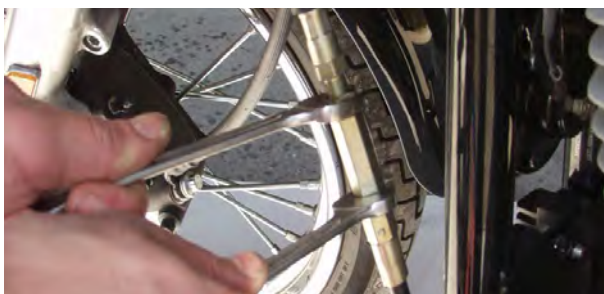


HOW TO USE by wwag.com



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

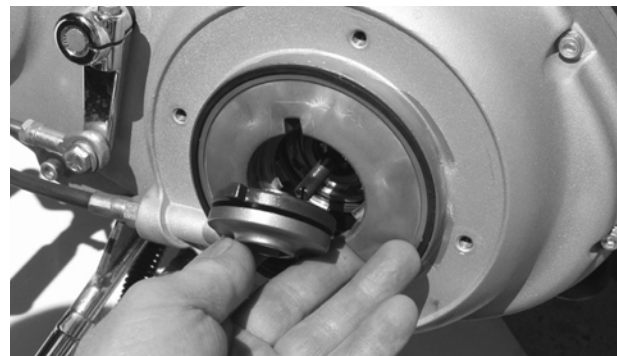
1. Motorrad mit geeignetem Hilfsmittel aufbocken (Motorradheber) und für sicheren Stand sorgen.
2. Am Kupplungsbowdenzug Konterung lösen und Bowdenzug entspannen.



3. Servicedeckel für Kupplungseinstellung mit geeignetem Werkzeug lösen, Sicherungsmutter mit Feder entfernen, anschließend mit Schlitz-Schraubendreher im Uhrzeigersinn die Einstellschraube nach innen drehen, damit sich die Spezialmutter vom Kupplungssegment trennen lässt.



4. Kupplungssegment vom Zug trennen, Segment aussondern und die drei Kugeln ins Müller-Segment umrüsten.
5. Neues Müller-Segment mit Bowdenzug verbinden und in Seiten-deckel einsetzen.
6. Spezial-Mutter für Kupplung durch Linksdrehung mit Kupplungs-einstellschraube verbinden.
7. Kupplungsgrundeinstellung nach Hersteller-Vorschrift vornehmen. Einstellschraube soweit nach links herausdrehen 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! Kupplungssegment darf nicht unter Spannung stehen.

8. Kupplungs-Sicherungsmutter mit Feder einsetzen und mit Servicedeckel verschließen.
9. Kupplungsbowdenzug einstellen (siehe Punkt 2), dabei Einstellschraube soweit herausdrehen, dass oben am Kupplungshebel der Bowdenzug ca. 2-3 mm Spiel hat. Wichtig! Schraubverbindung kontern.
10. 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 by wwag.com



Product

**Clutch release mechanism
»Power Clutch« by Müller
Motorcycle, for Sportster,
Buell late 1984-1993, Germany**

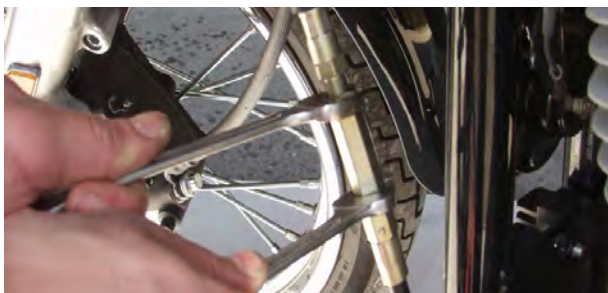
Articles 80-791

Date 2015-06-11

Editorial ID 124418

Caution! The 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 in lifted position.
2. Loosen the clutch cable adjuster counter nut and release the cable.



3. Take off clutch adjustment service cover with proper tool, remove locking nut with spring, then take a screwdriver and turn the adjusting screw clockwise until the special nut can be separated from the clutch segment.

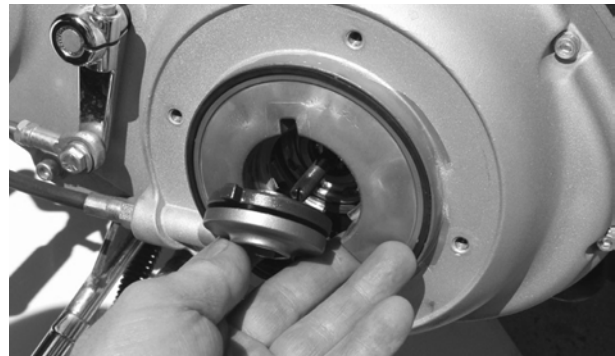


4. Disconnect the cable from the clutch segment, take out segment and put the three balls into the Müller segment.



5. Hook the clutch cable into the new Müller segment and mount the latter in the side cover.

6. Put in the special nut and clutch adjusting screw counter-clockwise to engage it in the special nut.



7. Adjust the clutch according to the manufacturer's manual. Turn the adjuster screw counter-clockwise as far as possible to achieve a resistance, the pull clutch lever a couple of times. Repeat this process a few times to get any free play out, then back up adjuster screw 1/8 of a turn.

