

HOW TO USE



Fliehkraftunterstützte Kupplungsdruckplatte von T.P.P.; passend für Dyna 1998-2017 und Softail 1998-2017 (außer CVO und SE Modelle 2013→), Touring 1998-2016 (außer Low 2015-2016); Big Twin 1998-2017 bis 124 cui.

Art.-№ 80-913, 80-914

Bitte die Anleitung vor dem Beginn der Arbeiten lesen und sich damit vertraut machen. Die einzelnen Schritte sind einfach und logisch. Das Bike aufrecht stellen, entweder auf einem Bike-Lift oder mit einem Keil unter dem Seitenständer. Bike in aufrechter Position sichern. Damit wird verhindert, dass Öl aus dem Primärkasten läuft, wenn der Kupplungsdeckel offen ist.

1. Den Zug-Einsteller komplett zusammenschrauben. Den Kupplungsdeckel abbauen.
2. Jetzt die Kupplungseinstellschraube nachstellen. Die Schraube fingerfest auf Anschlag eindrehen (keine Gewalt anwenden), dann 1/2 bis 1 Umdrehung herausdrehen.



3. Den Federhaltering gleichmäßig lösen. Dazu die 6 M6x16 Flanschschrauben schrittweise mit einem 10 mm Schlüssel aufdrehen. Den Federhaltering und die Schrauben beiseite legen.



4. Die 6 Zungen der sternförmigen VP Grundplatte so biegen, dass sie vom Winkel her ungefähr dem Innern der Kupplungsdruckplatte entsprechen.



5. Beginnend mit der breitesten Zunge, die Grundplatte zwischen Druckplatte und Kupplungsfeder einschieben. Sicherstellen, dass sie korrekt über der Mitte der Druckplatte sitzt. Die Grundplatte soll den Druck der Fliehkewichte aufnehmen und Beschädigungen an der Druckplatte verhindern.

DE

EN

ES

FR

IT



6. Die Baugruppe mit den Fliehkewichten aufsetzen. Es geht einfacher, wenn man zuerst unten ansetzt.
7. Mit den mitgelieferten M6x18 Inbusschrauben und einem 5 mm Inbusschlüssel die Baugruppe festziehen. Darauf achten, dass die Feder richtig in der Druckplatte und unter dem Bauteil mit den Fliehkewichten sitzt. Drehmoment für die 6 Schrauben ist 10.2-12.4 Nm. (90-110 in.lbs)



8. Die Papierdichtung in der Mitte ausscheiden (wenn vorhanden) wie im Bild gezeigt oder stattdessen den O-Ring der späteren Modelle montieren (WW 57-980).



9. Den Kupplungszug auf min. 3 mm Leerspiel am Kupplungshebel einstellen.



10. Den Kupplungsdeckel aufsetzen und die Schrauben kreuzweise anziehen. Es kann notwendig sein, einen Abstandsring für den Kupplungsdeckel zu verwenden (WW 80-908). Das Anzugsdrehmoment für die Kupplungsdeckelschrauben ist 9.5-12.2 Nm. (84-108 in.lbs) Den Kupplungshebel ziehen, wenn nun nichts hakt und sich die Kupplung weich ziehen lässt, ist der Einbau erfolgreich beendet.



Wichtig

- Für Modelle 2004 und später (nur Japan) mit schrägverzahntem Getriebe empfehlen wir, die Einstellschraube mindestens 3/4 Umdrehung herauszudrehen.
- Die Kupplungseinstellschraube 1/2 bis 1 Umdrehung herausdrehen und am Kupplungshebel 3 mm Spiel einstellen. Ein Fehler hierbei kann eine schleifende Kupplung bedeuten.
- Bei Fahrzeugen mit höherer km-Leistung lohnt sich bei dieser Gelegenheit die Inspektion der Kupplungsscheiben (Reib- und Stahlscheiben). Im Zweifel lieber mal austauschen (Details s. Werkstatthandbuch).

HOW TO USE



Centrifugal weight assisted clutch pressure plate by T.P.P.; fits Dyna 1998-2017 and Softail 1998-2017 (exc. CVO, and SE models 2013→), Touring 1998-2016 (exc. Low models 2015-2016); Big Twin 1998-2017 up to 124 cui.

