

Irbiter Motorrad Fabrik

Handbuch für Motorradgespanne ab Baujahr 2011





Einführung	Seite 4
Kapitel 1 · Technische Daten	7
Kapitel 2 · Bedienung und Armaturen	10
Kapitel 3 · Betrieb des Motorrades	17
Motorbetrieb und Wartung	
Vorbereitende Maßnahmen	
Starten des Motors	
Bedienungshinweise	
Einfahren des neuen Motorrades	
Kapitel 4 · Motorkonstruktion	21
Kurze Beschreibung der Konstruktion	
Schmiersystem	
Kraftstoffsystem	
Zündanlage	
Kapitel 5 · Vergaser	25
Vergaser	
Wartung	
Kapitel 6 · Kraftübertragung	27
Kraftübertragung	
Kupplung	
Getriebe	
Endantrieb	
Kapitel 7 · Fahrgestell	30
Motorrad- und Beiwagenrahmen	
Stoßdämpfer mit Federung	
Ausrichtung des Beiwagens	
Vordergabel	
Lenkkopflager	
Kapitel 8 · Räder und Reifen	36
Räder und Reifen	
Reifenabmessungen und -maße	
Wartung des Antriebes	

Kapitel 9 · Bremsen	Seite 39
Bauart	
Einstellung der Bremsen	
Kapitel 10 · Elektrik	41
Elektrische Ausstattung	
Stromkreise	
Wartung der elektrischen Anlage	
Kapitel 11 · Wartung	44
Wartung des Motorrades	
Liste der empfohlenen Schmierstoffe	
Vorgeschriebene Schmierung	
Pflege der Lackierung	
Außerbetriebnahme und Lagerung	
Batterie	
Liste der Werkzeuge, Ersatzteile, Zubehör und Dokumentation	
Kapitel 12 · Fahren mit zuschaltbarem Beiwagenantrieb	49
Motorrad mit zuschaltbarem Beiwagenantrieb Unterschiede in der Bedienung gegenüber dem Hinterradantrieb	
Wartung des Beiwagens	
Kapitel 13 · Richtiges Fahren mit einer URAL	50
Wie fährt man eine URAL mit Beiwagen richtig?	
Fahren im Winter	
Sicherheitshinweise	
Kapitel 14 · Gewährleistungsbestimmungen	53
Gewährleistung	
Kapitel 15 · Serviceplan	55
Wartungsinhalte	
Tipps für Fehlerbeseitigung	

Herzlich Willkommen bei URAL! Dein Motorrad wurde in der Irbit Motorradfabrik in Russland gebaut und durch die URAL Motorcycles GmbH in Linz, Österreich, nach Europa importiert und vertrieben. Zu Beginn ein paar Informationen für Dich über die faszinierende Geschichte der URAL-Motorräder und dem Zweck dieses Handbuches.

Dass es die Motorradfabrik in Irbit überhaupt noch gibt, ist ein Produkt der europäischen Nachkriegsgeschichte, denn unter den Bedingungen einer Marktwirtschaft würde es eine Motorradherstellung jenseits des URAL vermutlich schon lange nicht mehr geben. Russlands große Motorradmarke wäre wie die meisten klangvollen Namen in Deutschland, England, Italien und anderen europäischen Ländern längst von der Bildfläche verschwunden. Aber durch die Arbeitsteilung im Bereich des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe RGW wurden wie in einem ökonomischen Biotop die Produktionsanlagen und technischen Produkte in der untergegangenen Sowjetunion sozusagen konserviert und in unsere Zeit hinüber gerettet. Übrigens ist URAL auch der einzige Motorradhersteller weltweit, der noch Motorradgespanne im Programm hat und in größeren Stückzahlen baut.

Darum gibt es sie noch, die robusten, schweren Motorräder aus Russland, die nie als Freizeit- oder Spaßfahrzeuge konzipiert und gebaut wurden, sondern stets den Interessen der Fortbewegung zu Alltagszwecken gehorchen mussten. Kein Bedarf an Design, hoher Motorleistung und ausgefeiltem Marketing, stattdessen Robustheit, einfache Wartungsmöglichkeit und problemlose Ersatzteilversorgung!

Du kannst Dich darüber freuen, einen echten Oldtimer zu besitzen, nicht nur ein optisch auf „klassisch“ getrimmtes Motorrad, wie es inzwischen fast jeder Motorradhersteller im Programm führt. Deine URAL ist eine Konstruktion der 60er Jahre und alle Veränderungen der letzten Jahrzehnte dienen der Modellpflege, nichts wurde allein aus modischen oder optischen Gründen geändert.

Nach dem Systemwechsel in Russland wäre trotzdem beinahe Schluss gewesen. Die Russen wollen heute lieber Autos kaufen, oder, sofern es ein Motorrad sein soll, sind ausländische Marken attraktiver. Das kann man gut verstehen. Ein Platz auf dem internationalen Markt muss aber hart erkämpft und ständig verteidigt werden, und das ist bisher URAL gut gelungen. Wir

sind Marktführer bei Motorradgespannen und hoffen, dass Du uns dabei hilfst, noch mehr Menschen von den Vorzügen der URAL-Motorräder zu überzeugen!

Um die Motorräder heute in den EU-Raum exportieren zu können, waren einige technische Änderungen unvermeidbar, z.B. auf dem Gebiet der Sicherheit und der Abgasreinigung. So entsprechen URAL-Motorräder selbstverständlich allen relevanten europäischen Sicherheitsrichtlinien und Umweltgesetzen, auch sind elektrischer Anlasser, kontaktlose Zündung und andere zeitgemäße Ausstattungsdetails verfügbar. Wir haben darauf geachtet, dass dennoch der klassische Charakter der URAL-Motorräder erhalten bleibt.

Der Zweck dieses Handbuches ist es, Dich mit dem Betrieb, der Pflege und Wartung Deines Motorrades vertraut zu machen und alle nötigen technischen Informationen zur Verfügung zu stellen. Im Interesse der Lebensdauer Deiner URAL und natürlich Deiner eigenen Sicherheit bitten wir Dich, dieses Handbuch zu lesen und alle Hinweise sorgfältig zu befolgen. Bitte lies auch das Kapitel „Richtiges Fahren mit einer URAL“. Es ist gerade für den „Gespann-Neuling“ unverzichtbar, sich auch theoretisch mit dem Fahren mit Beiwagen auseinander zu setzen, bevor er sich in den normalen Straßenverkehr begibt.

Dieses Bedienerhandbuch enthält also Hinweise für den Betrieb, die Wartung sowie für kleinere Reparaturen. Größere Reparaturen erfordern die Kenntnisse eines ausgebildeten Mechanikers sowie möglicherweise den Einsatz von Spezialwerkzeugen. Sie sollten deshalb einer autorisierten URAL-Werkstatt vorbehalten bleiben. Sie hat die Erfahrung, das Know-How und die Original-Ersatzteile, um Reparaturarbeiten oder den Wartungsdienst an Deinem Motorrad ordnungsgemäß durchzuführen. Vorschläge sowie Anmerkungen sind uns jederzeit willkommen. Schreibe uns einfach an office@URAL.at

Wir wünschen Dir eine gute Fahrt!
Irbiter Motorradfabrik URAL

Wie lese ich das Handbuch?

Hier einige wichtige Hinweise zum Lesen des Bedienerhandbuches:

„**WARNUNG**“ bedeutet eine mögliche körperliche Verletzung für Dich oder für Andere

Ein „**Hinweis**“ bezieht sich auf eine mögliche Beschädigung des Motorrades

Während der Einfahrzeit der ersten 1.500 km solltest Du schnelles Fahren, ein Überladen des Motorrades sowie die Überlastung des Motors vermeiden. Beachte dazu bitte die Hinweise im Kapitel „Einfahren des neuen Motorrades“.

Die empfohlenen Wartungsintervalle basieren auf Jahrzehnte langen Betriebserfahrungen unter verschiedenen klimatischen Bedingungen und Straßenverhältnissen. Sie können sich verändern je nach Beanspruchung und des allgemeinen technischen Zustandes des Motorrades.

Bitte lies diese Bedienungsanleitung sorgfältig durch, bevor Du das Motorrad in Betrieb nimmst. Technische Daten und Konstruktion werden nach besten Wissen und Gewissen dargestellt, Änderungen sind vorbehalten.

Technische Daten

Allgemein

Höchstgeschwindigkeit:	104 km/h	104 km/h
Reisegeschwindigkeit	90 km/h	90 kmh
Leergewicht:	334 kg	350 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	610 kg	610 kg
Geräuschpegel:	unter 80db	unter 80db
Benzinverbrauch:	7,5 l/100 km	7,5 l/100 km

Maße

Länge	2580 mm	2280 mm
Breite:	1700 mm	1630 mm
Höhe:	1100 mm	1045 mm
Sitzhöhe:	840 mm	750 mm
Radstand:	1485 mm	1550 mm

Motor

Typ:	Luftgekühlter Zweizylinder- Viertakt Boxermotor
Hubraum:	745 ccm
Zylinderbohrung:	78 mm
Kolbenhub:	78 mm
Verdichtung:	8.6 :1
Nennleistung:	29 KW
Drehgeschwindigkeit:	bei 5500 U/min1
Drehmoment:	52 NM bei 4000 U/min1
Schmierstoffsystem:	Duales System Druckumlaufschmierung und Schleuderschmierung
Motoröl:	SAE 20W/50

Vergaser

Vergasertyp	32mm Keihin L22AA
Anzahl Vergaser	2
Luftfilter	Papier Filterelement
Benzin	95 ISO-Oktan unverbleit (Superkraftstoff)

Elektrik

Zündanlage	Elektronische Zündung, kontaktlos und wartungsfrei
Zündkerzen	NGK BPR8HS (NGK BPR7HS im Winter)
Lichtmaschine	450W 12 Volt
Batterie	20 Ah YTX 20 L-BS
Scheinwerfer	H4, 180 mm Durchmesser

Kraftübertragung

Kupplung	Zweischeiben-Trockenkupplung
Getriebe:	Klauengeschaltetes Viergang- Getriebe mit Rückwärtsgang Kardantrieb mit Längenausgleich und Hardyscheibe auf Hinterrad
	Ranger und Sportsman: zuschaltbarer Beiwagenantrieb

Übersetzungsverhältnisse

1. Gang:	3.6
2. Gang:	2.28
3. Gang:	1.56
4. Gang:	1.19
Rückwärtsgang	4.35
Endantrieb	4.62

Flüssigkeiten

Benzintank	19 l, davon 2 l Reserve
Motoröl	2,3 l
Getriebeöl	1,2 l
Öl Endantrieb	105 ml
Bremsflüssigkeit	DOT 4

Fahrgestell

Rahmen	Doppelschleifenrahmen aus ovalem Stahlrohr
Hinterradführung	Gezogene Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen, 5-fach einstellbar
Vorderradführung	Geschobene Schwinge mit zwei Federbeinen, 5-fach einstellbar
	Retro Teleskopgabel
Beiwagen	gezogene Einarmschwinge mit einem Federbein, 5-fach verstellbar, zusätzlich Lagerung des Beiwagenbootes in Gummidämpfern
Bremsen	vorne Scheibenbremse hinten und am Beiwagenrad Trommelbremse mechanisch
Reifen	4.00 x 19 Ranger 4.20 x 19 hinten und Beiwagen Retro 3,50 x 18 Luftdruck: vorne 2 bar, hinten 2,5 bar, Beiwagen 2 bar Reserverad 2,5 bar
Ventilspiel bei kaltem Motor	sowohl für Ein- als auch Auslassventil 0,1 – 0,15 mm
Elektrodenabstand Zündkerze	0,6 - 0,7 mm

MOTORRAD BEDIENUNGSELEMENTE



Kupplungshebel

Wenn der Kupplungshebel gezogen ist, wird der Motor vom Getriebe getrennt. Damit ist ausgekuppelt. Wenn der Kupplungshebel losgelassen wird, sind Motor und Getriebe eingekuppelt.

