del vano passeggero, realizzata attraverso la stampa 3D, ed è dotato di un controller Ram Mounts. L'idea è semplice: mentre il pilota conduce il sidecar, il passeggero può manovrare il drone e divertirsi a catturare immagini o fare riprese del viaggio.

Il carrozzino del passeggero è dotato inoltre ruota di scorta, un kit di attrezzi, una pala e una tanica di carburante.
Come si intuisce dal nome, l'Ural Air Limited Edition verrà prodotto in un numero limitato di pezzi, 40 secondo le intenzioni dell'Azienda. Non lo vedremo per le strade europee perché la sua destinazione è limitata al mercato statunitense e a quello canadese. Di certo non sarebbe stato male organizzare qualche bella gita fuori porta con il nuovo Air Limited Edition proposto dalla Ural.
Immaginiamo che foto sarebbero venute davvero delle belle riprese considerando gli itinerari che solo l'Italia è in grado di offrire per le due ruote (in questo caso tre). Di cosa stiamo parlando? Della possibilità di utilizzare il sofisticato Drone DJI Spark di cui questo modello di sidecar proposto dalla casa di produzione russa è dotato. La base, "l'hangar", si trova proprio nella parte anteriore della struttura riservata al passeggero, che nelle soste potrà far decollare lo strumento per video e foto.

Vedremo se in seguito ne verrà commercializzato qualche esemplare in Europa.

MODELLI MOTO SINGOLE

Questo argomento lo tratto **esclusivamente a scopo conoscitivo** su tutto ciò che la Casa produce in quanto per ora le moto singole **non sono più vendute in Italia** a causa di una burocrazia che ci tormenta.

Comunque va detto che la Casa era estremamente onesta nell'affermare che non c'era una vera convenienza economica a comperare la moto senza barchino; questo perchè la Ural è l'unica vera Casa Costruttrice al mondo di moto adatte al traino di sidecars; la moto è dotata al cambio di una retromarcia; ha un freno a mano, ha la trasmissione sulla terza ruota (nei modelli previsti), ha una frenata integrale e mille altre cose; la Ural fa tutto in casa: moto e barchino ed è questo che tende a vendere; il costo della moto e del barchino assemblato è piuttosto economico ma la moto venduta singolarmente potra' sembrare un po costosa; guardando i listini delle Case, osserviamo che allo stesso prezzo si puo' comperare una moto giapponese o europea di buon livello; ancora: i sidecars Ural possiedono la doppia omologazione; possono essere sganciati in pochissimi minuti e si puo' girare con la moto senza barchino; il tutto è compreso nei 167.500 euro che corrispondono al modello di base T, cT e Classic. Questo fa sì che non c'è quasi differenza di prezzo tra la moto sciolta e il modello base già equipaggiato di carrozzino.

Ma c'è un però: la soddisfazione di comprare una moto singola stava nella unicità dell'oggetto; le moto SOLO sono moto realizzate con molta cura e fatte per distinguersi da tutte le altre. Vi posso assicurare che una moto così non passa inosservata. Basta guardare le foto. Purtroppo nonostante le richieste la moto singola non puo' essere acquistata: non rimane che comperare il side e sganciarla dal barchino per circolarci come moto sciolta. Vi sono in italia alcune moto SOLO che tuttora girano per le nostre strade. I modelli erano questi:

Retro Solo

La Retro Solo ci riporta agli indimenticabili albori del motociclismo, ma con tutta la tecnologia offerta dalle conoscenze attuali. Ha le ruote da 18″, raggiunge i 130 km orari; la si puo' avere nera con filetti bianchi come nelle foto qui sotto oppure in terrcacotta, asphalt e nei metallizzati grigio, verde, bordeaux.



Questa fotografata qui sotto è una Retro Solo personalizzata con Accessori Ural.
E' dotata di valige serie "Baraholka" e di silenziatori Italia; anche gli indicatori di direzione e la luce posteriore sono personalizzati.



Wolf Il Chopper russo

Questo chopper è il risultato di una collaborazione unica tra la fabbrica della Ural e il più grande club motociclistico russo, Night Wolves. Non potrete mai trovare due Wolf uguali. Questa moto è stato creata per essere personalizzata. E' dotata di freno a disco anteriore e posteriore. Questa è la base che si può rifinire e accessoriare a piacimento.

Questa moto è dotata di due freni a disco, la ruota anteriore è da 18 pollici mentre quella posteriore è da 16 pollici; raggiunge i 130 km orari. E' verniciata in nero.



Solo ST La Ural, famosa per le sue motociclette sidecar 2WD, ha creato una moto che cattura il meglio della Casa

Ural, la semplicità, la versatilità, le linee classiche. La Ural ha posto molta l'attenzione nel mettere insieme una moto che fosse funzionale, semplice. Proprio quello che una moto vera e propria dovrebbe essere, una moto universale adatta per il lavoro, per i giri di tutti i giorni, e una moto versatile anche per il weekend, per i viaggi, o adatta per qualche escursione su sterrati lontano dalle strade asfaltate.
Questa moto colorata in nero, raggiunge i 130 km orari, ha le ruote da 18 pollici ed è dotata di freno a disco sia all'anteriore che al posteriore.





Ed ora, rispettando il proposito di esporre tutta la produzione Ural, sappiate che nella storia del 750 (quindi la produzioine post 2000), la Casa ha commercializzato, anche queste edizioni Speciali delle quali ve ne propongo una passerella; ovviamente queste non sono ***PIU' IN LISTINO...***

...ma che per miracolo si potrebbero trovare nell'usato.

Nel corso di questi anni la Ural ha prodotto con frequenza delle serie limitate. Sono realizzate in 20, 30 esemplari massimo. Sono side di culto e trovarne una anche usata è ormai quasi impossibile. Ovviamente si possono replicare se acquistate un usato o anche in un mezzo nuovo; ed è per questo che ne racconto la storia.

LIMITED EDITION

GEO in edizione limitata

Anche se questa è stata una Edizione Limitata in 20 pezzi venduta negli U.S.A., è possibile replicare questa colorazione; per questo la inserisco come se fosse un modello in listino. Pensiamo che, nonostante il costo, riscuoterà successo.
La GEO ha una base in Due Ruote motrici "2WD".
Come ogni modello in edizione limitata negli Stati Uniti, l'Ural GEO ha suscitato interesse anche in
Europa. Ci sono alcune richieste di questo modello da parte di clienti europei.
GEO è stato realizzato limitatamente a 20 pezzi, tutti i 20 pezzi sono stati venduti negli Stati Uniti.
Possiamo, tuttavia, ordinare qualsiasi modello Ural nel mix di colori Geo ossia nero / bianco /
grigio / arancio. Questo significa che anche clienti che hanno sidecar senza la doppia ruota motrice, possono richiedere una colorazione"GEO".
Il supplemento per i clienti che acquista un sidecar nella "colorazione" GEO è di 2.500 euro IVA inclusa.
Attenzione: gli accessori arancioni GEO della versione U.S.A. non sono inclusi; sono optionals da pagare a parte.
Gli accessori possono essere anch'essi verniciati in arancione su richiesta del cliente.




URAL


GPR
G.P.R.
EXHAUST SYSTEM



...molto belle le finiture





Ultima LE in Europa è stata la OTTOBRE ROSSO II edizione: costava 21.000 euro
Nel 2020 è stata replicata l'Edizione Limitata della Ottobre Rosso che riscosse nel 2010 molto interesse.





Dalla Russia Con Amore...FRWL
L'Ural in edizione limitata di quest'anno si ispira all'eleganza e alla raffinatezza dell'icona di spionaggio definitiva o... dall'attesissimo (ma rinviato) you-know-which spy movie e indubbiamente da quella mistica molto seducente che viene solo dalla Russia... Con amore.
Ogni FRWL Ural è ben arredato con tappezzeria lussuosa, cromo senza tempo e finiture inossidabili, squisitamente dipinte con la nostra miscela unica di betulla d'argento. Il sidecar è dotato di cruscotto avvolto con orologio centrale, presa di corrente 12V e pulsante EJECT travestito da accendino funzionale sono a portata di mano in caso di necessità. Le luci di guida alogene illumineranno le missioni più buie, mentre la 2WD su richiesta è pronta ad assumere qualsiasi incarico.
Ural Motorcycles ha prodotto solo trentacinque di queste esclusive edizioni limitate, ognuna con il nome unico delle operative russe di maggior successo(non chiedere come lo sappiamo).
Il colore di questa edizione limitata, è lo stesso della Sportsman attuale.







ADVENTURE

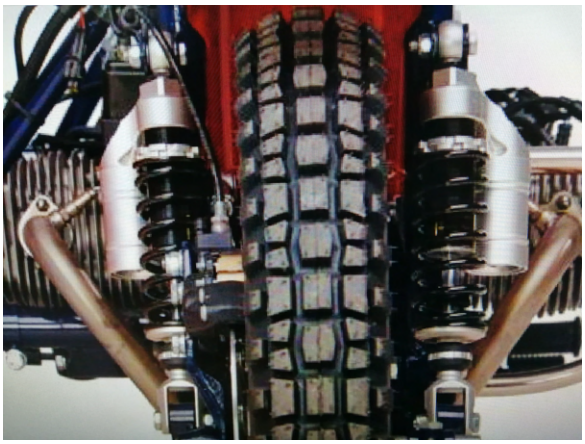
L'Adventure della Ural. Euro 21.000

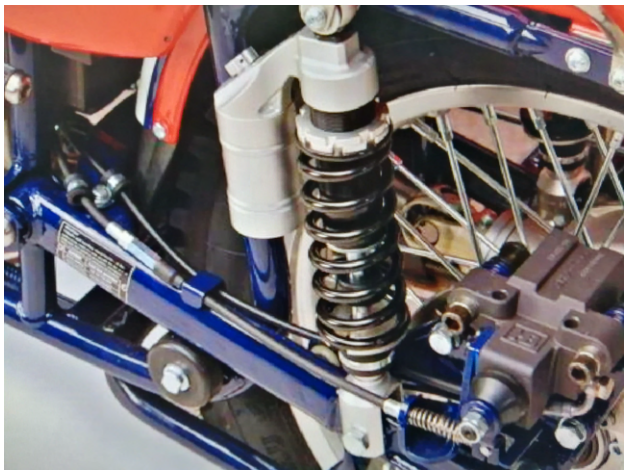
2019 anno la URAL presenta un'edizione Speciale, questa volta sulla scia delle moto enduro stradali. Dopo l'Edizione Scrambler 2015, Pustinja 2017 e Transsib 2017 ecco per noi uralisti la **ПРИКЛЮЧЕНИЕ = ADVENTURE.**
Prerequisito essenziale è la miscela di colori vivaci - e “quasi per caso” sono i colori della bandiera russa ossia bianco, blu e rosso. Le foto ne evidenziano l'effetto cromatico.
E allora passiamo alla descrizione di questa interessante Special. Il modello di base di questa Special è il Ranger.
La Casa ha iniziato la preparazione di questo side installando un sistema di scarico sportivo ultraleggero GPR 2 in 1, inossidabile con catalizzatore, prodotto naturalmente in Italia. Lo scarico contiene due convertitori catalitici e non è rumoroso. C'è un DB Killer installato nella marmitta, ma è facile rimuoverlo con un paio di pinze, cosa assai ben nota a tutti i centauri...





Il secondo fulcro della URAL ADVENTURE sono gli ammortizzatori HCS;
La compressione e la trazione di questi ammortizzatori sono completamente regolabili. Il serbatoio è ruotabile di 360 gradi.
La regolazione ideale degli ammortizzatori varia per la ruota posteriore, la ruota anteriore e la ruota laterale del barchino. Ci sono due chiavi per la regolazione del precarico della molla, una piccola e una grande.
Sono ammortizzatori ad alte prestazioni: una URAL ne ha bisogno di cinque.





La Casa ha aggiunto un faro a LED per una luce migliore. E l'URAL AVENTURE è completo.
Questo inserto del faro conferisce all'URAL un aspetto accattivante e illumina la strada molto meglio rispetto ai fari H4 originali. Offriamo lo stesso faro anteriore con inserto nero, che si abbina meglio ai nostri modelli senza cromo, come il Ranger T TWD.



E per guadagnarsi davvero il nome di ADVENTURE, viene proposta anche la migliore tenda di sempre, la Lone Rider Tent.
E la Ural fornisce persino della legna da ardere. E non è uno scherzo!





La rete che si aggancia al prtapacchi misura 40 per 40 centimetri quando non è allungata. È incredibilmente utile per fissare tutto ciò di cui potresti aver bisogno o che desideri sul portapacchi URAL. Poiché il rosso non sempre è un colore adatto a molte motociclette, lo immagazziniamo anche in nero.

È il minimo che possiamo fare considerando il prezzo piuttosto più alto rispetto alla produzione degli altri modelli URAL. Ma non iniziare a chiedere a un rivenditore BMW quanta legna da ardere ti darà quando acquisti un GS 1250.
Ogni URAL, non importa quale modello, offre una vasta gamma di accessori optionals ADVENTURE. Abbiamo realizzato solo 20 esemplari di questa Special.
Infatti, per chi volesse comunque personalizzare il proprio side, specifichiamo che tutti gli accessori della ADVENTURE sono compatibili e installabili sui modelli a doppia trazione. Noi vendiamo tutti gli accecssori della Adventure per personalizzare il vostro sidecar, ma per i colori ovviamente rimangono gli stessi del vostro.

E' semplicemente meravigliosa!



