



MANUEL DU PROPRIETAIRE 2019-2020

Traduction du manuel US
par D. Deb et F. Mil. Dec. 2020

Bienvenue dans la famille des motocyclistes roulant en URAL! Votre moto Ural a été construite par IMZ (Irbitskiy Mototsikletniy Zavod) en Russie.

Ce manuel couvre les modèles Injection (EFI) 2019 et 2020 dénommés: Ranger, Sportman, Tourist, cT , Twd et a été préparé pour vous familiariser avec le fonctionnement, les soins et l'entretien à apporter à votre moto ainsi que pour vous fournir des informations de sécurité importantes. Suivez attentivement ces instructions pour un maximum de performance de la moto, pour votre plaisir et votre sécurité personnelle. Il est essentiel qu'un pilote de side-car débutant commence par se familiariser avec les spécificités du fonctionnement d'un sidecar avant de s'aventurer sur les routes sinueuses.

Le manuel du propriétaire contient des instructions pour l'utilisation, l'entretien et les réparations mineures. Les réparations majeures nécessitent l'attention d'un mécanicien qualifié et l'utilisation d'outils et d'équipements spéciaux. Votre concessionnaire agréé IMZ Ural dispose des installations, de l'expérience et des pièces d'origine Ural nécessaires pour rendre correctement ce précieux service.

Toutes suggestions ou commentaires sont les bienvenus!

Bienvenue au nouvel Uraliste!

INFORMATIONS IMPORTANTES SUR LA SÉCURITÉ

NOUS VOUS RECOMMANDONS FORTEMENT DE LIRE CE MANUEL EN ENTIER AVANT DE COMMENCER À CONDUIRE VOTRE NOUVELLE MOTO. CE MANUEL CONTIENT DES RENSEIGNEMENTS ET DES CONSEILS QUI VOUS AIDERONT À UTILISER ET À ENTREtenir CORRECTEMENT VOTRE MOTOCYCLETTE.

VEUILLEZ ACCORDER UNE ATTENTION PARTICULIÈRE AUX AVIS DANS CE MANUEL, MARQUÉS COMME SUIVIT:

PRUDENCE

INDIQUE LA POSSIBILITÉ D'UN MAUVAIS FONCTIONNEMENT DE L'ÉQUIPEMENT, POUVANT ENTRAÎNER UN DÉFAUT DE SÉCURITÉ DE VOTRE MOTOCYCLETTE SI LES INSTRUCTIONS NE SONT PAS SUIVIES

ATTENTION

INDIQUE UNE POSSIBILITÉ TRÈS FORTE DE BLESSURE, POUR VOUS-MÊME ET POUR LES AUTRES, SI LES INSTRUCTIONS NE SONT PAS RESPECTÉES

REMARQUE

FOURNIT DES INFORMATIONS ET DES CONSEILS UTILES

Table des Matières

	Page
1- Informations générales	5 à 13
2- Commandes et instruments de la moto	14 à 22
3- Fonctionnement de la moto	23 à 32

Service & Maintenance	
4- Lubrification	33 à 42
5- Entretien: moteur, châssis, freinage	43 à 66
6- Électricité	67 à 79
7- Dépannage EFI	80 - 81
8- Schéma électrique	82

Information pour le consommateur	
9- Conditions de garantie	83 à 85
10- Carnet entretien	86
11- Liste des concessionnaires en France	Annexe

1. Informations générales

	Page
Consignes de sécurité	6
Identification du modèle	7
Caractéristiques du modèle	8
Tableau des couples de serrage	9
Caractéristiques des jeux et réglages	10
Caractéristiques des pneus	10
Tableau de maintenance périodique	11, 12
Stockage et entretien de la moto	13

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

1. Portez toujours un équipement de sécurité approprié, y compris, mais sans s'y limiter, des lunettes de sécurité et des gants.
2. Laissez votre moto refroidir complètement avant les opérations d'entretien pour éviter de vous brûler.
3. Utilisez toujours des pièces, des fluides et des composants d'origine URAL ou recommandés par Ural lors de l'entretien de votre moto. Les pièces qui ne répondent pas à ces exigences peuvent entraîner des dommages.
4. Suivez les procédures de service décrites dans ce manuel.
5. Toujours respecter les spécifications de couple lors du serrage des écrous et boulons.
6. Nettoyer toutes les pièces avec des solvants ininflammables avant le remontage après l'entretien.
7. Remplacez toujours les joints d'étanchéité, les joints toriques, les joints et les goupilles fendues lors du remontage.
8. Si vous retirez des écrous autobloquants, ils doivent toujours être remplacés par des écrous neufs.
9. Soyez responsable avec les solvants, les nettoyants et les huiles usagées. Toujours les éliminer conformément à la réglementation en vigueur.

ATTENTION

SI LE MOTEUR DOIT FONCTIONNER POUR UNE PROCÉDURE DE SERVICE PARTICULIÈRE, ASSUREZ-VOUS QUE VOUS ÊTES DANS UNE ZONE BIEN VENTILÉE. L'ÉCHAPPEMENT CONTIENT DU MONOXYDE DE CARBONE – TOXIQUE –

ATTENTION

L'ESSENCE EST TRÈS INFLAMMABLE ET PEUT EXPLOSER SOUS CERTAINES CONDITIONS. ELLE EST AUSSI TRÈS NOCIVE POUR LA PEAU ET LES YEUX. NE PAS FUMER NI PRODUIRE DES ÉTINCELLES DANS OU À PROXIMITÉ DE VOTRE ESPACE DE TRAVAIL.

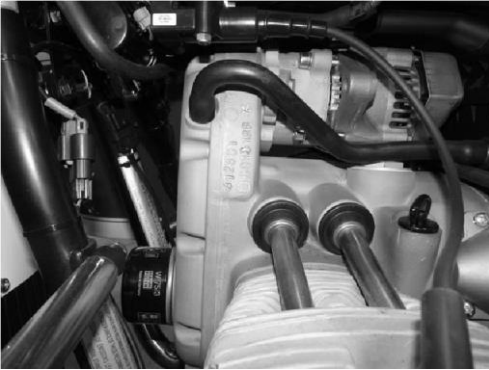
IDENTIFICATION DU MODÈLE :



VIN (numéro d'identification du véhicule)

L'étiquette VIN est située sur le tube droit du cadre vers le bas et est également estampillée sur le cadre directement au-dessus de l'étiquette.

Reproduisez votre VIN ici:



Numéro de moteur

Le numéro du moteur est embouti près du renflard du carter, c'est le deuxième numéro.

Inscrivez votre numéro de moteur ici:



Numéro de boîte de vitesses

Le numéro de boîte de vitesse est estampé sur le côté gauche de la boîte de vitesses, juste au dessus du levier de changement de vitesse.

Inscrivez votre numéro de boîte de vitesses ici:

CARACTÉRISTIQUES DU MODÈLE :

Modèle	CT, Tourist	Ranger, Sportman, Twd
Moteur et transmission		
Cylindrée	745 cc	
Type de moteur	Bicylindre à plat "boxer", 4 temps culbuté refroidi par air	
Soupapes par cylindre	2	
Alésage et course (mm x mm)	78 x 78	
Puissance maxi	30 kW à 5500 tr/min	
Couple maxi	52 Nm à 4000 tr/ min	
Compression	8,6: 1	
Alimentation	Injection électronique (EFI)	
Allumage	Électronique	
Démarrage	Électrique et kick	
Embrayage	Double disque à sec	
Type de boîte de vitesses	Manuelle	
Vitesses	4 rapports + marche arrière	
Entraînement primaire (roue arrière)	Arbre de transmission (cardan)	
Rapport d'entraînement final	4,62	
Entraînement roue side	Non	Oui, par arbre, crabotable
Mesures physiques (rétroviseurs compris)		
Longueur totale	2.33 m	2.58 m
Hauteur totale	1.37 m	1.38 m
Largeur totale	1.70 m	1.70 m
Hauteur d'assise à vide	79 cm	81 cm
Garde au sol à vide	16 cm	18 cm
Poids à sec (kg)	CT : 320 ; Tourist : 337	Sportsman : 346 ; Ranger : 363
Châssis		
Suspension avant	Fourche à balancier avec 2 amortisseurs hydrauliques, 5 positions	
Suspension arrière	Double bras oscillant avec 2 amortisseurs hydrauliques, 5 positions	
Suspension latérale (side)	Simple bras oscillant avec amortisseur hydraulique , 5 positions	
Roues (3 roues interchangeables)	2.15x18 jantes alu, rayons acier	2.15x19, jantes alu, rayons acier
Pneus	Heidenau K28, 4.0x18"	Heidenau K28, 4.0x19"
Frein avant	Étrier Brembo à 4 pistons avec disque de 295 mm	
Frein arrière	Étrier HB à grand piston monobloc intégré, avec disque NG de 256 mm	
Frein du side	Étrier Brembo 2 pistons avec disque NG de 245 mm	
Autres		
Indice de carburant	91% d' octane, sans plomb	
réservoir de carburant	19l (voyant allumé reste 3l environ)	
Consommation carburant	6 à 7 l/100 kms	
Autonomie	Environ 270 kms	

Vitesse de croisière	90 km/h (maxi 112 km/h)
Poids total autorisé en charge	635 kg
Volume du coffre	82 l
Électricité	
Alternateur	Denso ; Puissance nominale 40 Amp, 480W ; 560 W en crête à 14V
Batterie	F12V, 20A
Phare avant	H4 ; 60 / 55
Bougies d'allumage	NGK BPR7HS-10
Garantie	2 ans pièces et main d'œuvre kilométrage illimité

SPÉCIFICATIONS DES COUPLES DE SERRAGE :

Châssis	N.m	Kgf.m	Lb.ft
Boulons de pincement du té de fourche (sup et inf)	50	5.1	36.9
Écrous supérieurs de fourche	30	3.6	22.1
Écrou de tête de direction	34	3.04	25.1
Boulons de blocage supérieurs des amortisseurs de la fourche avant	49	5	36.1
Boulons d'amortisseur supérieurs	30	3.6	22.1
Boulons d'amortisseur inférieurs	49	5	36.1
Boulons des supports des étriers de frein avant et arrière	50	5.1	36.9
Boulons de montage de l'étrier arrière	50	5.1	36.9
Boulons de montage de l'étrier avant	50	5.1	36.9
Boulons de montage de l'étrier du sidecar	50	5.1	36.9
Lien de réaction du frein avant	70	7.14	51.6
Disques de frein	30	3.6	22.1
Boulons de montage du bras oscillant arrière	88	8.96	64.9
Boulons de montage du bras oscillant latéral (du sidecar)	88	8.96	64.9
Boulons de montage de la fourche avant au pivot du bras oscillant	50	5.1	36.9
Boulons de montage du cadre inférieur du sidecar	88	8.96	64.9
Boulons de montage des jambes latérales	88	8.96	64.9
Tendeur de rayon	4 à 6	0.4 à 0.6	2,95 à 4,43
Train roulant			
Bouchons de vidange Moteur, Boîte de vitesses, Transmission finale	22	2.24	16.2
Écrous de culasse	50	5.1	36.9
Écrous des couvre culbuteurs	24	2.4	17.7
Boulon du chapeau de pignon d'entraînement de la pompe à huile	10	1.02	7.4
Écrous de montage de l'arbre de transmission au bras oscillant	35	3.54	25.8
Écrou du carter de la transmission finale	24	2.4	17.7
Carter moteur	10	1.02	7.4

Écrous de montage de l'alternateur	22	2.24	16.2
Boulons de fixation de la bride d'admission	20	2.04	14.8
Écrous de serrage du collecteur d'échappement	24	2.4	17.7
Boulons de serrage des colliers d'échappement	16	1.63	11.8
Cannelures des roues motrices (brides à cannelures)	30	3.6	22.1

Attention : 1 Newton Mètre (N.m) = 0.102 Kg-force Mètre (kgf.m) = 0.738 lbf.ft

JEUX :

Emplacement	Millimètres	Pouces
Soupape d'admission (à froid)	0.05 à 0.1	0.002 à 0.004
Soupape d'échappement (à froid)	0.05 à 0.1	0.002 à 0.004
Électrode bougie	1	0.04
Profondeur de sculpture minimale pneu	3.175	0.125
Épaisseur minimale garniture frein	1	0.04

JEUX, RÉGLAGES, AJUSTEMENTS :

Emplacement	Millimètres	Pouces
Levier de frein avant	5 à 8	0.2 à 0.3
Levier d'embrayage	5 à 8	0.2 à 0.3
Levier de frein arrière	1/4 de la course complète	1/4 de la course complète
Pincement (1wd)	8 à 12	0.3 à 0.475
Pincement (2wd)	3 à 8	0.125 à 0.315
Inclinaison moto	1 à 2 degrés	1 à 2 degrés

CARACTÉRISTIQUES DES PNEUMATIQUES :

Emplacement	Type	Pression recommandée
Avant	Heidenau K28, 4.0x18 ou 4.0x19 selon modèle	2.2 bar ou 2.25 kg/cm ²
arrière	Heidenau K28, 4.0x18 ou 4.0x19 selon modèle	2.5 bar ou 2.53 kg/cm ²
sidecar	Heidenau K28, 4.0x18 ou 4.0x19 selon modèle	2.2 bar ou 2.25 kg/cm ²
Secours (si équipé)	Heidenau K28, 4.0x18 ou 4.0x19 selon modèle	2.7 bar ou 2.8 kg/cm ²

ATTENTION

UN GONFLAGE IMPROPRE DES PNEUS PEUT CAUSER UN USURE ANORMALE DES ROULEMENTS ET PEUT ENTRAÎNER UN COMPORTEMENT ANORMAL DE L'ATTELAGE.
LE SOUS GONFLAGE PEUT ENTRAÎNER UN DÉJANTAGE DU PNEU.

TABLEAU DE MAINTENANCE PÉRIODIQUE

Description	Relevé kilométrique compteur (kms)							
	Neuf	500	5 000	10 000	15 000	20 000	25 000	30 000
Vérifier les surfaces peintes et chromées, éraflures et rouille	I			I		I		I
Huile moteur *	I	R	R	R	R	R	R	R
Filtre à huile *		R	R	R	R	R	R	R
Huile de transmission finale et boîte de vitesses	I	R	I	R	I	R	I	R
Vérifier le jeu des soupapes		I	I	I	I	I	I	I
Contrôler étanchéité serrage du cylindre		I	I	I	I	I	I	I
Bougies		I	I	R	I	R	I	R
Filtre de la pompe à essence		I		I		I		I
Vérifier le couple de serrage des écrous de la transmission finale		I	I	I	I	I	I	I
Filtre à air *		I	I	R	I	R	I	R
Vérifier les tuyaux de carburant		I	I	I	I	I	I	I
Joints de collecteur d'admission (vérifier les fissures et autres dommages)		I	I	R	I	R	I	R
Synchronisation de l'injection		I	I	I	I	I	I	I
Amortisseurs					I			I
Inspecter les roues et les pneus (pression, usure, rayonnage, équilibrage) *	I	I	I	I	I	I	I	I
Serrage des rayons		I	I	I	I	I	I	I
Serrage des attaches	I	I	I	I	I	I	I	I
Frein à disque (plaquettes, disques, flexibles, étriers et cylindres, course de levier)		I	I	I	I	I	I	I
Niveau du liquide de frein *		I	I	I	I	I	I	I/R
Contrôler le fonctionnement du frein de stationnement	I			I		I		I
Huile de fourche avant								R

Câbles d'embrayage, d'accélérateur et course du levier d'embrayage	I	I	I	I	I	I	I	I
Roulements des bras oscillants de la moto et du side-car				I		I		I
Manette 2wd + marche arrière				I		I		I
Roulements de tête de direction				I		I		I
Roulements de roue								
Alignement latéral	I				I			I
Batterie (niveau de charge, contacts) *		I	I	I	I	I	I	I
Équipement électrique	I	I	I	I	I	I	I	I
Réglage des phares	I	I	I	I	I	I	I	I
Lubrification axes levier, extrémités des câbles, frein arrière, Cames, parties cannelées des arbres d'entraînement et moyeux, croisillons de cardans *				I/L		I/L		I/L
Essai routier	E	E	E	E	E	E	E	E
Heures de main d'oeuvre	8h	2h	2h	3h30	2h	3h30	2h	4h30

I : Inspecter et si nécessaire - régler, nettoyer ou remplacer,
 R : Remplacer,
 L : Lubrifier,
 P : Effectuer,
 * : Répéter aussi après 1 an d'utilisation et après un long stockage
 ** : Inspecter également lors du remplacement des pneus

ENTREPOSAGE ET ENTRETIEN DE LA MOTO

MISE AU REPOS DE LA MOTO

Si vous rangez votre moto pour l'hiver ou pour une longue période, suivez les étapes suivantes :

1. La moto doit être nettoyée.
2. Vérifiez tous les niveaux de liquide et complétez si nécessaire.
3. Vérifiez la pression des pneus.
4. Lubrifiez tous les arbres, cannelures, câbles et joints.
5. Utilisez un chargeur d'entretien de batterie ou débranchez la batterie.
6. Entrez la moto dans un endroit chaud et sec pour éviter la rouille et l'accumulation d'humidité.
7. Utilisez une housse de protection si nécessaire.