Item-Nº	80-913, 80-914
---------	----------------

Read and become familiar with these installation instructions before starting. The steps are straightforward. Stand the bike upright using a jack or wedging a piece of wood under the kickstand. Secure bike in upright position. This will prevent oil leaking from the derby cover hole when the derby cover is removed.

1. Back off the cable adjuster until the adjuster is fully collapsed. Remove the derby cover.
2. Adjust the clutch adjuster screw with the stock pressure plate assembly in place. Turn the screw in until completely seated (do not apply force), then back it out 1/2 to 1 turn.



3. Loosen the spring retainer evenly, unscrewing the 6 M6x16 flange head screws a little bit each time using a 10 mm socket wrench. Remove the spring retainer and screws and set them aside.



4. Bend the 6 VP base plate tabs to roughly the same angle as the pressure plate center. If bent too far there is no cause for concern.



5. Starting with the widest tab on the base plate slide it in between the diaphragm spring and the pressure plate. Make sure that it is seated all the way in. The base plate distributes the pressure of the levers and so prevents damage to the aluminum pressure plate.

DE

EN

ES

FR

IT



6. Install the variable pressure assembly. If you install it from one of the bottom levers first then it will go in easily.
7. Use the provided M6x18 Allen bolts and tighten evenly with a 5 mm Allen wrench. Ensure the diaphragm spring is correctly seated in the variable pressure assembly and start tightening the bolts. Finally, tighten the bolts crosswise to a torque of 10.2-12.4 Nm. (90-110 in.lbs)



8. Cut out the standard gasket with scissors (if necessary) as shown in the photograph or put the O-ring of the later models instead (WW 57-980).



9. Adjust the clutch cable. Screw the clutch cable adjuster apart until free play at the lever is at least 3 mm.



10. Put on the derby cover and tighten the bolts crosswise. A derby cover spacer may be required (WW 80-908). Finally, tighten to a torque of 9.5-12.2 Nm. (84-108 in.lbs) Depress the clutch lever and if the action is smooth then the installation is complete.



Important

- For 2004 and later models (Japan model only) with helical gear transmissions we recommend backing out the adjuster screw at least 3/4 of a turn.
- Back out the clutch adjuster screw 1/2 to 1 turn and ensure at least 3 mm of free play in the clutch lever. Neglecting to do may likely result in a half-clutch state.
- Inspect clutch discs on high-mileage bikes and replace as necessary in accordance with the service manual.

HOW TO USE



Plato de presión embrague con asistencia por pesos centrífugos de T.P.P.; apropiado para Dyna 1998-2017 y Softail 1998-2017 (salvo modelos CVO y SE 2013→), Touring 1998-2016 (salvo modelos Low 2015-2016); Big Twin 1998-2017 hasta 124 cui.

Art.-Nº 80-913, 80-914

Lea y familiarícese con estas instrucciones de montaje antes de empezar. Los pasos son sencillos. Ponga la moto recta utilizando un gato o poniendo una cuña de madera debajo del caballete y compruebe que esté segura y estable. Así evitará que al quitar la tapa de embrague gotee aceite por el orificio de la tapa.

1. Aparte el tensor de cable hasta que quede completamente colapsado y retire la tapa del embrague.
2. Ajuste el tornillo del tensor de cable con el conjunto de plato de presión original en su sitio. Apriete y asiente el tornillo completamente (no aplique fuerza) y luego vuelva a desatornillarlo entre 1/2 y 1 vuelta.



3. Utilizando una llave de tubo de 10 mm, afloje uniformemente la retención del resorte destornillando los 6 tornillos M6x16 de cabeza brida un poco cada uno. Retire la retención del resorte y los tornillos, y apártelos a un lado.



4. Doble las 6 lengüetas de la placa de base de presión variable (VP) más o menos en el mismo ángulo que el centro del plato de presión. Si las dobla demasiado, no se preocupe.



5. Empezando por la lengüeta más ancha de la placa de base, deslícela hacia dentro entre el resorte del diafragma y el plato de presión. Asegúrese de ajustarla bien hasta el final. La placa de base distribuye la presión de las manetas protegiendo el plato de presión de aluminio de cualquier daño.

DE

EN

ES

FR

IT



- Monte el conjunto de presión variable. Si lo monta primero desde una de las manetas inferiores, verá que entra más fácil.
- Use los tornillos Allen M6x18 suministrados y apriételes uniformemente con una llave Allen de 5 mm. Asegúrese de que el resorte del diafragma esté bien asentado en el conjunto de presión variable y empiece a apretar los tornillos. Por último, apriete los tornillos en orden cruzado a un par de 10,2-12,4 Nm (90-110 pulg. libras).