TRANSSIB

Ed ecco che, sullo scorcio del 2018 vi mostrammo una delle due Edizioni Limitate; oltre alla Retrò che conclude il suo ciclo, vi presentammo la Transibb che, come ci dice subito il nome, vuole essere un sidecar particolarmente comodo dotato di tutti gli accessori confortevoli per lunghissimi viaggi; proprio come nelle trasferte della Transiberiana quest'anno. Cosa è la Transiberiana? Dai ragazze e ragazzi: è la ferrovia che collega Mosca a Vladivostok nel Pacifico.
Questa bellissima Edizione Limitata vuole dimostraci che nel sidecar di una Ural si viaggia comodamente come in prima classe con la Transiberiana. Veramente? Veramente! È la semplice verità.Vediamo perchè.
Chiunque tra noi che abbia un passeggero nel barchino sa che, prima o poi, questo si abbanndonerà ad un dolce sonno gongolato dalla sonorità del boxer Ural.
Con il nostro modello 2018 in edizione limitata si voleva mostrare mostrare quanta comodità ci sia nel sidecar Ural; lo hanno sperimentato i forunati possessori che si sono sbrigati a comperare questa Special.

Il modello base di Ural per questa edizione limitata di anni è il modello cT. È il modello di partenza o di base al prezzo più accessibile. Ruote da 18 pollici, pneumatici Heidenau K28, sulla ruota anteriore utilizziamo una forcella telescopica Marzocchi. La forcella telescopica rende il viaggio dolce, soffice, particolarmmente rilassato.

Nel sidecar di un Ural viaggiate comodi come nella prima classe della ferrovia trans-siberiana. È la verità letterale. Si raccontano storie di passeggeri che si addormentano nel sidecar in un lungo viaggio. Su una strada ben tenuta e con un autista premuroso il palpitante sonoro del motore boxer, l'accelerazione dolce e decelerazione della combinazione motore telaio della Ural sono favorevoli ad un passeggero rilassato che si fa pure un pisolino nel sidecar. Con il nostro modello Limited Edition 2018 vogliamo dimostrare quanto conforto c'è nel sidecar Ural. Ovviamente l'Ural Special Edition Transsib era ordinabile presso Ural Roma



Il sidecar Transibb ha una colorazione verde come le carrozze della Transiberiana.



...così come pure la banda gialla



L'interno del sidecar è realizzato in calde tonalità marroni, esattamente come la decorazione interna di una carrozza della Transiberiana.



Sedili ergonomici, rivestimenti interni, braccioli e poggiatesta sono le basi per stare comodi nel sidecar. Ma siamo anche pronti per un parabrezza per il passeggero e una copertura per il sidecar che puoi avvolgere comodamente attorno al tuo corpo con una cerniera come in un kayak.







E se fa un gran freddo durante un lungo viaggio nella notte, c'è anche la scarpetta fatta di pelliccia. È come un pigiama o come un aderente sacco a pelo. Il nostro coprigambe è fatto su misura per adattarsi esattamente all'interno del sidecar realizzato da un produttore tirolese specializzato in attrezzature per l'alpinismo in Austria. Se viaggiando sulla Transiberiana il riscaldamento non riesce, a Omsk il viaggiatore sarebbe felice di infilarsi tutto dentro questa cuffia di pelo di Ural, poiché le dita dei piedi saranno ben calde al suo interno anche se sono nude. Le dita calde non sono il nostro unico risultato con Transsib.





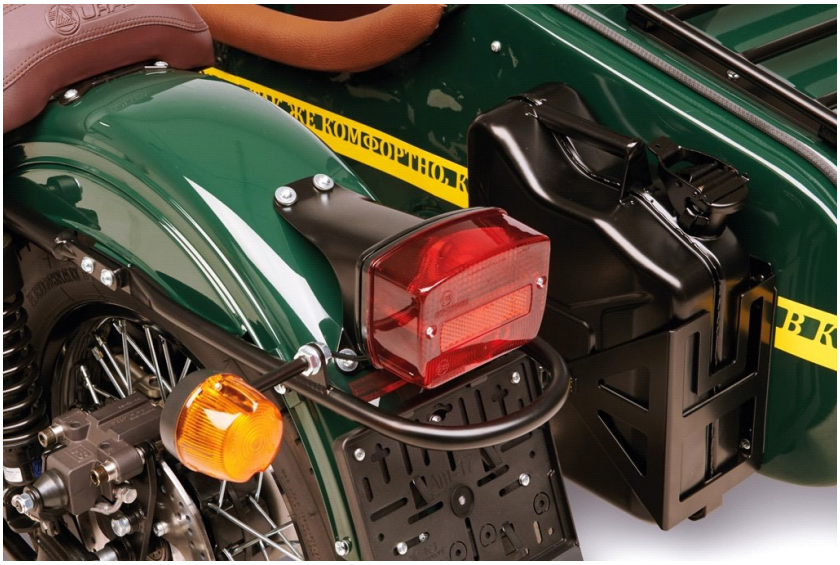
La nostra edizione speciale Transsib fornisce anche al passeggero un paio di guanti Ural riscaldati. Sono disponibili da XS a XXL. A batteria indipendente. Anche in caso di interruzione di corrente durante il viaggio, le tue dita rimangono calde e comode. Tutto questo e molto altro può essere riposto nel bagagliaio.



Piccoli oggetti possono essere riposti nelle due comode valigie su entrambi i lati della parte anteriore del sidecar.







E poiché viaggiare come passeggero con un Ural è uguale a quello che viaggia con la Transiberiana, equipaggiamo il viaggiatore sull'Ural con un Samowar, così lei o lui può invitare i suoi compagni di viaggio a un bel bicchiere di tè e una comoda chiacchierata.



Retro Last Edition 2018

Purtroppo è così. Nel 2003 la fabbrica Ural introdusse il modello Retrò nella sua gamma di sidecar. Il parere di molti appassionati delle Ural è che questo è il miglior modello prodotto negli ultimi 15 anni.
Tuttavia, il 2018 ha visto la fine per ora della produzione di questo modello veramente bello e diverso. I numeri limitati non giustificano i costi di produzione. Non spendo ulteriori parole per dire che anche a mio parere questo è un sidecar perfetto, basso, più leggero, molto stabile nelle velocità massime, grintoso e veloce; per questi motivi, su questo modello applichiamo anche i rapporti allungati ala coppia conica.
Chiunque sia stato tentato di acquistare questo bellissimo sidecar anche usato lo faccia senza problemi. Magari trovarlo!



Scrambler

La Ural ha proposto solo 20 pezzi della Scrambler, la sua Edizione Limitata. Come ogni Scrambler, tutto è ridotto all'essenziale; miscelando i colori giallo/nero/grigio, questo side è aggressivo nell'aspetto e si presta particolarmente per un utilizzo sportivo, anche fuoristradistico. Per questo ovviamente appartiene alla famiglia del Ranger essendo una TWD, due ruote motrici.
Sidecar agile, leggero, per poter essere utilizzato al meglio, viene dotato di pneumatici Heidenau K37 tassellati, ha un paraurti posteriore e uno anteriore; su questo ultimo sono fissati due fari supplementari a Led. il manubrio è unito da una barra orizzontale per fissare agevolmente smart phone, navigatore, fotocamera o simili. Gli scarichi rivolti verso l'alto, sono del tipo due in due; sul barchino sono installati un portapacchi piccolo sull' apertura del baule e uno sulla punta.


SCRAMBLER


SCRAMBLER
Limited Edition 01/20

Pustinja II 2017



Ecco una Retrò nella versione Leopard.
Si tratta di una combinazione molto riuscita, con un look classico. In questa variante al modello standard Retro, qui abbiamo il telaio grigio. Il sidecar è dotato di portapacchi, tanica in acciaio inox, paraurti anteriore e luce anteriore aggiuntiva.





Ed ora veniamo a quest'altro modello introdotto dal novembre 2011, contestualmente al modello T e che si chiama M 70. Perchè si chiama M 70 ? Il 19 novembre 1941 nasce la IMZ Ural, impianti di fabbricazione Moto, situata appunto a Irbit, un avamposto lontano sulle pendici orientali dei Monti Urali in Siberia. Un mese prima in pieno stato di guerra, nella URSS fu presa la decisione di evacuare la fabbrica di moto dalla citta' di Mosca. La fabbrica fu trasferita a Irbit per la produzione di motociclette e sidecar da fornire all'esercito per combattere l'invasione tedesca.
Così è iniziata la storia della Fabbrica Moto Irbit IMZ. La moto fu chiamata M 72.
L'M 70 è dedicata al ricordo della M 72, prima motocicletta costruita ad Irbit. Abbiamo cercato di curare i dettagli attenendoci il più vicino possibile al modello originale. Abbiamo meticolosamente scelto la vernice per questo modello ed allo stesso modo il materiale per il telo di copertura. Il porta mitraglia è installato sul sidecar per mantenerci fedeli alle radici militari degli esemplare utilizzati durante la guerra. È interessante notare che il distintivo IMZ tondo color rosso non apparse sulle moto fino al 1956. Abbiamo realizzato una replica del marchio distintivo il più coerente possibile con l'originale, dandogli tuttavia un aspetto più raffinato.

L'M 70 mantiene l'estetica dell' M72 originale. Questa Edizione Limitata M 70 era equipaggiata con cerchi da 18″, forcella Marzocchi telescopica, ammortizzatori Sachs, freno anteriore a disco Brembo con quattro pistoncini. La colorazione del telaio è in stile soldato di cavalleria; telaio e baricentro bassi rendono questo modello in grado di "incollarsi" alla strada. Per non citare il confort di marcia riservata al passeggero!





Questa è la lista degli accessori di cui era dotata l' M 70:

Tinta principale: marrone (verniciato a polvere)
Cerchi in alluminio, a raggi, 18″, anodizzati neri
Sella guidatore standard Portapacchi nero su parafango posteriore
Telo copri sidecar color beige Porta mitraglia montato sul sidecar
Carrozzino privo di parabrezza e di rivestimento interno sulle fiancate
Ruota di scorta Vanghetto Faro anteriore stile "Retro" in tinta con la carrozzeria
Baule con serratura Tubi forcella color nero lucido Telaio color nero lucido
Serbatoio stile "Retro", con protezione zigrinata zona ginocchia

Pneumatici Heidenau K28, 4.00×18 Duro HF-308, 4.00×18
Scatola attrezzi color carrozzeria Filtro aria nero lucido Freno posteriore a tamburo
Logo originale IMZ sul serbatoio Logo “Anniversario” sul sidecar



E’ molto bella ma un po difficile da trovare.
Qui sotto vediamo la Ranger nella versione “Leopard”.



La versione Leopard è pressocchè identica al modello Ranger da cui nasce, in quanto è una combinazione attrezzata per l’inverno. Può essere montato sia con tre pneumatici invernali tassellati Heidenau o standard. Ha le manopole termiche e un parabrezza per il conducente. Il sidecar è dotato di pala, tanica, portapacchi, luce frontale supplementare, paraurti anteriore e una ruota di scorta.

Questa qui sotto è la Ranger in versione Gobi. E’ maculata con colori sahariani.



Una variante della Tourist è stata la Limited Edition 2010

"Ottobre Rosso".

Nel corso degli anni è diventato una tradizione che l'importatore europeo creasse ed ordinasse una edizione limitata di sidecars Ural alla Casa madre in Siberia e che venissero prodotte in piccole quantità. Nel 2010 ha preso spunto dal romanzo "Caccia a Ottobre Rosso" di Tom Clancy e la sua versione cinematografica, per produrre questa versione rosso lucido e motore nero opaco. L'edizione limitata Ural è stata venduta al pubblico in autunno 2009. Come tutte le edizioni limitate si differiva dalle normali versioni in diversi particolari; fatto tecnicamente significativo è l'adozione di cerchi da 18 pollici anziché quelli classici da 19 come siamo abituati a vedere sulle altre versioni. In alcune situazioni di terreno in effetti avevamo "sperimentato" anche noi questa soluzione da 18 pollici con ottimi risultati; interessante è che la Casa ci confermi questa soluzione.



Inoltre hanno montato di serie il comando della retromarcia come sulla "Retrò" ponendolo vicino al lato destro del serbatoio, le luci del carrozzino sono tonde e non più rettangolari, non vi è il sellino posteriore sostituito da un portapacchi e diverso è anche il portapacchi del sidecar. Ovvio che si può montare la seconda sella per chi lo desidera. Inoltre, nella parte posteriore del sidecar monta di serie un piccolo portaoggetti in acciaio. Ottobre Rosso è stato prodotto soltanto in trenta esemplari.



La Ural Sunset letteralmente significa

SUNSET Tramonto

Noi Concessionari apprezziamo il lavoro della Ural che sviluppa sidecars in Edizioni Limitate disponibili questa volta in 25 unita'. Infatti modelli precedenti in edizione limitata proposti come Pustinja, Ottobre Rosso e Vorona sono alcune delle versioni più vendute da sempre.

Il colore dominante di questo side è opaco. Negli interni del barchino, nella sezione centrale dei cerchi, sul coperchio e all'interno delle borse Ural (Baraholkas), è stato introdotto un lampo arancione piuttosto intenso. I terminali di scarico e i cerchi sono neri. I raggi sono cromati. E' un side che non passa inosservato e di sicuro fa effetto.

La motorizzazione è sempre la medesima degli altri modelli 750.
Su questa Edizione Limitata sono stati scelti i cerchi da 18", per rendere questo side molto performante in curva.
La trasmissione non si avvale della doppia trazione per il carrozzino. Come dicevo il sidecar è, rispetto ai modelli standard, nudo perché molti dettagli, ad esempio la ruota di scorta, il portapacchi, la sella posteriore, non sono montati. Il sidecar è ridotto all'essenziale, ma naturalmente è possibile installare tutti i tipi di accessori vari di produzione Ural. Eccola bella e aggressiva.







La foto di sotto visualizza un’altra serie limitatissima: è la Wjuga che forse avete visto su qualche sito. Ha la doppia trazione.



Qui visualizziamo un’altra serie limitata: la **Pustinja** sempre con doppia trazione; i 35 proprietari di questo modello lo hanno subito apprezzato tanto che questa versione è già divenuta una moto da collezione. Seguì una seconda versione chiamata **Postinja II** nel 2016


ПУСТЫНИ

Qui un particolare della seconda versione, quella del 2016



Questa è la Wolf con sidecar, molto bella.