Avant de réutiliser votre moto, suivez les étapes suivantes :

1. Effectuez l'inspection de pré-conduite.
2. Rebranchez la batterie et / ou débranchez le chargeur.
3. Suivez les procédures de démarrage.
4. Prenez la moto pour une courte distance avant les longs trajets.

NETTOYAGE

Il est important d'entretenir et de nettoyer régulièrement votre moto.

Pour le lavage de votre moto, suivez les instructions suivantes:

- Assurez-vous que le moteur soit complètement froid.
- Lavez soigneusement en utilisant de l'eau chaude savonneuse.
- Évitez l'entrée d'eau dans le filtre à air et sur les composants électriques.
- Séchez la moto avec un chiffon.
- Lubrifiez les joints et les câbles au besoin.
- Faites tourner le moteur pour évaporer l'eau restante.

CONDITIONS HIVERNALES

Dans de nombreuses régions, du sel et d'autres produits chimiques sont répandus sur les routes en hiver. Ces produits agressifs doivent toujours être lavés avec de l'eau fraîche, dès que possible, pour éviter la corrosion. Protégez votre moto en badigeonnant les pièces qui peuvent se corroder avec un mélange huile/graisse régulièrement.

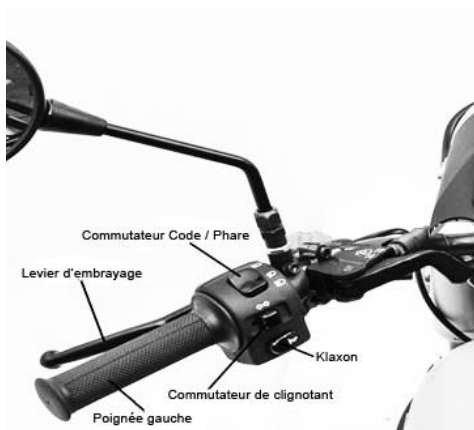
REMARQUE

LES PIÈCES ROUILLES OU ATTAQUES PAR LE SEL NE SONT PAS COUVERTES
PAR LA GARANTIE

2. Commandes et instruments de la moto

	Page
Commandes manuelles	15
Commandes au pied	16
Contacteur à clé	17
Voyants et témoins lumineux	17
Fonctions du compteur de vitesse	18
Fonctionnement du compteur de vitesse	19
Frein de stationnement (frein à main)	20
Pédale de marche arrière	20
Pédale de démarrage (kick)	21
Levier d'accouplement 2 ^{ème} roue motrice (2wd)	21
Amortisseurs hydrauliques à ressort	22
Amortisseur de direction hydraulique	22

COMMANDES MANUELLES



Gauche : levier d'embrayage

Serrer le levier d'embrayage débraye le moteur.

Relâcher le levier engage l'embrayage.

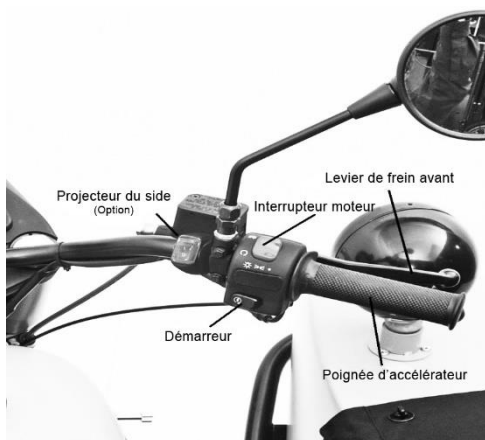
Commutateur "phare/code"

Basculer le commutateur vers l'avant pour activer le feu de route (phare) et revenir en arrière pour la fonction croisement (code).

Klaxon : appuyer sur le bouton.

Commutateur de clignotant

Basculer vers la gauche ou la droite pour indiquer les virages et appuyer sur le bouton pour annuler.



Droite : levier de frein avant

Serrer le levier actionne le frein avant.

Bouton de démarrage

Appuyer pour enclencher le démarreur.

Interrupteur d'arrêt d'urgence du moteur

(Coupe circuit) Basculer le commutateur vers l'avant pour arrêter le moteur ; revenir en arrière pour pouvoir démarrer.

Poignée d'accélérateur : Tournez la poignée vers l'arrière pour ouvrir les gaz.

Interrupteur optionnel de projecteur ou d'antibrouillard du side

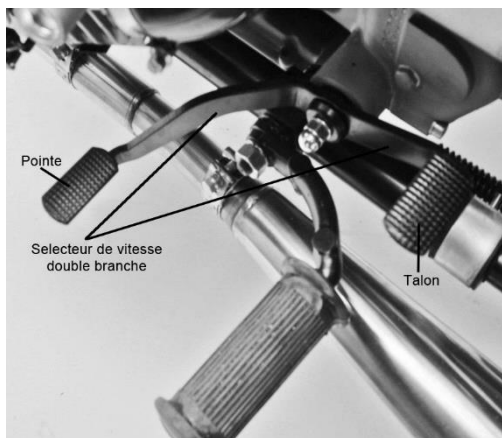
ATTENTION

SI LE LEVIER DE FREIN RESTE MOU, NE PAS DÉMARRER
ET CONTACTER VOTRE CONCESSIONNAIRE

ATTENTION

AVANT D'ACTIONNER LE BOUTON DU DÉMARREUR,
ASSUREZ-VOUS QUE LA BOÎTE DE VITESSES EST AU POINT MORT

COMMANDES AU PIED



Gauche : levier de changement de vitesse

Il s'agit d'un sélecteur au pied double branche (talon / pointe).

Pour passer en 1^{ère}, appuyer avec la pointe du pied sur le sélecteur.

Pour passer en 2, 3, 4ème vitesse, appuyer avec le talon sur le sélecteur ou passer le bout du pied sous l'avant du sélecteur et remonter vitesse après vitesse.



Droite : levier frein arrière + side

En appuyant sur le levier du frein arrière (pied droit), vous actionnez les freins arrière (moto) et latéral (side).

ATTENTION

SI LA PÉDALE DE FREIN RESTE MOLLE, NE PAS DÉMARRER
ET CONTACTER VOTRE CONCESSIONNAIRE

CONTACTEUR A CLÉ



Interrupteur à 3 positions

En position "Off", le moteur ne peut pas être démarré.

En position "On", le moteur peut être démarré et toutes les fonctions électriques peuvent être utilisées.

En position "Park", seuls les feux de position (veilleuses) sont allumés. Vous pouvez retirer la clé, les veilleuses restent allumées

VOYANTS ET TÉMOINS LUMINEUX



carburant dans le réservoir)

1- Témoin de dysfonctionnement moteur « MIL »: s'il s'allume pendant que le moteur tourne, reportez-vous à la section dépannage du manuel, pp 81 à 84

2- Témoin de feu de route

3- Témoin de panne du système de charge et de l'alternateur.

4- Témoin du frein de stationnement

5- Indicateur de point mort (neutre)

6- Indicateur de clignotant

7- Témoin de niveau bas de carburant.

Il clignote quand le niveau est bas, et devient fixe lorsque l'on passe sur la réserve (il reste environ 3,5 litres de

REMARQUE

LE TÉMOIN DE NIVEAU BAS DE CARBURANT PEUT DONNER UNE INDICATION FAUSSE SI LA MOTO N'EST PAS DE NIVEAU. VÉRIFIER S'IL S'ALLUME SUR TERRAIN PLAT

FONCTIONS DU COMPTEUR DE VITESSE

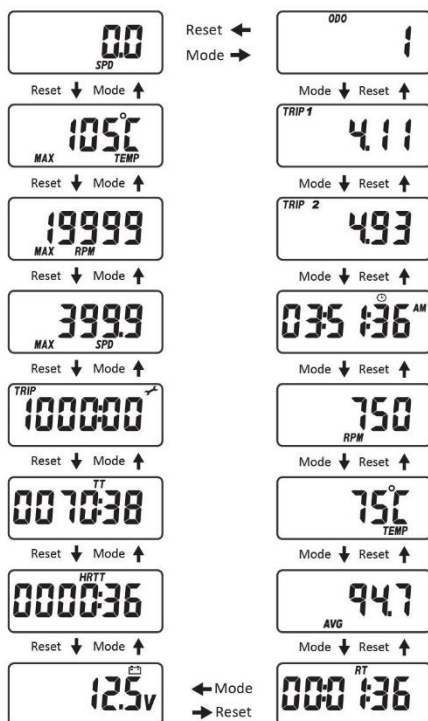


Compteur à aiguille :

indique la vitesse à laquelle vous vous déplacez.

Fonctions du compteur digital, accessibles successivement via les boutons **RESET** et **MODE** (cf page suivante) :

- **RPM** : compte tour numérique (**INACTIF**)
- **MAX RPM** (**INACTIF**)
- **SPD** (speed) affiche la vitesse en km/h
- **MAX SPEED** indique la vitesse la plus élevée atteinte depuis la dernière réinitialisation
- **AVG** : indique votre vitesse moyenne depuis le dernier Reset
- **TRIP 1** et **TRIP 2** : totalisateurs kilométriques partiels, depuis la dernière réinitialisation
- **ODO** : l'odomètre accumule la distance totale parcourue.
- **RT** (Riding Time) : nombre d'heures d'utilisation de la machine depuis le dernier Rest. Le compteur démarre quand la machine est en mouvement
- **TT** (Temps TOTAL) : indique le temps total d'utilisation de la machine depuis sa première livraison. Ne peut pas être réinitialisé
- **HRTT** (Heures au Total) (**INACTIF**)
- **12/24** : horloge, sur 12 ou 24 h
- **Voltmètre numérique** : indique le voltage, entre 8 et 18 volts continus
- **+ TRIP** : rappel de maintenance nécessaire : ce rappel peut être désactivé (il existe un mode OFF). Il peut être réglé jusqu'à 9999



FONCTIONNEMENT DU COMPTEUR DE VITESSE



Bouton MODE

Appuyer sur MODE pour passer d'un écran de fonction au prochain

Bouton RESET

Bouton de réinitialisation. Permet aussi de passer d'une fonction à la suivante dans l'ordre inverse du bouton MODE

Réinitialisation des données

Appuyer sur le bouton MODE ou RESET pour atteindre l'écran souhaité, puis sur le bouton RESET pendant 2 secondes pour réinitialiser la valeur affichée.

1. TRIP2, MAX SPD, MAX RPM et MAX TEMP sont réinitialisés **individuellement**
2. TRIP 1, AVG et RT sont réinitialisés **simultanément** quand une de ces trois valeur est réinitialisée.
3. ODO, Clock, HRTT et TT ne peuvent pas être réinitialisés.

Programmation

Appuyer simultanément sur MODE et RESET pour accéder au mode de réglage du compteur numérique. Dans ce mode, appuyer RESET incrémente le chiffre qui clignote. Appuyer sur MODE confirme le réglage affiché et passe au chiffre ou à l'écran suivant. Dans n'importe quel écran de réglage, appuyer sur MODE pendant 2 secondes permet de terminer et retourner au mode de fonctionnement normal.

Réglage de l'horloge

L'heure peut être affichée sur 12 ou 24h, au format XX:XX:XX et AM/PM si vous avez choisi le format 12h. Utiliser MODE et RESET pour régler l'horloge et passer au rappel de maintenance, ou sur MODE pendant 2 sec. pour sortir du mode de réglage.

Rappel de maintenance

Il s'agit d'un totalisateur partiel supplémentaire, qui affiche une clé plate. Vous pouvez le programmer en fonction de la prochaine maintenance à l'aide de MODE et RESET. Presser MODE pendant 2 secondes pour quitter le mode réglage.

FREIN DE STATIONNEMENT À MAIN



Le **levier de frein de stationnement** est situé sur le côté gauche du guidon.

Tirer la poignée vers la gauche jusqu'à la position de verrouillage pour serrer le frein de stationnement.

Pousser la poignée vers la droite, comme sur l'illustration, pour relâcher le frein de stationnement.

PRUDENCE

L'UTILISATION DE LA MOTO ALORS QUE LE FREIN DE STATIONNEMENT RESTE ENGAGÉ PEUT ENDOMMAGER LE SYSTÈME DE FREINAGE.

PÉDALE DE MARCHÉ ARRIÈRE



La **pédale de marche arrière** est située à la droite de la boîte de vitesse, près du repose pied.

A partir du point mort, appuyer sur la pédale avec votre talon pour engager la marche arrière.

Appuyer sur l'avant de la pédale pour remettre la boîte de vitesse au point mort, puis engager au pied gauche les vitesses de la marche avant.

PRUDENCE

LA PÉDALE DE MARCHÉ ARRIÈRE DOIT ÊTRE BIEN ENCLENCHÉE SUR L'AVANT POUR QUE LE SÉLECTEUR DE LA BOÎTE DE VITESSE (PIED GAUCHE) PUISSE FONCTIONNER CORRECTEMENT. LE VOYANT DE POSITION NEUTRE (VERT) DOIT S'ALLUMER.

PEDALE DE DÉMARRAGE (KICK)



Pédale de kick

Pour utiliser la pédale de démarrage rapide, appuyez sur le levier vers le bas avec le pied droit comme indiqué.

ATTENTION

AVANT D'UTILISER LE KICK, VÉRIFIEZ BIEN QUE VOUS ÊTES AU POINT MORT

LEVIER D'ENGAGEMENT DE LA DEUXIEME ROUE MOTRICE (2WD)



Levier d'engagement "2wd".

Le déplacement du levier dans la position verrouillée (arrière) engage le crabot de la roue du side (2wd).

Déplacer le levier vers la position avant pour désengager 2wd.

PRUDENCE

N'UTILISEZ LES 2 ROUES MOTRICES QUE POUR DES CONDITIONS ROUTIÈRES DIFFICILES SUR ROUTE GLISSANTE (NEIGE), OU EN TOUT TERRAIN

ATTENTION

UTILISER LES DEUX ROUES MOTRICES SUR LA ROUTE PEUT ENTRAÎNER UNE PERTE DE CONTRÔLE DE LA MOTO (DIFFICULTÉ POUR TOURNER)

AMORTISSEURS HYDRAULIQUES



Amortisseurs réglables

Les amortisseurs ont 5 réglages de précharge.

Tournez la bague de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre comme indiqué sur l'illustration pour augmenter la précontrainte du ressort à l'aide de la clé à dent fournie dans votre trousse à outils.

AMORTISSEUR DE DIRECTION



Amortisseur réglable (16 positions).

Le frein de direction est entièrement réglable pour s'adapter aux différents styles et conditions de conduite.