8. Mount clutch locking nut with spring and install the service cover.

9. Adjust clutch cable (see point two) for 3 mm play at the clutch lever. Counter cable adjuster nut.

10. Do a test ride and check the clutch function.

Important tip: Do not use any leather decoration on the clutch lever, this would restrict the way of the clutch lever: clutch separated not clean, transmission switching bad.

Deutsch

English

Español

Français

Italiano

HOW TO USE by wwag.com



producto

Mecanismo del mando de embrague »Power Clutch« de Müller Motorcycle, para Sportster, Buell late 1984 (2da serie)-1993, Alemania

artículos 80-791

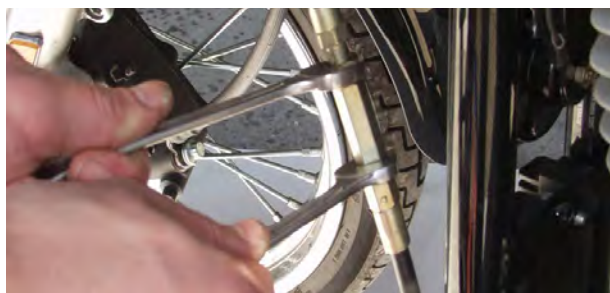
fecha 2015-06-11

Editorial ID 124418

¡Precaución! La transformación la debe llevar a cabo siempre un mecánico cualificado. No asumiremos ninguna responsabilidad por los daños o accidentes que se deriven de una mano de obra inadecuada.

1. Eleve la motocicleta con un equipo adecuado y fíjela bien en la posición elevada.

2. Afloje la contratuerca de ajuste del cable del embrague y libere el cable.



3. Extraiga la cubierta de servicio de ajuste del embrague con una herramienta adecuada, retire la tuerca autoblocante con muelle y, a continuación, use un destornillador y gire el tornillo de ajuste en sentido horario hasta que la tuerca especial se despegue del segmento del embrague.

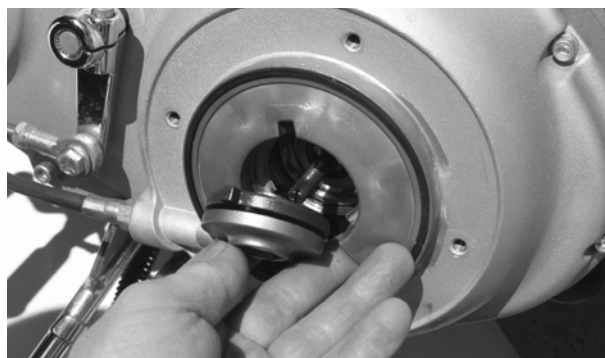


4. Desconecte el cable del segmento del embrague, extraiga el segmento y coloque las tres bolas en el segmento Müller.



5. Conecte el cable del embrague al segmento Müller nuevo e instale éste en la cubierta lateral.

6. Coloque la tuerca especial y gire el tornillo de ajuste del embrague en sentido antihorario para fijarlo en la tuerca.



7. Ajuste el embrague de acuerdo con el manual del fabricante. Gire el tornillo de ajuste todo lo que pueda en sentido antihorario hasta el punto de resistencia y tire de la maneta del embrague varias veces. Repita este proceso unas cuantas veces para que no haya juego y, a continuación, apriete el tornillo de ajuste 1/8 de vuelta más para que quede seguro.

8. Coloque la tuerca autoblocante con muelle del embrague y monte la cubierta de servicio.

9. Ajuste el cable del embrague (véase punto dos) dejando un juego de 3 mm en la maneta del embrague. Contratuerca de ajuste del cable.

10. Realice una prueba de conducción y compruebe la función del embrague.

Consejo importante: No utilice elementos decorativos de cuero en la maneta de embrague ya que interfieren en su recorrido: el movimiento del embrague no es limpio y las marchas no cambian bien.

Deutsch

English

Español

Français

Italiano

HOW TO USE by wwag.com



produit

Mécanisme de commande d'embrayage »Power Clutch« par Müller Motorcycle, pour Sportster, Buell fin 1984-1993, Allemagne

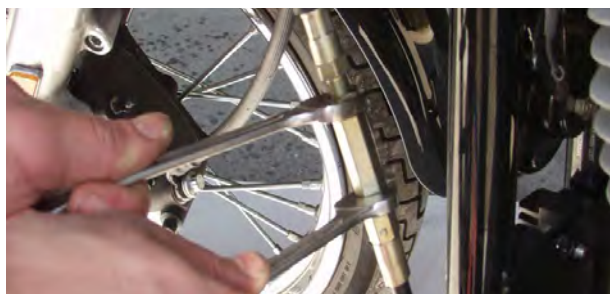
articles 80-791

date 2015-06-11

Editorial ID 124418

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. Déposer la trappe de service avec l'outillage adapté, retirer l'écrou de blocage avec le ressort ensuite serrer la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre avec un tournevis plat, afin de pouvoir détacher l'écrou spécial du segment d'embrayage.