Achtung: Bitte betätige immer die Kupplung beim Schalten. Ein ernsthafter Schaden des Getriebes könnte die Folge sein, wenn die Kupplung nicht gezogen wird.

Am linken Lenkerende findest Du folgende Schalterfunktionen:

Blinkerschalter – nach links schieben für links blinken, nach rechts schieben für rechts blinken. Ausschalten durch Draufdrücken.

Abblendschalter – zum Abblenden des Hauptscheinwerfers bzw. zum Umschalten zwischen Abblendlicht und Fernlicht und für die Betätigung der Lichthupe

Hupknopf – zur Betätigung des Signalhorns



Bremshebel Vorderrad

Durch Ziehen des Hebels wird das Vorderrad gebremst. Die Vorderradbremse sollte immer gemeinsam mit der Hinterradbremse betätigt werden. Wenn der Bremshebel betätigt wird, leuchten die Bremslichter.

Am rechten Lenkerende befinden sich der Gasgriff sowie folgende Schalterfunktionen:

Starterknopf für den elektrischen Anlasser

Lichtschalter für Fahrlicht (Abblend- oder Fernlicht) und Standlicht

Roter Notaus-Schalter (Zündung wird unterbrochen)

Der **Kickstarter** dient zum Starten des Motors. Der Kickstarthebel wirkt über das Getriebe auf die Kurbelwelle des Motors und wird durch eine Feder im Getriebe in die Ausgangsposition gebracht.

Der **Gangschalthebel** ist als Schaltwippe konstruiert. Durch Drücken des vorderen Hebels mit der Fußspitze schaltet man von einem höheren in einen niederen Gang. Wenn der rückwärtige Hebel gedrückt ist, schaltet man von einem niederen in einen höheren Gang. Viele Fahrer bevorzugen, den Fuß vollständig auf die Schaltwippe aufzusetzen, weil sie damit sehr dosiert Kraft ausüben können. Der Leerlauf befindet sich zwischen dem ersten und zweiten Gang.

Das **Getriebe** lohnt einen gefühlvollen Umgang mit längerer Haltbarkeit und geräuschlosen Gangwechseln. Es ist empfehlenswert, durch einen langsamen Schaltvorgang den Motor beim Hochschalten etwas Zeit zu lassen, so dass sich die Drehzahl vermindert und zu dem höheren Gang „passt“. Beim Herunterschalten können erfahrene Fahrer durch etwas Zwischengas den Motor auf eine höhere Drehzahl bringen, die für den kleineren Gang benötigt wird. Nach etwas Übung gelingt es Dir bestimmt auch, die Gänge geräuschlos und ruckfrei zu wechseln.

Hinweis: Die grüne Leerlaufkontrolllampe leuchtet, wenn der Leerlauf eingelegt ist.

Die **Feststellbremse** dient zum Parken des Fahrzeuges. Zur Betätigung trete mit dem Fuß auf die Hinterradbremse und drücke die Feststellbremse mit einer Drehbewegung nach unten. Sie wirkt auf das Hinterrad und auf das Beiwagenrad. Bitte die Feststellbremse vor dem Losfahren immer lösen!

Der **Beiwagenantrieb** (Modelle Ranger und Sportsman) ist zuschaltbar und unterstützt das Anfahren oder Bergauffahren im Gelände sowie das Fahren auf Schnee und Eis.

WARNUNG: Der Beiwagenantrieb darf in keinem Fall auf befestigter Straße eingeschaltet sein. Du riskierst ernsthafte Schäden am Fahrzeug und einen Unfall, da es kein Ausgleichsgetriebe gibt!

Der **Rückwärtsganghebel** dient zum Einlegen des Rückwärtsganges. Das ist nur im Leerlauf möglich. Als Zubehör liefern wir ein Gestänge und Gelenkteile (beim Modell Retro serienmäßig), damit man den Rückwärtsgang bequem ohne sich zu bücken einlegen kann. Geübte Fahrer sparen sich den Aufwand und legen den Rückwärtsgang mit der Ferse ein.

Der **Fußbremshebel** wirkt auf das Hinterrad und auf das Beiwagenrad.

WARNUNG: Es sollten immer Fuß- und Handbremse gemeinsam und gefühlvoll betätigt werden. Blockierende Räder können zu einem Unfall führen, außerdem hat ein blockierendes Rad eine geringere Bremswirkung. Bitte achte auch auf die Hinweise im Kapitel „Fahren mit Beiwagen“!

Das **Zündschloss** hat drei Positionen. In der Position „ganz nach links gedreht“ kann der Schlüssel abgezogen werden und das gesamte elektrische System ist ausgeschaltet. In der Position „Mittelstellung“ haben alle Verbraucher Spannung, sind also betriebsbereit. Der Schlüssel kann nicht abgezogen werden. In der dritten Position „ganz nach rechts gedreht“ kann der Schlüssel ebenfalls abgezogen werden, es leuchtet nur das Standlicht. Diese Stellung ist als Parklicht gedacht.

Hinweis: In dieser Position des Zündschlosses (Parklicht) kann sich die Batterie entladen!



In der **Lampenverkleidung** sind 4 Kontrollleuchten eingelassen, die folgende Funktionen haben.

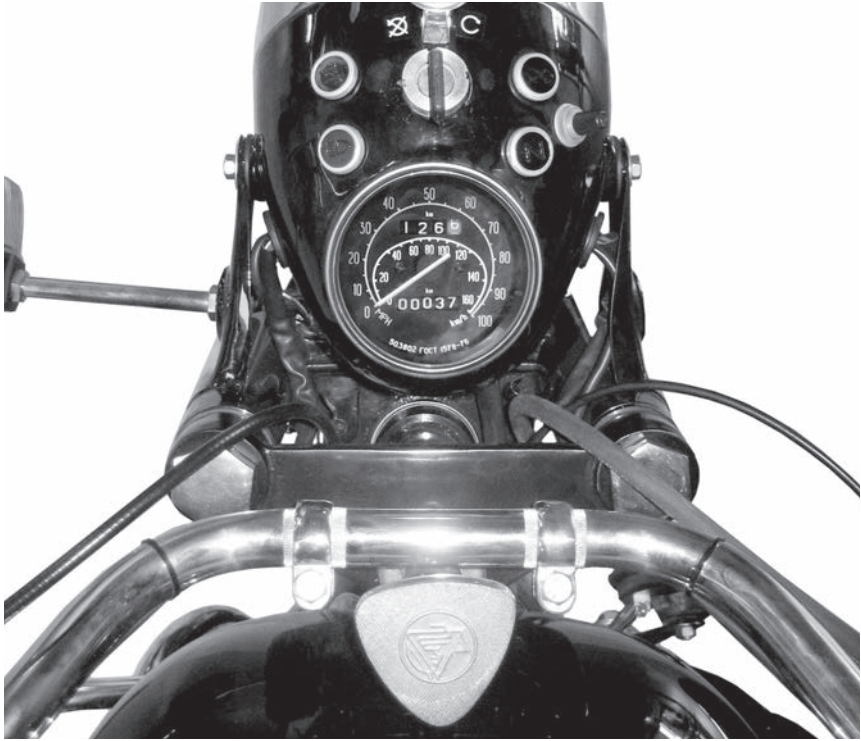
Ladekontrollleuchte (rot) – leuchtet bei eingeschalteter Zündung und erlischt bei laufendem Motor. Dadurch wird das Funktionieren der Lichtmaschine angezeigt.

Blinkerkontrollleuchte (grün) – leuchtet während des Blinkens (rechts oder links).

Fernlichtkontrollleuchte (blau) – leuchtet bei Einschalten des Fernlichtes bzw. bei Betätigung der Lichthupe.

Leerlaufkontrollleuchte (orange) – zeigt das Einlegen des Leerlaufs (Neutral- oder Rückwärtsgang) an.

Der **Tachometer** zeigt die gefahrene Geschwindigkeit in Kilometer pro Stunde (km/h, weiße Skala) sowie in Meilen (mph, blaue Skala) an. Er enthält zusätzlich einen Kilometerzähler und einen rückstellbaren Tageskilometerzähler. Die Rückstellung auf „0“ erfolgt durch Linksdrehen des Stiftes rechts neben dem Tacho.



In der **Lenkermitte** findest Du den Drehknopf für den Lenkungsdämpfer. Durch Rechtsdrehen wird die Reibung erhöht und damit die Dämpfungswirkung gesteigert. Der Lenkungsdämpfer kann während des Fahrens verstellt werden und verhindert ein Pendeln der Vorderradschwinge bei niedriger Geschwindigkeit.

WARNUNG: Den Lenkungsdämpfer bitte nicht so fest anziehen, dass die Lenkung blockiert oder zu stark gedämpft wird. In diesem Falle wäre es möglich, die Kontrolle über das Motorrad zu verlieren. Ein Unfall kann die Folge sein.

Das Motorrad ist serienmäßig mit einem **Lenkerschloss** ausgerüstet. Nach Einführen des entsprechenden Schlüssels und dem nach rechts Einschlagen des Lenkers kann das Schloss mit einer Schlüsseldrehung nach oben geschoben werden und arretiert auf diese Weise den Lenker.

Einstellung der Bowdenzüge und Bedienelemente

Die **Bowdenzüge** können durch einfache Schraubverstellung eingestellt werden. Anschließend muss die Kontermutter wieder angezogen werden.

Der **Kupplungshebel** sollte ein Spiel von 5-8 mm aufweisen, bis die Kupplung ausgerückt wird. Beim Durchziehen des Kupplungshebels bis zum Lenkergriff muss der Motor auf jeden Fall vollständig vom Getriebe getrennt sein. Dies kannst Du einfach dadurch überprüfen, in dem Du mit der linken Hand die Kupplung ziehst und mit der rechten Hand den Kickstarter herunterdrückst.

Der **Fußbremshebel** sollte ein Spiel (leeren Weg) von ca. 20 mm aufweisen, bevor am Hinterrad eine Bremswirkung eintritt. Der leere Weg des Fußbremshebels wird am Hinterrad eingestellt, und zwar mit der Messingmutter auf dem Bremsgestänge. Wie man die Beiwagenbremse im Verhältnis zur Hinterradbremse einstellt, ist im Kapitel „Fahren mit dem Gespann“ erläutert.

Der **Gaszug** teilt sich unter dem Tank in 2 Gaszüge, die zu den Vergasern laufen. Oben am Gasgriff lässt sich der leere Weg an der Stellmutter einstellen. Es sollten immer 2 mm Spiel bleiben, damit bei einem starken Einschlagen des Lenkers nicht versehentlich die Motordrehzahl erhöht wird. An den Vergasern gibt es ebenfalls eine einfache Verstellmöglichkeit mit Kontermutter, mit deren Hilfe die beiden Vergaser synchronisiert werden können.

