

HOW TO USE



Fliehkraftunterstützte Kupplungsdruckplatte von T.P.P.; **passend für Sportster 883 1991-2021**

Art.-№ 80-915

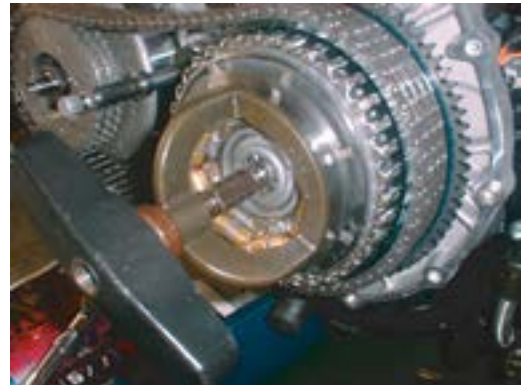
Bitte zuerst mit dieser Anleitung vertraut machen.

Ein Spanner für die Kupplungsfeder (H-D-38515A) wird für beiden Kupplungen, Big Twin und Sportster, benötigt.

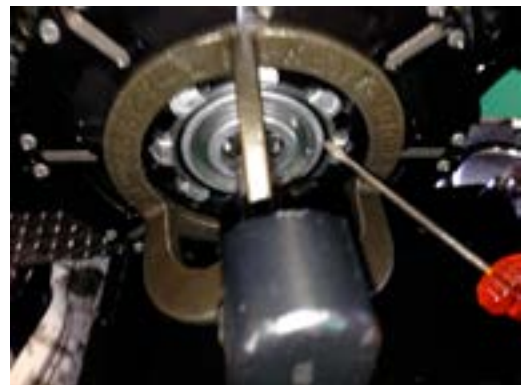
1991-1993 Modelle benötigen den Primär- und Kupplungsdeckel und den Ausrückmechanismus der 1994-2003 Modelle.

Vor dem Einbau das Bike bitte in aufrechter Position fixieren, entweder mit einem Bikelift oder mit einem Keil unter dem Seitenständer. Das Bike gegen Umfallen sichern.

- Den Zug-Einsteller komplett zusammenschrauben, Primäröl ablassen und den Primärdeckel abbauen. Die Kontermutter der Kupplungseinstellschraube lockern und die Schraube ganz herausdrehen.
- Kupplungsdruckfeder mit Hilfe des Spanners entfernen. Der Federsitz-Ring hinter dem Sicherungsring wird nicht mehr benötigt. Seinen Platz nimmt die neue Platte mit den Fliehkewichten ein.



- Die Kupplungsdruckfeder mit der aus dem Kit ersetzen. Das Logo zeigt nach außen.
- Die Platte mit den Fliehkewichten über der Feder platzieren - Logo nach außen! -, dabei die Platte und die Feder über den 8 Fingern der Kupplungsnabe sorgfältig ausrichten.
- Den Kupplungsfederspanner wieder aufsetzen und die Feder vorsichtig komprimieren. Keine Gewalt ausüben! Die Kupplungsnabe ist nicht reparierbar. Den Sicherungsring mit einer geeigneten Zange in seiner Nut in der Nabe montieren. Es kann den Vorgang erleichtern, wenn ein Helfer das Bike etwas nach rechts kippt.



DE

EN

ES

FR

IT

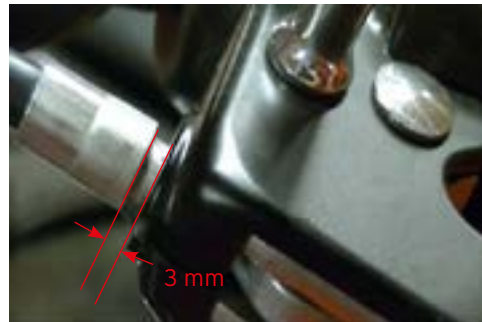
- Primärdeckel probeweise mit der alten Dichtung und ein paar Schrauben wieder anbauen. Primärkette einstellen und auf Kontakt des Primärdeckels auf der ganzen Dichtfläche achten. Besonders darauf achten, dass an der Gehäuse-nase (s.Bild) etwa 1 mm Platz zur Kupplung ist. Hindernisse mit einem Schleifer beseitigen, Deckel säubern und wieder anbauen. wenn sichergestellt ist, dass alle kritischen Punkte besichtigt sind, kurz den Anlasserknopf drücken. Auf ungewöhnliche Geräusche aus dem Primärkasten achten, besonders auf Schlagen oder Schleifen. Wenn sicher ist, dass die Kupplung nirgendwo am Primärdeckel schleift, die alte Dichtung mit einer neuen ersetzen und den Primärdeckel endgültig anbauen. Den Kupplungsaustrückmechanismus auf 1/4 Umdrehung Spiel einstellen und frisches Primäröl auffüllen. Kupplungszug auf 3 mm Spiel einstellen.