Tourner la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter l'amortissement et dans le sens antihoraire pour réduire cet amortissement

PRUDENCE

TROP SERRER LA MOLETTE PEUT ENDOMMAGER L'AMORTISSEUR ET/OU
CAUSER DES FUITES DU LIQUIDE

3. Fonctionnement de la moto

	Page
Inspection avant le démarrage	24
Instructions pour le conducteur débutant	24
Sécurité sur le side-car	25-26
Procédures de démarrage du moteur	27
Rodage	28
Utilisation et chargement de la moto	28 à 32

INSPECTIONS PRÉALABLES

Avant chaque sortie, pour votre sécurité, vous devez contrôler l'état technique de la moto. Utilisez la liste d'inspection de pré-conduite suivante pour vous assurer que votre moto est sûre et prête à rouler.

1. Vérifier le niveau d'huile. Un faible niveau d'huile provoque une usure prématurée et de possibles dommages au moteur.
2. Vérifier le niveau de carburant.
3. Vérifiez la pression des pneus. Une faible pression des pneus peut avoir une incidence négative sur la maniabilité et une mauvaise maîtrise. Vérifiez également les pneus pour une usure anormale et / ou excessive qui peut conduire à une crevaison.
4. Vérifiez le fonctionnement des différents éclairages, des clignotants et des feux de stop.
5. Vérifier que les freins fonctionnent correctement et que le niveau de liquide est correct. Si, pour une raison quelconque, les freins paraissent anormaux ou spongieux, ne roulez pas car il y a danger.
6. Inspectez tous les câbles pour vous assurer qu'ils ne sont pas pincés ou mal positionnés. Inspecter également le câble d'embrayage pour un jeu libre convenable.
7. Vérifier s'il y a des attaches (boulons, écrous) desserrées et resserrer si nécessaire.
8. Assurez-vous que les bagages sont bien fixés avant de partir.

INSTRUCTIONS POUR LE CONDUCTEUR DÉBUTANT

Les étapes suivantes doivent être respectées avant et pendant votre premier trajet :

1. Lisez l'intégralité du manuel du propriétaire avant de faire votre première sortie.
2. Familiarisez-vous avec tous les contrôles et instruments.
3. Effectuez les réglages nécessaires sur les rétroviseurs et les commandes pour plus de confort.
4. Toujours porter un équipement de sécurité comprenant, sans s'y limiter: casque, bottes, gants et veste, quelles que soient les conditions météorologiques.
5. Roulez dans un environnement sécuritaire comme un parking ou une zone sans circulation que vous connaissez bien afin de vous familiariser avec les caractéristiques de conduite spécifiques à votre nouveau sidecar.
6. Respectez les instructions concernant le rodage du moteur.

SÉCURITÉ SUR LE SIDECAR

Le sidecar Ural se comporte différemment d'une moto solo ou d'une voiture.

Comme tout autre véhicule à moteur, si l'Ural est poussé au-delà de ses limites de conception, vous pouvez vous blesser. Correctement conduit, puisque vous avez la stabilité supplémentaire de la troisième roue en présence de sable, de glace ou de conditions routières glissantes, l'Ural vous offrira une conduite beaucoup plus sûre qu'une moto solo dans des conditions de circulation dégradées.

Si possible, un conducteur expérimenté de side-car devrait vous accompagner pendant votre premier essai (de préférence votre concessionnaire URAL). Sinon, mettez environ 50 kg de ballast dans le side-car pendant votre formation initiale. Bien qu'un pilote expérimenté puisse conduire en toute sécurité l'Ural avec un side-car vide, un débutant doit toujours avoir un ballast ou un passager dans le panier.

Lorsque vous accélérez, l'Ural tire légèrement vers la droite en raison de l'inertie et de la traînée du « panier ».

Lorsque vous lâchez les gaz il tirera légèrement vers la gauche en raison de l'inertie du « panier ».

Pratiquez le démarrage et l'arrêt, en accélérant et en décélérant dans chaque vitesse, en tournant à droite et à gauche à vitesse lente à moyenne.

ATTENTION

Le Ranger, le Sportman , le Twd avec roue latérale engageable se manipulent différemment quand l'arbre d'entraînement de la deuxième roue motrice du sidecar est engagé, car il tourne difficilement sur les routes goudronnées classiques. Pour cette raison, l'entraînement du sidecar ne doit être engagé que lorsque le véhicule est hors route ou lorsque sur la route, la neige, la glace et la boue sont rencontrées (chaussée ou piste avec mauvaise adhérence).

Enfin, pratiquez "**la levée du side-car**".

Pour ce faire, conduisez dans un cercle d'environ 7m de diamètre dans le sens des aiguilles d'une montre. Augmentez progressivement votre vitesse jusqu'à ce que la roue du sidecar se soulève du sol de 30 à 60 cm. Ensuite, relâchez la manette des gaz et soulagez la pression de direction sur les poignées pour qu'il redescende progressivement. Répétez cette opération jusqu'à ce que vous vous sentiez à l'aise avec la roue dans l'air.

Rappelez-vous, au moment où vous relâchez l'accélérateur, le side-car (le « panier ») va redescendre. Lorsque vous avez maîtrisé "le vol du side" au point où vous pouvez le garder en l'air pour un cercle complet, vous aurez une bonne idée de la vitesse et du rayon de virage qui fera soulever le side-car.

Si, après avoir acquis la maîtrise de l'Ural, vous prévoyez de conduire dans la rue avec un side-car vide, retournez au parking et pratiquez les manœuvres ci-dessus avec un side-car vide. Vous constaterez que le sidecar se soulèvera beaucoup plus facilement quand il est vide, surtout si vous entrez dans un virage de rayon décroissant (comme une bretelle de sortie d'autoroute) à une vitesse trop élevée. C'est pourquoi nous recommandons généralement de porter environ 50 kg ou plus dans le side-car en permanence.

ATTENTION

LE LEST DOIT TOUJOURS ÊTRE CENTRÉ ET STABLE DANS LE SIDECAR POUR UN MEILLEUR ÉQUILIBRE, AFIN QU'IL NE CREE PAS DE BALOURD.

DÉMARRAGE DU MOTEUR À FROID

Suivez les instructions suivantes lors du démarrage d'un moteur froid :

1. Assurez-vous d'avoir suffisamment de carburant.
2. Mettez le contact.
3. Assurez-vous que la moto est au point mort.
4. Mettez le coupe circuit sur "marche".
5. Appuyez sur le bouton de démarrage ou utilisez le kick jusqu'à ce que le moteur démarre.
6. Laisser le moteur se réchauffer quelques instants avant de partir.

REMARQUE

LA VITESSE DE ROTATION DU MOTEUR PEUT ÊTRE RÉDUITE PAR TEMPS FROID. SUIVRE LES RECOMMANDATIONS POUR LA VISCOSITE DE L'HUILE MOTEUR À LA PAGE 34.

PRUDENCE

NE PAS ACCÉLÉRER FORTEMENT AU DÉMARRAGE DE LA MOTO !
NE PAS SOLLICITER LE DÉMARREUR PENDANT PLUS DE 5 SECONDES

DÉMARRAGE DU MOTEUR CHAUD

Utilisez les instructions suivantes lors du démarrage d'un moteur déjà chaud :

1. Assurez-vous d'avoir suffisamment de carburant.
2. Mettez le contact.
3. Assurez-vous que la boîte de vitesses est au point mort.
4. Mettez l'interrupteur d'arrêt sur "marche".
5. Appuyez sur le bouton de démarrage ou utilisez le kick jusqu'à ce que le moteur démarre.

PRUDENCE

NE PAS ACCÉLÉRER AU DÉMARRAGE DU MOTEUR !
NE PAS SOLLICITER LE DEMARREUR PENDANT PLUS DE 5 SECONDES
NE PAS SE TENIR DEVANT LA MOTO SI LE MOTEUR TOURNE

RODAGE DU MOTEUR

Pendant les 1500 premiers kilomètres, il est important de ne pas surcharger ou de ne pas faire tourner le moteur à haut régime pendant la conduite. Pour assurer un bon rodage, vous devez conduire la moto de façon prudente à des vitesses et charges variées.

Respecter les consignes suivantes pendant les 1 500 premiers kilomètres :

1. Ne pas surcharger ou faire forcer le moteur.
2. Ne dépassez pas ou très exceptionnellement une vitesse supérieure à 80 km/h .
3. Ne roulez pas à régime constant pendant de longues périodes.
4. Essayez de varier la vitesse et la charge lors de la conduite.
5. Passez les rapports en douceur et en débrayant à fond, en évitant les hauts régimes, y compris quand vous rétrogradez.
6. Assurez-vous toujours que le moteur soit chaud avant de partir.
7. Suivez la liste d'inspection avant le départ.

UTILISATION ET CHARGEMENT DE LA MOTO

Voici quelques éléments à prendre en compte pour obtenir toute satisfaction de la préparation de votre side-car en amont d'un voyage. Rappelez-vous que les side-car et leurs caractéristiques de conduite diffèrent de leurs homologues à deux roues.

Refroidissement par air – La chaleur nuit aux moteurs refroidis par air. Lors de la planification d'un trajet, tenez compte de quelques facteurs avant de choisir votre itinéraire.

- Quelle est la température ambiante ?
- Aurai-je un passager ou un chargement supplémentaire ?
- Quel est le meilleur itinéraire pour la vitesse que je pourrai maintenir ?

Température extérieure – Gardez à l'esprit que des vitesses élevées ou le transport d'un chargement supplémentaire peuvent affecter la température du moteur. Être prévoyant quand vous devez conduire dans des températures chaudes ou lourdement chargé vous évitera de vous trouver confronté à l'obligation de réviser votre programme.

Hautes vitesses – l'Ural est adapté et réglé pour permettre aussi bien une utilisation hors route que sur des longues distances. La possibilité de faire les deux limite sa vitesse maximale. Maintenir une vitesse très élevée pendant de longs moments ferait souffrir la

transmission. Prévoyez des délais de route suffisants pour arriver à l'heure à votre destination en ménageant votre monture.

- Pilote sans passager ni chargement : 105 à 110 km/h
- Pilote et passager, sans chargement : 95 à 105 km/h
- Pilote et passager, avec charge maximale autorisée : 80 à 95 km/h

URAL recommande de ne pas dépasser la vitesse de 110 km/h - La vitesse maximale recommandée n'est pas destinée à être maintenue pendant de longues périodes de temps. Réduire votre vitesse maximale en fonction de l'augmentation de la température extérieure au long de la journée, des distances parcourues, et de la charge de votre attelage.

- Réduisez la vitesse maximale quand vous êtes lourdement chargé et lorsque la température ambiante augmente.
- Laissez refroidir le moteur quand vous faites le plein. Ménagez des pauses en cours d'un long voyage.
- Octroyez à votre URAL 20 minutes de refroidissement toutes les deux heures

Longues distances – Les motos URAL sont très capables de parcourir de très longues distances à condition que l'entretien, la vitesse et la charge soient ajustés en tenant compte des conditions.

- Par temps chaud, réduisez la vitesse et /ou ménagez des arrêts favorisant le refroidissement
- Prenez l'habitude pendant les longs voyages de vérifier l'huile quand vous faites le plein ou quand vous vous accordez une pose. Les températures élevées et une vitesse soutenue peuvent conduire à une consommation d'huile plus élevée.

Tout terrain – La conduite hors route comprend, sans y être limité, les routes forestières, les pistes qui peuvent traverser des désert, être enneigées, défoncées, parsemées de nids de poules, les chemins pierreux, les carrières, les plages, la boue, etc., ou tout environnement où la vitesse, le poids, l'adhérence, les températures extrêmes et d'autres éléments affectent le fonctionnement et la navigation de votre véhicule.

- Ne roulez pas au-delà de votre niveau de compétence ou les capacités de la moto.
- Ne vous embarquez pas sur des itinéraires inconnus sans disposer des ressources nécessaires à faire face à l'imprévu.

Si vous choisissez d'utiliser votre side-car dans les conditions décrites ci-dessus, attendez vous à ce que l'entretien ou des réparations s'imposent en plus des intervalles de service prévus pour un fonctionnement ordinaire.

L'inspection, la maintenance et la réparation des objets suivants (la liste n'est pas limitative) est à prévoir consécutivement à une conduite agressive hors route :

- Écrous, boulons, vis et autres éléments de fixation, qui peuvent s'être desserrés ou avoir été perdus en raison des vibrations.
- Pneus, chambres à air, rayons, jantes, amortisseurs, amortisseur de direction, roulement de direction et des bras oscillants .
- Usure de l'embrayage, des plaquettes de frein, élongation des câbles, connections électriques, éclairage.

Chargement – Le poids total autorisé en charge doit être pris en compte lors du choix de l'itinéraire et de la préparation du chargement. Faites preuve de bon sens, en particulier si vous prévoyez de sortir des routes bitumées.

- Le réglage de précontrainte des ressorts d'amortisseurs doit être adapté au terrain et à la charge.
- La pression des pneus doit respecter les préconisations du manuel du propriétaire.
- Le jeu libre du câble d'embrayage doit respecter les préconisations pour éviter un patinage excessif quand on emprunte des routes accidentées, ou des revêtements de faible adhérence (sable, gravier, boue, neige, etc.)
- Une surcharge du véhicule, en particulier sur un terrain accidenté, détériorera les blocs de caoutchouc de la suspension du sidecar de façon prématurée.
- Quand vous êtes chargé hors route, franchissez les obstacles lentement et prudemment.. Réduisez votre vitesse de façon générale hors route bitumée.

Charge utile maximale recommandée :

Ranger, Sportsman, TWD : 270 kg

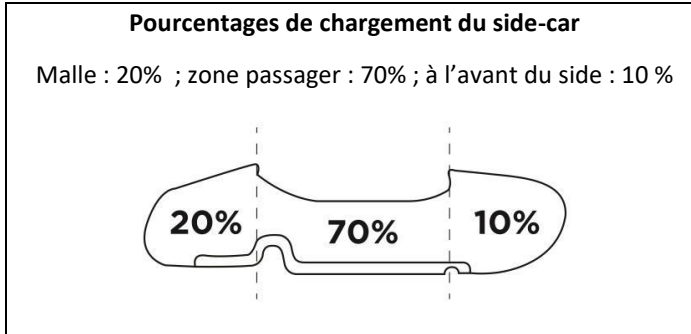
CT, Tourist : 200 kg

Prise au vent et équilibrage de la charge – Deux points trop souvent négligés sont la prise au vent et de la bonne répartition de votre chargement.

La vitesse de croisière maximale doit être réduite par rapport au maximales recommandées quand le side-car est équipé d'un pare-brise, qui augmente la résistance au vent. Celle-ci peut générer une chaleur excessive conduisant à un vieillissement prématuré des composants vitaux, ainsi qu'à une éventuelle augmentation de la consommation d'huile.

Évitez d'empiler votre cargaison en tout endroit du sidecar qui agirait comme une voile, augmenterait la prise au vent et les contraintes subies par la chaîne cinématique. Des charges mal réparties impacteraient négativement la conduite et la maniabilité dans les

virages, les croisements et au freinage. Veillez à toujours optimiser le chargement pour une conduite plus aisée et plus sûre.



Montage d'accessoires optionnel : ce qu'il faut faire ... ou éviter – au-delà des conséquences sur la maniabilité et les risques de surchauffe, posez-vous la question du montage en termes d'ergonomie et de sécurité.

- Veillez à monter des accessoires autorisés par l'usine avec bon sens, en des emplacements logiques, qui évitent de fragiliser les infrastructures et de compromettre l'intégrité du châssis.
- N'ajoutez pas d'accessoires à des endroits où ils seraient susceptibles de gêner le conducteur ou de limiter la maniabilité, de tirer sur les câbles, d'entraver l'accès aux commandes et pédales, etc.
- Ne montez pas de jerrycan ou autres articles dangereux sur la zone avant du side ou en tout endroit où un impact est plus susceptible de représenter un danger pour votre sécurité.

Connaissez votre motocyclette – En pilote lucide, utilisez vos sens pour vous alerter sur d'éventuels dégradations du comportement et des performances de votre véhicule : vue, ouïe, odorat, toucher...