Die **Wartung** der Bowdenzüge muss lediglich sicherstellen, dass die Gummitülle im Kupplungshebel nicht porös und undicht ist. Schmieren mit Kriechöl ist wegen der Teflonbeschichtung der Züge schädlich! Bestenfalls kann man Silikonspray nehmen, das im Yachtbedarf zu bekommen ist. Weitere Hinweise im Kapitel „Wartung der Bremsen“.

Inbetriebnahme des Motorrades

Maßnahmen vor der Inbetriebnahme

1. Prüfe alle elektrischen Verbraucher (Lampen, Blinker, Hupe, Bremslichter etc.) auf Funktion
2. Prüfe Brems- und Kupplungshebel sowie den Fußbremshebel auf Leichtgängigkeit und Funktionsfähigkeit
3. Stelle sicher, dass alle Radmuttern fest angezogen und wenn nötig durch Splinte gesichert sind
4. Auf jeden Fall ist auch der Reifendruck (Werte siehe Technische Daten) und die Profiltiefe zu prüfen (min. 3 mm)
5. Prüfe, dass die Vergaser fest sitzen und keine Nebenluft ziehen können, das heißt, dass alle Gummimanschetten vor und hinter dem Vergaser bzw. im Ansaugtrakt dicht sind und die Schlauchschellen fest sitzen
6. Überprüfe alle Beiwagenverbindungen auf festen Sitz
7. Benzin muss natürlich auch im Tank sein (bitte den Tank nicht zu voll machen, sondern nur bis ca. 15 mm unterhalb des Einfüllstutzens, sonst läuft Benzin über den Überlauf aus)
8. Überprüfe den Ölstand im Motor. Er sollte etwa in der Mitte zwischen den beiden Markierungen im Ölmesstab liegen, auf keinen Fall unter der unteren oder oberhalb der oberen Markierung!
(Weitere Hinweise im Kapitel 4 „Schmierung“)

Hinweis: Wenn Du den Ölstand überprüfst, achte darauf, dass kein Dreck oder Staub an den Ölstab kommt oder in die Öffnung des Ölmesstabes fällt!

Starten des Motors

Hinweis: Bevor Du den Motor startest, achte darauf, dass der Leerlauf eingelegt ist oder ziehe die Kupplung. Andernfalls kann sich das Motorrad unbeabsichtigt in Bewegung setzen.

Nach Einschalten der Zündung durch den Zündschlüssel sollten die rote Ladekontrollleuchte und die grüne Leerlaufkontrollleuchte aufleuchten.

Stelle sicher, dass nicht aus Versehen der Rückwärtsgang eingelegt ist (Der Schalthebel muss nach oben, bei der Retro nach hinten zeigen).

Der Benzinhahn hat eine Unterdruckautomatik, d.h., dass er normalerweise immer auf „ON“ stehen kann, auch wenn der Motor abgestellt ist. Nach Demontage der Vergaser bzw. vollständiger Entleerung der Schwimmerkammern oder der Durchführung größerer Wartungsarbeiten am Motor muss der Benzinhahn beim Starten auf „PRI“ stehen, damit sich die Vergaser mit Benzin füllen können. Sobald der Motor läuft, bitte wieder auf „ON“ schalten!



ON Stellung



RES Stellung



PRI Stellung

Die Stellung „RES“ des Benzinhahns ist die Reservestellung für die letzten 2 Liter Benzin. Bei Aussetzen des Motors während der Fahrt auf „RES“ stellen, damit Du die nächste Tankstelle erreichen kannst. Nach dem Tanken unbedingt wieder auf „ON“ stellen, sonst entleert sich der Tank, ohne eine Reserve übrig zu lassen und Du bleibst womöglich stehen.

Hinweis: Beim Abstellen des Motorrads nie den Benzinhahn auf der Stellung „PRI“ belassen. Dadurch kann unter Umständen Benzin in den Brennraum laufen und beim Starten einen größeren Schaden am Motor verursachen. Außerdem verlierst Du damit jeglichen Gewährleistungsanspruch!

Die Vergaser verfügen über eine Kaltstarteinrichtung. Der schwarze Tellerknopf an der linken Seite der Vergaser kann herausgezogen werden und rastet in dieser Position ein. Damit wird das Gemisch fetter eingestellt und der kalte Motor läuft rund nach dem Starten. Sobald Du losgefahren bist (oder im Winter nach wenigen hundert Metern), kannst Du die Knöpfe an den beiden Vergasern wieder hereindrücken. Es ist unnötig und für den Motor und die Umwelt schädlich, länger mit der Gemischanreicherung zu fahren.

Abhängig von Motor- und Außentemperatur läuft der Startvorgang etwa so ab:

1. Vor dem Einschalten der Zündung trittst Du den Motor mit dem Kickstarter 2-3 Mal durch
2. Dann ziehst Du die beiden Chokeyknöpfe an den Vergasern (bei warmen Motor nicht nötig)
3. Schalte die Zündung ein
4. Kein Gas geben!
5. Zieh die Kupplung (damit ist auch ein Anlassen mit eingelegtem Gang möglich)
6. Drücke auf den Starterknopf und halte den Motor, sobald er läuft, mit vorsichtigen Drehbewegungen am Gasgriff „am Leben“. Dabei auf keinen Fall den Motor hoch drehen!
7. Nicht den Motor unnötig im Stand laufen lassen, sondern möglichst gleich losfahren

Hinweis: Wenn der Motor lange Zeit im Stand läuft, kann er wegen der fehlenden Fahrtwindkühlung heiß werden und Schaden nehmen!

Bei Autobahnfahrten solltest Du auf Vollgas verzichten! Wenn Du Dich mit Tempo 90 km/h Reisegeschwindigkeit begnügst, wird Dir der Motor mit langer Lebensdauer und störungsfreiem Lauf danken.

WARNUNG: Bei Fahrten im Regen oder auf nasser Straße ist die Haftung der Reifen erheblich reduziert. Beim Bremsen können die Räder deshalb blockieren. Ein Sturz oder Unfall ist die unvermeidliche Folge. Deshalb gilt die einfache Regel, bei Nässe besonders vorsichtig und langsam zu fahren!

Bei langen Bergabfahrten solltest Du die Bremswirkung des Motors ausnutzen. Am besten fährt man bergab in dem Gang, in dem man den Berg hinauf fahren würde. Je kleiner der Gang, desto größer die Bremswirkung des Motors.

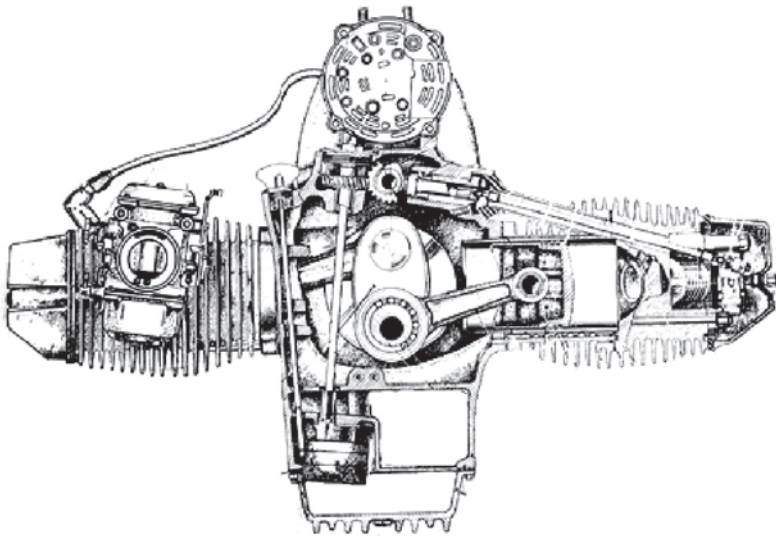
Einfahren des neuen Motorrades

Die Einfahrzeit beträgt mindestens 1.500 km. Es gibt zwar keine speziellen Regeln für die Einfahrzeit, aber Du solltest die Hinweise für den Umgang mit dem Motor, die generell gelten, besonders beachten:

1. Den kalten Motor nicht hoch drehen
2. Grundsätzlich höhere Drehzahlen über einen längeren Zeitraum vermeiden
3. Fleißig schalten, z.B. in dem Du Dauervollgas vermeidest, sondern stattdessen kleinere Straßen bevorzugst und häufig die Gänge wechselst.

Motorkonstruktion

Es handelt sich um einen 2-Zylinder-Boxer-Motor, der nach dem 4-Takt-Prinzip arbeitet. Die beiden Zylinder sind dabei gegenüber angeordnet. Damit liegen sie gut im Fahrtwind, sorgen für einen niedrigen Motorschwerpunkt und für einen optimalen Massenausgleich im Betrieb. Dazu kommt der Vorteil der Wartungsfreudigkeit. Das Einstellen des Ventilspiels beispielsweise geht bei keinem Motor einfacher als bei dieser Bauart.



Hinweis: Sorge dafür, dass Zylinder und Motorgehäuse regelmäßig von Dreck gereinigt werden, damit die Wärmeabführung nicht behindert wird.

Hinweis: Überprüfe alle Gehäusenähte des Motors auf Dichtigkeit. Geringfügiger Ölnebel ist unbedenklich, solange sich kein Ölfleck unter dem geparkten Motorrad bildet.

Schmiersystem

Der Motor verfügt über eine Druckumlaufschmierung. Einige Teile werden auch durch eine so genannte Schleuderschmierung mit Öl versorgt. Voraussetzung dafür ist ein korrekter Ölstand im Motorgehäuse.

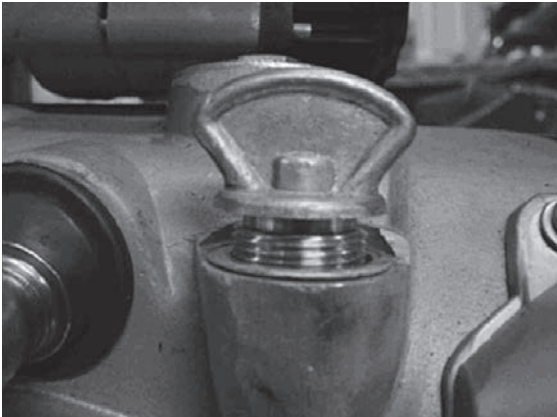
Hinweis: Den Ölstand im Motor regelmäßig prüfen!

Einen Ölwechsel nimmst Du am besten bei warmem Motor vor, weil warmes Öl besser abfließt. Zum Ölwechsel die Ölablassschraube entfernen, nachdem Du eine Auffangwanne untergestellt hast. Bitte kein Motoröl in die Umwelt gelangen lassen!

Der Ölfilter muss in den wie im Serviceheft angegebenen Intervallen gewechselt werden. Faustregel: Bei jedem zweiten Ölwechsel!

Beim Ölfilterwechsel musst Du besonders darauf achten, dass der Gummidichtring in der richtigen Position liegt. Nachdem Du 2 l Motoröl eingefüllt hast, lass den Motor eine kurze Zeit im Leerlauf laufen und fülle dann noch ca. 300 ccm auf, bis der Ölstand an dem Peilstab dicht unterhalb der oberen Markierung liegt.

Nach dem Ölwechsel bzw. der Ölstandskontrolle ziehe den Ölmesstab mit der Hand gefühlvoll, aber fest an. Vergiss nicht den Aluminiumdichtring!



Zündung

Die Zündung besteht aus dem Zündschloss, den Kabeln für 12 Volt und Hochspannung, dem elektronischen Zündungsgeber, der Doppelzündspule und den 2 Zündkerzen und 2 Kerzensteckern.