La Vorona è la prima edizione limitata ad essere prodotta ed è stata venduta immediatamente.



Care lettrici e cari lettori, questa è la produzione della Ural negli ultimi venti anni. Avete visto praticamente tutto cio' che fa parte della produzione del 750, ossia il motore che ha tracciato una nuova strada da percorrere negli eleganti e tecnologici modelli. Quindi riporto sia lo schema dei modelli nei diversi colori e prezzi, sia lo specifico corredo che ogni modello possiede; tutto il resto lo si può acquistare come optionals.

2022 EURO 5	COLORI	PREZZI
T	NERO OPACO – NERO LUCIDO	20500
CT	ARANCIO – NERO/GRIGIO OPACO – BLU MARINO	21000
T TWD	TERRACOTTA SATINATO – NERO OPACO – VERDE CACCIA	22000
SPORTSMAN	ARGENTO – MARRONE – NERO FILETTI BIANCHI	23000
RANGER	CAMO SABBIA – ASPHALT – VERDE OLICA OPACO	23000
CROSS	SPORTSMAN CROSS – NERO	23000
	MOTORE CAMBIO TRASMISSIONE FINALE TUTTO NERO	800
	UN COLORE NON STANDARD	1000
	DUE COLORI NON STANDARD	1300
	TRE COLORI NON STANDARD	1500

Specifiche Standard 2021

Nota bene: riguardo ai colori, ovviamente, qualora se ne dovessero concordare altri, e' mia premura informare la clientela della disponibilita' nei magazzini della Ural e quindi sui tempi di attesa.

Teniamo presente che chiedere di avere per il proprio sidecar (indipendentemente dal modello), un colore non standard ossia non prefissato dalla Casa, costa 1.000 euro; mettere insieme due colori non standard 1.300 euro e miscelarne 3 costa 1.500 euro; avere il motore, cambio trasmissione tutti neri costa 800 euro.

Invece, qualora si desidera personalizzare TUTTO il proprio side, comunico il costo per verniciare il nuovo o l'usato; questo preventivo tiene conto sia della mano d'opera per lo smontaggio e rimontaggio del tutto, sia il costo del carrozziere per la verniciatura di ogni particolare, compreso **telaio** moto, telaio barchino e tutta la bulloneria: euro 5.000; si può optare anche per verniciare solo le parti staccabili ossia i tre parafanghi, il serbatoio, i due fianchetti, il barchino; il costo è di 2.500 euro. Se il cliente ha un carrozziere di sua fiducia, la nostra mano d'opera nel primo caso è di 2.000 euro, nel secondo di 1.000.

Quindi, come detto, i costi dei sidecars variano nell'allestimento offerto dalla Casa o per gli accessori, gli optional che possiamo installare e che qui elenco brevemente ma che potete visionare in maniera completa sempre sul nostro sito: coppe olio maggiorate, paraurti di acciaio cromato o nero a protezione anteriore e posteriore del carrozzino, tappetino in legno, fodere di pelle imbottite per le selle, sella lunga, imbottiture interne al carrozzino, comando della leva retromarcia posizionata a destra del serbatoio, paramani posizionati davanti le leve freno anteriore e frizione, vari modelli di cappottine per la chiusura totale a protezione del passeggero nel carrozzino, teli copriruota di scorta, teli copriside, parabrezza per il

pilota, diversi tipi di pneumatici; bauletti, cassette di pronto soccorso, taniche e contenitori box originali realizzati dalla casa nei diversi colori e mille altre cose ancora. Oggi si può comperare anche il kit cartella anteriore del motore con istallato il filtro olio esterno.

Ci sono tante altre cose ancora che per brevita' qui ometto; quello che è importante capire è che tutti gli accessori e gli optional sono installabili indistintamente su tutti i modelli essendo intercambiabili. Sul sito trovate la cartella "accessori 2021" dove potrete sbizzarrirvi. Come dicevo, altra caratteristica peculiare dei sidecars Ural e' quella di possedere la doppia omologazione; tant'è che sul libretto trovate la dicitura "posto laterale staccabile"; in pochi minuti anche da soli potete staccare e successivamente riagganciare il vostro sidecar in pochi minuti.

A titolo di esperienza riferisco che per quanto riguarda sia le moto «sciolte» (Wolf, Solo ST, Retrò) che quelle medesime dei sidecars (quando le si priva del carrozzino), sono moto che si comportano normalmente come tutte le altre moto; non c'è molto da aggiungere; hanno di serie gli indicatori di direzione anche a destra; la motorizzazione e' la medesima dei sidecars. Le moto vendute "sciolte" hanno un rapporto finale allungato che, come ho ricordato, le fa andare a 130 km orari. Ma, ripeto, nella meccanica, nella ciclistica sono pressocche' uguali, nonche' nell'aspetto. Confermo che le moto "sciolte" **non sono piu' vendute in Italia**.

Argomento PATENTE

chiedo venia, ma non affronto in maniera completa questo argomento; pertanto mi limito a riportare ciò che desumo dai siti in quanto non è facile districarsi tra cavilli, interpretazioni; vi consiglio di andare sul sito www.ilportale dellautomobilista.it; comunque, alla data odierna, io leggo che:

- categoria **L4e**: veicoli a tre ruote asimmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, la cilindrata del cui motore (se si tratta di motore termico) supera i 50 cc o la cui velocita' massima di costruzione (qualunque sia il sistema di propulsione) supera i 45 km/h (**motocicli con carrozzetta laterale**)

con la A2 - 18 anni - si possono guidare:

- Motocicli, **con** o senza **carrozzetta (sidecar)**, di potenza fino a 35 kW, rapporto potenza/peso fino a 0,2 kW/kg, purché non siano derivati da una versione dello stesso modello che sviluppi più del doppio della potenza massima consentita. Se, ad esempio, nella versione depotenziata un motociclo ha una potenza di 35 kW, nella versione libera originaria (cioè in quella non depotenziata) dello stesso modello non deve sviluppare più del doppio, cioè non oltre 70 kW; fermo restando che la patente A2 non permette di condurre motocicli (depotenziati o non) di potenza superiore a 35 kW. Il titolare della patente A2 da almeno due anni, può conseguire la patente A (che permette la guida di tutti i motocicli) senza aspettare l'età minima di 24 anni.

Quadretto riassuntivo:

MOTOCICLI con e senza carrozzetta (L4e e L3e) - ≤ 35 kw - ≤ a 0,20 kw/kg (es: 30 kw => almeno 150 kg) - non derivanti da versioni depotenziate che sviluppano oltre il doppio della potenza massima (un 35 kw non può derivare da una versione di più di 70 kw)	Dal 19.1.2013: 1) cilindrata ≥ 400cc 2) potenza ≥ 25 kw Con il recepimento della 2012/36: 3) cilindrata ≥ 400cc 4) potenza ≥ 20 kw (< 35 kw) 5) ≤ a 0,20 kw/kg

Questo leggo sui siti; questo non riguarda i possessori di patente conseguita prima del 1.1.1986; ovviamente bisogna andare in una autoscuola o in Motorizzazione e verificare la fattibilità; siamo sempre al solito discorso della burocrazia, delle interpretazioni, delle eccezioni e via dicendo. Comunque questo specchio riassume bene il tipo di patente che dobbiamo prendere per guidare un side. Di più nin zò … ...

Come prospettavo all'inizio di questo scritto, nella eventualita' di acquistare un side sia nuovo che usato, prima di farlo, ci dobbiamo domandare se la nostra scelta cade su un side perchè è bello e ci piace; oppure ci indirizziamo verso un tal side solo per rispettare un certo badget; io consiglio di coniugare le scelte e domandarsi per prima cosa che tipo di utilizzo ne intendiamo fare: intendiamo fare questo?



… o questo?



...o questo? … sarebbe una gran bella idea ma, … da noi purtroppo non si puo' proprio fare…



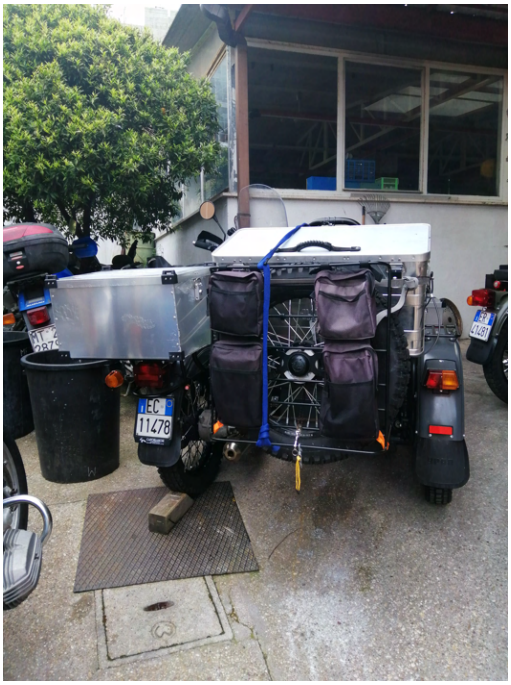
oppure vogliamo fare dei viaggi lunghi …

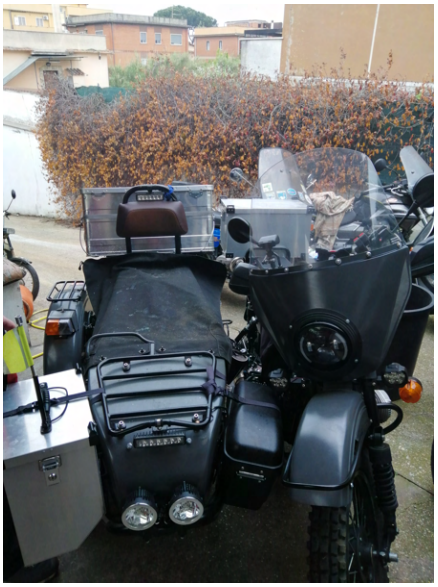


Oppure per i lunghi viaggi si può “oraganizzare” il side in questo modo



oppure...un po più “ordinato” e pulito nella realizzazione, ecco il Ranger Asphalt di Francesco:





Una volta stabilito cosa comperare, per entrare nel mondo dei sidecars si può iniziare senz’altro con un cT o un T in quanto questi side proposti, racchiudono tutte le prerogative del side; poi si puo’ passare ad uno Sportsman che significa viaggiare con comodo portandosi dietro tutto ciò che una famiglia o un gruppo ha bisogno per un lungo viaggio; tenete presente che questi mezzi si possono caricare – come facciamo noi durante certi viaggi o raduni – senza limitazioni di peso.

Stabilire “quale è meglio” in effetti non ha senso; io propongo i modelli “base” poichè sono identici agli altri ma con meno accessori e quindi è il modello più accessibile e successivamente personalizzabile; infatti costano **19.200 euro**; lo Sportsman o il Ranger invece offrono tutto ciò che un side deve avere per ogni condizione, avendo la possibilità di dare motricità alla terza ruota. Tra questi vi sono poi diverse scelte a secondo i gusti e le necessità.
Ricapitolando: il side lo consegno immatricolato e fatturato. I prezzi che dichiariamo sono completi. Non si deve aggiungere nessun costo a quello dichiarato nel listino riportato in questa relazione. Quindi il costo si intende comprensivo di tutto: anche dell’I.V.A. dell'immatricolazione e ogni altro onere.

Per acquistare una Ural potete telefonare al 333 8576702 oppure **06 52 35 38 64** o inviarci una mail a **info@uralroma.it** Sarete subito ricontattati immediatamente. Potrete avere tutte le informazioni. Anche se il cliente abita molto lontano da qui, ricevera’ a domicilio il contratto di acquisto, lo restituira’ controfirmato insieme ai documenti richiesti per l’immatricolazione.
Riguardo la consegna fuori dal Lazio possiamo dare dei riferimenti per il loro trasporto.

Per i costi di spedizione nelle varie zone d’Italia, specialmente in quelle lontane del Centro e del Sud, dipende dalla distanza tra qui e quella del cliente; sui costi cerchiamo di venirci incontro; il nostro desiderio è comunque di consegnare personalmente il sidecar anche per dare dei ragguagli e dei consigli sia per l’utilizzo che per la guida. A questo ultimo proposito vi do una notizia entusiamante, forse rassicurante che aspettavate da tanto tempo:

“anche le automobili non piegano”

Mi perdonerete l’ironia, ma l’ho fatta per introdurre l’argomento che trattero’ in via breve: come si guida un side? Eh, ci vuole una patente speciale, attestati, corsi di laurea e prestanza fisica perche’ il side è un animale astuto e non si vuol far domare…scappa, fugge da tutte le parti e talvolta morde pure…bisogna stare attenti, molto attenti.

A parte gli scherzi, anche qui devo far notare che su internet si leggono varie leggende con diverse spiegazioni che sortiscono il solo effetto di incutere paura e dubbi e alla fine terrorizzare l’aspirante conduttore. In Officina – Concessionaria vengono spesso delle persone che ci domandano”... ma è vero che è così difficile guidarlo … … che il mezzo è instabile ... …” e via dicendo. Oltretutto queste dicerie non hanno nulla a che vedere con una guida che è estremamente facile e intuitiva. Credete, è tutto molto piu’ semplice. Ho preso spunto da qualche battuta poichè in tanti mi scrivono dicendomi che il side tra i tanti difetti … … non “piega”.

Certo, e manco le auto … … e manco gli autoarticolati. Ma tutti vanno diritti e obbediscono ai nostri comandi quando vogliamo farli voltare a destra e a sinistra.

Il mezzo possiede tre ruote; il che significano tre punti di appoggio, pertanto, a men di voler contraddire le leggi universali della fisica, non si perde mai l'equilibrio e quindi non si va mai "per terra", nè si scivola quando piove, nè se la strada è ghiacciata, per fare un esempio. Un oggetto che ha tre punti di appoggio si "tiene" per terra da solo senza alcun impegno da parte di chicchessia. E su questo penso non debba aggiungere altro.

