

HOW TO USE



Kupplung-Ausrückmechanismus »Power Clutch« von Müller Motorcycle; passend für Big Twin Evo und Twin Cam 1987→; Stahl; Deutschland

Art.-№ 80-790

Achtung! Die Umrüstung sollte von einer autorisierten Fachwerkstatt durchgeführt werden. Für unsachgemäße Arbeiten übernehmen wir keine Haftung.

1. Motorrad mit geeignetem Hilfsmittel aufbocken (Motorradheber) und für sicheren Stand sorgen.
2. Am Kupplungsbowdenzug Konterung lösen und Bowdenzug entspannen.



3. Schrauben für Servicedeckel mit Inbus 5/32" oder Torx TX 27 Werkzeug lösen, Kontermutter von Kupplungseinstellschraube mit 11/32" Schlüssel lösen, anschließend mit 7/32" Inbusschlüssel Kupplungseinstellschraube lockern.
4. Getriebeöl ablassen, Getriebedeckel mit 3/16" Inbusschlüssel abmontieren.



5. Sicherungsring mit Seegerringzange entfernen, orig. H-D Kupplungssegment vom Zug trennen, Segment aussondern und die drei Kugeln ins Müller Segment umrüsten.
6. Neues Müller Segment mit Bowdenzug verbinden und in Seitendeckel einsetzen, Sicherungsring montieren.
7. Getriebedeckel mit neuer Dichtung montieren und Getriebeöl.



DE

EN

ES

FR

IT

8. Kupplungsgrundeinstellung vornehmen.
Einstellschraube soweit nach rechts hineindrehen bis spürbarer Widerstand entsteht, dabei Kupplungshebel 1 - 2 mal betätigen. Diesen Vorgang zweimal wiederholen, damit sich die Teile vom Kupplungssegment anpassen können. Anschließend die Einstellschraube 1/8 Umdrehung lösen. Wichtig! Das Kupplungssegment darf nicht unter Spannung stehen.
9. Kupplungseinstellschraube kontern und Servicedeckel montieren.
10. Kupplungsbowdenzug einstellen (siehe Punkt 2). dabei Einstellschraube soweit herausdrehen, dass oben am Kupplungshebel der Bowdenzug ca. 2- 3mm Spiel hat. Wichtig! Schraubverbindung kontern.



11. Probefahrt durchführen und Kupplung auf Funktion überprüfen.

Wichtiger Hinweis:

Verwenden Sie keine Lederverzierungen am Kupplungshebel, dieses würde den Kupplungshebelweg einschränken: Kupplung trennt nicht sauber, Getriebe lässt sich schlecht schalten.

HOW TO USE



Clutch release mechanism »Power Clutch« by Müller Motorcycle; fits Big Twin Evo and Twin Cam 1987->; steel; Germany

Item-Nº 80-790

Caution! Clutch conversion should be performed by a qualified mechanic only.

We assume no responsibility for damage or injury caused by improper workmanship.

1. Lift the motorcycle with a proper device and secure it in lifted position.
2. Disconnect the negative battery cable.



3. Loosen the jam nut from clutch cable adjuster and turn adjuster in to provide slack in cable.
4. Remove the Derby Cover screws with 5/32" allen wrench or Torx TX 27 wrench, loosen lock nut of push rod adjusting screw and back off adjusting screw counter-clockwise.



5. Drain transmission oil and remove right side cover with 3/16" allen wrench.
6. Remove retaining ring and pull ramp and coupling out of cover after disconnecting from clutch cable.
7. Install the Mueller ramp and coupling with the original balls and connect clutch cable.



DE

EN

ES

FR

IT

HOW TO USE

8. Install side cover with new gasket and fill transmission with oil to proper level.
9. Turn push rod adjusting screw inward (clockwise) to take up all free play. Squeeze clutch lever to maximum 2 - 3 times. Contrary to factory specifications back out adjusting screw ONLY 1/8 turn and tighten lock nut.
10. Reinstall clutch cover.



11. Adjust clutch cable with adjuster to provide 1/8" free play at hand lever. Tighten jam nut.
12. Test ride the motorcycle to ensure proper function of clutch system.

Note:

Leather braids or covers on clutch lever reduce travel which may result in insufficient clutch disengaging and hard shifting.

HOW TO USE



**Mecanismo del mando de embrague
»Power Clutch« de Müller Motorcycle;
apropiado para Big Twin Evo y Twin
Cam 1987→; acero; Alemania**

Art.-№ 80-790

Atención. La modificación del embrague debe ser realizado sólo por un mecánico cualificado. No asumimos responsabilidad alguna por daños o heridas producidas por un manejo inadecuado.

1. Coloca la moto en un elevador y asegúrala.
2. Desconecta la masa de la batería.



3. Afloja el tensor del cable del lado del embrague y déjalo suelto.
4. Extrae los tornillos de la tapa Derby con una llave allen de 5/32" o una llave torx T 27. Afloja la tuerca de ajuste de la leva girando el tornillo y apártala moviendo el tornillo en sentido contra reloj.



5. Vacía el aceite de transmisión y retira la tapa lateral con una llave allen de 3/16".
6. Extrae el retén y tira de la rampa y el plato de presión fuera de su alojamiento tras desconectar el cable de embrague.
7. Monta la rampa y el plato Mueller con los rodamientos originales y conecta el cable de embrague.