Der Zündfunken wird durch die kontaktlose Hochspannungszündung auf $\pm 1^\circ$ genau eingestellt. Die beiden Kerzen funken immer gleichzeitig, das heißt, ein Funken schlägt ins Leere (in den Auslass-Takt). Die Zündung ist wartungsfrei, allerdings ist es sinnvoll, die Zündkabel sauber zu halten und gelegentlich alle Kabelverbindungen zu überprüfen.

Hinweis: Bei stehendem Motor im Stand und eingeschalteter Zündung fließt ein geringer Strom, der auf längere Zeit die Batterie entleeren könnte.

Unter bestimmten Betriebsbedingungen können die Zündkerzen verrußen oder auch überhitzen. Es lohnt sich, immer einen Satz neue Zündkerzen dabei zu haben. Deine URAL Werkstatt führt geeignete Kerzen mit dem richtigen Wärmewert und versorgt Dich gerne damit.

Hinweis: Bei heißem Motor die Zündkerzen nur sehr vorsichtig anziehen, andernfalls kann das Kerzengewinde oder der Zylinderkopf Schaden nehmen.

Einstellen der Zündung

Alle URAL Modelle ab 2007 weisen eine verbesserte elektronische Zündungsanlage auf, die nur mehr mit entsprechender Werkstattausrüstung zu kontrollieren bzw. justieren ist.

Die Einstellung der Zündung übernimmt Deine URAL Werkstatt. Sie hat die dafür notwendige Ausrüstung.

Vergaser

Die neueren URAL Modelle sind mit 32-mm-Gleichdruckvergaseren der Fa. KEIHIN/Japan ausgerüstet. Dieser Vergasertyp sorgt automatisch unter allen Gasgriffstellungen bzw. Betriebsbedingungen für das optimale Benzin-Luftgemisch. Einmal jährlich kannst Du durch Öffnen der Schwimmerkammern das Benzin aus den Vergasern ablassen und dabei Schmutz und Rückstände aus der Schwimmerkammer entfernen. Wichtig ist auch die regelmäßige Kontrolle aller Schellen und Befestigungen des Vergasers.

Hinweis: Eine Verstellung des Vergasers oder eine Veränderung der Bedienung, der Befestigung oder des Luftfilters kann einen ernsthaften Motorschaden nach sich ziehen. Außerdem verlierst Du den Gewährleistungsanspruch!

Der Motor soll immer auf beiden Zylindern laufen und die Vergaser müssen präzise synchronisiert werden, um einen ruhigen und verschleißarmen Motorlauf zu gewährleisten.

Das Synchronisieren der beiden Vergaser geschieht einerseits durch Herein- oder Herausdrehen der Anschlagschrauben an der Drosselklappe. Am besten traust Du Deinem Ohr, stellst Dich hinter das Motorrad und lässt den (warmen) Motor im Leerlauf tuckern, bis Du das Gefühl hast, das der Leerlauf gleichmäßig erfolgt. Man hört es wirklich an dem abwechselnden Auspuffgeräusch der beiden Schalldämpfer, aber es gehört etwas Übung und Erfahrung dazu!

Jetzt sollen die beiden Zylinder aber auch unter Last, z.B. beim Fahren und Beschleunigen, die gleiche Leistung abgeben. Dafür ist ein zweiter Schritt beim Synchronisieren nötig. Nutzte dazu die Einstellmöglichkeit der Gaszüge bzw. in der Abstützung der Gaszughülle, die Du durch Herausdrehen bzw. Hineindreihen verstellen kannst und anschließend mit der Kontermutter fixieren musst. Es gibt eine etwas rustikale, aber durchaus praktikable Methode, die Du leicht selber anwenden kannst.

1. Das Motorrad muss warm gefahren sein.
2. Du bockst mit Hilfe des Hauptständers das Motorrad auf, so dass sich das Hinterrad frei drehen kann.
3. Nach Abziehen eines der beiden Kerzenstecker lässt Du das Motorrad auf einem Zylinder im Leerlauf laufen und legst den 4. Gang ein. Nun kannst Du den Tacho quasi als Drehzahlmesser benutzen und stellst an

der Bowdenzugschraube eine Motordrehzahl ein, die einer Geschwindigkeit von etwa 50 km/h entspricht. Anschließend den anderen Kerzenstecker abziehen, den ersten wieder drauf stecken und die Prozedur wiederholen. Die Tempoabweichungen auf dem Tacho sollten nicht mehr als +/- 5 km/h betragen.

WARNUNG: Diese Methode sollte nur im Notfall (z.B. Panne im Nirgendwo) zur Anwendung kommen. Wenn das Motorrad dabei z.B. vom Ständer fällt kann es sich bei eingelegten Gang selbstständig machen mit allen daraus resultierenden möglichen Konsequenzen.

Hinweis: Ein wirklich exakter Synchronlauf des Motors ist nur mit Hilfe eines Unterdruckmessgerätes einzustellen, über das Deine URAL Werkstatt verfügt. Sie hilft Dir gerne weiter.

Kraftübertragung

Der gesamte Antriebsstrang Deiner URAL besteht aus Kupplung, Getriebe, Kardanwelle und dem Hinterachsgetriebe.

Kupplung

Bei der Kupplung handelt es sich um eine 2-Scheiben-Trockenkupplung. Sie wird durch Ziehen des Kupplungshebels am linken Lenkerende betätigt und trennt den Motor vom Getriebe. Du brauchst die Kupplung zum Anfahren, zum Schalten und zum Anhalten, sofern Du nicht den Leerlauf eingelegt hast.

Das korrekte Kupplungsspiel von ca. 5 mm stellst Du am Kupplungshebel ein, und zwar mit Hilfe der verstellbaren Schraube des Bowdenzuges und der Kontermutter. Dazu ist kein Werkzeug nötig.

Die Kupplung ist wartungsfrei, allerdings handelt es sich um ein Verschleißteil. Im normalen Fahrbetrieb wird sie jedoch leicht eine Laufleistung von mehreren 10.000 Kilometern erreichen.

Hinweis: Anfahren mit viel Gas und Schleifenlassen der Kupplung fördert den Verschleiß und verbraucht unnötig viel Benzin.

Getriebe

Das URAL-Getriebe hat vier Gänge und einen Rückwärtsgang und ist klau-engesaltet. Die Zahnräder werden – wie bei Motorradgetrieben üblich – nicht synchronisiert. Deshalb ist ein Schalten ohne zu Kuppeln nicht möglich bzw. kann einen schweren Schaden im Getriebe verursachen.

Zum Schalten des Getriebes siehe auch die Hinweise im Kapitel 2 des Handbuches!

Hinweis: Den Getriebeölstand musst Du in regelmäßigen Abständen prüfen. Leichte Ölsuren an der Ölablassschraube unterhalb des Getriebes, am Austritt der Schaltwelle oder am Getriebeausgang sind unbedenklich und können hingenommen werden, sofern der Ölstand in Ordnung ist.

Kardanwelle

Bei Fahrzeugen vor 2007 war direkt hinter der Hardyscheibe am Getriebeausgang eine Verzahnung in der Kardanwelle die gefettet werden musste, bei der Modellserie ab 2007 fällt diese Verzahnung und damit auch deren Wartung weg.

Die Verzahnung am hinteren Ende der Kardanwelle muss nur mehr bei jedem Regelservice geschmiert werden, da diese durch eine Gummikappe gegen Wasser und Staub geschützt ist.

Du kannst das Hinterachsgetriebe nach Entfernen der beiden Muttern von der Hinterradschwinge lösen und das Getriebe samt Kardanwelle nach hinten herausziehen. Vor der Montage fettest Du die Gleitverzahnung leicht ein.

Ein einfacherer Weg erspart Dir den Ausbau des Hinterachsgetriebes. Du besorgst Dir Ketten spray im Zubehörhandel, den Du ja als URAL-Fahrer eigentlich nicht brauchst. Mit Hilfe des kleinen Spritzschlauches an der Sprühdose bringst Du das Fett möglichst präzise an die Verzahnung. Der Ketten spray hat den Vorteil, dass er klebrig ist und deshalb trotz der Umdrehungen der Kardanwelle haften bleibt.

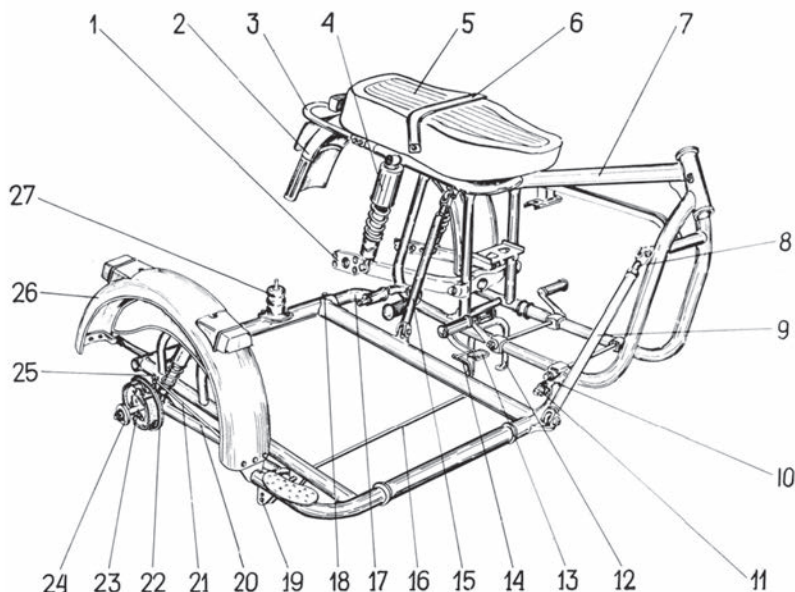
Hinweis: Einfaches Motoröl ist nicht geeignet, da es durch die Umdrehungen der Welle fortgeschleudert wird.

Die Verschraubungen des Hinterachsgetriebes mit der Schwinge (2 Muttern) verdient eine regelmäßige Aufmerksamkeit. Eine Prüfung gehört zum Umfang jeder Inspektion. Das Öl im Hinterachsgetriebe wechselst Du bitte wie im Serviceheft angegeben. Auch hier gilt wie beim Getriebe: Leichte Anzeichen auf Ölverlust oder Ölnebel sind unbedenklich, solange der Ölstand o.k. ist.

Fahrgestell

Motorrad- und Beiwagenrahmen

Der Rahmen besteht aus rundem, teilweise ovalem, geschweißtem Stahlrohr und ist eine geschlossene Doppelschleifenkonstruktion.