Allora cerco di spiegare: se proseguiamo su una strada dritta, vi è poco da dire.

Poi diciamo che dobbiamo voltare a sinistra; prendo il manubrio e lo giro quel tanto che mi basta; se fossimo in moto dovremmo considerare su questo movimento il principio della forza centrifuga che ci indurrebbe a "piegare" per poter effettuare la curva altrimenti andremmo dritti; ma qui non ci dobbiamo nemmeno preoccupare di stare attenti quanto piegare; qui facciamo la nostra curva standocene tranquillamente con la schiena dritta come su una automobile. Per pignoleria diciamo che la nostra moto – curvando a sinistra – si appoggia al barchino che si trova a destra del conduttore.

Nel curvare a destra ci viene da pensare che il barchino a sinistra non c'è e quindi non ci possiamo "appoggiare" a lui. Vero. Ma noi dobbiamo considerare che a tenerci incollati a terra è il peso del nostro barchino, a maggior ragione se dentro vi è il passeggero. Consideriamo - per semplificare - che il telaio del barchino e la scocca pesano 150 chilogrammi; se aggiungiamo 70 chili del passeggero, ecco superati i due quintali con un "braccio" di circa un metro e mezzo; che sarebbe la distanza tra le due ruote, quella della moto e quella del barchino; conclusione: ci dobbiamo sforzare per ribaltare il tutto. Certo dobbiamo procedere un po piu' lentamente, ma state certi che non ci si ribalta. Anzi mano a mano che, con il tempo e i chilometri prendiamo confidenza con il side, ci accorgiamo che per "sollevare" il barchino da terra, dobbiamo un po "provocare" tale innalzamento scartando bruscamente a destra. Semplicemente prestate attenzione quando vorrete sperimentare "l'alzata" assicurandovi di avere spazio a sufficienza e che non ci sia nessun altro mezzo nei pressi. Andate in un parcheggio grande o un piazzale sgombro. Comunque sconsiglio inutili gesti che vanno al di fuori del pratico e normale utilizzo del mezzo che è quello di condurre tre persone in tutta tranquillità a cento all'ora per le strade del mondo.

Se pero' vogliamo analizzare meglio le sensazioni di questo andare, diciamo che quando accelero avro' una certa sensazione che "qualcuno" mi stia trattenendo sul mio lato destro.

In realtà quel qualcuno è il barchino, o meglio anora il suo peso, che sembra voler opporre resistenza al nostro movimento; questo perchè il barchino è un carico laterale asimmetrico; non è come "l'Ape" che ha la ruota anteriore centrale; di conseguenza la moto e tutto l'insieme sembra orientarsi verso destra. Un po come se il barchino fosse il centro di un movimento rotatorio orientato a destra in senso orario.

Tutto l'opposto quando decelero o freno; ossia avro' una sensazione che "qualcuno" voglia spingere il mio mezzo da destra verso sinistra; in questo caso, la moto è il centro rotario di un movimento orientato a sinistra, ossia antiorario. Ad essere precisi, ora che i freni sono a disco su tutte e tre le ruote, questa sensazione diminuisce ancora.

Ecco, se potessi riassumere, direi di fare così: immaginate di essere in piedi e voleste tentare di iniziare a camminare; è come se una mano poggiata sopra la vostra spalla destra tentasse di impedirvi in qualche modo di procedere e quindi voi iniziate a fare il primo passo quasi ruotando un po sbilanciati verso destra; la stessa cosa ma invertita è quando voi – una volta in cammino – tentate di rallentare o fermarvi; la sensazione è quella della stessa mano che tenta di spingervi un po in avanti e quindi vi sembrera' di ruotare leggermente a sinistra. Attenzione: sto parlando di lievi sensazioni che vengono metabolizzate dopo poche ore di guida.

Ma l'unico piccolo, vero, ma importante consiglio che do sempre a tutti è di considerare il side largo come un auto; quindi teniamoci alla giusta distanza dal marciapiede. Sempre.

E su questo argomento "non ho piu' nulla da dire", come narra Forrest Gump nell'omonimo film. Infatti stiamo spendendo tante parole piu' di quanto poi nella realta', con un po di prudente pratica, si impara benissimo tutto. In barba a giornalisti, "esperti" e quant'altri sapientoni che scrivono articoli su riviste di moto, non avendo mai provato nemmeno un solo side, regalando corbellerie, spargendo consigli e pontificando paure su internet. Sono sicurissimo che alcuni che ne parlano tanto, il sidecar non lo hanno mai visto, né tantomeno provato.

Certo sarebbe meglio che il cliente venisse qui magari al momento di visitare la Concessionaria e l'Officina; avrei piu'

tempo per dire altre cose e far provare i mezzi. E, comunque, faccio gratuitamente dei minicorsi ovviamente su appuntamento. Tanto per semplificare le cose e chiarire ogni dubbio. Meglio di così …

Una considerazione **economica** importante da fare sui sidecars è che – semmai lo si vuole rivendere dopo qualche anno – essi non si deprezzano al pari delle moto attuali. Superati un certo numero di anni, si riprendono quasi (se non addirittura tutti) gli stessi soldi con cui si aveva pagato il side.

Dopo l'acquisto dal punto di vista tecnico come già detto, si deve solo mettere benzina. Non si deve fare nient'altro che premere un pulsante, mettere in moto e andar via. Buona norma è portare il side in officina almeno una volta l'anno; se si risiede molto lontano da qui facciamo ogni due anni; poi tutto dipende dai chilometri che si percorrono; con le motorizzazioni odierne ad iniezione, l'unica vera accortezza è il solito controllo una tantum dell'olio. Poi si effettuano i normali tagliandi che includono la registrazione valvole, controllo raggi e tutto ciò che prescrive ogni Casa inerente i controlli.

Tenete presente che, al di fuori dei sidecars che abbiamo qui a disposizione (quando li abbiamo), i mezzi sono sempre da ordinare; vanno prenotati ed alla data odierna i tempi per far arrivare il side in officina è di venti giorni; spiego: venti giorni se il mezzo è in stock nel magazzino ural; se il mezzo è in lavorazione occorrono due mesi; insomma la trafila è come per le auto, aleno quelle di un certo tipo; una volta che il side è qui, per l'immatricolazione attendiamo circa trenta giorni; tale procedura infatti è subordinata al controllo del Ministero delle Finanze per il pagamento dell'I.V.A. che richiede questi tempi. Dopodichè rilascia un nulla osta e si immatricola immediatamente il side.

E adesso veniamo al primo dei due scottanti e discussi argomenti dei

Sidecars usati

Come potete immaginare, riceviamo tantissime domande piene – giustamente – di molte curiosita' e preoccupazioni su questo argomento; chiarisco subito un aspetto per tutti coloro che ci domandano se possono comprare questo o quel sidecar che hanno visto in quel tal posto o in quel tal sito; io qui dico quanto segue: noi consigliamo un side usato (e quindi spendiamo per quel determinato side qualche parola) solo quando siamo sicuri della sua provenienza, oppure se sono stati venduti nuovi presso la nostra Concessionaria, ovvero se sono sidecars, per esempio, in manutenzione nella nostra Officina. Altrimenti – come è giusto – ognuno lo cerca e lo trova sui siti o come gli capita.

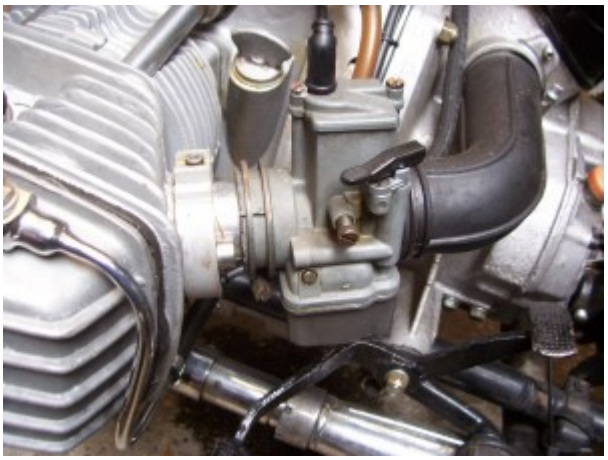
D'altronde come è facilmente intuibile, noi esprimiamo certamente un parere su un determinato modello, anzi consigliamo sempre tutti ad inviarci mail o link disponibili su WA; ma non possiamo capire piu' di tanto, magari da una semplice foto che ci viene inviata, se la meccanica di quel side è buona, se ha effettuanto nel tempo qualche tagliando o controllo, se frena bene e via dicendo. Non siamo così bravi; telefonateci 333 8576702 - 06 52 35 38 64 o inviateci una mail info@uralroma.it con delle foto e tutte le notizie in vostro possesso di quel side; oppure girateci un link; sicuramente qualche consiglio e una conversazione la facciamo volentieri insieme. In alcuni casi, dopo attente valutazioni e informazioni, accompagnamo l'acquirente dal venditore per un consulto, un soprallugo per verificare l'oggetto dei suoi desideri.

Va detto per chiarezza che, quando si acquista un side usato, necessariamente e ragionevolmente lo si deve far vedere in officina; e questo va messo nel conto; per la propria incolumita', per eseguire dei controlli, e ancora di piu' poichè molti di questi mezzi usati sono pure fermi da tempo piu' o meno lungo. Per semplificare dico che tutti i mezzi meccanici non dovrebbero star fermi a lungo: non gli fa proprio bene.

La manutenzione costa si potra' dire; a parte che non costa poi chissa' che cifra; ma la sicurezza in termini di freni o la stessa durata del motore in termini di economia, costano ancora di piu'; in via generale diciamo che nel conto dell'acquisto va sempre considerata una manutenzione o un ceck come vogliamo chiamarlo. Sia che si abiti in zona o a cento km o a settecento che so a Palermo o a Cagliari, io dico che con 100 - 150 euro si trasporta su una nave il side fino a Civitavecchia e giunto in officina si fanno i controlli di routine, almeno quelli; insomma noi ce la mettiamo tutta. Poi ognuno si regola come crede.

D'altronde care lettrici e cari lettori, sia che acquistiate una auto o una moto o un autorticolato, sicuramente fate eseguire dei controlli di sicurezza al mezzo appena comperato. E questa sana regola di sicurezza per noi e per il nostro mezzo, perchè non deve essere valida anche per i sidecars?

Quindi qui e' mio dovere consigliare al cliente di fare considerazioni economiche, tecniche e di utilizzo quando si compera un side usato e chiarisco il perche'; i sidecars usati (in virtu' anche di ciò che ho detto nelle prime righe di questo testo), mantengono alto il loro prezzo; spendere dai 4.000 ai 10.000 euro (ed oltre) per un side usato è normale; come pure è normale spendere cifre molto importanti quando si "aggancia" un barchino alla propria motocicletta, argomento che tratterò piu' avanti; come pure bisogna sapere che ricondizionare o fare degli aggiornamenti tecnici su un side di 20 anni, 30 anni, 40 anni e oltre di vita, costa quasi come comperarlo nuovo e, globalmente, non si raggiunge mai lo stesso risultato; bisogna vedere che tipo di aggiornamento si vuole fare: sto parlando (come spesso ci viene chiesto) della installazione del motorino per l'avviamento elettrico qualora se ne avverta la necessita', o un alternatore Nippodenso o una coppia di carburatori Keihin o dell'Orto.



...oppure come trasformare un impianto di accensione da 6 Volt a 12 Volt; oppure dotare il proprio mezzo dei freni a disco. Questi interventi che svolgiamo quotidianamente, in casi particolarmente difficili e complessi, raggiungono a volte cifre importanti. Importanti non vuol dire oneroso; vuol dire che, oltre al prezzo di acquisto del side usato, si deve sommare qualcos'altro per tale aggiornamento. Il tutto da valutare sempre insieme in Officina.

Se vendessi, come fanno alcuni, un usato qualsiasi, dovrei comunque dare una sorta di garanzia su un mezzo che talvolta non ne conosco la provenienza e come sia stato utilizzato; se, per esempio, ha effettuato i regolari tagliandi, le normali manutenzioni, magari almeno quelle minime. Ecco il motivo per cui propongo side usati solo se li conosco personalmente.

Con questo non voglio affatto gettare discredito sull'acquisto di sidecars usati nè voglio dissuadere dal farlo; tutt'altro; però io cerco di far capire, per fare un esempio, che con un side anteriore all'anno 2000 (andando a ritroso poi nel tempo) non è possibile andare alla velocità (e con le comodità e la sicurezza) di un side moderno. Ossia con un Dnepr anni 70' (ottima casa che tratterò più avanti) noi percorriamo tuttora moltissimi chilometri ma ad andature volte a conservare il mezzo. Non si può pensare che con un side a valvole laterali, tipo M 72 o KMZ 750 o il Chan Jang, io posso andare a 100 all'ora da qui a Palermo; io arriverò a Palermo sicuramente e certamente, ma a 60/70 chilometri l'ora e quando faccio il pieno … … … do pure una controllatina qua e là che tutto sia a posto. E' ben chiaro?

Cosa diversa è quando si cerca di proposito un **oggetto d'epoca**. Parliamo di un Izh, di un Dnper K 750, MW militare 750, di una Jawa, di un Ural M 72, di un BMW R12 o un R51, di un Changjiang e molti altri splendidi modelli. Molti dei sidecars provenienti dall'Est sono veramente interessanti da comprare e da restaurare; sono esempi di tecnologia sidecarista; sono belli e unici nel loro genere.

Ricordiamoci sempre che la nostra storia di sidecaristi oggi sopravvive grazie a cio' che si è prodotto e che ancora oggi si produce all'Est da ottanta anni, aggiornandosi e rinnovandosi costantemente.