- Motorrad vom Lift heben, Motor starten und nochmals auf ungewöhnliche Geräusche aus dem Primärkasten achten. Vorderradbremse ziehen und den ersten Gang einlegen.
- Auf einer Testfahrt Funktion der Kupplung und Öldichtheit der Covers checken.

Wichtig:

- Das Spiel am Kupplungszug auf 3 mm einstellen. Dabei nicht am Zug ziehen. Eine falsche Einstellung kann zu Kupplungsproblemen führen. Nach dem Einstellen des Seilzugspiels am Hebel ziehen, wenn nun nichts hakt und sich die Kupplung weich ziehen lässt, ist der Einbau erfolgreich beendet.
- 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 Sportster 883 1991-2021

Item-Nº	80-915
---------	--------

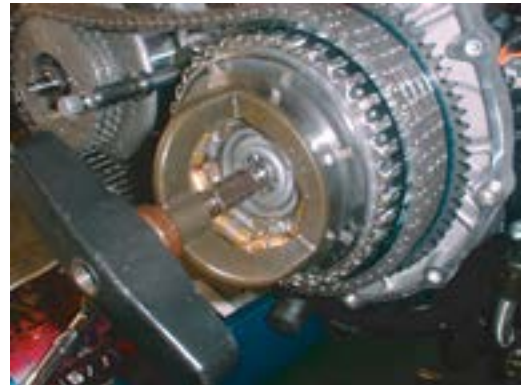
Please read and become familiar with these installation instructions before starting.

A genuine clutch compression tool (SST H-D-38515A) is required.

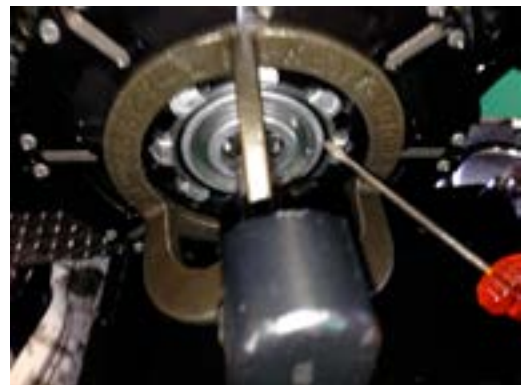
1991-1993 models need a 1994-2003 primary and derby cover and clutch release mechanism.

Before you start working on your motorcycle please fix the bike in an upright position, either on a bike lift or by means of a wedge under the jiffy stand. Protect bike from falling over.

- Back off the cable adjuster until the adjuster is fully collapsed, drain the primary oil and remove the primary cover. Loosen the clutch adjuster screw lock nut and remove the clutch adjuster screw.
- Remove the clutch spring using the clutch compression tool. The spring seat ring at the back of the snap ring is to be discarded. It will not be used again. Its place will be taken by the variable pressure plate.
- Replace the clutch spring with the one from the kit. The logo must show to the outside.



- Place the centrifugal unit over the clutch spring, carefully aligning spring, centrifugal unit and the clutch hub prongs. The logo on the centrifugal unit must show to the outside.
- Place the spring compression tool over the centrifugal unit and compress the clutch spring. Install the snap ring in its groove, making sure it is properly seated. Take sufficient care when installing the snap ring so as not to damage the hub. Getting someone to lean the bike to the right side might help you and make the installation a little easier.