- | | |
|--|---|
| 1 Hinterradschwinge | 14 Mitnehmer für die Beiwagenbremse |
| 2 Hinteres Schutzblech | 16 Achse für Beiwagenbremshebel |
| 3 Hintere Schutzblechhalterung | 17 Beiwagenanschluss hinten |
| 4 Federbein mit hydraulischer Dämpfung | 18 Verschraubung des hinteren Beiwagenanschlusses |
| 5 Sitzbank | 19 Lager für Beiwagenschwinge |
| 6 Halteschlaufe | 20 Einarmschwinge |
| 7 Rahmen | 21 Bremsstange |
| 8 Einstellbare Beiwagenbefestigung | 22 Bremsankerplatte |
| 9 und 15 Beiwagenbefestigung | 23 Achse für Beiwagenrad |
| 10 Klemmschelle Beiwagenbefestigung | 24 Schutzkappe |
| 11 Verschraubung der Klemmschelle | 25 Stellmutter der Bremszugstange |
| 12 Hauptständer | 26 Beiwagenschutzblech |
| 13 Fußbremshebel | 27 Gummilagerung des Beiwagenbootes |

Federbeine mit hydraulischer Dämpfung

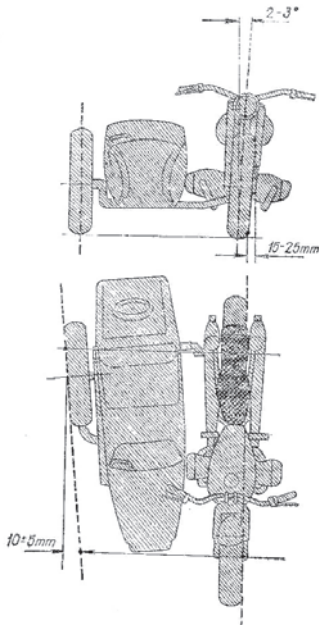
Das URAL-Gespann verfügt über insgesamt fünf baugleiche hydraulische Stossdämpfer mit Stahlfeder (bei Retro drei). Die Vorspannung der Feder ist in zwei Stufen einstellbar. Dazu kann mit dem im Bordwerkzeug mitgelieferten Klauenhebel die untere Federbasis verdreht werden.

Bei Belastung des Gespannes mit 3 Personen bzw. bei voller Zuladung sollten alle Federbeine in die härtere Vorspannung gebracht werden.

Hinweis: Die Federbeine sind wartungsfrei. Die obere und untere Verschraubung solltest Du jedoch regelmäßig auf festen Sitz überprüfen.

Einstellung der Beiwagenmontage

Die korrekte Einstellung des Beiwagens zum Motorrad wird durch zwei Kenngrößen definiert, und zwar durch den Sturz und durch die Vorspur.



Der Sturz betrifft den Neigungswinkel des Motorrads gegenüber dem senkrecht stehenden Beiwagenrad. Von vorne betrachtet fällt das Motorrad gewissermaßen nach außen bzw. nach rechts. Zur Überprüfung lehnst Du eine Wasserwaage senkrecht an den Vorderradreifen an, und zwar an die obere Reifenflanke unterhalb des Schutzbleches. Wenn die Wasserwaage wirklich senkrecht steht und der Sturz korrekt eingestellt ist, muss zwischen ihr und der unteren Reifenflanke am Boden ca. 20 mm (+/- 5 mm) Raum sein. Den Sturz verstellst Du an den beiden verstellbaren Beiwagenstreben. Anziehen der Kontermutter nicht vergessen!

Bei einer korrekt eingestellten Vorspur „lenkt“ der Beiwagen gewissermaßen nach links, das heißt, das Beiwagenrad läuft nicht 100%-ig parallel zum Motorrad. Zur Überprüfung und Einstellung brauchst Du nur zwei absolut gerade (!) und gut 2 m lange Dachlatten und 4 gleich hohe Konservendosen. Die Dachlatten legst Du erhöht um die Konservendosen parallel an die Reifen an, und zwar lehnt sich die eine an das Beiwagenrad an und die andere an Vorder- und Hinterrad des Motorrads.

Nun misst Du den Abstand zwischen den Dachlatten (Du kannst gerne auch an den Außenkanten ablesen), und zwar an 2 Stellen: Auf der Höhe der Hinterachse und der Vorderachse des Motorrads. Der vordere Wert sollte um 10 mm +/- 5 mm geringer sein als der hintere. Nachjustieren geht einfach durch Lösen der Spannschraube an der unteren, hinteren Beiwagenbefestigung und Herausziehen bzw. Hereinschieben des Anschlussrohres.

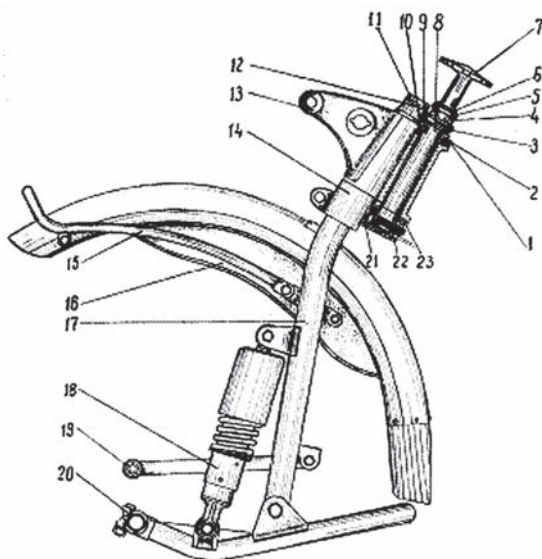
Sind Spur und Sturz korrekt eingestellt, läuft Dein URAL-Gespann auf gerader Straße und mittlerer Geschwindigkeit geradeaus, ohne nach rechts oder nach links zu ziehen.

Hinweis: Vor einem möglichen Verstellen des Sturzes bitte zuerst die Vorspur überprüfen.

Vorderradschwinge

Die Beiwagenmodelle von URAL sind mit einer geschobenen Vorderradlangschwinge ausgerüstet (**Retro:** Teleskopgabel), die sich an 2 hydraulisch gedämpften Federbeinen abstützt. Die Schwinge selbst ist im Lenkkopf gelagert und ebenfalls gedämpft, und zwar mit einem Reibungsdämpfer, der durch den Drehknopf in Lenkermitte zu verstellen ist.

Hinweis: Den Lenkungsdämpfer nicht zu fest anziehen, weil das Motorrad dadurch unter Umständen schwer zu steuern ist.



- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| 1 Schutzscheibe | 13 Abdeckung mit Lampenhalter |
| 2 Dichtung | 14 Lenkkopfbrücke |
| 3 Kreuzstück | 15 Befestigungsbügel für Schutzblech |
| 4 Lenkkopfmutter | 16 Vorderes Schutzblech |
| 5 Stützscheibe | 17 linkes Standrohr |
| 6 Federscheibe | 18 Federbein |
| 7 Spannschraube für Reibungsdämpfer | 19 Bremsanker |
| 8 Lenkopfrohr | 20 Schwingenarm |
| 9 Lagerscheibe | 21 Bewegliche Scheibe |
| 10 Oberes Lenkkopflager | 22 Gegenscheibe |
| 11 Befestigungsmutter | 23 Unteres Lenkkopflager |
| 12 Scheibe | |

Lenkkopflager

Die Lenkkopflager müssen regelmäßig überprüft und nachgestellt werden, damit sich kein unzulässiges Spiel einstellen kann. Dadurch würden die Fahreigenschaften erheblich beeinträchtigt. Bei korrekter Einstellung lässt sich der Lenkkopf (bei losen Reibungsdämpfer) leicht und spielfrei bewegen. Diese Arbeit übernimmt am besten Deine URAL Werkstatt, die über die nötige Erfahrung und Ausstattung verfügt.

WARNUNG: Ein erhöhtes Spiel im Lenkkopf erhöht die Unfallgefahr!

Räder und Reifen

Das URAL-Gespann wird mit einer Scheibenbremse im Vorderrad ausgeliefert. Dieses Rad ist nicht als Hinter- oder Beiwagenrad einsetzbar.

Das Hinterrad und jenes am Beiwagen sind austauschbar. Die Brems-trommel aus Leichtmetall ist mit ungekröpften Speichen in den Stahlfelgen eingespeicht.

Ausbau der Räder

Zum Ausbau des Vorderrades bocke das Motorrad mit dem Hauptständer auf und stelle einen geeigneten Gegenstand (z.B. einen Holzklotz) unter den Rahmen, so dass das Vorderrad frei drehbar in der Luft ist.

Löse die Mutter in der Spannfaust im linken Schwingenarm, anschließend drehe die Achse mit einem Dorn oder durchgestecktem Schraubenzieher heraus (Linksgewinde). Die Achse bitte nicht in den Schmutz legen, sondern sauber abwischen und später vor dem Einbau leicht fetten.

Bevor Du das Vorderrad herausnehmen kannst, musst Du noch den Brems-anker und die Bremszange lösen, und zwar durch Entfernen der Muttern an der Bremsankerplatte.

Zum Ausbau des Hinterrades musst Du das Motorrad ebenfalls aufbocken. Der Hauptständer tut es zur Not auch, besser ist es, das Gespann mit einem Wagenheber an der hinteren Beiwagenbefestigung anzuheben und durch Unterstellen von Ziegelsteinen und Holzklötzen für ca. 10 cm Luft unter dem Hinterrad zu sorgen. Dann ist das Herausnehmen des Hinterrades kein Problem.

Du musst nur – nach Entfernen des Sicherungssplintes – die Kronenmutter der Steckachse auf der rechten Seite entfernen und anschließend die Klemmfaust im linken Schwingenarm lösen. Dann lässt sich die Achse leicht herausziehen und das Rad entfernen. Bei der Montage darauf achten, dass die Steckachse frei von Schmutz und leicht eingefettet ist und die Unterlegscheibe unter der Kronenmutter nicht vergessen! Die Mutter fest anziehen und darauf achten, dass Du den Sicherungssplint durchstecken kannst. Am besten verwendest Du immer einen neuen Splint.

Falls Dein Motorrad mit einem Ersatzrad auf dem Kofferraumdeckel ausgerüstet ist, kannst Du zur Montage oder Demontage den mitgelieferten Speziälschlüssel nutzen. Er hat zwei kleine Zapfen, die genau in die Bohrung der Überwurfmutter passen.

Natürlich musst Du auf den richtigen Luftdruck achten, den man sich leicht merken kann: Vorne und am Beiwagen: 2,0 bar, hinten 2,5 bar. Das Profil muss an jeder Stelle des Reifens mindestens 3 mm Tiefe aufweisen. Reserverad nicht vergessen! Die richtigen Reifen für Deine URAL bekommst Du bei Deiner URAL Werkstatt.

Hinweis: Ein falscher Reifenluftdruck verschlechtert die Fahreigenschaften und die Sicherheit und führt zu höherem Verschleiß und Benzinverbrauch.

WARNUNG: Das Fahren mit abgenutzten Reifen oder Reifen ungeeigneter Bauart und Qualität gefährdet Deine Sicherheit und die anderer Verkehrsteilnehmer! Bitte lass Arbeiten an den Reifen nur von einem Reifenfachbetrieb ausführen!

Wartung der Räder und Reifen

Den Luftdruck vor jedem Fahrtantritt prüfen.

Überprüfe, ob die Sicherungssplinte (an Hinter- und Beiwagenrad) in Ordnung sind.

Regelmäßig die Speichen überprüfen. Dazu schlägst Du mit einem metallischen Gegenstand leicht gegen jede einzelne Speiche und erkennst sofort am Klang, ob die Spannung in Ordnung oder ob die Speiche womöglich locker ist. Die Speichen sollten alle etwa den gleichen Klang aufweisen. Durch Spannen der Speiche (Rechtsdrehen des Nippels) wird der Klang höher, da die Spannung zunimmt.

WARNUNG: Musst Du zum Spannen der Speiche den Nippel um mehr als 2 Umdrehungen anziehen, ist das Entfernen des Reifens notwendig. Andernfalls kannst Du nicht überprüfen, ob die Speiche innen aus dem Nippel austritt und möglicherweise den Schlauch verletzen kann.

Konstruktion der Räder

Die Räder der URAL sind kuggelgelagert. Die Lager sind vom Werk aus dauergeschmiert und sie müssen bei jedem Service auf Spielfreiheit und leichten Lauf geprüft werden. Ein Nachstellen der Lager ist nicht möglich, einen eventuellen Tausch der Lager solltest Du in deiner URAL Werkstätte durchführen lassen.