DE

EN

ES

FR

IT

HOW TO USE

8. Monta la tapa lateral con la nueva junta y rellena de aceite la transmisión hasta un nivel adecuado.
9. Ajusta el tornillo de la leva en sentido horario para que coja juego. Tira de la palanca máximo tres veces. En contra de las especificaciones de fábrica, dale SOLO 1/8 de vuelta al tornillo de ajuste y aprieta la tuerca de bloqueo.
10. Vuelve a montar la tapa del embrague.



11. Ajusta el cable de embrague para dejar un juego de 1/8" en la maneta. Ajusta el tensor.
12. Prueba la moto para comprobar el correcto funcionamiento del embrague.

Nota:

Las fundas y adornos de piel en las manetas de embrague pueden reducir el recorrido de la leva y resultar en cambios bruscos y dificultades para desembragar.

DE

EN

ES

FR

IT

HOW TO USE



Mécanisme de commande d'embrayage »Power Clutch« de Müller Motorcycle; adaptable à Big Twin Evo et Twin Cam 1987->; acier; Allemagne

Art.-№ 80-790

Attention, cette modification devrait être réalisée par un atelier autorisé et compétent. Nous ne sommes pas responsables d'installations n'étant pas faites dans les règles de l'art.

1. Lever la moto avec un moyen adapté (lève-moto) pour la caler de manière sécurisée.
2. Desserrer l'écrou de réglage de l'extrémité du câble d'embrayage et détendre le câble.



3. Desserrer les vis de la trappe d'accès avec une clef BTR de 5/32" ou Torx TX 27, desserrer le contre écrou de la vis de réglage d'embrayage avec une clef de 11/32", puis desserrer la vis de réglage de l'embrayage avec une clef BTR de 7/32".
4. Vidanger l'huile de transmission, déposer le carter de transmission avec une clef BTR de 3/16".



5. Retirer le clip avec une pince circlip, détacher le segment d'embrayage du câble, déposer le segment et insérer les trois billes dans le segment Müller.
6. Raccorder le nouveau segment avec le câble et insérer dans le carter latéral, monter la bague de sécurité.
7. Remonter le carter de transmission avec un nouveau joint et de l'huile de boîte.



DE

EN

ES

FR

IT

HOW TO USE

8. Procéder aux réglages de base de l'embrayage. Visser la vis de réglage aussi loin vers la droite jusqu'à sentir une résistance. Actionner le levier d'embrayage une à deux fois au même moment. Répéter ce processus deux fois, afin que les pièces du segment d'embrayage puissent se mettre en place. Dévisser ensuite la vis de réglage d'un huitième de tour. Important ! Le segment d'embrayage ne doit pas être sous tension.
9. Bloquer la vis de réglage d'embrayage et monter la trappe d'accès.
10. Régler le câble d'embrayage (voir point 2). Dévisser la vis de réglage de telle sorte, que le câble ait environ 2 à 3 mm de jeu au levier d'embrayage. Important ! Bloquer l'écrou.



11. Procéder à un essai sur route et vérifier le bon fonctionnement de l'embrayage.

Remarque importante :

N'utilisez pas d'ornements en cuir sur le levier d'embrayage, celui réduirait la course du levier : l'embrayage ne débraye pas correctement, la boîte de vitesse pas mal les rapports.

HOW TO USE



Meccanismo di disinnesto frizione »Power Clutch« di Müller Motorcycle; atto per Big Twin Evo e Twin Cam 1987→; acciaio; Germania

Art.-№ 80-790

Attenzione! La modifica dovrebbe essere effettuata da un'officina specializzata e autorizzata. Non ci assumiamo nessuna responsabilità per lavori non eseguiti a regola d'arte.

1. Alzare la moto tramite un ausilio adatto (alzamoto) e bloccarla in modo sicuro.
2. Svitare il controdado sul cavo frizione e allentare il cavo.



3. Allentare le viti del coperchio frizione con chiavi a brugola 5/32" oppure torx TX 27, svitare il controdado della vite regolazione frizione con chiave da 11/32", poi allentare la vite regolazione frizione tramite chiave a brugola da 7/32".
4. Spurgare l'olio del cambio utilizzando una chiave a brugola da 3/16" e smontare il coperchio del cambio.



5. Togliere l'anello di sicurezza tramite pinza Seeger, separare il segmento frizione originale H-D dal cavo, togliere il segmento e trasferire le tre sfere nel segmento Müller.
6. Collegare il nuovo segmento Müller con il cavo e inserirlo nel coperchio laterale, piazzare l'anello di sicurezza.



DE

EN

ES

FR

IT

HOW TO USE

7. Montare il coperchio frizione con una guarnizione nuova e riempire con olio per il cambio fino al livello corretto.
8. Effettuare la regolazione base della frizione. Avvitare la vite di regolazione verso destra fino a che non si percepisce chiaramente che oppone resistenza, al contempo azionare 1 - 2 volte la leva frizione. Ripetere 2 volte questa procedura affinché i componenti del segmento frizione si assestino. Infine allentare la vite di regolazione di 1/8 di giro. Importante! Il segmento frizione non deve stare in tensione.
9. Bloccare la vite di regolazione frizione tramite il controdado e montare il coperchio frizione.
10. Regolare il cavo frizione (vedi punto 2). La vite di regolazione va svitata tanto da lasciare al cavo 2 - 3 mm di gioco in alto alla leva della frizione. Importante! Bloccare la giunzione filettata tramite controdado.



11. Effettuare una corsa di prova e controllare la funzionalità della frizione.

Avvertenza importante

Non impieghi ornamenti in cuoio sulla leva della frizione perché limiterebbero la corsa della stessa: la frizione non stacca bene e la cambiata risulta dura.