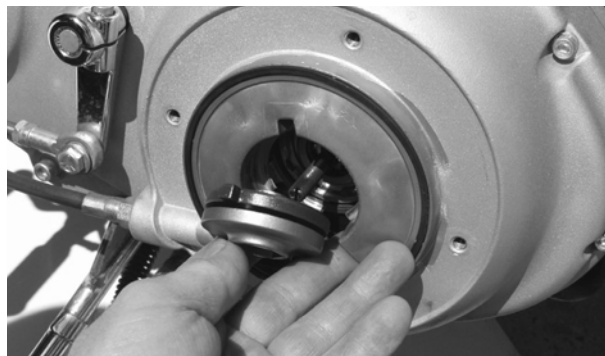


4. Détacher le segment d'embrayage du câble, déposer le segment et insérer les trois billes dans le segment Müller.

5. Raccorder le nouveau segment Müller avec le câble et monter le carter latéral.

6. Raccorder l'écrou spécial d'embrayage avec la vis de réglage d'embrayage, les deux ayant un filetage inversé.

7. Procéder aux réglages de base de l'embrayage, selon les spécifications du constructeur. Dévisser la vis de réglage aussi loin vers la gauche, 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.



8. Insérer l'écrou de sécurité de l'embrayage avec le ressort et refermer le carter.

9. Régler le câble d'embrayage (voir le 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.

10. 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.

Deutsch

English

Español

Français

Italiano

HOW TO USE by wwag.com



prodotto

Meccanismo di disinnesto della frizione »Power Clutch« di Müller Motorcycle, per Sportster, Buell tardo 1984-1993, Germania

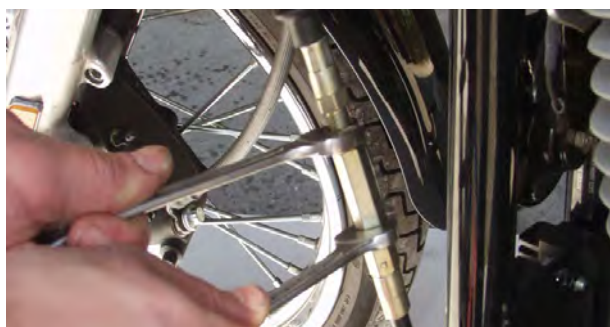
articoli 80-791

data 2015-06-11

Editorial ID 124418

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

1. Alzare la moto tramite un ausilio adatto (alزامoto) e bloccarla in sicurezza.
2. Sbloccare il controdado sul cavo frizione e allentare il cavo.



3. Sbloccare il coperchio frizione tramite utensile adatto, togliere il dado di bloccaggio insieme alla molla, poi girare verso l'interno, con un giravite spaccato, la vite di regolazione in senso orario affinché il dado speciale si lasci separare dal segmento frizione.

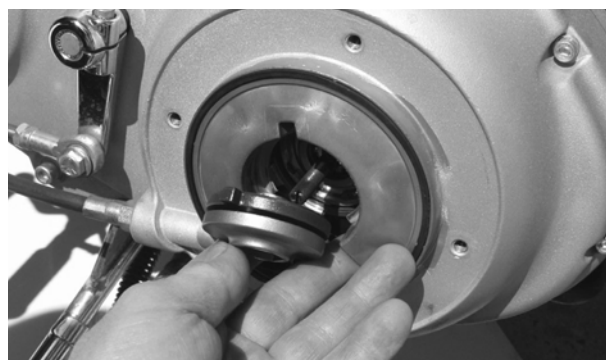


4. Staccare il segmento frizione dal cavo, togliere il segmento e trasferire le tre sfere nel segmento Müller.

5. Collegare il nuovo segmento Müller con il cavo e inserirlo nel coperchio laterale.

6. Collegare, girando verso sinistra, il dado speciale destinato alla frizione con la vite di regolazione frizione.

7. Effettuare la messa a punto della frizione seguendo le istruzioni del fabbricante. Svitare verso sinistra la vite di regolazione fino a che inizia a fare resistenza in modo percepibile e contemporaneamente azionare 1 – 2 volte la leva della frizione. Ripetere due volte il procedimento, 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.

8. Inserire il dado di bloccaggio frizione con la molla e chiudere con il coperchio.

9. Regolare il cavo frizione (vedi punto 2), svitando la vite di regolazione tanto da lasciare al cavo un gioco di circa 2-3 mm in alto alla leva frizione. Importante! Bloccare la giunzione filettata con il controdado.

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

Avvertenza importante: Non usare decorazioni di cuoio sulla leva frizione, dato che limiterebbero la corsa della leva: la frizione non stacca bene e il cambio risulta duro.