- Vérifiez votre jauge d'huile : la consommation a-t-elle augmenté ? Une consommation normale, en fonction des conditions de conduite, est comprise entre 10 et 15 millilitres d'huile aux 100 km.
- Entendez-vous des bruits inhabituels ? Est-ce que les freins grincent ? Le son d'un Ural qui fonctionne bien a pu être comparé à celui d'une machine à coudre. Si le ton du moteur a changé, ou si les soupapes et culbuteurs font un bruit excessif, ce pourrait être un signal qui vous invite à faire une pause et à laisser refroidir le moteur. Si le bruit persiste, il faudra faire procéder à un diagnostic plus avancé.

- Sentez-vous une odeur d'huile ou de caoutchouc brûlé, d'embrayage qui a chauffé ou d'essence ? Toute odeur qui ressort alors que vous conduisez ou à l'arrêt mérite une investigation sur la source et le degré de gravité de cette situation.
- Avez-vous ressenti une perte de puissance, une vibration en vous arrêtant, ou le levier de frein a-t-il une consistance inhabituelle ? Tout changement qui ne peut être attribué aux conditions de circulation doit être analysé aussitôt que possible.

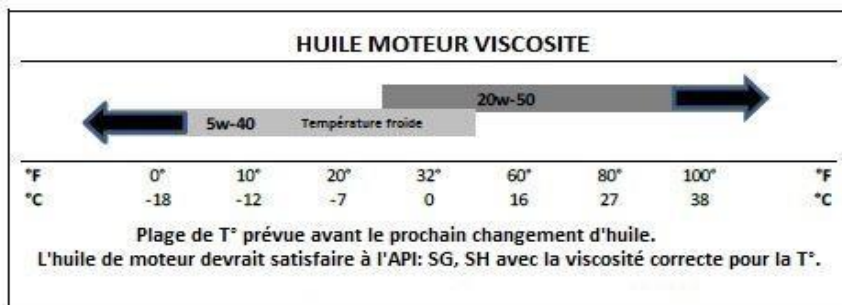
Connaissez votre garantie – Ayez connaissance des clauses de garantie, telles que stipulées dans le manuel du propriétaire.

- Souscrivez une garantie assistance routière, en sus de votre assurance, qui puisse couvrir d'éventuels frais de remorquage.
- Soyez en possession d'une liste de concessionnaires ou d'ateliers URAL sur votre parcours. A défaut, des endroits où vous pourrez faire changer vos pneus, votre huile ...
- Pour des voyages plus longs, emportez avec vous les pièces d'usure spécifiques non couvertes par la garantie, telles que filtre à huile, plaquettes de freins, croisillons, etc.

4. Lubrification

	Page
Fluides, lubrifiants et capacités	34
Schéma de lubrification / graissage	35-36
Remplacement de l'huile moteur et du filtre à huile	37-38
Remplacement de l'huile de la boîte de vitesses	39
Remplacement de l'huile de pont final	40
Lubrification de l'arbre de transmission	41
Lubrification des câbles	42

FLUIDES, LUBRIFIANTS ET CAPACITÉS



Localisation	Capacité	Type
Moteur (avec changement de filtre)	2,6 l	20w-50 API: SG, SH
Boîte de vitesses	0.9 l	75W90 GL-5 Huile d'engrenage
Entraînement final 2wd	115 ml	75W-90 GL-5 Huile d'engrenage
Huile de transmission finale 1WD	900 ml	80w-90 GL-5
Réservoir de frein avant	20 cm ³	DOT 3 ou DOT 4
Réservoir de frein arrière	15 cm ³	DOT 3 ou DOT 4
Réservoir de frein Sidecar	30 cm ³	DOT 3 ou DOT 4
Joints d'arbre de transmission	N / A	Graisse lithium pour usage général
Cannelure de l'arbre de transmission	N / A	Graisse Moly EP
Cannelures d'arbre d'embrayage	N / A	Graisse Moly EP
Cannelures de la roue motrice (brides de la cannelure)	N / A	Graisse Moly EP
Essieux de roue	N / A	Graisse lithium pour usage général
Liaison de frein et pivots	N / A	Graisse lithium pour usage général
Câbles	N / A	WD-40

Schéma de lubrification / graissage : localisation

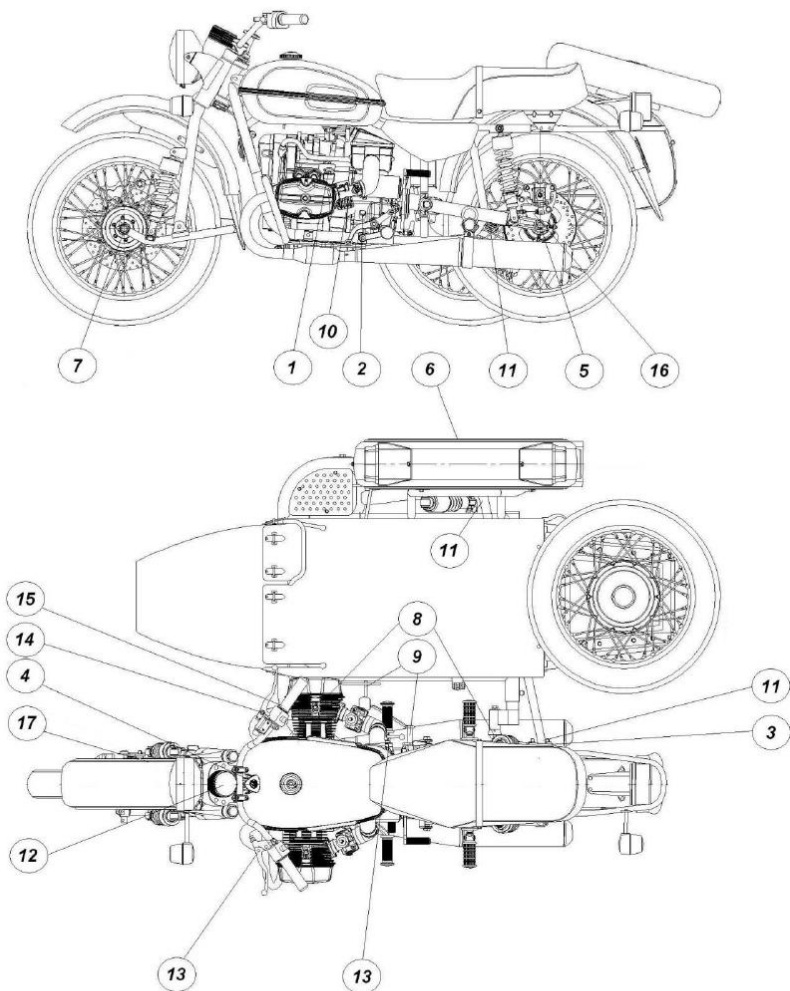


Schéma de lubrification / graissage : emplacements et consommables

index	Localisation	Lubrifiant
1	Remplissage d'huile moteur	Huile moteur 4T 20w50
2	Remplissage d'huile de boîte de vitesses	Huile pour boîte 75W90
3	Remplissage de l'huile de transmission finale	Huile de boîte 75W90
4	Roulement de direction	Graisse lithium
5	Cannelures de la roue motrice	Graisse Moly EP
6	Cannelures de l'arbre de transmission du side (2wd)	Graisse Moly EP
7	Axes de roue	Graisse lithium
8	Pivots de montage du sidecar	Graisse lithium
9	Articulation de la tringlerie de frein du sidecar	Graisse lithium
10	Cannelures d'arbre d'embrayage	Graisse Moly EP
11	Croisillon / cardan	Graisse lithium
12	Câble du compteur de vitesse	WD 40
13	Câble d'embrayage	WD 40
14	Boulon du pivot de levier de frein avant	WD 40
15	Câbles d'accélérateur	WD 40
16	Câbles du frein de stationnement	WD 40
17	Bagues d'axe de montage du frein avant	Graisse lithium

REPLACEMENT DE L'HUILE MOTEUR ET DU FILTRE



Étape 1

Placer un bac de vidange sous le carter d'huile et retirer le bouchon de vidange à l'aide d'une clé à douille de 17 mm



Étape 2

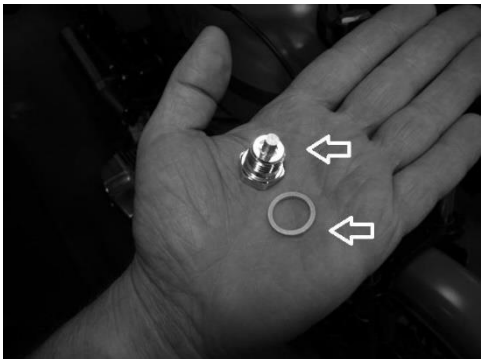
Le bac de récupération une fois en place, retirez le filtre à huile.

REMARQUE

UNE CLE A FILTRE À HUILE PEUT ÊTRE NECESSAIRE POUR DEPOSER LE FILTRE

PRUDENCE

ASSUREZ-VOUS DE RETIRER LE JOINT D'ÉTANCHÉITÉ DU FILTRE À HUILE DU MOTEUR POUR ÉVITER LES FUITES D'HUILE



Étape 3

Assurez-vous de nettoyer tous les contaminants métalliques du bouchon de vidange et remplacez le joint d'étanchéité du bouchon de vidange.

Étape 4

Réinstaller le bouchon de vidange avec un joint neuf, serré au couple selon les spécifications.

REPLACEMENT DE L'HUILE MOTEUR ET DU FILTRE A HUILE (SUITE)



Étape 5

Lubrifiez légèrement le joint d'étanchéité du nouveau filtre à huile avec de l'huile fraîche et faire le serrage du filtre à environ 1/4 de tour après appui du joint sur le carter.

PRUDENCE

NE PAS TROP SERRER LE FILTRE À HUILE

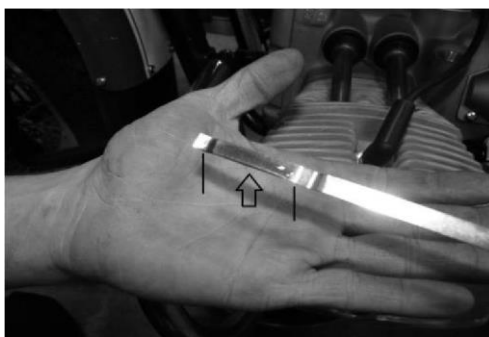


Étape 6

Remplir le moteur avec 2,6 litres d'huile moteur.

Étape 7

Démarrez le moteur et laissez fonctionner pendant 30 secondes, pour confirmer que vous n'avez aucune fuite d'huile au niveau du filtre.



Étape 8

Vérifiez le niveau d'huile, jauge dévissée : l'huile doit être à la marque supérieure sur la jauge.

Ajouter de l'huile si nécessaire.

REMARQUE

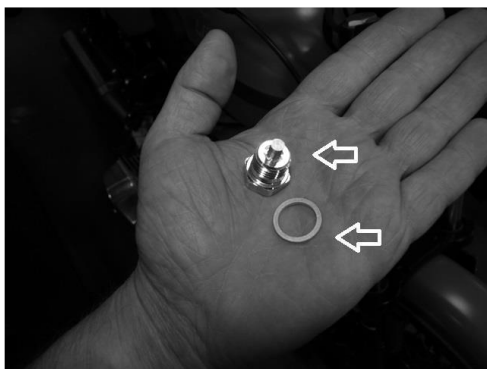
TOUJOURS JETER CORRECTEMENT L'HUILE USAGÉE DANS LES BACS DE RECYCLAGE

REPLACEMENT DE L'HUILE DE BOITE DE VITESSES



Étape 1

Placer un bac de vidange sous la boîte de vitesses et retirer le bouchon de vidange à l'aide d'une clé à douille de 17mm.



Étape 2

Assurez-vous de nettoyer toute trace de limaille métallique contaminant le bouchon de vidange et de remplacer le joint d'étanchéité du bouchon de vidange par un joint neuf.

Étape 3

Réinstaller le bouchon de vidange et le joint neuf, serrer au couple selon les spécifications.



Étape 4

Remplissez la boîte de vitesses avec 0,9 L d'huile boîte-pont recommandée.

Étape 5

Remonter le bouchon de remplissage et le serrer au couple selon les spécifications.

REMARQUE

TOUJOURS JETER L'HUILE MOTEUR DANS DES BACS SPECIFIQUES DE RECYCLAGE

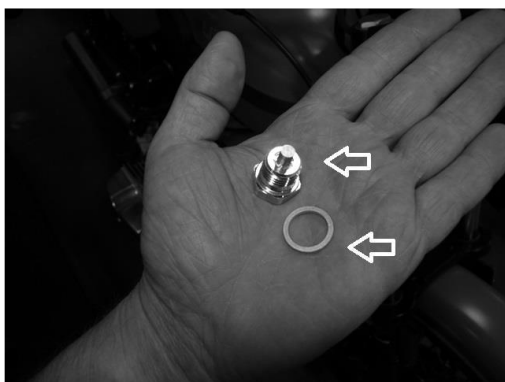
REPLACEMENT DE L'HUILE DU PONT D'ENTRAÎNEMENT FINAL:



Étape 1

Placer un bac de vidange sous le pont d'entraînement final et retirer le bouchon de vidange avec une clé à douille de 17mm

(Bouchon de remplissage : clé de 19mm).

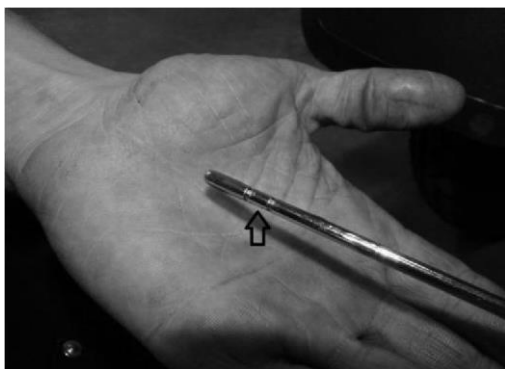


Étape 2

Assurez-vous de nettoyer toute limaille sur le bouchon de vidange et de remplacer le joint d'étanchéité du bouchon de vidange.

Étape 3

Réinstaller le bouchon de vidange et le joint neuf, serrer au couple selon les spécifications.



Étape 4

Remplissez le pont d'entraînement final (Bouchon de remplissage : clé de 19mm) avec 115 ml (2wd) ou 90 ml (1wd) d'huile pour pont spécifique.

Étape 6

Vérifier le niveau d'huile, bouchon vissé, l'huile doit être à la marque supérieure sur la jauge. Ajouter de l'huile si nécessaire.

REMARQUE

TOUJOURS JETER L'HUILE MOTEUR DANS DES BACS SPECIFIQUES DE RECYCLAGE

ARBRE D'ENTRAÎNEMENT, CANNELURES, CARDANS : LUBRIFICATION



Arbre de transmission final

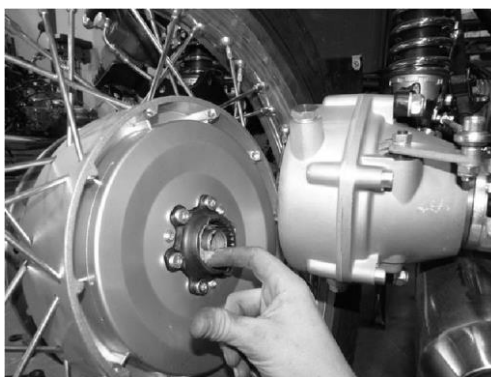
Les croisillons doivent être lubrifiés avec de la graisse à l'aide d'un pistolet à graisse (Entre tous les 500 à 3 000 kms environ suivant conditions d'utilisation).

L'arbre d'entraînement arrière a un graisseur situé au niveau du cardan. Graisser cette articulation selon les intervalles d'entretien ou après utilisation hors route.



Arbre de transmission Sidecar

Sur les modèles 2WD, seul l'arbre d'entraînement du side-car a deux graisseurs, situés sur chaque cardan; Graisser selon les intervalles d'entretien ou après utilisation hors route.



Cannelures de la roue motrice

Les cannelures des roues motrices arrières doivent être graissées selon les intervalles d'entretien ou après utilisation hors route.