Di questi sidecars ne restauriamo spesso e con grande risultato tecnico ed estetico. In queste circostanze – ovviamente – si fanno restauri proprio per mantenere l'oggetto esattamente così come uscì dalle catene di montaggio della fabbrica; non hanno bisogno di essere "modernizzati" per dotarli di aggiornamenti tecnici attuali o contemporanei. Quindi si procede con i canoni tradizionali del restauro. Sicuramente – parlando un po' di questi mezzi – sono molto belli da sistemare e poi da vedere; diversi clienti si affacciano al mondo dei side acquistando questo genere di mezzi; hanno il loro fascino a maggior ragione quando sono del periodo bellico. Sono mezzi che ci entusiasmano sempre.

Questi ottimi sidecars possono percorrere anche distanze importanti purchè tenuti in manutenzione e guidati con accortezza.

Poi sui siti troviamo tanti sidecars usati provenienti dai paesi dell'Est i quali vengono venduti a partire da 2.000, 3.000 euro; ne ho in officina diversi in manutenzione e alcuni in restauro; altri in attesa di collaudo e immatricolazione; sono anche molto belli e, ripeto, affascinanti; per chi lo desidera, mi puo' scrivere inviando una mail e lo relazionerò anche su queste interessanti soluzioni; vedo che c'è la possibilita' di comperarne anche a buoni prezzi; anche questa strada è praticabile; ma, attenzione, cerco di farvi ragionare che invertendo l'ordine dei fattori il risultato non cambia; ossia se si pensa di spendere 2.000 euro per un side del quale a malapena si sa la provenienza, e magari da nazionalizzare e targare, i risultati sono quelli che sono. E i costi pure. Mi sembra ovvio che un conto è comperare un side datato, magari ben messo, simpatico da vedere, e spendendo – ripeto – cifre non impegnative; altro è decidere di farci dei viaggi a volte anche molto lunghi come facciamo spesso insieme nel nostro gruppo, o comunque di non tenerlo come "soprammobile". Se si intende fare un uso abbastanza continuo di questi oggetti, è chiaro che piano piano, un po alla volta si deve intraprendere la strada del ripristino delle funzionalià, o del restauro; non bisogna spaventarsi; il restauro è un lento cammino che fa progredire il proprio mezzo fino a renderlo perfetto tecnicamente e bello nell'estetica. E soprattutto personalizzato secondo le vostre esigenze.

A volte abbiamo la possibilita' di contattare clienti che ci hanno manifestato la loro volonta' di comprare un sidecar nuovo e pertanto mettono in vendita il loro. Come detto altrove, noi spendiamo qualche parola su sidecar dei quali conosciamo bene la storia e quindi ne incoraggiamo l'acquisto; qui si possono vedere e provare.Come accennato, dietro consiglio dell'acquirente, spesso facciamo consulenze su sidecar sparsi in tutta italia, verificando di persona la validità dell'oggetto proposto in vendita.

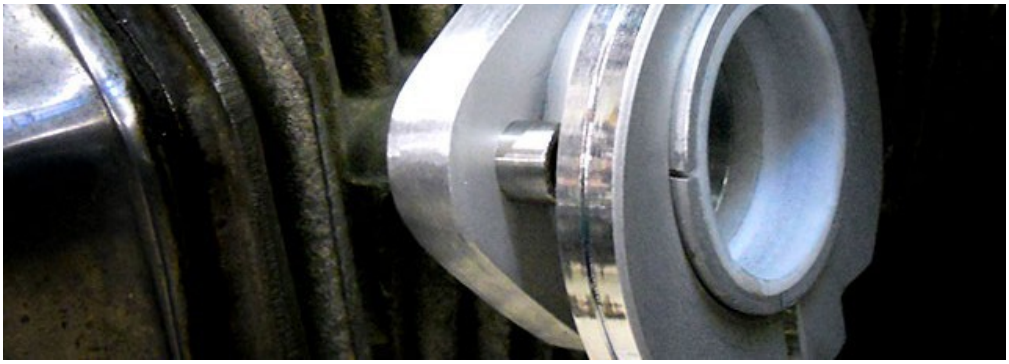
Argomento **Ural 650** (prodotti fino all'anno 2000) da prendere nella eventualità ovviamente come usato; questo side si puo' comperare ad un costo accettabile; va detto che nel tempo qualcuno si è lamentato della affidabilità di questa motorizzazione anche se il side nel complesso è molto bello, con gli scarichi rialzati è molto accattivamente e sportivo.



Dobbiamo dire che sui siti spesso si leggono discussioni non esatte, fatte con molta, troppa approssimazione da persone non dotate di una chiara conoscenza dei problemi; discussioni senza nè capo nè coda; chiariamo che il motore 650 ha i cilindri in ghisa mentre tutto il blocco dell'attuale motore 750 è di alluminio; inoltre il 750 ha, fin dalla sua nascita

avvenuta all’incirca nel 2000, una serie di accorgimenti tecnologici di concezione moderna e attuale come ho spiegato all’inizio di questa relazione: centralina elettronica Ducati (per i modelli prima dell'avvento della iniezione) che significa grande regolarita’ a tutti i regimi, carburatori Kehin (parlando di usato, quindi anteriore al 2015, erano ancora a carburatori), ecc. ecc.; cio’ ha reso questo progetto talmente affidabile che ad oggi non abbiamo rifatto nemmeno un motore, dico uno, del 750.

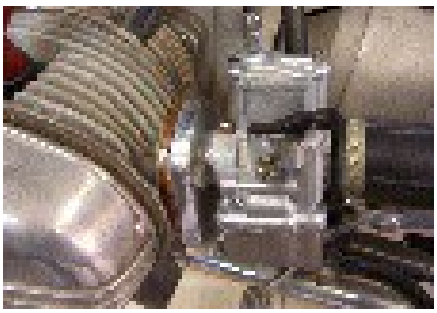
Il progetto 650 è stato creato tanti anni fa per funzionare ottimamente anche a 40° sotto zero; la Casa all’epoca non faceva distinzioni di mercato e non si preoccupava se il side venisse usato in Russia o in Italia o altro ancora; quindi il motore si è trovato a lavorare da una temperatura ambiente di – 40° a + 20° o + 30° o di + 40° sul nostro asfalto con uno sbalzo termico enorme; questo fa sì che il motore 650 ha bisogno semplicemente di essere usato con qualche attenzione laddove le temperature sono quelle che conosciamo bene nelle giornate molto calde, estive; in questa situazione, il 650 va impiegato con moderazione, per esempio, in presenza di tratti autostradali o di tragitti molto lunghi. Tutto qui. Quindi se volete iniziare con una Ural 650 potete farlo, e per non avere sorprese, è sufficiente usare il mezzo con parsimonia; ovviamente qualche controllo prima di comperare l’oggetto e successivamente una manutenzione ogni tanto non fa male. Inoltre sul 650 si puo’ installare la centralina elettronica Ducati, il freno a disco, i carburatori Dell’Orto con le flange realizzate nella nostra Officina; tale realizzazione la trovate sul nostro sito uralroma.it nella Sezione lavori. Ve ne anticipo le foto. Qui, nello specifico, la nostra flangia è installata su una Ural.



qui su un 650 Dnepr con relativo carburatore Dell’Orto, ma se ne possono applicare anche di altre marche:



qui appunto su una 650 Ural



Sidecar DNEPR

evidenzio di proposito il titolo perchè davvero questa Casa ha prodotto ottimi mezzi; con l'indipendeza dall'URSS avuta nel 1991 la Dnepr si trova in Ucraina; prima di questa data ovviamente l'Ucraina ha fatto parte dell'impero sovietico o meglio si trovava; fino al 1991 quando la Dnepr era azienda di stato, godeva della possibilità di sviluppi tecnici e sostegno economico; con l'indipendenza dell'Ucraina questi aiuti non ci sono stati più; nella impossibilità di sviluppare nuovi progetti la Casa Dnepr ha dovuto chiudere più meno in torno al 2000; ma torniamo a noi.

Quindi – a ragion veduta – tanti ancora oggi mi domandano se la gloriosa Dnepr produce ancora dei side; praticamente no: all'incirca dai primi anni 2000 la fabbrica non produce side nuovi da vendere. Ha di tanto in tanto assemblato un certo numero di side su richiesta di privati. C'è invece, come gia' detto, una vendita di ricambi in quantità praticamente illimitata che va a soddisfare una altrettanta abbondante richiesta per realizzare bei restauri, tante ottime manutenzioni e special; oltre ai ricambi ci sono anche accessori e modifiche a disposizione. Da allora la fabbrica è in lenta dismissione, anche se i ricambi sono reperibili in grande quantità.

La Dnepr è molto affidabile sia nel motore che nel cambio. Nello specifico sottolineo per esempio, che il **cambio Dnepr** lo usiamo anche per farlo lavorare accoppiandolo a motorizzazioni con il triplo dei cavalli per esempio BMW R 100; argomento che tratto più avanti. Quindi il side Dnepr si puo' comperare senza problemi e fare tantissimi chilometri. Per chi ama andare adagio e possedere un oggetto "classico" sono soldi spesi bene. Anche sul Dnepr si possono installare modifiche ai carburatori, all'accensione, ai freni e così via.

A questo proposito, per questa importantissima Casa che appassiona ancora tanti utenti e fans, abbiamo svolto un profondo lavoro di revisione apportando specifiche modifiche volte alla valorizzazione del suo già affidabile motore. Pertanto vi invito ancora una volta a visitare con la massima attenzione e curiosità gli interventi realizzati nonchè esposti sul nostro blog **"Colmon 770, la soluzione definitiva"** sempre sul sito uralroma.it

Li' potrete vedere che, anche su motorizzazioni apparentemente datate, noi continuiamo a mantenerne vivi gli ottimi livelli progettuali e costruttivi con interventi che non stravolgono il mezzo, ma tendono ad aiutarlo nella sua espressione e funzionalita'; tutto è finalizzato al piacere di andare, di percorrere chilometri in tranquillità e sicurezza. Le modifiche riguardano non solo il motore ma anche l'impianto frenante. Tutto questo senza stravolgere l'estetica, che pure è importante. Oltretutto questi mezzi un po datati si possono assicurare con pochi soldi, pardon … volevo dire euro.

Sempre a proposito di sidecars usati: qualche volta ci capita di entrare in possesso di sidecars Ural 750 (quindi costruiti dopo il 2000); sono sidecar nuovi venduti da noi o che sono in manutenzione presso la nostra Officina; noi li consigliamo; confermo che i 750 sono ottimi sidecars anche se il costo potrebbe raggiungere i 6.000 8.000 10.000 euro man mano che ci avviciniamo alla data odierna o se appartengono a Edizioni Speciali. Se poi se ne trovasse uno a iniezione potremmo pagarlo sui 12.000, 15.000 o forse più. Questa cifra è indicativa ovviamente. Sui 750 post 2000 i soldi son sempre spesi bene.

Fermo restando la validita' tecnica ed economica di queste occasioni, secondo me però a quel punto bisogna valutare se davvero ne vale la pena proprio dal punto di vista economico; fate attenzione che alla fine con un po' di sacrificio si puo' comperare la cT, la T a **20.500 euro** (iniezione, EFI euro 5, tre freni a disco, cambio Herzog, 2 anni di garanzia, mezzo nuovo ecc.ecc….).

Per confrontare un esemplare usato con un altro, lo potete fare consultando i siti: SUBITO.IT – MOTO.IT – DUERUOTEMOTONLINE.COM – EBAY – AUTOSCOUT – KIJIJI e tanti altri
Se, girando su qualche sito, reputate di aver trovato l'oggetto che potrebbe interessarvi, giratemi un link; sono ben lieto di darvi un parere.
Lì trovate una panoramica abbastanza completa dell'usato con molte foto; vi fate una idea e concorderete con quanto dico a proposito delle tre situazioni che ora riassumo: sidecar da 2.000 (magari ancora da nazionalizzare...ecc...ecc...); sidecars da 3.000 / 4.000 euro; sidecar da 6.000 / 10.000 / 14.000 euro; sidecar nuovo a partire da 20.500 euro: due anni di garanzia, ivato, immatricolato, ecc. ecc.
…E con le foto sottostanti affrontiamo il secondo e scottante argomento sul quale molti mi interrogano e mi chiedono delucidazioni: diversi mi domandano se e come

applicare un "barchino" alla propria moto

come nel Nuovo Falcone Sahara 500, fotografato qui sotto, o addirittura al proprio scooter (T Max 500, Beverly 500, GTS 300 o anche di cilindrate da 125); oppure alle Guzzi 1000 o Harley oppure anche a moto d'epoca con 50 anni di vita; o alla propria Lambretta o Vespa; oppure ad una moto da enduro tipo Yamaha XT; anche qui metto in guardia: il costo dell'operazione non sempre giustifica il lavoro ed il risultato ottenuto; ossia lo giustifica se il possessore è proprio quel risultato che voleva ottenere. Prima di affrontare l'argomento, teniamo presente che queste mie osservazioni non hanno l'intento di scoraggiare o sconsigliare l'aggancio di un side sulla propria moto, ma di illustrarne tutti gli aspetti tecnici volti soprattutto a preservare la sicurezza lasciando in secondo, ma non ultimo piano le "prestazioni" assolute. Queste ultime devono sempre viaggiare però di pari passo con la sicurezza.

Tanto è vero che applichiamo barchini alla propria amata moto con grande soddisfazione senza nessun ripensamento e nessun pregiudizio.





E allora domandiamoci:
Quali potrebbero essere gli “inconvenienti” ?
Quali sono le cose da tenere presenti?