DE

EN

ES

FR

IT

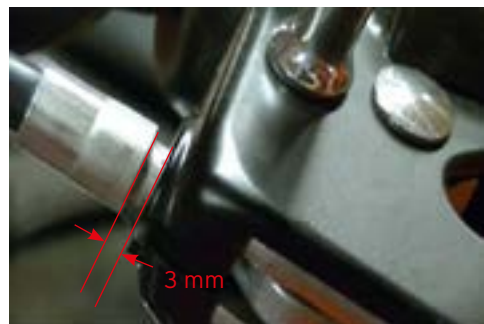
- Replace the outer primary cover, using the old gasket and just a few screws. Adjust the primary chain. Check for proper contact of the gasket surfaces. Especially check for 1 mm of clearance on the thread boss marked in photo. Carefully grind away the obstacles. Clean the cover and install it once again to check. If you are sure that you have removed all critical points, press the starter button for a short moment. There should be no „weird“ sounds to be heard from the primary case, especially no grinding or hitting. If you are sure that the clutch turns absolutely free, replace the old gasket by a new one and install the outer primary cover. Adjust the disengage mechanism to 1/4 turn free play and refill with fresh Sportster transmission/primary oil. Adjust the clutch cable to 3 mm of free play.



- Take the bike from the lift, start the engine and check again for abnormal sounds. Apply the front brake and shift into first gear.
- If everything feels alright, take the bike for a test ride and check the clutch operation and the covers for oil leaks.

Important:

- Screw the clutch cable adjuster apart until free play at the lever is at least 3 mm. Pulling on the cable will cause it to back out a fair way so be careful. A poor adjustment may result in a half-clutch state. Pull the clutch lever and if the action is smooth then the installation is complete.
- On high-mileage bikes check and measure the clutch discs and replace as necessary in accordance with the service manual.



HOW TO USE



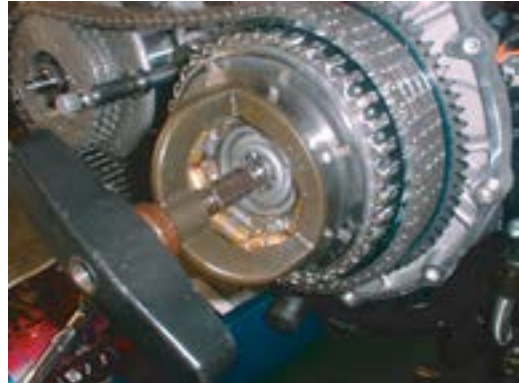
Plato de presión embrague con asistencia por pesos centrífugos de T.P.P.; apropiado para Sportster 883 1991-2021

Art.-Nº 80-915

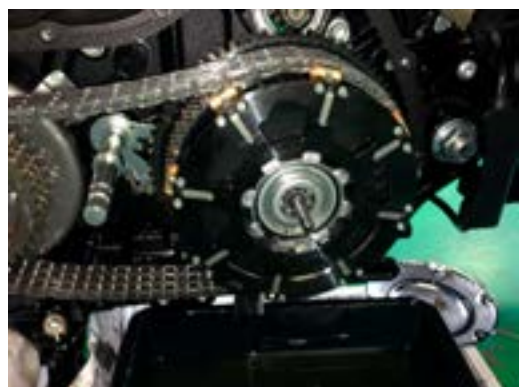
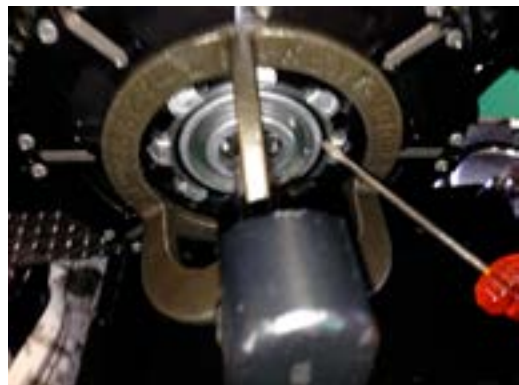
Lea y familiarícese con estas instrucciones de montaje antes de empezar. Asegúrese de tener a mano una herramienta de compresión de embrague genuina (H-D-38515A). Los modelos de 1991-1993 necesitan una tapa de la primaria, una tapa de embrague y un mecanismo de desembrague de los modelos de 1994-2003.

Antes de hacer nada en la moto, fíjela y estabilícela en posición recta, con un elevador de motos o poniendo una cuña debajo de la pata de cabra. Así evitará que se vuelque.

- Aparte el tensor de cable hasta que quede completamente colapsado, deje salir el aceite de la primaria y retire la tapa de la primaria. Afloje la tuerca de seguridad del tornillo del tensor del embrague y extraiga el tornillo.
- Desmonte el resorte del embrague utilizando la herramienta de compresión de embragues. Deseche el anillo del asiento del resorte que está detrás del anillo de seguridad. No tendrá que volver a utilizarlo. Ahora su lugar lo ocupa el plato de presión variable.
- Cambie el resorte del embrague por uno del kit. El logotipo debe quedar mirando hacia fuera.