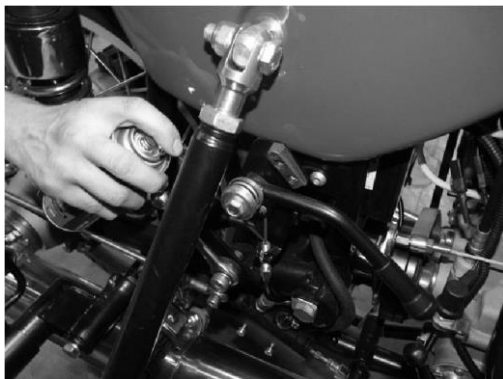
Les modèles 2wd ont également des cannelures de commande situées sur la roue latérale. Les cannelures doivent être graissées selon les intervalles d'entretien ou après utilisation hors route.

LUBRIFICATION DES CÂBLES



Tous les câbles, y compris les câbles d'embrayage, de compteur de vitesse, d'accélérateur et de frein de stationnement, doivent être lubrifiés avec du lubrifiant pour câble ou WD-40 selon les intervalles de maintenance.

Vous devez également lubrifier tous les câbles avant et après de longues périodes de stockage et / ou après une utilisation hors route.



Pour lubrifier les câbles, retirez les embouts de protection et appliquez le lubrifiant directement sur le câble, comme illustré.

Vous pouvez également utiliser des outils de lubrification de câble disponibles auprès des sociétés des accessoiristes du marché.



5. MAINTENANCE DU MOTEUR ET DU CHASSIS

	Page
Filtre à air, inspection et remplacement	44
Inspection et réglage des soupapes	45-46
Entretien du système de frein avant	47-48
Entretien du système de frein arrière	49-50
Réglage du frein de stationnement	51
Entretien du système de frein latéral (side)	52-53
Démontage et installation de la roue avant	54 à 56
Démontage et installation de la roue arrière	57 à 60
Démontage et installation de la roue du sidecar	61
Utilisation de la roue de secours	62
Entretien des rayons	62
Remplacement et schémas des roulements de roue	63
Remplacement des pneus et des chambres	64
Alignement du side-car (pincement et carrossage / inclinaison)	65
Schéma d'alignement du side-car	66

INSPECTION ET REMPLACEMENT DU FILTRE À AIR



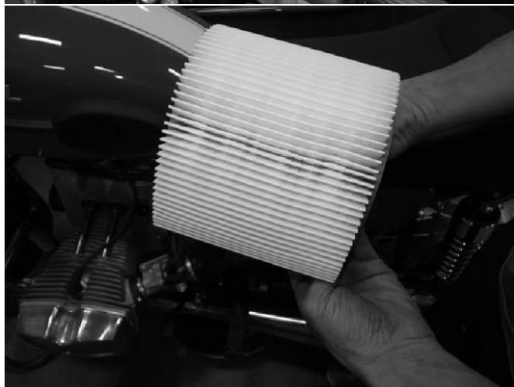
Étape 1

Retirez les quatre boulons de retenue du couvercle de la boîte à air à l'aide d'une clé BTR de 5 mm



Étape 2

Retirez délicatement le couvercle de la boîte à air en soulevant le côté droit et en faisant glisser le couvercle vers la gauche. Faites très attention à ne pas tirer le câblage et les fils qui passent près de l'entrée de la boîte à air.



Étape 3

Retirez l'élément filtrant en papier du boîtier et vérifiez s'il n'y a pas de débris. Le filtre doit être remplacé selon les intervalles d'entretien et / ou, si besoin, pendant les inspections.

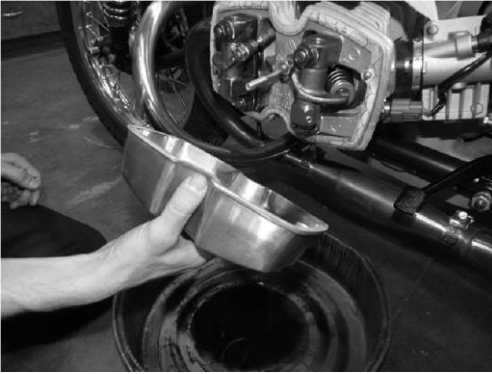
Étape 4

Réinstallez le filtre dans l'ordre inverse. Assurez-vous que le filtre de remplacement est correctement positionné dans le boîtier de la boîte à air et que le couvercle est convenablement installé avant de serrer les boulons de retenue.

PRUDENCE

UN FILTRE À AIR SALE OU OBSTRUÉ DÉGRADE LES PERFORMANCES
ET PEUT CAUSER DES DOMMAGES

INSPECTION ET AJUSTEMENT DES SOUPAPES



Étape 1

En commençant par le cylindre du côté gauche, retirez le couvre culasse et nettoyez tous les contaminants trouvés à l'intérieur avec un chiffon propre ou une soufflette.



Étape 2

Retirer le cache de l'œil de synchronisation située sur le côté droit du carter du moteur. Tourner lentement le moteur à l'aide du levier de démarrage (kick) jusqu'à ce que les deux soupapes soient fermées et que le repère TDC (point mort haut) situé sur le volant soit centré dans la fenêtre.



Étape 3

À l'aide d'une jauge d'épaisseur, vérifiez le jeu libre sur les deux soupapes pour confirmer qu'il est conforme aux spécifications.

INSPECTION ET AJUSTEMENT DES SOUPAPES (SUITE)



Étape 4

Si le jeu libre n'est pas conforme aux spécifications, ajuster si nécessaire. Desserrer d'abord le contre-écrou et tourner le boulon de réglage.



Étape 5

Après le réglage, confirmer que le jeu est conforme aux spécifications.



Étape 6

Remplacer le joint du couvre culasse si nécessaire et réinstaller le couvre culasse.

Étape 7

Répétez le processus sur le côté droit en faisant tourner le moteur avec le kick à 360 degrés. De nouveau, les deux soupapes seront fermées et la marque TDC doit être centrée dans la fenêtre.

PRUDENCE

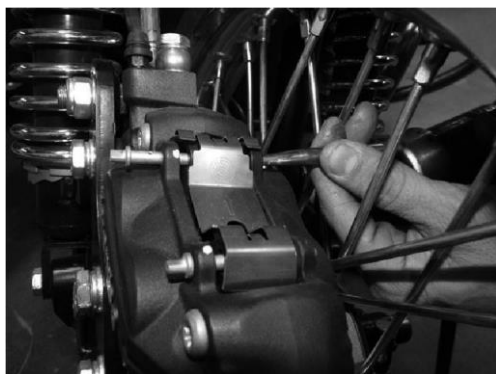
FAIRE FONCTIONNER LE MOTEUR AVEC DES SOUPAPES MAL AJUSTÉES PEUT ENTRAÎNER UNE PERFORMANCE FAIBLE ET DES DOMMAGES MATÉRIELS POSSIBLES

ENTRETIEN DU SYSTÈME DE FREIN AVANT



Étape 1

Retirez les goupilles fendues de l'axe qui maintient les plaquettes en place.



Étape 2

Repoussez soigneusement les axes de retenue hors de l'étrier à l'aide d'un petit poinçon ou d'un chasse-goupilles.



Étape 3

Retirez les plaquettes de frein en les tirant sur le haut de l'étrier.

PRUDENCE

DES PLAQUETTES DE FREINAGE USÉES PEUVENT ENDOMMAGER LES DISQUES DE FREIN

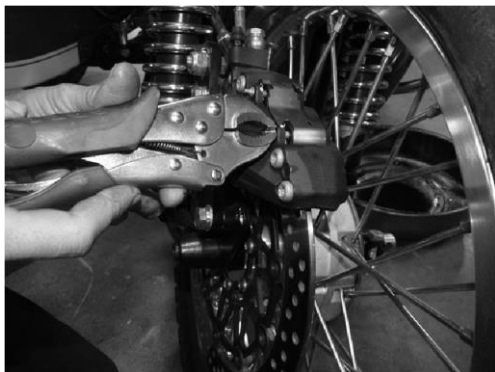
ENTRETIEN DU SYSTÈME DE FREIN AVANT (suite)



Étape 4

Inspecter les plaquettes de frein et les remplacer si nécessaire.

Attention : l'épaisseur minimum des garnitures est de 1mm.



Étape 5

Réinstaller les plaquettes de frein en suivant l'ordre inverse.

Assurez-vous de remettre bien en place les axes de retenue des plaquettes et les goupilles de sécurité.



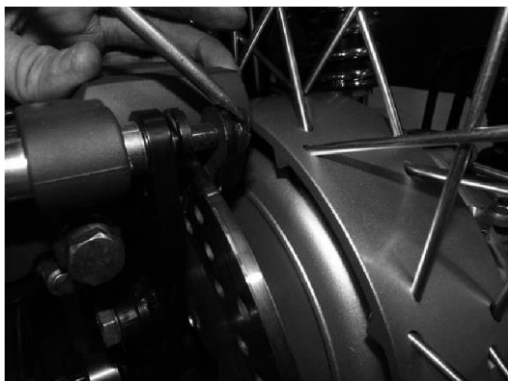
Étape 6

Vérifiez que le niveau de liquide de frein est plein dans le réservoir et complétez au besoin jusqu'à la ligne FULL.

ATTENTION

UN NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN INSUFFISANT REND LE FREINAGE INEFFICACE

ENTRETIEN DU SYSTÈME DE FREIN ARRIÈRE



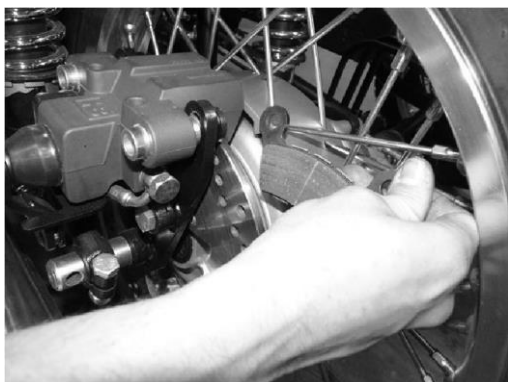
Étape 1

Retirez les clips de sécurité des boulons de retenue des plaquettes de l'étrier.



Étape 2

Retirer les boulons de retenue de l'étrier.



Étape 3

Retirez les plaquettes de frein en tirant vers l'arrière de la moto.

ENTRETIEN DU SYSTÈME DE FREIN ARRIÈRE (SUITE)



Étape 4

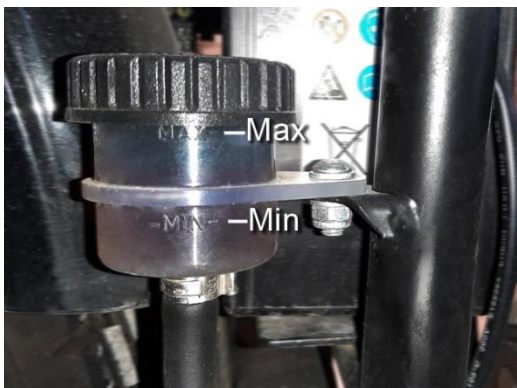
Inspecter les plaquettes de frein et les remplacer si nécessaire.

Attention : L'épaisseur minimum des garnitures est de 1mm.



Étape 5

Réinstaller les plaquettes de frein dans l'ordre inverse. **N'oubliez pas** d'installer les clips de sécurité.



Étape 6

Vérifiez que le niveau de liquide de frein est plein dans le réservoir (qui est situé sur la droite de la moto) et complétez si nécessaire jusqu'à la ligne MAX.

PRUDENCE

DES PLAQUETTES USÉES PEUVENT ENDOMMAGER LE DISQUE ET CAUSER UN ACCIDENT ;
UN MANQUE DE LIQUIDE DE FREIN REND LE FREINAGE INEFFICACE

AJUSTEMENT DU FREIN DE STATIONNEMENT



Étape 1

Localisez le dispositif de réglage du câble raccordé à la poignée du frein de stationnement et assurez-vous que le frein de stationnement soit sur la position «OFF».

Étape 2

Réglez le câble à ce niveau pour enlever l'excès de jeu.



S'il ne suffit pas d'agir sur ce tendeur de câble au guidon pour obtenir une performance normale du frein de stationnement, ramenez son écrou de réglage en position complètement assise (zéro jeu libre) et effectuez le réglage sur le tendeur inférieur du câble (situé sur le bras oscillant).



Étape 3

Avec le frein de stationnement serré (position « ON »), vous aurez environ 13 mm (½ pouce) entre la butée du support d'étrier et la biellette du frein avec ressort.

ENTRETIEN DU SYSTÈME DE FREIN DU SIDECAR



Étape 1

Retirer les boulons de fixation de l'étrier.



Étape 2

Déposez l'étrier du bras oscillant du side-car.



Étape 3

Enlevez le clips de sécurité de l'étrier et repoussez soigneusement hors de l'étrier l'axe de retenue des plaquettes, à l'aide d'un chasse-goupille ou d'un poinçon.

ENTRETIEN DU SYSTÈME DE FREINAGE DU SIDECAR (SUITE)



Étape 4

Retirez les plaquettes de frein en les tirants hors du fond de l'étrier.

Étape 5

Inspecter les plaquettes de frein et les remplacer si nécessaire.

Attention : L'épaisseur minimum des garnitures est de 1mm



Étape 6

Réinstaller les plaquettes de frein et l'étrier dans l'ordre inverse. N'oubliez pas d'installer le clip de sécurité.

Étape 7

Vérifiez que le niveau de liquide de frein est plein dans le réservoir et ajoutez au besoin à la ligne MAX.



ATTENTION

DES PLAQUETTES USÉES PEUVENT ENDOMMAGER LES DISQUES DE FREIN ;
DES PLAQUETTES USÉES OU UN MANQUE DE LIQUIDE DE FREIN RENDENT LES FREINS
INEFFICACES ET PEUVENT CAUSER UN ACCIDENT

DÉPOSE ET INSTALLATION DE LA ROUE AVANT



Étape 1

Retirez les boulons inférieurs de la platine support de l'étrier.



Étape 2

Soulevez délicatement l'étrier de frein et suspendez-le à l'aide d'une sangle.



Étape 3

Desserrez le boulon de pincement de l'axe de roue.

DÉPOSE ET INSTALLATION DE LA ROUE AVANT (SUITE)



Étape 4

Desserrez l'axe en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre et retirez-le de la roue.



Étape 5

Pour réinstaller la roue, commencez par replacer la platine support de l'étrier sur la roue.



Étape 6

Positionnez la roue sur la moto et installez l'axe. **NE PAS SERRER** l'axe complètement à cette étape.

DÉPOSE ET INSTALLATION DE LA ROUE AVANT (SUITE)



Étape 7

Remontez l'étrier avec les supports de montage et serrez au couple selon les spécifications.



Étape 8

Serrer l'axe de roue en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.



Étape 9

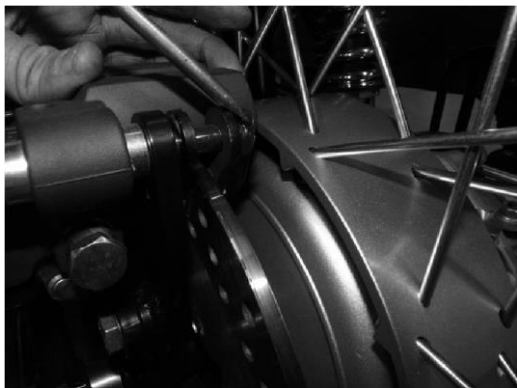
Serrer les boulons de blocage de l'axe au couple, selon les spécifications.

DÉMONTAGE ET INSTALLATION DE LA ROUE ARRIÈRE



Étape 1

Placez la moto sur la béquille centrale.



Étape 2

Retirez avec précaution les clips qui sécurisent les boulons de retenue de l'étrier.



Étape 3

Retirez aussi les boulons de retenue de l'étrier et les plaquettes de frein.