Consideriamo il costo il quale comprende il telaio del barchino, il barchino stesso, la ruota, il parafango, la realizzazione degli attacchi, degli impianti freni, elettrico e l’omologazione; a seconda della moto che si possiede e del barchino che si vuole agganciare, i costi partono più o meno dai 6.000 7000 euro. Nel caso di moto molto potenti e/o pesanti, se si rendesse necessario sostituire una forcella anteriore bisogna aggiungere cifre che potrebbero raggiiungere i 5.000 6.000 euro.
Bisogna tenere presente che le prestazioni e le prerogative totali da “sidecar” la propria amatissima moto non le potra’ ottenere al cento per cento o quasi mai; un conto è comperare un side magari datato, magari d’epoca ma pur sempre un side con tutte le prerogative uniche per essere un vero side; altro è agganciare a una qualunque moto un barchino; infatti non c’è la possibilita’ di inserire una **retromarcia, il freno a mano … ...retromarcia...**



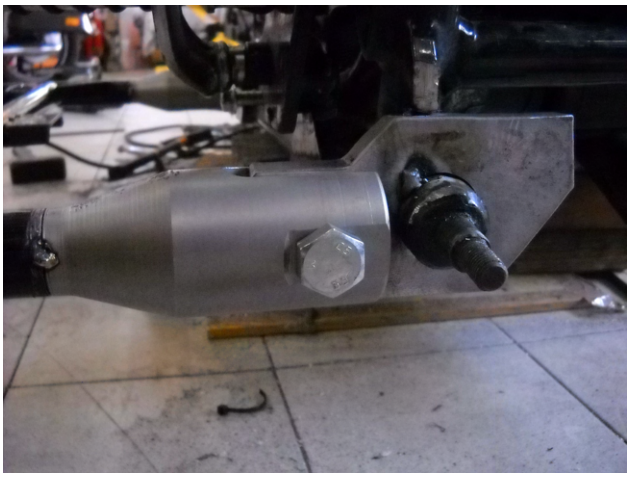
... … (peraltro molto utili su un mezzo con un peso significativo specie nelle manovre da fermo); fare certe manovre senza questi due particolari richiede l’intervento di un’altra persona oltre al conducente. Più precisamente si possono installare questi accorgimenti ma hanno il loro costo.

Ma non è solo questo. Pur superando la questione economica, le difficolta’ di tale operazione riguardano diversi aspetti che qui sotto cerco di spiegare. Diciamo che sono aspetti da tenere in considerazione sia per le prestazioni sia per la sicurezza; ossia, va bene fare il lavoro ma questo deve essere svolto da persone competenti che, prima di accendere un frullino e una saldatrice, abbiano bene in mente il progetto da realizzare. Questo aspetto è fondamentale: qui in Officina capitano clienti ai quali è stata eseguita sulla moto una realizzazione fatte alla “buona” che mettono in evidenza tutta la fragilità progettuale; barchini agganciati alle moto senza nè capo nè coda e che alla fine mettono in pericolo chi ci va sopra in buona fede.

Argomento **telaio**: quando si parla di sidecar non si tiene mai conto che la struttura della moto viene sollecitata in maniera importante sotto la spinta del barchino, sollecitazione “asimmetrica” rispetto al telaio della moto; il barchino con il suo telaio pesa all’incirca solo lui 130/140 chili senza persona a bordo; lui trasmette spinte e trazioni laterali per la quale i telai delle moto “normali” non sono state progettate. Se a tutto ciò aggiungiamo la possibilità di raggiungere velocità ragguardevoli in virtù di motorizzazioni molto più efficienti di qualche decennio fa e le buche che sulle nostre strade non mancano mai, il risultato puo’ creare condizioni di cedimento come quella che vi ho descritto nell’articolo pubblicato sul nostro sito uralroma.it **“Ricostruzione/Rinforzo cannotto di sterzo″** sezione Restauri > andate avanti con le pagine. Andate a leggerlo e osservate le foto.



Ancora: sia il telaio della moto che quello del barchino vanno agganciati permettendo ad entrambi di subire le necessarie regolazioni.





A questo riguardo va sottolineato che, dalla fine della seconda guerra mondiale, nessuna Casa (come la BMW o la Guzzi che per antonomasia hanno da sempre avuto buoni telai) rilascia certificazioni che autorizzino l'installazione di barchini sui propri telai. Le omologazioni (che pure sono valide) avvengono fuori dalle Case Costruttrice sia per la BMW sia per la Guzzi e questo ci fa capire che per il traino dei sidecars occorrono telai adatti a questo scopo.

Altro argomento: **trasmissione sulla ruota del barchino**: la Ural crea in fabbrica un mezzo dotato di tutto quello che puo' servire a renderlo confortevole, sicuro, performante anche su terreni molto accidentati e impegnativi; a questo proposito vi invito a vedere i video su You Tube. Sui sidecars Ural c'è un albero di trasmissione – come sulle automobili – che trasmette il moto dalla ruota posteriore della moto a quella del barchino situato a destra della moto; questa modifica è quasi improponibile da apportare ad una moto normale; troppe lavorazioni meccaniche si traducono in un costo elevato.

Bisogna poi spessissimo modificare anche il **rapporto finale di trasmissione**; le moto sono fatte per andare "veloci"; paragonando il bicilindrico Ural 750 con il bicilindrico Guzzi Nevada 750, o una BMW R 80 o una K, o una Harley 883, o una Honda Shadow, dico che queste ultime moto raggiungono sicuramente i 170 km/h in quinta marcia; pero' con un barchino agganciato, qui si verifica la condizione per la quale raramente si potra' inserire la quinta marcia per esempio a 70, 80 o 90 orari, condizione che per queste moto sarebbe normale; la Nevada – come tutte le moto – agganciata ad un barchino sara' costretta a trainare un peso equivalente a tre moto (quando si raggiunge il pieno carico con tre persone a bordo); il problema è che la sua "coppia motore" è a circa 6.000 giri/minuto mentre gliene occorrerebbe una molto piu' bassa; in termini di paragone la Ural 750 è "programmata" per fare 70 km/h in meno della Nevada o della Shadow o dell'R 80 – ossia max 100 km/h – e con un numero di giri motore massimo pari a 5.600; quindi viagga comodamente a 3.000/4.000 giri; in effetti quando siamo sulla Ural a 40/50 km/h noi abbiamo gia' inserito la quarta marcia che sfruttiamo ottimamente fino ai 100 km/h e oltre. Ma una Guzzi Nevada o una BMW R 80 o una Harley a 3.000/4.000 giri con la quinta marcia inserita e con un peso complessivo di circa 600/700 kg, non ce la fa nemmeno a continuare su una strada piana la sua andatura.

Se io dico che la Guzzi 750 ha circa 60 cavalli a 7.000 giri con 5 marce, mentre la Ural 750 ha 40 cavalli a 5.500 giri quattro marce con la coppia a soli 4.300 giri, notiamo meglio le differenze? Quindi, laddove è possibile, si dovrebbe accorciare sulle moto il rapporto finale per dare la possibilità al motore di "prendere" i suoi giri/motore; oppure ridurre la "leva" resistente ossia i pollici della ruota. Come vedete – parlando di sidecars – non basta avere tanti cavalli a disposizione;

bisogna vedere “dove” li abbiamo. Questa stessa condizione si verifica anche per una Honda 750 Custom, per una Guzzi Nevada, per una Bmw 1000 o una Harley. In queste condizioni spesso modifichiamo tale rapporto accorciandolo.

Aspetto **freni**: si deve valutare caso per caso come far lavorare il terzo freno del barchino con i freni della moto; ossia come “integrarlo”. Noi realizziamo caso per caso, dei ripartitori di frenata proprio per “bilanciare” i carichi e otteniamo un buon riusltato.
Infatti bisogna coordinare il freno anteriore e posteriore della moto con quello del barchino. Questo lo si stabilisce anche in base al modello del barchino. E in base alla moto sulla quale si desidera installare un barchino. Tra l’altro su alcune moto il freno posteriore è ancora a tamburo e dimensionato per frenare un peso “normale”. A questo proposito vi invito a visitare la pagina **“Integrazioni freni Kawasaki VN 800″** sul nostro sito uralroma.it



Forcella anteriore: sulla propria moto non si ha una forcella Earles a perno avanzato che assolve pure un compito importante. Invece sulle nostre moto abbiamo una forcella telescopica idraulica. Su diverse Guzzi abbiamo modificato, irrobustendolo, il cannotto di sterzo come pure gli attacchi dell’ammortizzatore di sterzo. Leggete sempre sul nostro sito, l’articolo che riguarda proprio l’avantreno della Guzzi Stone. Nel Falcone 500 Sahara fotografato in alto, abbiamo inserito anche delle molle supplementari esterne per diminuire l’affondamento del side nelle frenate piu’ brusche.

Per ciò che riguarda una **enduro** se si vuole fare un ottimo lavoro bisogna necessariamente rivedere la parte ciclistica dall’avantreno (molle, modifica dell’affondamento) al forcellone posteriore (altezza da terra); poi bisogna provvedere alla sostituzione dei cerchi, dei raggi e degli pneumatici: come frena con quei tassellati una moto da 150 chili e che adesso invece ne pesa oltre 350 e che con i tre passeggeri arriva a 600 chili?

Poi c'è la tematica degli attacchi tra il telaio del barchino e il telaio della moto. Il telaio della moto alla quale vogliamo congiungere un barchino dobbiamo dotarlo di almeno 4 punti di "attacchi" sui quali saldare le "cipolle" nei due inferiori e saldare ai superiori due piastre ove agganciare i diagonali. Le enduro sono realizzate per essere "leggere" e tutto è dimensionato per questo scopo. Sto parlando dei tubi del telaio di una moto da enduro che sono piuttosto ridotti di diamentro. Per quanto riguarda il motore e i suoi componenti c'è da considerare la parte della trasmissione finale che dovrà essere molto corta atta ad andare bene a 100 all'ora anziche' ai 160 attuali.

Insomma se andate a leggere in alcuni siti, non tutti per carità, vedrete che qualcuno aggancia un barchino alla moto in maniera "spartana"; dobbiamo domandarci se chi fa quel lavoro, ha mai fatto dei chilometri importanti o ci fa solo il giretto del palazzo? Ha mai sperimentato cosa accade realmente alla moto? Ha verificato fino in fondo quali problemi potrebbero verificari? Esempio: i raggi della Ural sono corti ed hanno un diametro di ben 5 millimetri; immaginiamo che sollecitazioni possono avere i raggi della ruota anteriore di una XT così lunghi e fini? Come resistono e quanto sicurezza danno specie in curva?

Altro esempio: la frizione come lavora e quanto resiste a lavorare con un peso quadruplo per cui è stata concepita? Questo è solo un accenno ai temi da affrontare senza scendere in particolari.

Ovvio che se uno vuole togliersi uno sfizio, una soddisfazione, è tutto un altro discorso; non si tiene piu' conto dei chilometri, della comodità, della durata, dell'impegno economico.

Argomento scooter: alcuni mi chiedono di agganciare un barchino al proprio scooter qualunque questo sia: si puo' fare, ma tutti questi aspetti, forcella, freni, cavalli motore, trasmissione, vengono amplificati; l'aspetto estetico è una cosa. Altro è la funzionalità nell'utilizzo. Per esempio: parlando di ciclistica, proviamo a immaginare una forcella avente diametro di 30 millimetri che ha una escursione di appena 10 cm che si trova a sopportare 600 kg moltiplicati per la velocita': come si comporta in frenata?

Dulcis in fundo: mentre i sidecar Ural hanno la doppia omologa per circolare sia assemblati che a moto "sciolta", qui, una volta agganciato il barchino alla propria moto e volendo separare i due telai, mentre su quello Ural occorrono meno di dieci minuti per dividere il telaio moto da quello del barchino, su alcuni occorrono molte ore di lavoro e su altri ancora tecnicamente non si puo' proprio più fare a causa delle quantita' di modifiche apportate per la realizzazione all'aggancio. Ovviamente, come è giusto che sia, fatto e concordato dapprima un adeguato progetto in base alla moto, eseguiamo anche noi trasformazioni volte a dare soddisfazione a quei clienti che, rimanendo innamorati della propria moto, desiderano continuare ad usarla anche come sidecar.

BMW motore boxer

Ultimo aspetto: alcuni vogliono installare il mitico **motore boxer BMW** nelle varie cilindrate sotto il proprio sidecar; questa richiesta ci viene rivolta per i più svariati motivi che lascio a voi immaginare; noi esaudiamo spesso questo desiderio.

Innanzi tutto questo desiderio DEVE essere supportato da un progetto complessivo a 360 gradi; ossia un progetto che non sia circoscritto alla sostituzione del solo motore BMW dento il telaio ma che tenga conto di TUTTE le problematiche legate al confort, ai freni, alla trasmissione e tutto ciò che ho già sopraelencato; insomma ad una visione generale del sidecar; Un progetto bellissimo ma, attenzione: per le stesse motivazioni sopracitate per la Guzzi Nevada 750 o per la Honda 750 Custom, per l'utilizzo che si fa dei sidecars, per i chilometri che si percorrono (a parte noi che ne maciniamo molte migliaia), per i costi dovuti alle modifiche da apportare al motore, al cambio, per le modifiche strutturali al telaio ed ai freni, per le lavorazioni da apportare onde poter inserire quel motore dentro un telaio da sidecar, per l'accoppiamento motore BMW con il cambio Dnepr, invito a prestare attenzione; indubbiamente questa operazione ha una grande fascino ma, anche qui ne deve valere la pena sapendo e conoscendo il **progetto totale** che si vuole portare avanti; osserviamo qua e là delle realizzazioni strampalate che producono solo il risultate di lasciare a piedi i possessori di queste realizzazioni; peggio ancora quando si usa il "fai da te"; poi a lato di questa conversazione vi è anche una componente economica da tenere presente; cio' premesso manco a dirlo, costantemente continuiamo a realizzare delle ottime trasformazioni con motori BMW 650, 800, 1000 su telai da sidecar; ognuna di queste sono delle vere "special" uniche

quanto meravigliose.