- Coloque la unidad centrífuga encima del resorte del embrague, alineando con cuidado las clavijas del resorte, la unidad centrífuga y los bujes del embrague. El logotipo de la unidad centrífuga debe quedar hacia fuera.
- Coloque la herramienta de compresión de resortes encima de la unidad centrífuga y comprima el resorte del embrague. Coloque el anillo de seguridad en su ranura y asegúrese de que quede bien asentado. Extreme las precauciones a la hora de colocar el anillo de seguridad para no dañar el buje. Si pide a alguien que incline un poco la moto hacia la derecha le será más fácil colocarlo.



DE

EN

ES

FR

IT

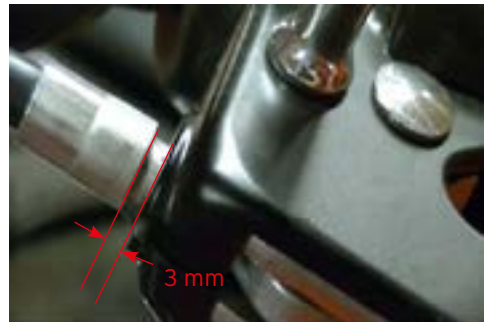
- Vuelva a colocar la tapa exterior de la primaria con la junta usada y solo un par de tornillos. Ajuste la cadena de la primaria. Compruebe que las superficies de la junta hacen buen contacto. Tenga cuidado sobre todo con dejar un espacio de 1 mm en la marca de rosca que se indica en la foto. Pula y elimine con cuidado todos los obstáculos. Limpie la tapa y vuelva a colocarla para repetir la comprobación. Si está seguro de haber eliminado todos los problemas críticos, pulse el botón de arranque un instante. No debería oírse ningún ruido „extraño“ en el cárter de la primaria, especialmente ningún rechinado o golpeteo. Si está seguro de que el embrague gira completamente libre, cambie la junta usada por una nueva y coloque la tapa exterior de la primaria. Ajuste el mecanismo de desembrague a un giro libre de 1/4 vueltas y rellene el cambio/la primaria con aceite limpio para Sports-ters. Ajuste el cable del embrague a un juego libre de 3 mm.



- Baje la moto del elevador, arranque el motor y vuelva a comprobar si se oye algún ruido extraño. Aplique el freno delantero y engrane primera.
- Si todo va bien, salga a probar la moto y compruebe que no haya fugas en el embrague y las tapas.

Importante:

- Desatornille el tensor del cable del embrague hasta que el juego de la maneta sea al menos de 3 mm. Si tira del cable se saldrá demasiado, así que tenga cuidado. Si el ajuste no se hace bien, el embrague podría no embragar/desembragar del todo. Tire de la maneta de embrague y, si se mueve con suavidad, es que el montaje está correcto.
- Revise y mida 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



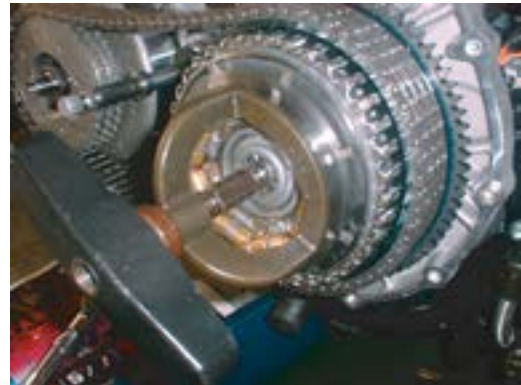
Plateau de pression embrayage avec assistance par poids centrifuges de T.P.P.; adaptable à Sportster 883 1991-2021

Art.-N° 80-915

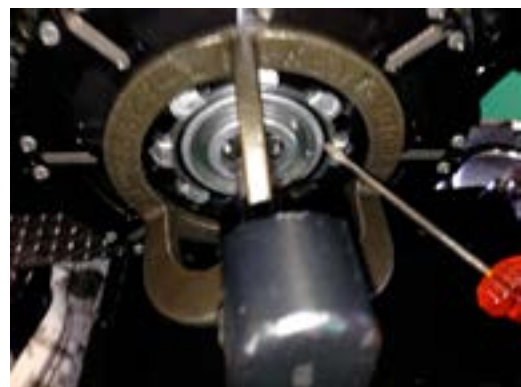
Veillez d'abord vous familiariser avec ces instructions.