Bremsen

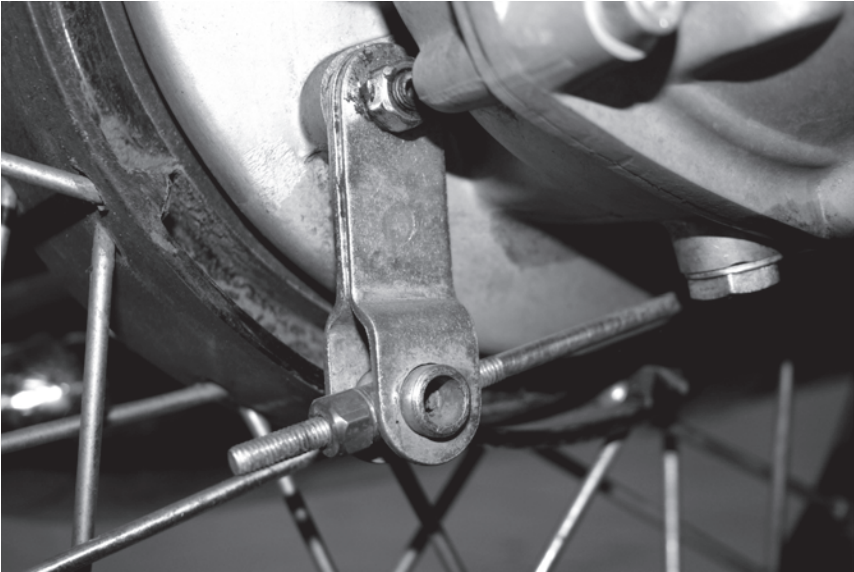
Deine URAL ist serienmäßig vorne mit Scheibenbremse, hinten und am Beiwagen mit Trommelbremsen ausgestattet.

Die Bremse des Beiwagens ist durch einen mechanischen Mitnehmer mit dem Fußbremshebel für die Hinterradbremse verbunden.

Alle Bremsbeläge der Trommelbremsen sind austauschbar, das heißt, es gibt nur einen Typ von Bremsbacken für alle mechanischen Trommelbremsen.

Die Einstellung der gekoppelten Bremsen an Hinter- und Beiwagenrad erfordert etwas Geduld und Fingerspitzengefühl. Nachstellen erfolgt ganz einfach durch Anziehen der Messingeinstellmutter an dem Bremsgestänge bzw. an den Bremshebeln (siehe Abbildung). Du musst aber auf Zweierlei achten:

1. Etwas Luft bzw. Bremshebelspiel ist wichtig, weil die Bremsbeläge beim Bremsen heiß werden und dabei geringfügig aufquellen. Ist zuwenig Spiel eingestellt, kann die Bremse im Betrieb blockieren oder zumindest unbeabsichtigt wirken und sehr heiß werden.
2. Da Du mit dem Fußbremshebel auf beide Bremsen (Hinterrad und Beiwagen) einwirkst, musst Du die Bremskraftverteilung zwischen diesen beiden Bremsen durch Einstellung des Bremshebelspiels regeln. Das geht nur mit Ausprobieren im Fahrbetrieb. Ist der Beiwagen besetzt, kann die Beiwagenbremse etwas eher „kommen“, als wenn Du meistens mit leeren Beiwagen unterwegs bist. Denn dann würde das (unbelastete) Beiwagenrad frühzeitig blockieren.



WARNUNG: Die Wartung der Bremsen, vor allem das Ersetzen der Bremsbeläge, sind Arbeiten mit erheblichem Einfluss auf die Fahrsicherheit. Sie sollten deshalb einem Fachbetrieb vorbehalten bleiben. Deine URAL Werkstatt verfügt über das Fachwissen und die erforderlichen Originalteile, um Wartungs- und Reparaturarbeiten auszuführen.

Das gilt besonders auch für Wartungsarbeiten an der Scheibenbremse, wie z.B. das Wechseln der Bremsflüssigkeit und das Entlüften der Anlage. Bremsflüssigkeit ist sehr giftig und aggressiv und kann lackierte Teile angreifen.

Elektrische Ausrüstung

Die elektrische Anlage umfasst die Lichtmaschine, Zündanlage, Batterie, die elektrischen Verbraucher sowie die gesamte Verkabelung.

Nach internationalem Standard gibt es ein Einleitungssystem, das heißt, der Minuspol liegt jeweils an Masse. Die Lichtmaschine ist durch ihre Verschraubung ebenfalls mit der Fahrzeugmasse verbunden.

Alle Verbraucher sind mit Steckverbindungen angeschlossen.

Die Batterie versorgt alle Verbraucher, solange der Motor nicht läuft und somit die Lichtmaschine keinen Strom erzeugen kann.

Die Lichtmaschine des Fabrikats DENSO/Japan verfügt über einen eingebauten Regler und wird durch die Nockenwelle des Motors angetrieben. Das Lagerspiel des Lichtmaschinenantriebs kann dadurch justiert werden, in dem Du die Lichtmaschinenmuttern lockerst und die Lichtmaschine in ihrer Exzenterlagerung etwas verdrehst. Beim Drehen im Uhrzeigersinn verringert sich das Spiel.

Hinweis: Diese Arbeit sowie alle anderen Arbeiten an der Elektrik, die über das Auswechseln von defekten Glühbirnen oder Überprüfen der Steckverbindung aller Anschlüsse hinausgehen, solltest Du Deiner URAL Werkstatt überlassen. Durch eine Verpolung der Batterieklemmen werden die elektronischen Bauteile sofort zerstört, außerdem kann es zu einem Kabelbrand kommen.

Die Hupe wird durch Drücken des Hupknopfes am linken Lenkergriff betätigt. Die Lautstärke kann durch die kleine Regelschraube an der Rückseite des Gehäuses eingestellt werden.

Der Hauptscheinwerfer ist mit einer H4-Zweifadenlampe ausgerüstet. Du kannst die Leuchtweite durch leichtes Lösen der seitlichen Verschraubung nachjustieren. Achte darauf, dass Du den entgegen kommenden Verkehr nicht blenden kannst!

Das Bremslicht leuchtet auf, wenn der Fußbremshebel oder der Handbremshebel betätigt werden. Der Bremslichtschalter für die Fußbremse ist einstellbar. Dazu schraube den Bremslichtschalter weiter nach oben oder unten.

Stromkreise

Bleibatterien wie in Deiner URAL verwendet, verfügen über eine Nennspannung von 12 Volt. Die Ladespannung beträgt bis max. 14,2 Volt.

Hinweis: Diese Spannung ist für den Menschen vollkommen ungefährlich. Dennoch ist Vorsicht geboten: durch einen Kurzschluss können Kabel oder andere Bauteile so heiß werden, dass die Isolierung schmilzt. Im schlimmsten Fall können sie auch in Brand geraten.

Die häufigsten Probleme im Zusammenhang mit Kfz-Elektrik liegen an Kontaktproblemen im Bereich von Steckern und Anschlüssen. Durch Oxidation in einer Kabelverbindung können z.B. erhebliche elektrische Widerstände auftreten, die zu einem großen Stromverbrauch und auch Erhitzung der betroffenen Stelle im Stromkreislauf führen können.

Hinweis: Alle Kabelverbindungen und -stecker sollten regelmäßig auf festen Sitz überprüft werden. Dazu ziehst Du den Stecker ein paar Mal ab und steckst ihn wieder auf. Dadurch wird die Kontaktfläche wieder blank und gereinigt. Auch an Stellen, wo z.B. Masseverbindungen mit dem Fahrzeug durch Schrauben verbunden sind, kannst Du nach Lockern der Schrauben die Kabelöse hin und her bewegen und anschließend wieder festziehen.

Tipp: Bist Du sicher, dass alle Steckverbindungen und Kabelanschlüsse sauber und in Ordnung sind, kannst Du ein wenig Klarlack aus der Sprühdose darauf sprühen. Auf diese Weise lässt sich Korrosion und Übergangswiderständen wirkungsvoll vorbeugen.

Wartung der Lichtmaschine

Die Lichtmaschine verfügt über dauergeschmierte Lager und eine sehr hohe Lebensdauer. Du kannst regelmäßig den festen Sitz der Verschraubung überprüfen und das Zahnflankenspiel des Lichtmaschinenritzels wie beschrieben nachjustieren.

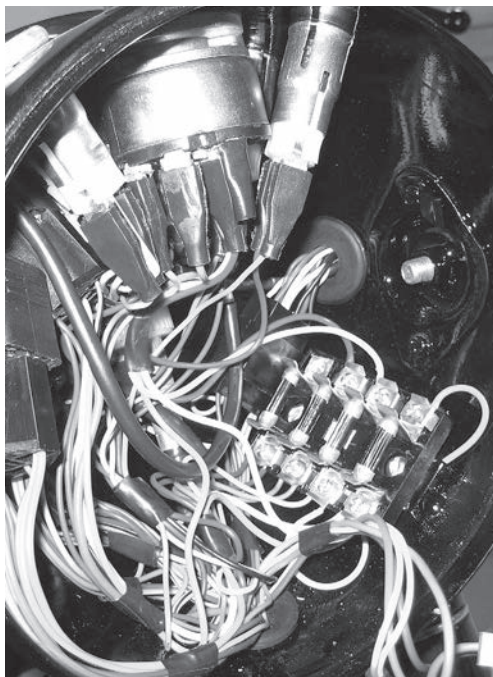
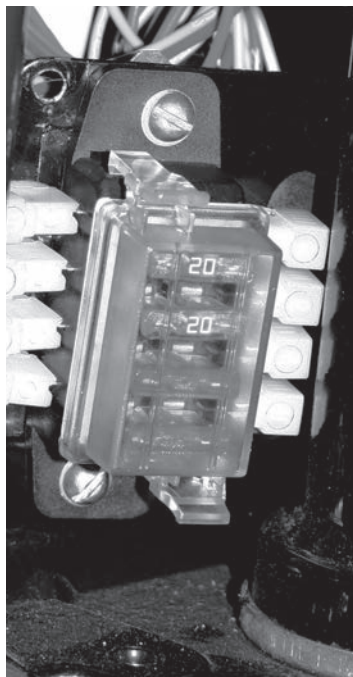
Justierung Lichtmaschine: Die Lichtmaschine wird über Zahnräder von der Nockenwelle angetrieben. Das Flankenspiel der beiden Zahnräder wird durch Verdrehen der Lichtmaschine eingestellt. Für die Grundeinstellung lockere die beiden Haltemuttern der Lichtmaschine so, daß ein Verdrehen derselben noch möglich ist. Drehe die Lichtmaschine so, dass die Halteschrauben in

etwa in der Mitte der Halterungen liegen. Starte den Motor, im Leerlauf drehst Du die Lichtmaschine vorsichtig in Fahrtrichtung im Uhrzeigersinn (verringert das Zahnflankenspiel), bis Du eine leichte Erhöhung des Laufgeräusches hörst. Anschließend drehst Du die Lichtmaschine gegen den Uhrzeigersinn, gerade soviel, bis sich das Laufgeräusch auf leisem Niveau nicht mehr ändert (normalerweise 2-3°). Ziehe die Haltemuttern fest, fertig.

Hinweis: Ein zu geringes Zahnflankenspiel belastet die Lager der Lichtmaschine und führt zu vorzeitigem Verschleiß.