DÉPOSE ET INSTALLATION DE LA ROUE ARRIÈRE (SUITE)



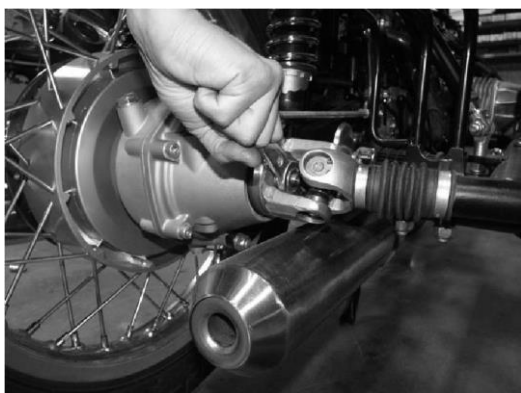
Étape 4

Suspendez l'étrier de frein à l'aide d'une sangle.



Étape 5

Retirer les boulons du support de montage de l'étrier de frein. Faites basculer la platine de support vers le haut.



Étape 6

Déposer l'écrou de l'axe de roue.

DÉPOSE ET INSTALLATION DE LA ROUE ARRIÈRE (SUITE)



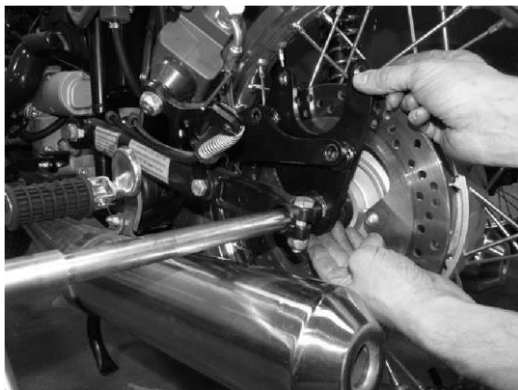
Étape 7

Desserrez le boulon de pincement de l'axe et retirez l'axe.



Étape 8

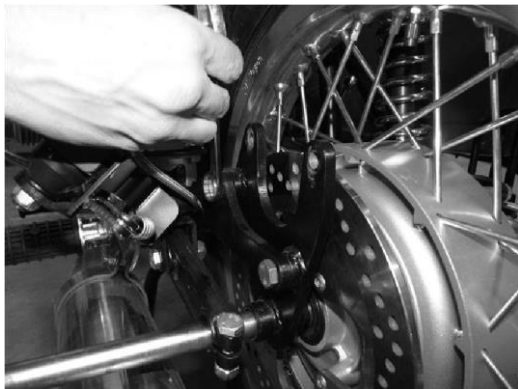
Retirez la roue arrière en inclinant son haut et son arrière vers vous et faites la rouler comme sur l'illustration.



Étape 9

Pour réinstaller la roue arrière, placez la roue sur la moto et poussez l'axe à travers la roue et à travers le support de frein comme illustré.

DÉPOSE ET INSTALLATION DE LA ROUE ARRIÈRE (SUITE ET FIN)



Étape 10

Serrer les boulons du support de montage de l'étrier au couple spécifié (cf spécifications pp 9-10).



Étape 11

Réinstaller l'étrier et les plaquettes de frein.

Serrer au couple les boulons de retenue de l'étrier (cf spécifications pp9-10).



Étape 12

Réinstaller les clips de sécurité des boulons de retenue de l'étrier.

DÉPOSE ET INSTALLATION DE LA ROUE SIDECAR



Étape 1

Retirer l'étrier de frein du sidecar.



Étape 2

Retirez avec précaution le capuchon du moyeu du sidecar.



Étape 3

Déposer la goupille fendue et l'écrou d'axe de roue.

Étape 4

Réinstaller la roue latérale (roue du sidecar) en suivant l'ordre inverse.

UTILISATION DE LA ROUE DE SECOURS

ATTENTION

À LA LIVRAISON DU SIDECAR, LA ROUE DE SECOURS EST ÉQUIPÉE POUR REMPLACER LA ROUE ARRIÈRE



Étape 1

Déposez la roue arrière et démontez le disque du frein arrière.

Étape 2

Installer le disque de frein sur la roue de secours et serrer au couple spécifié.

Étape 3

Installez la roue de secours sur la moto

ENTRETIEN DES RAYONS DE ROUE



Les rayons des roues doivent être vérifiés régulièrement et selon les intervalles d'entretien.

Vérifiez la tension des rayons en frappant légèrement chaque rayon et en écoutant le son produit. Des rayons lâches feront un bruit sourd.

Étape 1

Tapez chaque rayon et comparez le son de l'un à l'autre.

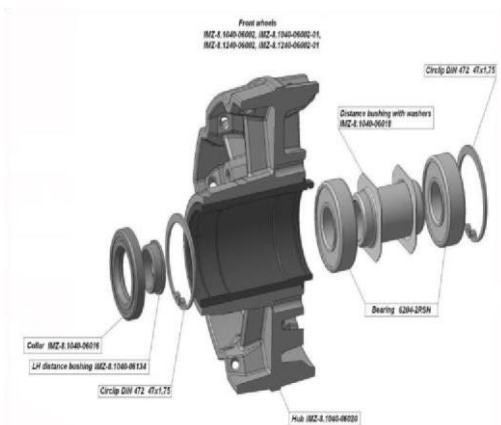
Étape 2

Serrez les rayons au besoin. Si les rayons nécessitent d'être serrés de plus de $\frac{1}{2}$ tour, vous devrez peut-être enlever le pneu et faire appel à un professionnel.

(Les rayons risquent de percer le fond de jante et ensuite la chambre à air).



REPLACEMENT DE ROUEMENTS DE ROUE ; SCHÉMAS



Les roulements de roue sont de type étanche et peuvent être remplacés. Ils doivent être inspectés et remplacés selon les intervalles de maintenance.

Étape 1

Retirez la roue.

Étape 2

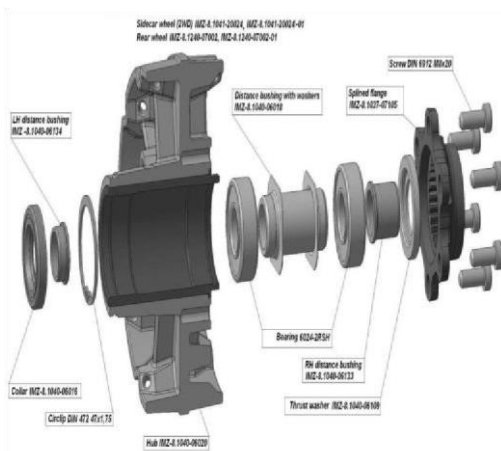
Retirez les joints anti-poussière et les clips de retenue.

Étape 3

Sortez prudemment les roulements du moyeu et remplacez les.

Étape 4

Réinstallez dans l'ordre inverse, en remplaçant les joints d'étanchéité selon les besoins.



REMARQUE

LES ROUEMENTS DE ROUE DOIVENT ÊTRE INSPECTÉS ET REMPLACÉS PLUS FRÉQUEMMENT LORSQUE LA MOTO EST RÉGULIÈREMENT UTILISÉE HORS ROUTE OU PAR MAUVAIS TEMPS

PRUDENCE

NE PAS REMPLACER LES ROUEMENTS DE ROUE LORSQUE CELA EST NÉCESSAIRE PEUT ENDOMMAGER LE MOYEU ET L'AXE DE ROUE

ATTENTION

DES ROUEMENTS USÉS OU ENDOMMAGÉS PEUVENT EMPÊCHER LA ROUE DE TOURNER LIBREMENT

REPLACEMENT DE PNEUS ET CHAMBRES A AIR.



Étape 1

Enlever l'obus de valve et dégonfler le pneu.



Étape 2

À l'aide des démonte-pneus fournis dans votre trousse à outils, retirez soigneusement de la jante un côté du pneu.

Étape 3

Retirez la chambre du pneu.



Étape 4

Retirez le pneu de la jante.

Étape 5

Réinstallez le pneu dans l'ordre inverse ; veillez à ne pas pincer la chambre pendant l'installation.

REMARQUE

LORS DU GONFLAGE DU PNEU, ASSUREZ-VOUS QUE LE TALON DU PNEUMATIQUE SOIT BIEN APPLIQUÉ CONTRE LE REBORD DE LA JANTE

ALIGNEMENT DU SIDECAR (pincement et carrossage / inclinaison)

Le sidecar doit être installé dans une position définie par rapport à la moto. La position est déterminée par le carrossage et le pincement des roues de la moto et du panier (roue latérale). Un panier de side mal aligné entraînera la moto d'un côté ou de l'autre et causera une usure importante des pneus. Si la moto n'est pas stable sur la route ou est difficile à diriger, vérifiez l'alignement. La vérification et la mesure d'alignement doivent être effectuées sur une surface plane.

Contrôlez le pincement des roues de la moto et du panier à l'aide de deux barres droites, appliquées sur les faces latérales externes des roues, juste en dessous des axes. Le pincement doit être de 3 à 8mm (modèles 2wd) ou 8 à 12mm (modèles 1wd), mesuré au niveau de l'axe de la roue avant. Lors du réglage, déverrouillez le haut des jambes de force qui relie le panier à la moto, desserrez le boulon de serrage du support arrière inférieur, et ajustez la position du support par rapport au tube arrière du châssis du panier, afin d'obtenir le pincement nécessaire des roues. Serrer le boulon de fixation du support, ajuster la longueur des jambes de force et verrouillez-les à l'aide des boulons.

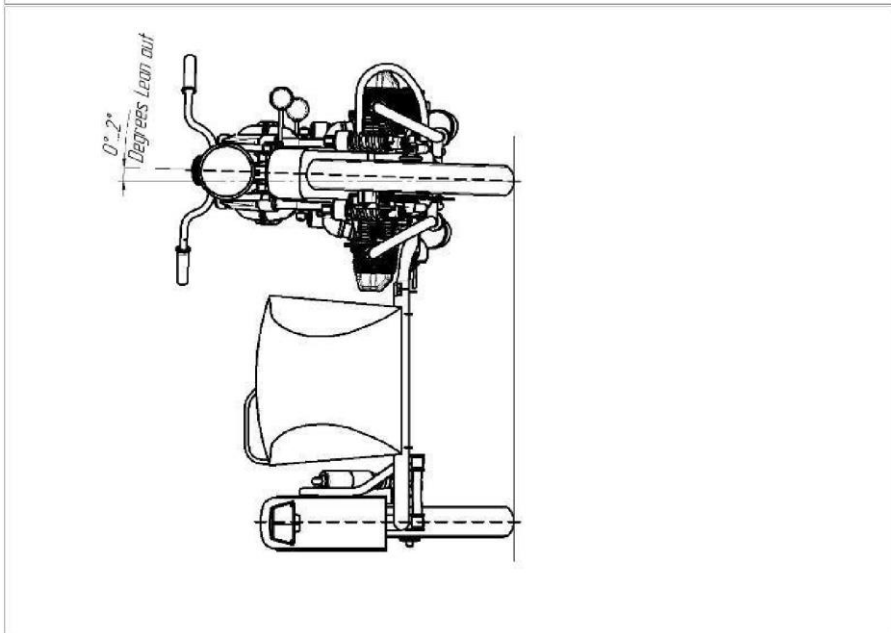
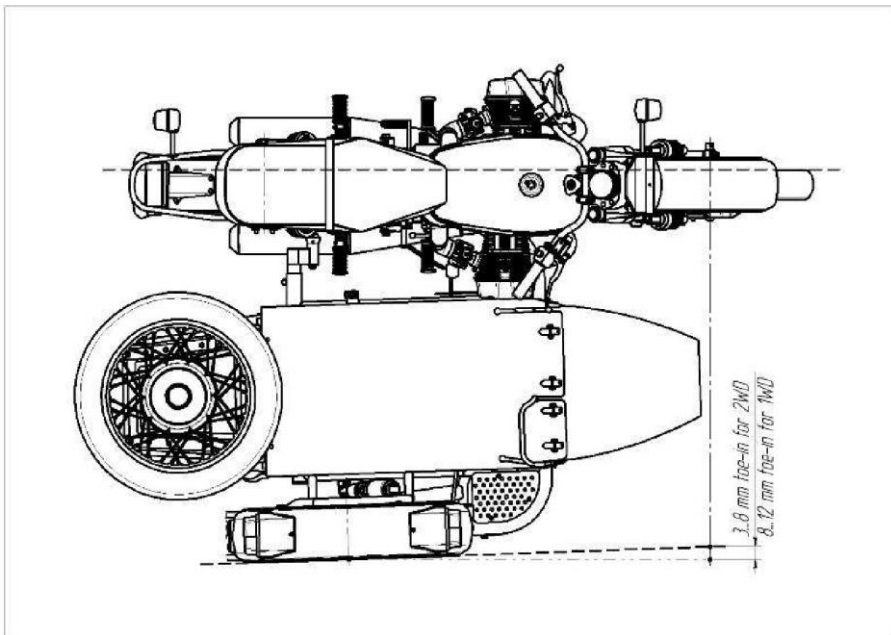
Vérifier l'inclinaison de la motocyclette à l'aide d'une jauge de niveau ou d'un rapporteur utilisé en combinaison avec un fil à plomb et une règle ; l'inclinaison standard est de 1 à 2 degrés. Ajustez les deux jambes inclinées en vissant les fourches à l'intérieur ou à l'extérieur. Lorsque l'inclinaison est correcte, la moto reste verticale lorsqu'on roule sur les petites routes qui peuvent être légèrement inclinées pour aider à l'écoulement de l'eau.

Vérifiez le pincement lorsque la moto roule sur la route. Lorsque le pincement est correctement ajusté, la moto ne doit pas tirer de l'un ou de l'autre côté quand on conduit à allure normale. Si elle tire vers la droite, augmentez le pincement, si elle tire vers la gauche, diminuez le.

PRUDENCE

VÉRIFIEZ SOIGNEUSEMENT QUE LE PINCEMENT SOIT CORRECT, AVANT D'APPORTER QUELQUE CHANGEMENT QUE CE SOIT À L'INCLINAISON DE LA MOTO

SIDECAR DIAGRAMME D'ALIGNEMENT



6. Électricité

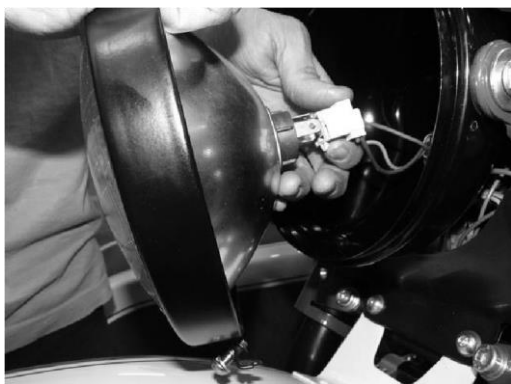
	Page
Remplacement des ampoules	68 à 71
Entretien et remplacement de la batterie	72 à 74
Emplacements des fusibles et relais	75 à 77
Démarrreur électrique	78
Alternateur	78
Montage faisceau remorque	79
Port de données ECU	79

REPLACEMENT DE L'AMPOULE (PHARE)



Étape 1

Retirez la vis de maintien de l'optique de phare et ouvrez le phare en retenant l'optique.



Étape 2

Débranchez la lampe.



Étape 3

Retirez avec précaution les clips de fixation de la lampe et remplacez la lampe.

Étape 4

Réinstaller dans l'ordre inverse.

ATTENTION

IL EST DANGEREUX ET INTERDIT D'UTILISER VOTRE MOTO SANS ÉCLAIRAGE EFFICACE

REPLACEMENT DES AMPOULES ARRIÈRES



Étape 1

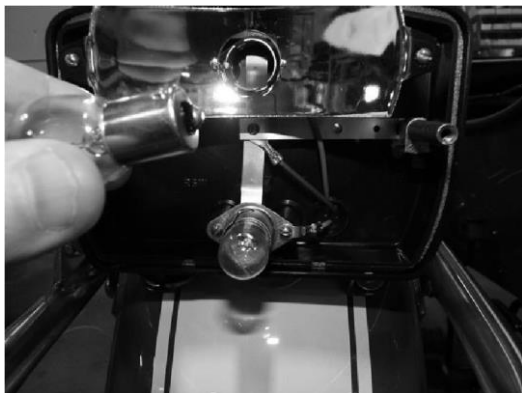
Retirez les vis de fixation du cabochon de feu arrière.