Un tendeur pour les ressorts d'embrayage (H-D-38515A) est nécessaire pour les deux embrayages, Big Twin et Sportster. Les modèles 1991-1993 nécessitent un carter primaire et un couvercle d'embrayage avec mécanisme de libération des modèles 1994-2003. Avant le montage, veuillez bloquer la moto en position verticale, soit avec un bikelifit ou avec une cale sous la béquille latérale. Assurez vous que la moto ne puisse pas basculer.

- Vissez totalement la vis de réglage du câble, videz l'huile et démontez le carter primaire. Desserrez le contre écrou de la vis de réglage de l'embrayage et sortez complètement la vis de réglage.
- Retirez le ressort de pression d'embrayage à l'aide du tendeur. La rondelle de ressort derrière la rondelle de sécurité n'est plus nécessaire. Son emplacement est occupé par le nouveau plateau avec les masselottes.
- Remplacez le ressort de pression par celui contenu dans le kit. Le logo doit pointer vers l'extérieur.



- Placez le plateau avec les masselottes par dessus le ressort - avec le logo vers l'extérieur ! - tout en positionnant minutieusement le plateau, le ressort et les 8 doigts de la noix d'embrayage.
- Remplacez le tendeur de ressort et comprimez délicatement le ressort. N'exercez aucune brutalité ! La noix d'embrayage n'est pas réparable. Montez la rondelle de sécurité dans son logement dans la noix à l'aide d'une pince adaptée. L'opération est plus simple si quelqu'un vous aide à basculer un peu la moto vers la droite.



DE

EN

ES

FR

IT

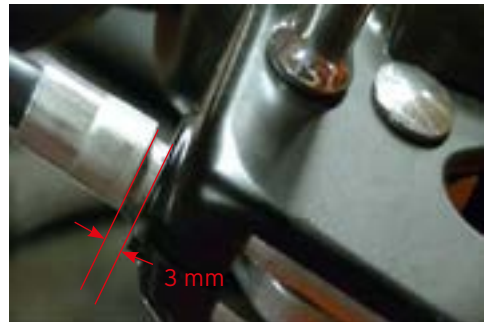
- Faites un essai de montage du carter primaire avec l'ancien joint et quelques vis. Ajustez la tension de la chaîne primaire et veillez au contact du carter primaire sur l'ensemble de son plan de joint. Veillez particulièrement à ce qu'il y ait environ 1 mm de jeu avec l'embrayage au niveau du nez du carter (voir illustration). Retirez les obstacles avec une meuleuse, nettoyez le carter et remontez-le. Une fois qu'il est certain que tous les points critiques ont été écartés, appuyez rapidement sur le bouton du démarreur. Veillez à des bruits "bizarres" émanant du carter primaire, particulièrement les cognements ou frottements.
- Lorsque vous vous êtes assurés que l'embrayage ne frotte nulle part dans le carter, remplacez l'ancien joint par le nouveau et montez définitivement le carter. Réglez le mécanisme de libération de l'embrayage à 1/4 de tour de jeu et remplissez d'huile primaire neuve. Réglez le câble d'embrayage à un jeu de 3 mm.



- Levez la moto du bike lift, démarrez le moteur et veillez une fois encore à d'éventuels bruits "bizarres". Actionnez le frein avant et enclenchez la première.
- Faites un essai sur route pour vérifier le bon fonctionnement et l'étanchéité.

Important :

- Réglez le jeu du câble d'embrayage à 3 mm. Ne tirez pas sur le câble en le faisant. Un mauvais réglage peut entraîner des problèmes d'embrayage. Après le réglage du jeu du câble, tirez sur le levier. Si rien ne bloque et que l'embrayage s'actionne en douceur, le montage s'est correctement déroulé.
- Sur les véhicules avec de forts kilométrages, il faut en profiter pour inspecter les disques d'embrayages (disques garnis et disques lisses). En cas de doute, remplacez-les (détails dans le manuel de service technique).