Hinweis: Wir möchten Dich bitten, keine elektrischen Anbauteile zu montieren oder Änderungen an der elektrischen Anlage vorzunehmen. Damit erlöschen Gewährleistungsansprüche im Falle eines Schadens.

Das kleine Kästchen mit den Sicherungen findest Du hinter dem linken Holm der Vorderradschwinge hinter dem Scheinwerfer, bei der Retro im Scheinwerfer.



Wartung des Motorrades

Die Wartungsintervalle sollten sich nach den Vorgaben richten und nicht nach dem augenscheinlichen technischen Zustand des Motorrades. Eine außergewöhnliche Beanspruchung, z.B. Fahren bei schlechten Straßenverhältnissen oder extremen Witterungsbedingungen, bietet einen Anlass für die Verkürzung der Wartungsintervalle.

Liste der zu schmierenden Teile

Motor:	20W/50 Mehrbereichsöl, 2,3 Liter (ohne Filterwechsel nur 2,0 l)
Getriebe:	Getriebeöl SAE 80/90, 1,2 Liter
Endantrieb:	Getriebeöl SAE 80/90, 105 ml
Untere Beiwagenanschlüsse:	normales Schmierfett
Verstellmuttern an den Bremsgestängen:	Schmieröl
Achse des Fußbremshebels:	Schmierfett
Lagerung des Brems- und Kupplungshebels:	Schmieröl
Bremsnocken:	Heißlagerfett (nur bei Demontage)
Lenkkopflager:	Schmierfett (nur bei Demontage)

Einstellen des Ventilspiels

Alle 5.000 km, also im Rahmen eines großen Wartungsdienstes (siehe Wartungsplan), ist das Ventilspiel zu überprüfen. Dazu gehst Du folgendermaßen vor:

1. Der Motor sollte kalt sein.
2. Entferne die Zylinderkopfdeckel und lege sie so hin, dass kein Öl in die Umwelt gelangen kann. Heraustropfendes Öl aus den Zylinderköpfen bitte auffangen!
3. Entferne die Zündkerzen, damit der Motor ohne Kompression leicht mit dem Kickstarter durchgedreht werden kann.
4. Drehe die Kurbelwelle mit Hilfe des Kickstarthebels soweit, bis das Auslassventil (das vordere) auf einer Seite durch den Kipphebel geöffnet (herunter gedrückt) wird. In dieser Stellung überprüfst Du das Ventilspiel am Einlassventil mit Hilfe einer Fühlerlehre. Es sollte zwischen 0,1 und 0,15 mm liegen, das heißt, das betreffende Blatt der Fühlerlehre sollte sich leicht, aber spielfrei zwischen Kipphebel und Ventilschaft durchziehen lassen.

5. Die Korrektur und Einstellung erfolgt durch Öffnen der Kontermutter und Verdrehen der Stellschraube mit einem Schlitzschraubenzieher. Anschließend Kontermutter wieder anziehen und dabei nichts verstellen!
6. So gehst Du auch bei den anderen Ventilen vor, also Öffnen der Gegenventile und Einstellung an dem unbelasteten Ventil.
7. Abschließend Zylinderkopfdeckel wieder montieren, Kerzen hinein schrauben und Motorölstand kontrollieren.

Kosmetische Pflege

Die Schönheit des Motorrades und sein Wiederverkaufswert hängen natürlich eng mit dem allgemeinen Pflegezustand zusammen. Darum lohnt sich die Reinigung und Pflege der Metallflächen an Motor und Getriebe sowie aller lackierter Teile. Besondere Aufmerksamkeit verdient natürlich die Rostvorbeugung. Dazu einige Tipps:

Im Handel werden so genannte „Kaltreiniger“ angeboten. Das sind Flüssigkeiten, die man aus der Spraydose aufsprühen kann und die sich besonders für die Reinigung des Motors und Getriebegehäuses eignen. Nach einigen Minuten Einwirkzeit kannst Du Sie mit einem Schwamm abwaschen. Saubere und fettfreie Metallflächen sind das Ergebnis.

Hinweis: Diese Mittel sind Fett lösend. Du solltest sie also nicht dort auftragen, wo Du ein wenig Schmierfett oder Öl ganz praktisch findest und deshalb selbst aufgetragen hast!

Hinweis: Bitte widerstehe der Versuchung der Reinigung Deiner URAL mit dem Hochdruckreiniger! Dabei gelangt todsicher Wasser in Teile wie z.B. die Vergaser, elektrische Komponenten wie Anlasser, Verkabelung, Lichtmaschine etc., Bremsstrommeln und Kardanwelle, die das überhaupt nicht vertragen können!

Für die Reinigung und die Politur von lackierten Flächen sowie von Chrom gibt es im Kfz-Zubehörhandel eine große Palette von geeigneten Mitteln. Bitte auf die angegebenen Anwendungshinweise achten!

Lackierte Flächen wäscht man am besten mit lauwarmen Wasser und einem weichen Schwamm. Dabei bitte keinen Druck auf den Schwamm ausüben und das Waschwasser öfters erneuern!

Zur Vorbeugung von Korrosion werden ebenfalls hervorragend geeignete Mittel angeboten. Die verchromten Felgen und Speichen lassen sich beispielsweise gut mit einem farblosen Wachsspray schützen. Sie nehmen dadurch zwar einen matten Ton an, sind aber gegen Rostbefall hervorragend geschützt.

Ebenfalls aus Sprühdosen gibt es Unterbodenschutzwachs, mit dem sich die Unterseite und die Innenflächen des Beiwagenbootes sowie die Innenflächen der Schutzbleche ausspritzen lassen. Besonders die Blechnähte sollten eine dicke Schicht des Schutzmittels erhalten.

Hinweis: Die Konstruktion des URAL-Motorrades und die Traditionen des Herkunftslandes sind der Hintergrund dafür, dass geringfügige Ölverluste wie z.B. Ölnebel an Motor- und Getriebegehäusen als normal anzusehen sind. Sie stellen deshalb keinen Gewährleistungsrelevanten Sachverhalt dar. Das Gleiche gilt für einen möglichen Rostbefall bei Winterbetrieb. Streusalze und andere Taumittel sind derart aggressiv, dass sie leider Spuren auf den verchromten Flächen sowie an Leichtmetallen hinterlassen. Weitere Hinweise hierzu siehe unter „Fahren im Winter“.

Außerbetriebnahme und Einlagerung des Motorrades

Möchtest Du Deine URAL beispielsweise während des Winterhalbjahres „einmotten“, empfiehlt es sich, eine Inspektion vorher zu machen und frisches Öl einzufüllen. Die weiter oben geäußerten Konservierungs- und Wartungstipps gelten natürlich auch.

Der Luftdruck in den Reifen muss in jedem Fall geprüft und erhalten werden, da ein über eine längere Zeit „platt“ stehendes Motorrad jeden Reifen unbrauchbar macht. Beim Einmotten des Gepansses kannst Du beispielsweise in allen Reifen vorsorglich 3,0 bar Luftdruck auffüllen.

Die Batterie kannst Du ausbauen und an einem trockenen und frostsicheren Ort aufbewahren. Wenn Du ihr etwas Gutes tun willst, dann solltest Du ihr von Zeit zu Zeit eine Erhaltungsladung gönnen. Eine tief entladene Batterie ist nämlich nicht mehr aufzuladen. Moderne Automatikladegeräte verhindern, dass die Batterie überladen wird und dadurch Schaden nehmen kann.

Übrigens kann man Deine URAL ohne Batterie nicht starten – auch nicht mit dem Kickstarter –, da die Lichtmaschine eine so genannte Erregerspannung braucht.

Hinweis: Du darfst keinesfalls die beiden Batteriepole verbinden, um zu prüfen, ob die Batterie noch Spannung abgibt! Der dadurch verursachte Kurzschluss könnte die Batterie zerstören. Dazu gibt es Säureheber oder geeignete Messgeräte in jeder Kfz-Werkstatt und natürlich auch bei Deiner URAL Werkstatt, die Dir gerne weiterhilft.

Das Motorradgespann sollte selbst natürlich auch an einem trockenen Ort stehen. Du kannst es zusätzlich noch mit einer Planung, alten Decke etc. abdecken, nachdem Du es sorgfältig gewaschen und poliert hast. Für die Behandlung verchromter Flächen gibt es ebenfalls im Handel sehr gut geeignete Mittel.

Den Treibstoff in den Vergasern kannst Du dadurch entleeren, indem Du jeweils die Ablassschraube unten an der Schwimmerkammer öffnest. Was den Sprit im Tank betrifft, ist es eigentlich am besten, den Tank vor dem Einlagern sogar aufzufüllen. Du musst natürlich auf die entsprechenden Vorschriften des Garagenbetreibers achten.

Den Motor konservierst Du am besten dadurch, indem Du nach Entfernen der Zündkerzen etwas (wenig!) Motoröl durch das Kerzengewinde tropfen lässt. Anschließend den Motor mit dem Kickstarter ein paar Mal durchdrehen und die Zündkerzen wieder einschrauben.

Verzeichnis des mitgelieferten Bordwerkzeugs
Ersatzteile, Zubehör, Fahrzeugdokumente

Werkzeug

1. Maulschlüssel 8 x 10
2. Maulschlüssel 12 x 13
3. Maulschlüssel 13 x 14
4. Maulschlüssel 17 x 19
5. Maulschlüssel 19 x 22
6. Maulschlüssel 30
7. Imbusschlüssel 4mm
8. Imbusschlüssel 5mm
9. Imbusschlüssel 6mm
10. Imbusschlüssel 8mm
11. Imbusschlüssel 12 mm
12. Mehrzweckschlüssel 36 x 41
13. Mehrzweckschlüssel 7 x 27
14. Ringschlüssel 22
15. Durchsteckdorn
16. Schraubenzieher klein
17. Schraubenzieher groß
18. Hakenschlüssel
19. Kombizange
20. Zündkerzenschlüssel
21. Handschuhe
22. Reifen-Montiereisen
23. Luftpumpe

Ersatzteile
Ersatzfarbe zum Ausbessern

Handbuch

Ausstattung Zuschaltbarer Beiwagenantrieb

(serienmäßig bei Modellen **Ranger** und **Sportsman**)

Durch Umlegen eines Handhebels am Arm der Hinterradschwinge wird die Antriebswelle des Beiwagenrades kraftschlüssig und im Übersetzungsverhältnis 1:1 mit dem Hinterrad verbunden. Es gibt kein Ausgleichsgetriebe, das heißt, das Hinterrad und das Beiwagenrad sind starr verbunden. Damit ist Kurvenfahren mit dem Gespann und zugeschaltetem Beiwagenantrieb sehr problematisch und gewissermaßen nur mit Schlupf möglich.

Der Beiwagenantrieb dient vorrangig als Anfahrhilfe im Gelände und zur Überwindung von starken Steigungen bei Geradeausfahrt sowie bei Fahrt auf Schnee und Eis!

WARNUNG: Den Beiwagenantrieb bitte nur im Stand zuschalten. Der Beiwagenantrieb darf in keinem Fall auf befestigter Straße eingeschaltet sein. Du riskierst ernsthafte Schäden am Fahrzeug und einen Unfall, da es kein Ausgleichsgetriebe gibt!

Wartungshinweise für den Beiwagen

Achte regelmäßig darauf, dass alle Schraubverbindungen und Flansche des Beiwagenantriebs fest sitzen.

Wie fahre ich mit einem Gespann?