Qui sotto potete vedere il preciso momento in cui il nostro Boss inserisce il gruppo “motore Bmw cambio Dnepr” in un telaio; nello specifico questa volta è un telaio Ural. Per esattezza e completezza di informazioni, questo telaio Ural 750, è particolarmente, anzi estremamente adatto a questa operazione ed il risultato su strada è eccellente anche in termini velocistici piuttosto importanti; è una ottima possibilità per chi deve fare anche lunghi viaggi o chi vuole avere il privilegio di coniugare un vero telaio da sidecar con una pregevole motorizzazione. Questo telaio è equipaggiato di freno a disco anteriore, argomento da non sottovalutare nella realizzazione.





… affascinate vero? E non posso descrivervi con le parole come è intenso il connubio motore Bmw cambio Dnepr telaio Ural; su strada è un missile silenzioso. Sempre sul nostro sito trovate l'articolo completo.

Nel rammentare fino alla noia che ad oggi il modello cT costa, immatricolato, fatturato e con il pieno di benzina, 19.700 euro, è altrettanto chiaro che il boxer BMW ha delle potenzialita' in termini di prestazioni e di affidabilita' che suscitano da sempre ammirazione e con sommo piacere – essendo questa una officina che realizza al meglio modifiche importanti sperimentando sempre nuove soluzioni motoristiche e telaistiche – siamo in grado di fare tutto quello che ci viene chiesto. Il boxer Bmw lo abbiamo installato tante volte e lo facciamo tuttora nelle motorizzazioni 650, 850 e 1.000 ovviamente apportando tutte le indispensabili modifiche per farlo esprimere al meglio delle sue potenzialita'. Le modifiche e gli aggiustamenti tecnici riguardano anche i freni vista la ragguardevole potenza del mezzo.

E con l'argomento dedicato alla installazione dei motori BMW dentro i telai da sidecars, avrei terminato di parlare sulle possibilita' che ci sono di comperare un side sia esso nuovo che usato; ma a margine di questa esposizione tratto separatamente l'argomento:

sidecar post moderni

Vi prego di non sorridere per il titolo; mi sono sforzato di cercarne un altro per questo argomento ma, l'unico appropriato mi è sembrato questo; ora mi spiego e faccio prima una premessa.

Poichè non sono contrario alla liberta' di espressione, penso che tutti debbano avere la possibilità di comunicare il proprio pensiero e comportarsi come meglio credono. E, soprattutto, comprare ciò che ritengono opportuno.

Con un certo dispiacere devo pero' puntualizzare che, troppo spesso, sui forum vengono elargiti dei consigli e vengono dispensate "verità" che mi lasciano di stucco; per carita' li leggo con molta attenzione ma, credete, sono consigli dati in maniera grossolana, con molta superficialità, che non tengono conto delle esigenze e delle esperienze altrui; si da

tutto per scontato; si lascia intendere che si puo' tagliare e cucire un side come si vuole tanto poi alla fine "magicamente" tutto funziona; un po come dire "tanto che ci vuole"; oppure alcuni propongono di comperare quel tal side che poi andrete a centocinquanta orari e oltre e… via dicendo. Dubitate!

Il mio modesto consiglio è di dubitare sempre e su tutto; soprattutto se si parla di sicurezza; e domandatevi se veramente costoro che straparlano poi ci portano la famiglia su quel side e pure a quelle velocita'. Un conto è andare da soli e provare l'ebbrezza dei 150, 160 chilometri orari altro è pensare di andarci con tutta la propria famiglia. Fatta questa premessa, mi propongo in questo ultimo paragrafo di affrontare un altro argomento anch'esso molto dibattuto e che vede contrapposti entusiami e perplessita'. Anche se a onor del vero i numeri di queste interessanti realizzazioni sono ovviamente limitate anche per gli onerosi costi.

Parlo dei sidecar da 200 chilometri orari … … e oltre; avete capito bene, sì, esistono anche questi e mi sembra giusto parlarne, mettervi al corrente che questi side esistono; non ho affatto difficoltà a parlarne; ci sono in Europa eccellenti costruttori che producono side in pochi esemplari ma di altissimo livello tecnologico; basta andare sui siti per vederli. Sono barchini agganciati a Ducati ultrasportive, a BMW 1200, tanto per fare un esempio. Tralascio per un istante tutti gli aspetti tecnici di cui ho parlato finora, nonchè quelli economici. Facciamo finta di essere pure straricchi. Alla fine se uno ha 30.000 o 50.000 o 70.000 euro da spendere, perchè non farlo? Ecco qua, guardate pure voi:











L’argomento tecnico mi appassiona, è molto interessante, mi stimola pensare che potrei andare a duecento orari e oltre, con una sportivissima tutta carenata insieme ad un barchino spaziale. E siccome questi side per certi aspetti oltre che tecnologici sono pure affascinanti, e perchè no, pure belli, io allora mi pongo una domanda:

perchè io vado in sidecar?

E, gira che ti rigira, la risposta che mi do è questa qui:

vado in side per il piacere di portare con me mia moglie, i figli, gli amici, oppure per accompagnare nel mio barchino persone che non potrebero andare più in moto, e condividere con loro il gusto del viaggio, della strada, dei mille e mille bellissimi paesi che ci circondano,

ci vado per il piacere di fermarmi su quel tornante in collina, dove c’è un piccolo bar; dove posso fermarmi per offrire ai miei amici uno spumantino, mangiare qualcosa, parlare tra noi, prendere un caffè, mettere in comune quel tratto di strada da percorre insieme alla vita che va …

vado in side perchè lui mi ispira simpatia, voglia di passeggiate serene, vacanze tranquille; magari con compagne, figlioli, cane e gatto; il tutto avvolto da un piacevole romanticismo e orgogliosa autenticità, distinzione dai canoni della fretta, del correre a tutti i costi, non si sa piu’ nemmeno verso dove e a fare che; correre per dire che sono arrivato primo, non gustandosi i momenti e nemmeno i luoghi che attraversiamo; il sidecarista non vuole e non deve dimostrare niente a nessuno;

vado in sidecar per incontrare gli amici fuori della mia regione, gli amici aquilani, quelli perugini, beneventani, per trascorrere con loro ore liete, fatte di buon vino, allegre mangiate, e tanta musica,

vado in side come Oliv e Zac, gli amici francesi: un padre, un figlio, un sidecar in giro per la nostra bella Europa; alla fine del loro tour hanno percorso circa quarantamila chilometri alla giusta velocita’ per vedere tutto, gustarsi persone, accoglienza, momenti, tutto, nella giusta sicurezza…O come Patrick, che ha percorso 45.000 chilometri per visitare la Russia, Cina, l'Oriente estremo...e tanti altri viaggiatori passati nella nostra officina...

allora penso che non portero’ i miei figli, i miei amici a duecento allora in un side; tutto quello che ho visto, che ho desiderato di fare, le compagnie, l’allegria, i viaggi, i campeggi, i paesi, l’ospitalita’ delle genti, e le meravigliose stradine da Nord a Sud dell’Europa e, soprattutto, della nostra bellissima Italia, … insomma come potrei gustare tutto questo a duecento chilometri orari? Avrei troppe perplessita’ nell’andare follemente a quelle velocita’; il side è un insieme di romantica provocazione con un piede nel passato e un altro nel futuro. Ma un futuro da gustare, da vedere.

E’ per questo che vado in side e scelgo quindi la sicurezza di un vero side, la sicurezza dei cento orari, ancora di piu’ l’affidabilita’, la versatilità dei side Ural.

Altrimenti, mi rispondo, oggi ci sono delle ottime automobili da guidare. Ripeto: tutto questo senza offendere chi si avventura verso l’acquisto di questi side.

Bene. Riassumendo l’importante è sapere, in base a quello che si spende, ESATTAMENTE cosa si vuole comperare e

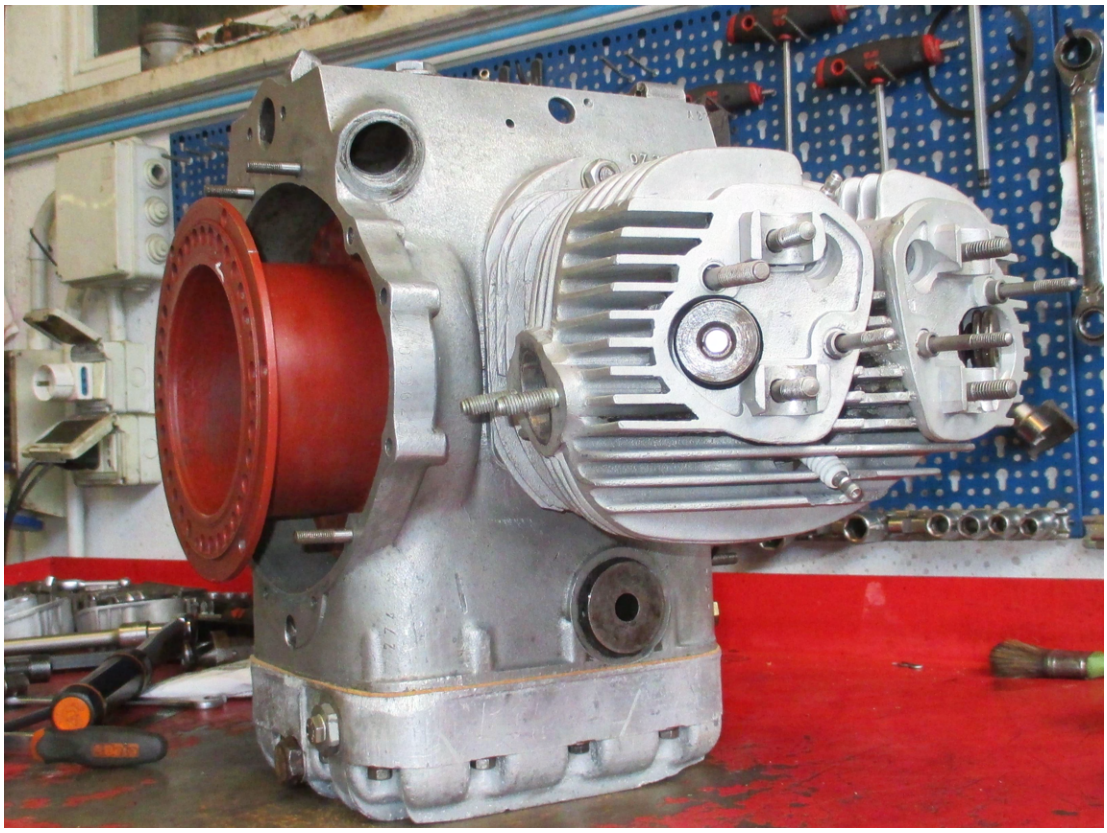
perchè, cosa si vuole installare, modificare, cosa vogliamo ottenere anche nei minimi particolari; questo perchè, è vero che – con la spesa di qualche migliaio di euro – qualcuno viene in officina con un barchino agganciato alla propria moto; poi però, quando si scende nei particolari … … … "questo manca" … … … "quell'altro non c'è" … … … "quell'altro non s'è potuto fare" … … … "oddio, non riesco a guidare questo side"..."non si riesce a voltare"... …. "non mi frena come vorrei". Quindi da un lato attenzione al "fai da te" e dall'altro, nella eventualita' che l'aspetto economico non rappresenti un problema, attenzione alle velocita' spaventose; e consiglio, se proprio ne avete la possibilita', di provare i side usati prima di comperarli.

Con questo termino qui gli argomenti sui side usati, sull'aggancio di un barchino alla propria moto e quant'altro.

Quello che ho di importante da dirvi ancora, è che anche a Roma c'è la Ural e una Officina side. Non solo come punto vendita, ma una assistenza completa; anzi, c'è soprattutto questa. Infatti la nostra struttura nasce – e continua ad essere – come officina meccanica di riparazione ed assistenza per ogni tipo di mezzo alla quale da tantissimi anni abbiamo affiancato proprio l'assistenza ai sidecars Ural (ma anche Dnepr, Jawa, Izh, Chan Jiang) e quant'altro si muova a tre, quattro ruote, Ape compresa… … e altro ancora; eseguiamo interventi anche su auto particolari (Fiat Becherini con motore Zundapp da noi restaurato, BMW, Porsche… ecc ecc…)



motore Zundapp successivamente installato sulla Becherini



Eccola qui; bellissima vero?



Oltre i problemi di natura puramente meccanica, siamo in grado di risolvere ogni tipo di problema elettrico, alimentazione, assetto e telaio. Tutto questo da affiancare ad una casa come la Ural che è in costante aggiornamento, miglioramento; ogni mese che assembliamo dei mezzi constatiamo sempre qualche miglioria in più oltre alle citate novita' tecniche.

I tagliandi li eseguiamo qui personalmente; noi comunque appena immatricoliamo il mezzo, facciamo diversi chilometri, eseguiamo nuovo serraggio teste, registrazione valvole, sostituzione degli olii, registrazione freni; quindi il 1° tagliando quasi lo completiamo qui; questo anche perché dobbiamo considerare se il mezzo va a stare un po' distante da qui e quindi non possiamo pensare che dopo 500 km deve tornare per il 1° tagliando; per i successivi controlli ci possiamo relazionare vicendevolmente per telefono; il cliente stesso con un manuale che consegniamo puo' eseguire dei controlli e dei lavori sia pure di massima, di sicurezza. Oppure si possono eseguire tagliandi durane l'inverno con un appunantento. Vi garantisco fin da adesso che questi oggetti sono estremamente semplici; non hanno bisogno di una manutenzione complessa.

Con i nuovi modelli ad iniezione le manutenzioni sono ancora di piu' ridotte al minimo.
L'immatricolazione è immediata in quanto abbiamo tutta la documentazione in sede.
Rammento ancora che quando si acquista un sidecar, gratuitamente faccio anche corsi pratici con consigli di guida e di comportamenti su strada. Anche qui attenti alle dicerie che si leggono su internet. Per ogni dubbio telefonate o scriveteci. Comunque sono facilissimi da condurre.