- Recorte la junta estándar con unas tijeras (si es necesario) tal y como se muestra en la foto o bien coloque a junta tórica de los modelos más modernos (WW 57-980).



- Ajuste el cable del embrague. Desatornille el tensor del cable del embrague hasta que el juego de la maneta sea de al menos 3 mm.



- Coloque la tapa del embrague y apriete los tornillos en orden cruzado. A veces es necesario colocar un distanciador en la tapa del embrague (WW 80-908). Por último, apriete los tornillos en orden cruzado a un par de 9,5-12,2 Nm (84-108 pulg. libras). Suelte la maneta de embrague y, si se mueve con suavidad, es que el montaje está correcto.



Importante

- En los modelos 2004 y posteriores (solo modelos japoneses) con transmisiones de engranaje helicoidal, recomendamos separar el tornillo del tensor al menos 3/4 de vuelta.
- Separe el tornillo del tensor del embrague entre 1/2 y 1 vuelta, y asegúrese de que el juego de la maneta de embrague sea de al menos 3 mm. No hacerlo así podría hacer que el embrague no embrague/desembrague del todo.
- Revise los discos de embrague en las motos con muchos kilómetros y sustitúyalos siempre que sea necesario de acuerdo con el manual de servicio.

HOW TO USE



Plateau de pression embrayage avec assistance par poids centrifuges de T.P.P.; adaptable à Dyna 1998-2017 et Softail 1998-2017 (sauf modèles CVO et SE 2013→), Touring 1998-2016 (sauf modèles Low 2015-2016); Big Twin 1998-2017 jusque 124 cui.

Art.-N° 80-913, 80-914

Veillez lire les instructions avant le début du travail, afin de vous familiariser. Les étapes successives sont simples et logiques... Placer la moto à la verticale, soit à l'aide d'un bike lift, soit avec une cale sous la béquille latérale. Sécuriser la moto dans cette position verticale. Ceci évite que l'huile ne s'échappe du carter primaire en ouvrant la trappe d'embrayage.

1. Visser complètement la vis creuse de réglage du câble et démonter la trappe d'embrayage.
2. Régler maintenant la vis d'ajustage de l'embrayage. Visser à la main la vis jusqu'au bout (sans forcer), puis la redesserrer de 1/2 tour.



3. Dévisser de manière égale la bague de maintien des ressorts. Pour cela, desserrer progressivement à l'aide d'une clef de 10 mm les 6 vis de flange de M6x16. Réserver la bague et les vis de côté.



4. Tordre les 6 languettes de l'embase en forme d'étoile de telle manière, qu'elles correspondent à peu près à l'intérieur du plateau de pression d'embrayage.



5. En commençant par la languette la plus large, insérer le plateau d'embase entre le plateau de pression et les ressorts d'embrayage. S'assurer qu'il est correctement logé au-dessus du centre du plateau de pression. Le plateau d'embase doit accepter la pression des masselottes et empêcher des dégâts sur le plateau de pression.

DE

EN

ES

FR

IT



6. Installer l'ensemble avec les masselottes. Il est plus simple de commencer par le bas.
7. Serrer l'ensemble à l'aide des vis BTR de M6x18 et d'une clef BTR de 5 mm. Veiller à ce que le ressort soit bien installé dans le plateau de pression et sous l'ensemble avec les masselottes. Le couple de serrage pour les 6 vis est de 10.2-12.4 Nm. (90-110 in.lbs)



8. Découper le joint papier dans son centre (lorsqu'il est présent), comme le montre l'illustration, ou monter à sa place un joint torique des modèles plus récents (WW 57-980).



9. Régler le câble d'embrayage afin qu'il ait un jeu de 3 mm au levier.



10. Installer la trappe d'embrayage et serrer les vis en croix. Il peut être nécessaire d'utiliser une bague de calage pour la trappe d'embrayage (WW 80-908). Le couple de serrage des vis de trappe d'embrayage est de 9.5-12.2 Nm. (84-108 in.lbs). Après le réglage du jeu du câble, actionner le levier. Si rien n'accroche et que l'embrayage se laisse actionner avec douceur, le montage a réussi.