Étape 2

Inspecter et remplacer les ampoules au besoin.

L'ampoule supérieure est celle du feu arrière et du frein et la plus basse est celle de la plaque d'immatriculation.



Étape 3

Pour retirer l'ampoule, tourner et tirer.

Étape 4

Réinstallez les ampoules dans l'ordre inverse.

REMARQUE

POUR PROTÉGER LES CONTACTS DE LA CORROSION, UTILISEZ UNE GRAISSE DIÉLECTRIQUE

REPLACEMENT D'AMPOULE (CLIGNOTANTS)



Remplacement de l'ampoule de clignotant :

Étape 1

Retirez les vis de maintien des cabochons de clignotant.



Étape 2

Inspecter et remplacer les ampoules au besoin.

Étape 3

Pour retirer l'ampoule, tourner et tirer.



Étape 4

Réinstallez les ampoules dans l'ordre inverse.

REMARQUE

POUR PROTÉGER LES CONTACTS DE LA CORROSION, UTILISEZ UNE GRAISSE DIÉLECTRIQUE

REPLACEMENT DES AMPOULES (LAMPES DU SIDECAR) :



Étape 1

Retirez les vis de fixation des cabochons.

Étape 2

Inspecter et remplacer les ampoules au besoin.



Étape 3

Pour retirer l'ampoule, tourner et tirer.

Étape 4

Assurez-vous de bien réinstaller le joint d'étanchéité.



Étape 5

Réinstallez les ampoules dans l'ordre inverse.

REMARQUE

FREIN ET FEU ARRIÈRE À GAUCHE ET CLIGNOTANT À DROITE

ATTENTION

IL EST DANGEREUX D'UTILISER VOTRE MOTO AVEC DES FEUX DÉFECTUEUX

ENTRETIEN DE LA BATTERIE

La batterie d'origine est conçue pour fonctionner à une température ambiante **de - 40 °C à + 60 °C**

Lorsque la batterie est en service:

- Vérifier régulièrement que la tension est de **13,8 - 14,2 V**
- Ne laissez pas la batterie se décharger.
- Enduire les boulons, les écrous, les rondelles et les embouts avec de la graisse. Utilisez deux clés pour serrer ou dévisser les écrous, pour éviter de briser les pièces de la batterie.

Avant le stockage, effectuez une charge complète, lavez la surface de la batterie avec de l'eau et essuyez-la, nettoyez les boulons et les écrous de toute saleté.

ATTENTION

LES BATTERIES CONTIENNENT DE L'ACIDE SULFURIQUE, QUI PEUT CAUSER DES BRÛLURES GRAVES. ÉVITEZ LE CONTACT AVEC LA PEAU, LES YEUX OU LES VÊTEMENTS.

ANTIDOTE EXTERNE : RINÇAGE ABONDANT AVEC DE L'EAU.

EN CAS D'INGESTION OU PROJECTION DANS LES YEUX : RINÇAGE À L'EAU VIVE, APPELER LE 15 OU UN MÉDECIN IMMÉDIATEMENT.

PRUDENCE

LORSQUE VOUS CHARGEZ LA BATTERIE, DÉBRANCHEZ LE CABLE NÉGATIF DE LA BATTERIE POUR PRÉVENIR LES DOMMAGES AUX COMPOSANTS ÉLECTRIQUES.

NE JAMAIS DÉMARRER LA MOTO EN UTILISANT DES CÂBLES POUR CONNECTER SA BATTERIE À UNE BATTERIE DE VOITURE!

ATTENTION

LES BATTERIES PRODUISENT EN CONTINU DE L'HYDROGÈNE, UN GAZ EXPLOSIF – ET EN PARTICULIER LORS DE LA CHARGE.

ÉLOIGNER TOUTES FLAMMES OU ÉTINCELLES DE LA BATTERIE.

PROTÉGER TOUJOURS LES MAINS ET LE VISAGE EN TRAVAILLANT SUR UNE BATTERIE.

GARDER LA BATTERIE HORS DE PORTÉE DES ENFANTS ET DES ANIMAUX DE COMPAGNIE !

REPLACEMENT DE BATTERIE



Étape 1

Débranchez le câble négatif noir (-) de la batterie.

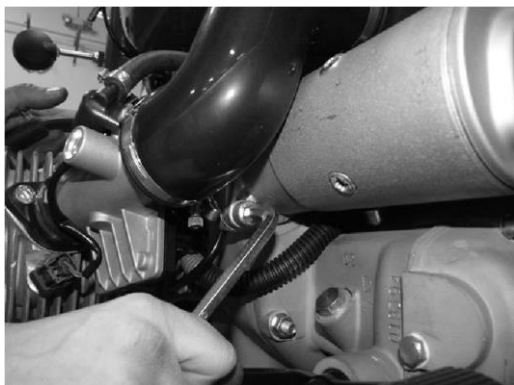


Étape 2

Débrancher le câble positif rouge (+) de la batterie

Étape 3

Retirez les sangles de maintien de la batterie.



Étape 4

Desserrez les boulons de fixations supérieur et inférieur du démarreur pour permettre le dégagement de la batterie.

PRUDENCE

TOUJOURS DÉBRANCHER LE CÂBLE DE BATTERIE NEGATIF (-) D'ABORD POUR ÉVITER UN COURT-CIRCUIT DE LA BATTERIE.

ATTENTION

LE CONTACT DES BORNES DE BATTERIE AVEC UN ÉLÉMENT DE LA MOTO PEUT ENTRAÎNER UN INCENDIE.

REPLACEMENT DE LA BATTERIE (suite)



Étape 5

Faites glisser la batterie avec précaution entre le tube cadre et la boîte à air.



Étape 6

Réinstallez dans l'ordre inverse en glissant la batterie à sa place et en reconnectant tous les câbles. Remettez la sangle en place.



Étape 7

Assurez-vous de resserrer les boulons du démarreur.

PRUDENCE

RECONNECTEZ TOUJOURS LE CÂBLE POSITIF (+) DE LA BATTERIE EN PREMIER
UTILISEZ DE LA GRAISSE DIÉLECTRIQUE SUR LES BORNES POUR ÉVITER LA CORROSION

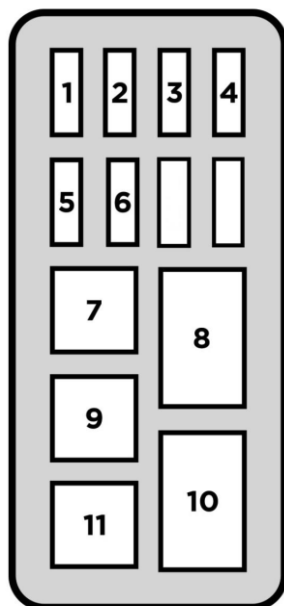
EMPLACEMENTS DES FUSIBLES



Boîte à fusibles principale

La boîte à fusibles principale de la moto est située sous le cache latéral gauche, sous la selle.

Schéma de la boîte à fusibles, montrant la position et la fonction de chaque fusible et relais dans la boîte à fusibles.



- | | |
|--|-----|
| 1. Alimentation de l'ECU | 10a |
| 2. Alimentation du relais de l'ECU | 15a |
| 3. Allumage / Démarreur / Signaux | 15a |
| 4. Feux de freinage / klaxon / EVAP | 15a |
| <i>EVAP : système de recyclage des vapeurs d'essence</i> | |
| 5. Feux / feux de route | 15a |
| 6. Feux de stationnement | 15a |
| 7. Relais de phare | |
| 8. Relais ECU | |
| 9. Relais de verrouillage du démarreur | |
| 10. Relais d'éclairage | |
| 11. Relais de démarrage | |

EMPLACEMENT DES RELAIS



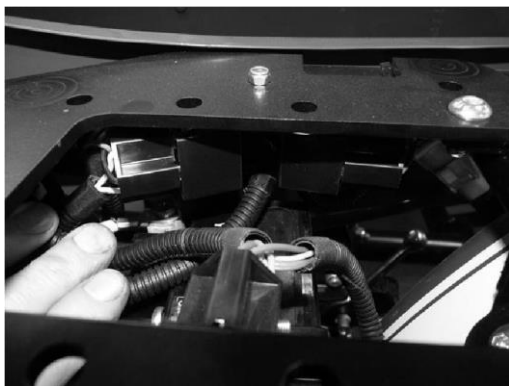
Relais de clignotant

Le relais de clignotant est situé derrière le phare. Pour accéder à ce relais, vous devez d'abord retirer l'ensemble du phare.



Relais EFI et démarreur :

Pour accéder à l'EFI et aux relais de démarrage, vous devez d'abord retirer le siège.



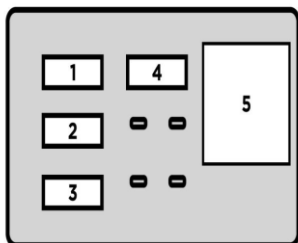
Les relais sont montés sur la plaque de base du cadre comme illustré.

EMPLACEMENTS DES FUSIBLES ET RELAIS DU SIDE-CAR



La **boîte à fusibles du side-car** est située à l'intérieur du nez du panier, sur le panneau de carrosserie gauche.

SCHÉMA DE LA BOÎTE À FUSIBLES DU SIDE-CAR



Position et fonction des fusibles et relais :

- | | |
|--|-----|
| 1. Prise de courant | 15a |
| 2. Commutateur d'accessoires | 15a |
| 3. Accessoire | 15a |
| 4. Projecteur | 15a |
| 5. Relais du phare de panier optionnel | |

DÉMARREUR ÉLECTRIQUE

Le démarreur doit fournir 300-400 tours/min pour démarrer le moteur et nécessite une batterie bien entretenue. Si la batterie est inférieure à la tension requise, le démarreur électrique peut ne pas fonctionner efficacement. Si la batterie est faible, vous devrez peut-être utiliser la pédale du kick pour démarrer.

ALTERNATEUR

Cette moto est équipée d'un alternateur **Denso**.

Caractéristiques :

Tension nominale : 12 V

Puissance nominale : 40A, 480W

Puissance en crête : 560W @ 14V

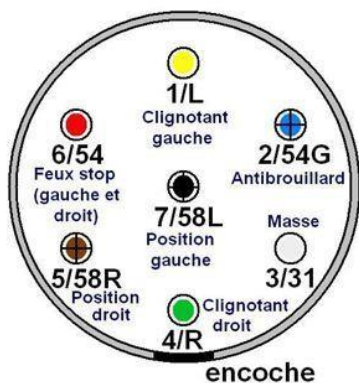
Test de l'alternateur sur la moto :

Si aucun banc d'essai n'est disponible, vérifiez ce que sort l'alternateur avec le moteur en marche :

- Connectez le voltmètre aux bornes positive et négative de la batterie de stockage
- Démarrez le moteur
- Pendant le démarrage, la tension tombe à 9,5 V
- À 3500 - 4000 tr / min, la tension en sortie doit être de 13,5 à 14,5 V cc

Au cours de l'inspection quotidienne, vérifier la fixation des fils aux bornes de l'alternateur et la fixation de l'alternateur sur le carter du moteur.

MONTAGE FAISCEAU REMORQUE



Correspondance marquage CE / faisceau Ural

Prise CE normalisée	faisceau URAL	Fonction
marron	jaune	Veilleuse
blanc	Marron	Masse
Jaune	noire	Cligno gauche
Vert	mauve	Cligno droit
rouge	vert	Stop

(Faisceau Ural pris sous la selle avant le connecteur 6 broches alimentant les feux arrières avant le garde boue arrière)

PRISE ECU* POUR MOTEURS EFI* (à injection) :



Le port de données de l'ECU est situé derrière le panneau latéral gauche.

Ce port de données est destiné **EXCLUSIVEMENT AU CONCESSIONNAIRE** pour le diagnostic de l'EFI*

Le port de données a un capuchon de protection qui doit être laissé en place pour éviter que des débris contaminent les fiches du connecteur.

* ECU (*Engine Control Unit*) : Unité de contrôle de l'électronique du moteur

* EFI (*Electronic Fuel Injection*) : Injection électronique de carburant

7. DÉPANNAGE EFI

Page

Gestion du moteur
(Codes clignotants du témoin MIL, indicateur de dysfonctionnements)

80 et 81

DIAGNOSTIC CLIGNOTANT DU SYSTÈME DE GESTION DU MOTEUR URAL



Présentation :

Un système simple de codes clignotants a été implémenté sur les motos Ural EFI pour faciliter les diagnostics nécessaires à la gestion moteur (EMS*) sans avoir besoin d'un outil de diagnostic informatique supplémentaire, ce qui est d'une grande aide à l'utilisateur quand il est en voyage. Lorsqu'il est activé, le témoin MIL* de dysfonctionnement clignote, en une séquence de code correspondant au défaut moteur.

Fonctionnement :

Quand, avec le contact mis, le témoin MIL reste allumé en continu, cela signale qu'un défaut EMS s'est produit. Activez le code clignotant en mettant la clé de contact sur On et en faisant un aller-retour de la clé trois fois dans un délai de 10 secondes : "Off → On → Off → On → Off → On". Le témoin MIL clignotera le code « 02 », indiquant que l'ECU est en mode clignotant.

Une fois entré en mode clignotant, l'ECU commencera par clignoter le code « 02 » puis clignotera un code unique pour chaque défaut système possible de façon consécutive, avant de reprendre le cycle jusqu'au premier code.

L'ECU restera dans ce mode jusqu'à ce que la clé de contact soit tournée sur Off pendant plus de 10 secondes.

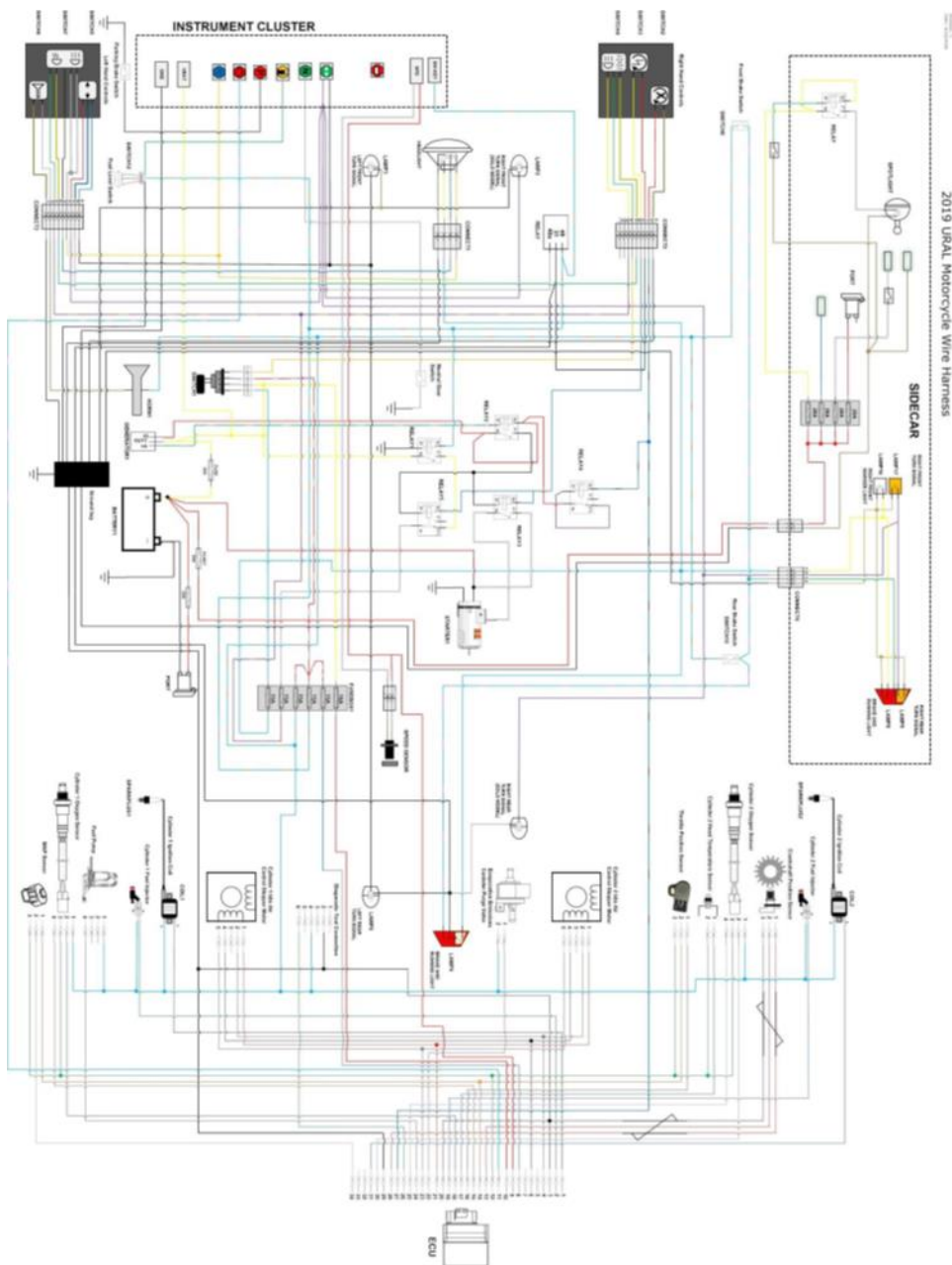
* EMS (*Engine Management System*) : système de gestion du moteur