HOW TO USE



Piatto spingidischi frizione con assistenza per pesi centrifughi di T.P.P.; atto per Sportster 883 1991-2021

Art.-N° 80-915

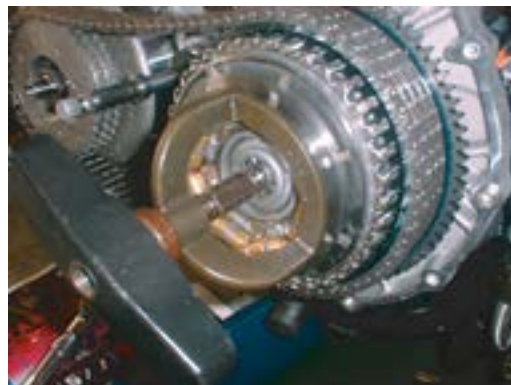
Occorre prendere prima confidenza con le istruzioni qui riportate.

Occorre un tenditore per la molla frizione (H-D-38515A) delle due frizioni, quella Big Twin e quella Sportster.

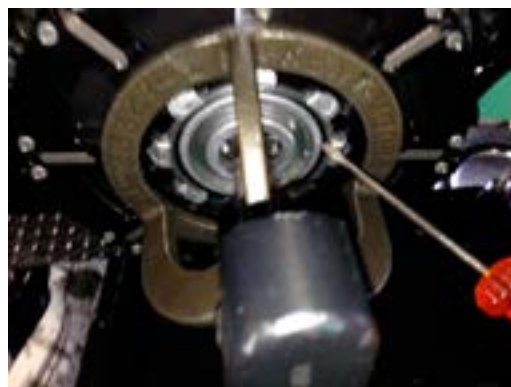
I modelli 1991-1993 necessitano dei coperchi primaria e frizione e del meccanismo di disinnesto dei modelli 1994-2003

Prima dell'installazione bisogna fissare la moto in posizione verticale, usando un alzamoto oppure mettendo un cuneo sotto il cavalletto laterale. Assicurare la moto in modo che non possa cadere.

- Avvitare completamente il regolatore del tirante, far defluire l'olio primaria e smontare il coperchio primaria. Allentare il controdado della vite regolazione frizione e svitare completamente la vite di regolazione.
- Togliere la molla di spinta della frizione aiutandosi col tenditore. L'anello sede della molla posizionato dietro l'anello di sicurezza non serve più. Al suo posto va il nuovo disco di spinta con i pesi centrifughi.



- Sostituire il disco di spinta della frizione con quello del kit. Il logo guarda verso l'esterno.
- Posizionare il piatto con i pesi centrifughi sopra la molla - il logo verso l'esterno! -, posizionando con cura il piatto, la molla e le 8 estremità del mozzo frizione.
- Rimettere il tenditore della molla frizione e comprimere con cautela la molla. Non usare la forza! Il mozzo frizione non può essere riparato. Installare l'anello di sicurezza dentro la sua scanalatura nel mozzo, usando una pinza adatta. Può essere d'aiuto che un altro inclini leggermente la bike verso destra.



DE

EN

ES

FR

IT

- Rimontare per prova il coperchio primaria con la guarnizione vecchia e qualche vite. Regolare la catena primaria stando attenti a che il coperchio primaria stia in contatto con tutta la superficie della guarnizione. Avere particolare cura che ci sia circa 1 mm di spazio fra la sporgenza del carter e la frizione (v. figura). Eliminare gli ostacoli con una levigatrice, pulire il coperchio e rimontarlo. Una volta accertato che sono stati eliminati tutti i punti critici va premuto brevemente il pulsante dell'avviamento. Fare attenzione a rumori "strani" provenienti dal carter primaria, in particolare a sbatacchiamenti e strusciami. Quando si è sicuri che la frizione non strusci sul coperchio primaria in nessun punto, sostituire la guarnizione vecchia con una nuova e montare definitivamente il coperchio primaria. Regolare il meccanismo di disinnesto frizione su un 1/4 di giro di gioco e rabboccare con dell'olio per primarie nuovo. Regolare il cavo frizione su 3 mm di gioco.



- Far scendere la bike dall'alzamoto, avviare il motore, e accertarsi nuovamente di non sentire "strani" rumori provenienti dal carter primaria. Tirare il freno anteriore e inserire la prima marcia.
- Controllare il funzionamento e la tenuta stagna dei coperchi effettuando una corsa di prova.

Importante:

- Regolare il gioco del cavo frizione su 3mm, evitando di tirare il cavo. Una errata regolazione può provocare problemi alla frizione. Una volta effettuata la regolazione va tirata la leva, e se nulla blocca e la frizione risulta morbida al comando, allora l'installazione è conclusa con successo.
- 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).