Important

- Pour les modèles à partir de 2004 (uniquement Japon) avec transmission à pignons à dents obliques, nous recommandons de dévisser la vis de réglage d'au moins $\frac{3}{4}$ de tour.
- Dévisser la vis de réglage d'embrayage de $\frac{3}{4}$ à 1 tour et régler le jeu à 3 mm sur le levier. Un mauvais réglage peut entraîner un embrayage qui patine.
- Sur des motos avec un kilométrage élevé, il est bon de vérifier à cette occasion les disques d'embrayage (disques lisses et disques garnis). Dans le doute, mieux vaut les remplacer (détails dans la revue technique):

DE

EN

ES

FR

IT

HOW TO USE



Piatto spingidischi frizione con assistenza per pesi centrifughi di T.P.P.; atto per Dyna 1998-2017 e Softail 1998-2017 (ecc. modelli CVO e SE 2013→), Touring 1998-2016 (ecc. modelli Low 2015-2016); Big Twin 1998-2017 fino a 124 cui.

Art.-№ 80-913, 80-914

È bene leggere queste istruzioni prima di iniziare il lavoro, e di prenderci confidenza. I singoli passaggi sono semplici e intuitivi. Posizionare la moto in verticale, usando un alzamoto oppure mettendo un cuneo sotto il cavalletto laterale. Assicurare la moto nella sua posizione verticale. In questo modo si impedisce all'olio di fuoriuscire dal carter primaria, una volta aperto il coperchio frizione.

1. Avvitare completamente il regolatore del tiro. Smontare il coperchio frizione.
2. Ora regolare di nuovo la vite di regolazione della frizione. Avvitarla con le dita fino a quanto è possibile (senza forzarla), poi svitare, da $\frac{3}{4}$ fino a 1 giro.



3. Allentare l'anello di tenuta della molla in modo uniforme. Per farlo, svitare man mano i bulloni 6 M6x16 della flangia usando una chiave da 10 mm. Mettere da parte l'anello di tenuta della molla e i bulloni.



4. Piegare le 6 linguette della piastra base VP a forma di stella in modo che i loro angoli corrispondano all'incirca all'interno del disco di spinta della frizione.



5. Infilare la piastra base fra disco di spinta e molla frizione, iniziando dalla linguetta più larga. Assicurarsi che stia correttamente sopra il centro del disco di spinta. La piastra base deve ricevere la pressione dei pesi centrifughi e prevenire danni al disco di spinta.

DE

EN

ES

FR

IT



6. Sistemare il gruppo da installare, con i pesi centrifughi. Sarà più facile se si comincia dal basso.
7. Stringere il gruppo da installare usando le viti a brugola M6x18 fornite e una chiave a brugola da 5 mm. Aver cura che la molla sia correttamente posizionata nel disco di spinta e sotto il gruppo dotato di pesi centrifughi. La coppia per le 6 viti è 10.2-12.4 Nm. (90-110 in.lbs)



8. Ritagliare la guarnizione di carta al centro (se presente) come mostrato in figura, o altrimenti montare l'O-ring dei modelli più recenti (WW 57-980).



9. Regolare il cavo frizione a 3 mm di gioco libero alla leva frizione.



10. Mettere il coperchio frizione e stringere le viti procedendo a croce. Potrebbe rendersi necessario impiegare un anello distanziatore per il coperchio frizione (WW 80-908). La coppia con la quale vanno strette le viti del coperchio frizione è 9.5-12.2 Nm. (84-108 in.lbs). Tirare la leva frizione. Se non ci sono resistenze e la frizione risulta morbida, allora l'installazione è avvenuta con successo.



Importante

- Per i modelli del 2004 e più recenti (solo Giappone) dotati di cambio a dentatura obliqua raccomandiamo di far uscire la vite di regolazione di almeno un $\frac{3}{4}$ di giro.
- Svitare la vite di regolazione della frizione da $\frac{3}{4}$ a 1 giro e impostare 3 mm di gioco alla leva della frizione. Commettere un errore qui può provocare lo slittamento della frizione.
- Se la moto ha fatto molti chilometri, conviene cogliere l'occasione per controllare i dischi della frizione (sia d'attrito che d'acciaio). Nel dubbio è meglio cambiarli (per i dettagli vedi il manuale d'officina):

DE

EN

ES

FR

IT