* MIL (*Malfunction Indicator Lamp*) : indicateur de dysfonctionnement



Code clignotant	Code erreur (P)	Description du défaut	Critère d'activation MIL
13	P0107	Capteur de pression ouvert ou en court-circuit à la masse	Circuit détecté ouvert (interrompu)
13	P0108	Capteur de pression en court-circuit à la batterie	Court-circuit détecté à la batterie
28	P0117	Capteur de température moteur: court-circuit à la masse	Court-circuit détecté à la masse
28	P0118	Capteur de température du moteur ouvert	Circuit détecté ouvert
46	P0563	Tension de batterie élevée	Tension mesurée au-dessus de 16V
15	P0122	Capteur de position d'accélérateur ouvert ou en court-circuit à la masse	Circuit détecté ouvert
15	P0123	Capteur de position d'accélérateur : court-circuit batterie	Court-circuit détecté à la batterie
24	P0131	Capteur oxygène ouvert ou en court-circuit à la masse	Court-circuit détecté à la masse
24	P0132	Capteur oxygène en court-circuit à la batterie	Court-circuit détecté à la batterie
11	P0231	Pompe à essence ouverte ou en court-circuit à la masse	Circuit détecté ouvert
17	P0232	Pompe à carburant en court-circuit à la batterie	Court-circuit détecté à la batterie
44	P0601	Erreur EEPROM	Défaut détecté
39	P0261	Injecteur ouvert ou en court-circuit à la masse	Circuit détecté ouvert
39	P0262	Injecteur en court-circuit à la batterie	Court-circuit détecté à la batterie
33	P1351	Bobine d'allumage ouverte ou en court-circuit à la masse	Circuit détecté ouvert
33	P0351	Bobine d'allumage en court-circuit à la batterie	Court-circuit détecté à la batterie
34	P0335	Erreur du capteur de manivelle	Signal manquant compté pendant que le moteur tourne
35	P0298	Surchauffe du moteur	Température mesurée > 170 °C
36	P1352	Bobine allumage Cyl2 ouverte ou en court-circuit à la masse	Circuit détecté ouvert
38	P0352	Bobine d'allumage Cyl2 court-circuitée à la batterie	Court-circuit détecté à la batterie
47	P0264	Injecteur Cyl2 ouvert ou en court-circuit la masse	Circuit détecté ouvert
48	P0265	Injecteur Cyl2 en court-circuit à la batterie	Court-circuit détecté à la batterie
12	P1335	Capteur de manivelle ouvert ou en court-circuit à la masse	Moteur en marche sans signal détecté
51	P0135	Réchauffeur du capteur d'oxygène en court-circuit batterie	Court-circuit détecté à la batterie
52	P1135	Réchauff. du capteur O2 ouvert ou en court-circuit à la masse	Circuit détecté ouvert
31	P0508	Contrôle de ralenti ouvert ou en court-circuit à la masse	Circuit détecté ouvert
32	P0509	Contrôle de ralenti en court-circuit à la batterie	Court-circuit détecté à la batterie
37	P0505	Rationalité du moteur pas à pas	Fonction d'auto-diagnostic du circuit intégré de commande
61	P1509	Surchauffe de la sortie du moteur pas à pas	
41	P0151	Capteur oxygène (O2B) ouvert ou en court-circuit à la masse	Court-circuit détecté à la masse ou circuit ouvert
42	P0152	Capteur oxygène (O2B) en court-circuit à la batterie	Court-circuit détecté à la batterie
62	P0155	Réchauffeur O2B court-circuit à la batterie	Court-circuit détecté à la batterie
63	P1155	Réchauffeur O2B ouvert ou court-circuit à la masse	Court-circuit détecté à la masse ou ouvert
65	P0444	Purge du bidon ouverte ou en court-circuit à la masse	Circuit détecté ouvert
66	P0445	Soupape de purge du bidon en court-circuit à la batterie	Court-circuit détecté à la batterie

8. SCHÉMA DE CÂBLAGE



9. CONDITIONS DE GARANTIE

URAL Motorcycles GmbH

En accord avec la législation européenne, les ateliers URAL autorisés effectuent une garantie pièces et main d'œuvre, sous la tutelle de URAL Motorcycles GmbH à Linz en Autriche, pour toutes les motos URAL neuves, pendant une durée de 24 mois après le jour de la première mise en circulation ou la date d'achat sans limitation de kilomètres.

La garantie présuppose que :

- La moto a été achetée chez un concessionnaire URAL.
- Toutes les inspections d'entretien et de service ont été réalisées selon le cahier des charges des concessionnaires.
- Il n'y a eu aucune utilisation ou mauvais traitement inapproprié du véhicule.
- Aucune modification du véhicule ou montage additionnel d'accessoires non agréés n'ont été effectués.
- La moto n'a pas participé à des courses ou compétitions.
- La moto n'a pas été louée ou prêtée.
- En cas d'incident, le client doit immédiatement cesser d'utiliser son véhicule afin d'éviter que de nouveaux incidents surviennent suite au premier : les incidents survenus en cas de non arrêt ne sont pas garantis. Dès l'incident, mettre la moto à la disponibilité du concessionnaire.

La garantie s'étend au remplacement des pièces à changer ainsi qu'à la main d'œuvre.

Les pièces d'usure et les consommables suivants sont exclus de toute garantie :

- Plaquettes de frein
- Embrayage
- Pneus et chambres à air
- Bougies d'allumage
- Filtres
- Flector
- Durites
- Joints
- Fusibles et lampes

Dans le cas d'un entretien régulier et d'un comportement de conduite consciencieux avec le side (ce qui est aisément vérifiable par le concessionnaire), un problème litigieux dépassant le délai de garantie normal peut être examiné par URAL Motorcycles GmbH qui garde seul le pouvoir de décision final.

ENTRETIEN

La fiabilité de votre URAL est conditionnée par le respect des instructions d'usage mentionnées surtout dans le chapitre 3, ainsi que la réalisation de tous les travaux d'entretien décrits. Ils sont indiqués spécifiquement dans le cahier d'entretien et constituent une preuve et un planning de travail minimum pour votre concessionnaire URAL. Ce planning peut être agrémenté de conditions particulières additionnelles en fonction des concessionnaires et des régions.

Votre concessionnaire est évidemment la meilleure adresse pour la réalisation de chaque entretien.

Vous pouvez également, avec l'accord de votre concessionnaire, travailler sur votre URAL puisque, en tant que conducteur, vous portez la principale responsabilité en ce qui concerne la sécurité de conduite et la capacité d'utilisation de votre moto. De nombreuses petites vérifications et des soins quotidiens sont plus adaptés qu'une rare visite chez un professionnel.

De grosses révisions sont indispensables avant et après un long voyage.

Une liste toujours réactualisée de concessionnaires exclusifs est consultable sur notre site web <https://www.ural.cc/europa>. Seule cette liste est officielle et il n'existe pas d'agent URAL : seuls les concessionnaires traitent avec URAL Motorcycles GmbH.

ATTENTION : Pour tous les travaux sur votre URAL, vous devriez, dans votre propre intérêt, **veiller aux règles suivantes:**

- Avant toute intervention sur le circuit électrique ou sur le moteur, débranchez le câble négatif de la batterie.
- Ne faites jamais tourner le moteur dans des pièces fermées ou garages non ventilés.
- N'utilisez que des outils appropriés et propres.
- Veillez à un bon éclairage et à des températures ambiantes agréables.

GRAND ENTRETIEN (tous les 5000 km)

1. Remplacement huile moteur et changement de filtre
2. Remplacement huile de boîte
3. Remplacement huile de pont
4. Remplacement filtre à air
5. Vérification et correction des jeux aux soupapes
6. Renouvellement des bougies
7. Renouvellement du filtre à essence
8. Vérification:
 - A Synchronisation des carburateurs
 - B Colonne de direction
 - C Tension des rayons, spécialement roue arrière
 - D Liquide de frein (changer tous les 2 ans)
 - E Pincement et chasse du side
 - F Tringles et tous les raccords électriques
 - G Visserie et serrages
9. Graissage:
 - A Pédale de frein
 - B Crapaudine de réception du frein side
 - C Frein parking
10. Vérification de l'état de la batterie et de ses connexions
11. Vérification des pneus et de leur sculpture

10. CARNET D'ENTRETIEN

500 km

Kilométrage

Date

Tampon du concessionnaire

5 000 km

Kilométrage

Date

Tampon du concessionnaire

10 000 km

Kilométrage

Date

Tampon du concessionnaire

15 000 km

Kilométrage

Date

Tampon du concessionnaire

20 000 km

Kilométrage

Date

Tampon du concessionnaire

25 000 km

Kilométrage

Date

Tampon du concessionnaire

30 000 km

Kilométrage

Date

Tampon du concessionnaire

35 000 km

Kilométrage

Date

Tampon du concessionnaire

40 000 km

Kilométrage

Date

Tampon du concessionnaire

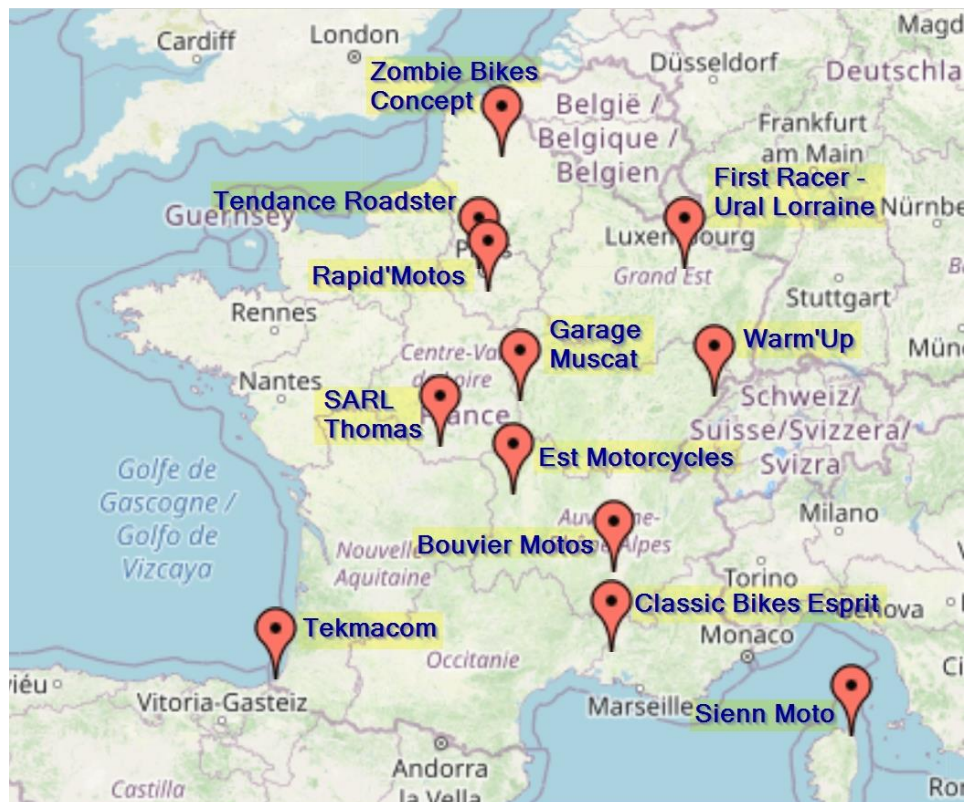
45 000 km

Kilométrage

Date

Tampon du concessionnaire

11. Annexe : CONCESSIONNAIRES & PRÉPARATEURS URAL



<https://ural-france.com/concessionnaires-preparateurs>

CLASSIC BIKE ESPRIT

17a Avenue de la 1ere DFL
13210 St. Remy de Provence
Téléphone : 04 90 26 03 19 ;
Mail : sarah@cbesprit.fr

06 81 53 38 28 ; Fax : 04 32 60 11 15
Web : <https://www.cbesprit.fr/>

SIENN MOTO, Jean-Emile Doumens

Groupe Cotal
RN 193 Casatorra
20620 Biguglia – Corse
Téléphone : 06 16 42 54 42
Mail : jeanemiledoumens@gmail.com

WARM'UP MOTOS

Siège Social, 2 Rue de la Scierie
25120 Maîche
Téléphone : 03 81 64 01 20 ;
Mail : warmup.motos@wanadoo.fr

Fax : 03 81 64 01 20
Web : <http://www.warmup-motos.com/>

BOUVIER MOTOS

20 Rue des Mourettes
ZI Les Auréats
26000 Valence
Téléphone : 04 75 42 06 83
Mail : sebastien.ural@bouvier-motos.fr

SARL THOMAS

15 bis Avenue George Sand
36200 Argenton sur Creuse
Téléphone : 02 54 24 07 01
Mail : sarlthomas1@orange.fr

SARL FIRSTRACER - URAL LORRAINE

4 Rue Georges Houdelot
54610 Nomeny
Téléphone : 09 72 97 57 99
Mail : firstracer@orange.fr

; 03 83 22 63 51 ; 06 88 70 26 15
Web : <https://ural-france.fr/>

GARAGE MUSCAT

Chazué
58400 La Charite sur Loire
Téléphone : 03 86 70 05 85

Mail : garage.muscat@wanadoo.fr Web : <http://muscat.moto.pagesperso-orange.fr/>

ZOMBIE BIKES CONCEPT

3 Rue Copernic

62000 Arras

Téléphone : 03 21 73 37 40

E-mail: zombiebikes.info@gmail.com Web : <https://www.zombiebikesconcept.com/>

EST-MOTORCYCLES

16, Route des Combrailles

63410 Manzat

Téléphone : 04 73 86 52 91 ; 06 85 19 07 15 ; Fax : 04 73 86 52 91

Mail : contact@est-motorcycles.fr Web : <http://www.est-motorcycles.fr/>

SARL TEKMACOM

Centre Innova Jalday,

161 Rue Belharra - ZI Jalday

64500 St Jean de Luz

Téléphone : 05 24 33 57 30 ; Fax : 05 59 26 77 77

Mail : tekmacom@wanadoo.fr Web : <http://www.royalenfield-paysbasque.com/>

ATELIER RAPID MOTOS

Dufour Motos SAS

16 Rue de la Glacière

91100 Corbeil-Essonnes

Téléphone : 01 64 96 95 95

Mail : atelier.rapidmotos@gmail.com Web : <http://atelier-rapidmotos.com/>

TENDANCE ROADSTER

98 rue Baudin

92300 Levallois-Perret

Téléphone : 01 74 63 86 76

Mail : btirard@tendance-roadster.com Web : <https://www.tendance-roadster.com/>

Sites internet:

<http://www.imz-ural.com/>

<http://ural-france.com/>

<http://dnepr-ural.fr/>

<https://www.ural.cc/>