Nella nostra officina – se puo' interessare, ma penso e spero di sì, organizziamo per i sidecaristi, vari appuntamenti durante l'anno; gite turistiche anche con percorsi enogastronomici, momenti di convivialita' per piccoli e grandi sidecaristi. Il nostro gruppo si chiama "**MASSIMO OTTANTA**" con posta massimo.ottanta@hotmail.com massimottanta.it

Allego il Calendario 2022 per le uscite, appuntamenti, gite, viaggi, raduni; chi vuole rimanere informato e partecipare qua e la, puo' senz'altro tesserarsi.

Per qualunque altra informazione, per provare un sidecar, per qualunque dubbio, contattatemi direttamente al numero **333 8576702** negli orari di negozio (9 - 13 15,30 – 19,30) oppure al numero 06 52353864 mail: **info@uralroma.it**
Con preavviso ci si puo' benissimo vedere di sabato, parlare con tranquillità e possiamo concordare un giro di prova.

Questo è cio' che si puo' dire dei sidecars oggi; penso di avervi illustrato il nostro mondo da diverse angolazioni: side nuovi, usati, un po di tecnica, e anche di guida.
Ora dovrei passare ai saluti ma, se posso domandarvi un ultimo sforzo e se non vi ho straziato abbastanza, prego di porgervi insieme a me una domanda: ma quali sono le nostre origini di sidecaristi? Perchè esistiamo? da dove veniamo? Quando è nata la Ural? Prima lo abbiamo appena accennato. Tanti fanno supposizioni fantasiose e inesatte.
E allora, come novelli Darwin, cerchiamo di raccontare per sommi capi, la nostra evoluzione.
Il nostro antenato, l'origine della "specie" Ural, è l'M 72.
Lui e' il primo modello realizzato dalla IMZ; anzi l'IMZ nacque dalla necessita' di produrre l'Ural M 72; e allora se non lo sapete gia' e se vi fa piacere,

questa è la nostra storia

La nascita della Ural si concretizza in un clima che era di guerra e Stalin, pur sottoscrivendo con Hitler il patto Ribbentrop – Molotov per la futura spartizione della Polonia, si preoccupava di rafforzare l'esercito di uomini e di mezzi.
In verità l'accordo Ribentropp – Molotov avrebbe dovuto mirare alla collaborazione congiunta tra le industrie per la realizzazione di diversi progetti tra i quali faceva parte anche la costruzione di sidecars; questo accordo duro' fino a quando non comparvero i venti di guerra; il clima restava teso poiche' erano intuibili le mire espansionistiche di Hitler verso l'oriente e quindi verso l'URSS.
Quindi l'Unione Sovietica inizio' ad organizzarsi di fronte ad una possibile azione militare da parte della Germania nazista.
Joseph Stalin ordinò all'esercito sovietico di prepararsi in tutti i settori possibili, comprese le forze di terra, per una adeguata difesa dell'Unione Sovietica contro l'invasione dei carri armati panzer tedeschi, le truppe d'assalto e forze speciali.
La mobilità, la velocità di muoversi doveva essere un elemento importante visto l'effetto della guerra lampo dei tedeschi nell'invadere la Polonia, e poi la Francia.

Tra le tante cose che servivano in una eventuale, ma ormai prossima guerra, gli alti comandi russi optarono anche per i sidecars; anzi questa scelta fu propugnata dallo stesso Stalin. I sidecars rappresentavano mezzi di spostamento veloci in grado di muoversi su ogni terreno, di trasportare tre soldati con tutto l'armamento e una potente mitragliatrice posta sul barchino. Poteva insomma svolgere molteplici attivita' siano esse di attacco, di trasporto, di ricognizione e di soccorso.

Ci sono molte narrazioni sulla nascita di questi sidecar e dell'M72; per esempio si racconta che alcuni mediatori

svedesi (spie russe) comprarono o trafugarono i progetti del collaudato BMW R71 militare per poi portarli in Russia. Non è ancora chiaro se tutto questo facesse parte degli accordi a suo tempo stipulati tra le due potenze. Infatti nell'accordo, per esempio, vi era anche la fabbricazione anche di auto con il progetto Opel Kadett della quale, a causa del conflitto bellico, fu avviata la produzione in serie solo verso la fine della guerra, con la pressocche' identica auto Moskvitch 400.

Una storia più probabile è che, in seguito all'accordo Molotov – Ribentropp, la fabbrica BMW abbia fornito ai russi i disegni di costruzione e stampi di fusione, e questi scambi e trasferimenti di tecnologia erano prassi normale a sostegno dei loro "amici" sovietici in diversi settori tecnologici e industriali. Nello scambio di informazioni, gli ingegneri sovietici frequentavano anche le industrie belliche tedesche e viceversa.

Fatto sta che a Mosca furono realizzati gli stampi, si costruirono e si testarono positivamente i primi cloni di prova del BMW R71 completi di motori e cambi. All'inizio del 1941, i campioni di prova dell' M 72 furono mostrati a Stalin, che subito approvò la produzione delle moto.

Nel mentre accadeva questo, vi era la necessita' di scegliere un luogo sicuro per impiantare velocemente uno stabilimento produttivo di molte unita' M 72. In caso di attacco aereo tedesco, Mosca sarebbe stato il primo bersaglio per cui questa città fu scartata come zona dove costruire una fabbrica di sidecars, in favore di un vecchio deposito di birra in disuso, poco appariscente ma dislocato lontanissimo, sulla pianura siberiana della citta' di Irbit ai piedi dei monti Urali difficilissima da raggiungere dagli aerei tedeschi. Nacque cosi' per necessita' la IMZ Irbit Motor Zavod.

Le prime unità uscirono dallo stabilimento di Irbit pochi mesi dopo il trasferimento degli impianti da Mosca. Complessivamente circa 9.500 motociclette furono costruite e usate durante la guerra per le truppe mobili, distaccamenti, ricognizione e trasporto feriti. Nella fabbrica in Siberia lontano da tutti, vi lavoravano donne e bambini senza sosta per rifornire il fronte con le moto che poi sconfissero il nemico.

Come la gente che le aveva costruite, così le moto erano robuste, resistenti al freddo russo, invincibili. Mentre le maestranze, i tecnici e i dirigenti lavoravano, chi tra loro poteva immaginare che, ottanta anni dopo, questa fabbrica sarebbe rimasto l'unica costruttrice di sidecars al mondo e che la Ural sarebbe diventata un side di culto? Ma in quel frangente non c'era tempo per farsi queste domande: c'erano da soddisfare le richieste militari con la imminente guerra.

E infatti, il 22 giugno del 1941 la Germania invase l'Unione sovietica lanciando contro di essa "l'Operazione Barbarossa", la piu' grande invasione militare della storia.

In sei mesi la Wehrmacht era alle porte di Mosca, ma qui la controffensiva russa resistette fino a rovesciare l'esito della guerra. L'astuto e duro generale russo Zukov – lo stesso che entrò per primo a Berlino – lancio' in battaglia 5.000 sidecars Ural M 72 che colsero di sorpresa i soldati tedeschi confusi nel combattere contro i loro stessi mezzi; l'M 72 era molto piu' resistente nel rigido inverno russo. I tedeschi avevano il side BMW R 71. I russi l'M 72

I dati tecnici dell'M 72 che brevemente vi riassumo erano i seguenti:

SCHEDA M72 E K 750 - FINO AL 1977*

MODELLO	M-72	M-72 M	M-72 K	M-72 H	K 750	K 750 M
ANNO DI PRODUZIONE	1941-1956	1956-1960	1956-1960	1956-1959	1959-1963	1967-1977
STABILIMENTO	MMZ, IMZ-GMZ, ZMZ - K-O-KMZ	IMZ	IMZ	KMZ	KMZ	KMZ
CILINDRATA	746 cc	746 cc	746 cc	746 cc	746 cc	746 cc
RAPPORTO DI COMPRESSIONE	5,5:1	5,5:1	5,5:1	5,5:1	6,0:1	6,0:1
POTENZA MASSIMA	22 CV	22 CV	27 CV	22 CV	26 CV	26 CV
GIRI AL MINUTO	4.600	4.600	5.000	4.600	4.900	4.900
ACCENSIONE	bobina G11	bobina G11 A	magnete	bobina G11 A	bobina G11 A	bobina G414
VELOCITA' SOLO MOTO	105 km/h	105 km/h	n.d	n.d	n.d	n.d
VELOCITA' CON SIDECAR	85 km/h	85 km/h	120 km/h	90 km/h	90 km/h	90 km/h
CONSUMO (litri ogni 100 km)	5,9 - 4,0	7,5 - 5,0	n.d	6,0 - 4,5	6,0 - 4,5	6,0 - 4,5
SOSPENSIONE ANTERIORE	telescopica	telescopica	telescopica	Earles	Earles	telescopica
SOSPENSIONE POSTERIORE	ruota guidata	ruota guidata	ruota guidata	ruota guidata	forcellone	forcellone
INTERASSE	1400 mm	1400 mm	1400 mm	1450 mm	1450 mm	1450 mm
PESO A SECCO SOLO MOTO	205 kg	211 kg	190 kg	204 kg	204 kg	209 kg
PESO A SECCO CON SIDECAR	336 kg	340 kg	227 kg	335 kg	315 kg	318 kg

* Dal 1977 sostituite dalla MT 12 Dnèper

Dal 1941 oltre tre milioni di moto sono state prodotte dalla fabbrica della Unione Sovietica.
Questo – come sopra menzionato – è il motivo per cui il 19 novembre 2011 si è deciso di presentare l'M 70 quale modello Anniversario nel ricordo della prima catena di montaggio denominata M72.

L'ultimo grande momento storico di questa fabbrica è stato, come detto all'inizio, il suo trasferimento in Kazakistan; è stata una scelta difficile, anche triste per questo simbolo che ha lasciato il suo luogo natio; ma questa è la storia; per chi potrà, sarà lì che continueranno le visite di "pellegrinaggio" alla nuova fabbrica.

Queste sono le nostre origini, l'origine della Ural.

E noi oggi con il nostro lavoro, con la nostra continua, incessante dedizione, cerchiamo di farvi conoscere questo prodotto tecnologico e bello nell'insieme.

Per questo motivo siamo qui anche il sabato ad invitarvi a provare i mezzi, a farvi toccare con mano l'eleganza, la semplicita', l'affidabilita' dei side e con essi il gusto di guidare, di andare per le strade a scoprire paesi e luoghi di questo nostro affascinante e sempre misterioso paese.

E per finire, ecco il nostro team

il Boss vicina ad una Tula



l'Allievo che di certo supererà il Maestro



...qui con la MV due tempi



con Frank e consorte ai tempi del Covid

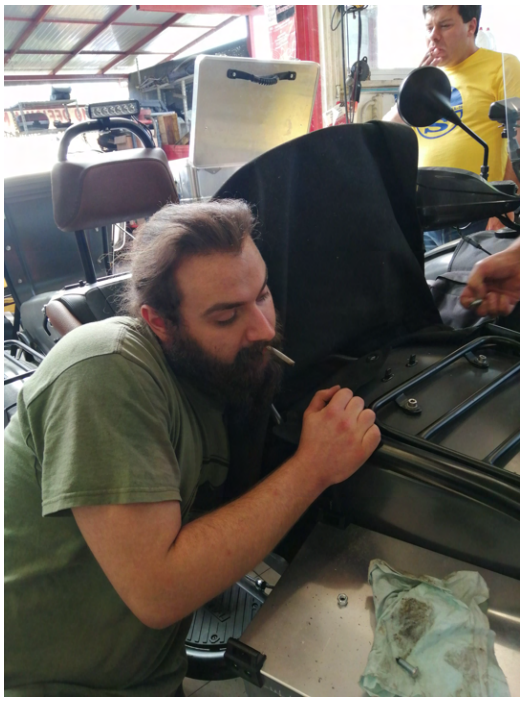


...con Patrik





alle prese con il side di Francesco...





et moi avec mon frère; direste che siamo gemelli? Eppure è così



Nel nostro piccolo facciamo parte della Ural come Concessionari e come Officina meccanica; noi siamo un piccolo team, ma composto da persone che contribuiscono a divulgare e portare avanti questa romantica storia, per ora ultimi testimoni di un mondo che non scompare davanti al consumismo frettoloso, sfrenato e cieco delle mode.

Dal momento in cui abbiamo ricevuto dalla Ural l'autorizzazione a vendere sidecars, il nostro team lavora con diligente perizia per assicurare che questi mezzi e tutti gli utenti possano viaggiare nel piacere in sicurezza. Noi che lavoriamo qui a Roma, come ognuno dei dipendenti dello stabilimento in Kazakistan, tutti insieme facciamo il possibile per assicurarvi un prodotto unico nel suo genere. Lo facciamo accontentando tutte le vostre esigenze tecniche, di confort, sviluppando i nostri prodotti e il servizio di assistenza. Non ci limitiamo a vendere un mezzo. Noi sappiamo che voi, cari clienti e fans, siete il centro, siete i protagonisti di questa affascinate storia.

E con questo concludo sperando di non avervi recato noia, di non essermi dilungato troppo, di avervi dato una idea abbastanza chiara del nostro mondo, del nostro modo di operare, e di avervi mostrato un ampio panorama su tutte le scelte che si possono fare. Ovvio che altro ancora potro' dirvi se ci regalate il piacere di una vostra visita o di una semplice telefonata; si puo' fare una visita anche solo per informarsi, per togliersi un dubbio, per esaudire una curiosita', facendo valido il detto "conoscere per deliberare"; oppure per fare una semplice prova o un "giretto" per raccontarlo agli amici del bar…

Vi ringrazio per avermi letto, mi scuso se sono stato prolisso e a tutti, simpatici, infaticabili lettrici e lettori che siete giunti fino a queste ultime righe, porgo affettuosi, sinceri, cordiali saluti e ognuno, secondo il proprio credo, una preghiera per la Pace.

Ural Roma Sidecar Service Massimo Officina Moto

Claudio Ural