Dein URAL-Gespann stellt im Straßenverkehr bestimmt eine Besonderheit dar. Während in der Nachkriegszeit das Motorrad mit Beiwagen zum Straßenbild gehörte, kann man heute nicht mehr davon ausgehen, dass allgemeines Wissen über das Fahren mit einem Motorrad mit Beiwagen verbreitet ist, von der praktischen Erfahrung ganz zu schweigen. Darum ein paar allgemeine Hinweise.

Gemessen an dem Potenzial aktiver Sicherheit, dass Du bei einem modernen Kraftfahrzeug voraussetzen kannst wie z.B. einem Anti-Blockiersystem usw., ist Gespannfahren erheblich gefährlicher. Wir wollen Dir das gerne in aller Deutlichkeit sagen: Gespann Fahren ist die Entdeckung der Langsamkeit, wenn Du nicht Kopf und Kragen im Straßenverkehr riskieren willst! Das hat nichts mit URAL zu tun, sondern betrifft alle Fahrzeuge mit asymmetrischer Kinematik. Kurven sind nur sehr langsam zu meistern, obendrein fährt sich eine Rechtskurve vollkommen anders als eine Linkskurve. Und was den Bremsweg eines Motorradgespannes betrifft, liegt er konstruktionsbedingt weit über den gewohnten Werten moderner Motorräder.

Aber das weißt Du schon, sonst hättest Du Dir vermutlich kein URAL-Gespann gekauft. Wir lassen in punkto Geschwindigkeit gerne anderen den Vortritt, dafür kommen wir Gespannfahrer meist gut gelaunt ans Ziel, haben mehr von der Gegend gesehen und obendrein manch schöne Sachen im Gepäck, das bei den Freunden ohne Beiwagen zu Hause bleiben musste.

Wir haben gerade von Asymmetrie gesprochen. Der Beiwagen sitzt nun mal nur an einer Seite – zumeist an der rechten, auf den britischen Inseln beispielsweise auch auf der linken. Das hat zur Folge, dass Dein URAL-Gespann beim Bremsen dazu neigt, nach links zu ziehen, während beim Anfahren und Beschleunigen der schwere Beiwagen nach rechts zieht. Das alles ist normal und für Gespannfahrer das Salz in der Suppe.

In Rechtskurven hat das Gespann (mit Rechtsbeiwagen) zudem eine Tendenz, das „Beiwagenbein zu lupfen“, mit anderen Worten, der Beiwagen kann hochkommen. Anfänger haben davor eine Menge Respekt, zu Recht. Dabei kann man die Situation leicht meistern, indem sich der Fahrer deutlich nach innen lehnt, leicht bremst oder, falls der Kurvenradius, die Geschwindigkeit und die Motorleistung es zulassen, sogar beschleunigt, um dadurch den Beiwagen wieder herunterzudrücken.

Übrigens kommt der Beiwagen gerne auch bei sehr niedriger Geschwindigkeit, aber auch in engen Kurven wie z.B. in Serpentinien oder beim Abbiegen innerorts hoch. Das hat fahrphysikalische Gründe: Ein langsam drehendes Rad entwickelt weniger Aufstellkräfte als ein schnell drehendes.

WARNUNG: Heftiges Bremsen bei aufsteigendem Beiwagen ist sehr gefährlich und kann zu einem Überschlag führen.

Wir möchten Dir, sofern Du noch nicht viel Erfahrung im Gespannfahren hast, dringend raten, auf einem freien Platz zu üben! Wie fahren sich enge Kurven? Wie lange ist mein Bremsweg? Wie reagiert das Gespann bei plötzlichen Ausweichmanövern?

Mit unserer Warnung wollen wir Dich keineswegs verunsichern, sondern nur auf die besonderen Bedingungen des Gespannfahrens hinweisen. Bei glatten Straßen, Feldwegen oder im Winter kann das Gespann im Vergleich zum Solomotorrad mit einigen Vorteilen und Sicherheitsreserven aufwarten.

Vielleicht hast Du die Möglichkeit, die ersten Kilometer mit dem Gespann in Begleitung eines erfahrenen Beiwagenfahrers zu absolvieren oder an einem „Gespanntraining“ teilzunehmen, das von vielen Motorradclubs angeboten wird. Deine URAL Werkstatt hat diesbezüglich bestimmt einen Tipp für Dich oder bietet selbst solche Kurse an.

Tipp: Es ist empfehlenswert und wird auch von „alten Hasen“ so praktiziert, einen schweren Gegenstand, z.B. einen Sandsack, in den Beiwagen zu legen, falls man alleine unterwegs ist. Das ist keineswegs „ehrenrührig“!

Fahren im Winter

Möchtest Du auch während des Winters mit dem Gespann unterwegs sein, was ein außerordentlich schönes Erlebnis sein kann, ist es wichtig, Rückstände von Streusalz oder anderen Taumitteln von der Straße nach Ankunft möglichst sofort mit klarem Wasser abzuwaschen. Alle übrigen, bisher geäußerten Pflege- und Wartungshinweise gelten für den Winterbetrieb in besonderem Maße.

Im Winterbetrieb empfiehlt sich die Verwendung von Zündkerzen mit einem niedrigeren Wärmewert wie z.B. der NGK BPR6HS. Sie neigen bei längerem Betrieb im kalten Zustand bzw. mit gezogenem Choke nicht so schnell zum Verrußen.

Jedem Motorrad sieht man es an, wenn im Winter gefahren wird. Je größer Deine Mühe in der Reinigung und Pflege des Gespanns ist, desto besser (schöner) sieht es im nächsten Frühjahr aus. Wir empfehlen durchaus den Winterbetrieb, bei dem Dein URAL-Gespann seine Stärken erst richtig ausspielen kann, bitten aber um Beachtung des folgenden Hinweises:

Hinweis: Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, haben Streusalze und Taumittel eine verheerende Wirkung auf metallische Oberflächen. Eine Beeinträchtigung des Aussehens von Chrom- und Leichtmetallteilen oder übermäßiger Korrosionsbefall kann deshalb keine Gewährleistung des Herstellers zur Folge haben.

URAL Motorcycles GmbH Gewährleistungsbestimmungen

In Übereinstimmung mit der Europäischen Gesetzgebung leisten die autorisierten URAL Werkstätten gedeckt durch die URAL Motorcycles GmbH in Linz/Österreich, Gewähr auf Mängelfreiheit in Material und Fertigung für alle neuen URAL-Motorräder für einen Zeitraum von 24 Monaten nach dem Tag der ersten Zulassung bzw. ab Kaufdatum ohne Kilometerbegrenzung.

Die Gewährleistung setzt voraus, dass

- das Motorrad bei einem URAL Vertragshändler gekauft wurde
- alle Übergabe- und Wartungsinspektionen wie im Serviceheft vorgeschrieben durchgeführt und dokumentiert wurden
- keine unsachgemäße Bedienung oder Behandlung des Fahrzeuges vorliegt
- keine Veränderungen am Fahrzeug oder Anbauten von nicht zugelassenen Zubehörteilen vorgenommen wurden
- das Motorrad nicht an Rennen oder Wettbewerben teilgenommen hat
- das Motorrad nicht vermietet wurde
- der Kunde im Falle eines Schadens oder bei Ankündigung eines Schadens alles tut oder unterlässt, um den Schaden möglichst gering zu halten und das Motorrad seiner URAL Werkstatt unverzüglich zum Zwecke der Nachbesserung zur Verfügung stellt

Sie erstreckt sich auf Ersatz der auszutauschenden Teile sowie die Arbeitskosten beim URAL Werkstattbetrieb.

Verschleißteile sind von einer Gewährleistung ausdrücklich ausgeschlossen. Sie beziehen sich u.a. auf diese nicht vollständige Auflistung:

- Bremsbeläge
- Kupplung
- Reifen und Schläuche
- Zündkerzen
- Filter
- Schmierstoffe
- Kraftstoffleitungen
- Dichtungen
- Sicherungen
- Glühlampen

Zur Vermeidung von Härtefällen kann die URAL Motorcycles GmbH einen Schaden nach Ablauf der Gewährleistungszeit oder bei Nichtvorliegen von Gewährleistungsgründen auf dem Kulanzwege regulieren. Ein Rechtsanspruch wird daraus nicht begründet.

Wartungspläne

Eine lange und störungsfreie Nutzungszeit Deiner URAL steht im engen Zusammenhang mit der Beachtung der Bedienungshinweise, vor allem in Kapitel 3, sowie der Durchführung aller vorgeschriebenen Wartungsarbeiten. Sie sind im Einzelnen im Wartungsheft dargestellt und dienen damit als Grundlage und Arbeitsplanung für Deine URAL Werkstatt.

Sie ist natürlich die beste Adresse für die Durchführung jeglicher Servicearbeiten. Du kannst jedoch auch selbst Hand an Dein Motorrad legen, weil Du als Fahrer ohnehin für die Fahrsicherheit und Gebrauchsfähigkeit Deines Motorrades die Hauptverantwortung trägst. Viele Prüf- und Pflegemaßnahmen sind sowieso eher alltäglich, als dass man damit zu einem Fachbetrieb fahren würde. Außerdem ist auf einer langen Reise gegebenenfalls die Ausführung von Wartungsarbeiten unverzichtbar.

Ein immer aktuelles Werkstattverzeichnis ist einsehbar auf unserer Webseite **<http://www.ural.cc/index.php?dealers>** oder einfacher **www.ural.cc** eintippen und dann weiter im Menue auf **“Dealers”** klicken.

Hinweis: Für alle Arbeiten an Deinem Motorrad solltest Du in eigenem Interesse folgende allgemeinen Regeln beachten:

- Bei Arbeiten am elektrischen System oder am Motor stets Minuskabel der Batterie abklemmen
- Den Motor nie in geschlossenen Räumen oder Garagen laufen lassen
- Nur geeignetes und sauberes Werkzeug verwenden
- Für gutes Licht und verträgliche Raumtemperaturen sorgen

Großer Wartungsdienst (alle 5.000 km)

1. Ölwechsel im Motor mit Filterwechsel
2. Getriebeölwechsel
3. Wechsel des Öls im Hinterachsgetriebe
4. Wechsel des Luftfiltereinsatzes
5. Prüfen und Korrektur des Ventilspiels
6. Erneuern der Zündkerzen
7. Erneuern der Treibstofffilter
8. Prüfen:
 - A Vergasersynchronisation
 - B Lenkkopflagerspiel
 - C Spannung aller Radspeichen, insbesondere Hinterrad
 - D Bremsflüssigkeit (Wechsel alle 2 Jahre)
 - E Sturz und Vorspur der Beiwagenausrichtung
 - F Verkabelung und alle elektrischer Verbindungen
 - G Überprüfung aller Verschraubungen und Befestigungen
9. Schmierung:
 - A Fußbremspedal
 - B Mitnehmer der Beiwagenbremse
 - C Handhebellagerung
10. Prüfen Batteriezustand
11. Prüfen der Reifen und Profiltiefe

500km

Kilometerstand.....

Datum.....

Stempel

5 000km

Kilometerstand.....

Datum.....

Stempel

10 000km

Kilometerstand.....

Datum.....

Stempel

15 500km

Kilometerstand.....

Datum.....

Stempel

20 000km

Kilometerstand.....

Datum.....

Stempel

25 000km

Kilometerstand.....

Datum.....

Stempel

30 000km

Kilometerstand.....

Datum.....

Stempel

35 000km

Kilometerstand.....

Datum.....

Stempel

40 000km

Kilometerstand.....

Datum.....

Stempel
