

HOW TO USE



Kupplung-Ausrückmechanismus »Power Clutch« von Müller Motorcycle; passend für Sportster und Buell 1994→

Art.-№ 80-792

1. Motorrad mit geeignetem Hilfsmittel aufbocken 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 ausbauen und die drei Kugeln ins Müller-Segment umrüsten.
5. Neues Müller-Segment mit Bowdenzug verbinden und in Seitendeckel einsetzen.



6. Spezial-Mutter für Kupplung durch Linksdrehung mit Kupplungseinstellschraube 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.

Hinweis:

Lederverzierungen am Kupplungshebel schränken den Kupplungshebelweg ein: Kupplung trennt nicht sauber, Getriebe lässt sich schlecht schalten.

DE

EN

ES

FR

IT

HOW TO USE



Clutch release mechanism »Power Clutch« by Müller Motorcycle; fits Sportster and Buell 1994-2020

Item-Nº 80-792

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



3. Loosen jam nut from clutch cable adjuster and turn adjuster in to provide slack in cable.
4. Remove clutch inspection cover, slide spring and hex lockplate from adjusting screw. Turning the adjusting screw clockwise moves the ramp assembly forward.



5. Remove nut, coupling and cable and then the ramp assembly.
6. Install the Mueller ramp and coupling with original ball bearings and connect clutch cable.



7. Thread nut on adjuster screw until slot of screw is accessible with screwdriver. With nut hex in recess of ramp turn adjuster screw counter-clockwise until resistance is felt. Contrary to factory specifications back off adjusting screw ONLY 1/8 turn.
8. Slide spring and hex lockplate onto flats and reinstall clutch cover.
9. Adjust clutch cable with adjuster to provide 1/8" to 3/16" free play at hand lever. Tighten jam nut.
10. Test ride the motorcycle to ensure proper function of clutch system.

Note:

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

DE

EN

ES

FR

IT

HOW TO USE



Mecanismo del mando de embrague »Power Clutch« de Müller Motorcycle; apropiado para Sportster y Buell 1994→

Art.-№

80-792

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



3. Suelte la contratuerca en el cable de embrague y relaje el cable.
4. Retire la tapa de inspección, deslice el muelle y la placa hexagonal del tornillo de ajuste. Gire el tornillo de ajuste en sentido horario hasta que la tuerca pueda salir.



5. Separe el cable de embrague del conjunto de rampas y extraiga el último.
6. Monta las rampas Mueller con las bolas originales y conecta el cable de embrague.



7. Atornille la tuerca en el tornillo de ajuste hasta que la hendidura esté accesible con un destornillador. El hexágono de la tuerca sentado en la rampa, destornille el tornillo de juste hasta que se sienta resistencia. Atornille el tornillo un octavo de una vuelta, no más y al contrario al manual H-D.
8. Introduce el muelle y la placa hexagonal de nuevo en su lugar y monta la tapa del registro de la primaria.
9. Ajusta el cable para dejar un juego en la maneta de 1/8" - 3/16". Aprieta el tensor.
10. Pruebe la moto para asegurarse del correcto funcionamiento del embrague.

Nota importante:

Fundas de cuero en las manetas limitan la recorrida de la maneta. El embrague no desembraga correctamente, ni funciona el cambio de marchas.

DE

EN

ES

FR

IT

HOW TO USE



Mécanisme de commande d'embrayage »Power Clutch« de Müller Motorcycle; adaptable à Sportster et Buell 1994→

Art.-№

80-792

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.

HOW TO USE



Meccanismo di disinnesto frizione »Power Clutch« di Müller Motorcycle; atto per Sportster e Buell 1994→

Art.-№

80-792

1. Alzare la moto tramite un ausilio adatto (alzamoto) 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.

DE

EN

ES

FR

IT