

741237

INSTALLATION INSTRUCTIONS: HARLEY-DAVIDSON® EVO MODELS 1987 UP AND TWIN CAM MODELS

Pat. Pending Deutsche Patentamt München DE Nr. 202 07 795.0

Warning! Installation should be performed by an experienced and authorized mechanic. We will not be liable for unprofessional installation.

1. Make sure bike is secured safely on appropriate stand (e.g. bike lift)
2. Loosen clutch cable adjuster jam nut and slacken the clutch cable.
3. Remove clutch cover using allen head 5/32" or Torx TX 27 Keys. Use 11/32" spanner to loosen clutch adjuster nut and loosen adjusting screw by turning it counter clockwise with 7/32" hex key.
4. Drain gearbox oil and remove clutch cover using 3/16" hex key.
5. Remove circlip with ring pliers and disconnect clutch cable from inner ramp of clutch release kit. Replace OEM inner ramp with Müller inner ramp reusing the 3 ball bearings.
6. Connect the new Müller inner ramp to clutch cable and mount in clutch cover. Install circlip.
7. Mount clutch cover using a new gasket and refill gearbox oil according to HD specifications.
8. Perform basic clutch adjustment according to OEM manual.
Unscrew adjusting screw counter-clockwise until you feel that the screw seats on the clutch pushrod. Pull clutch lever to its maximum 3 or 4 times to seat the clutch release mechanism.
Then turn the clutch adjuster screw counterclockwise just for 1/8 turn (not like OEM 1/4 turn)
Important! The clutch release mechanism must have free play.
9. Fasten adjusting screw jam nut and remount derby cover.
10. Adjust clutch cable play (see 2) by screwing the adjuster apart until free play at lever is about 2-3mm. Important! Don't forget to fasten jam nut of cable adjuster.
11. Check function of clutch and take a test ride!

Please remember:

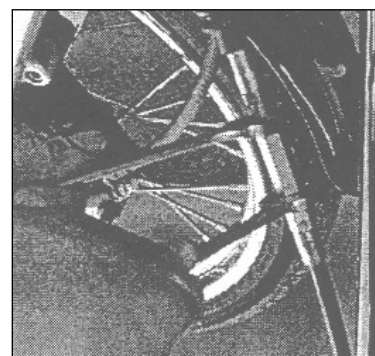
Do not use leather fringes or similar covers that could reduce the travel of clutch lever -> clutch might not disengage properly and you could encounter shifting problems.

Bauteil beim Deutschen Patentamt München unter DE Nr. 202 07 795.0 Gebrauchsm. geschützt

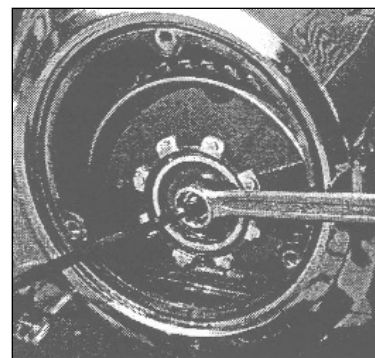
Achtung! Die Umrüstung sollte von einer autorisierten Fachwerkstatt durchgeführt werden. Für unsachgemäße Arbeiten übernehmen wir keine Haftung.

1. Motorrad mit geeignetem Hilfsmittel aufbocken (Motorrad Heber) 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 (gegen Uhrzeigersinn die Einstellschraube nach aussen drehen).
4. Getriebeöl ablassen, Getriebedeckel mit 3/16" Inbusschlüssel abmontieren.
5. Sicherungsring mit Sägerringzange entfernen, org. H-D Kupplungssegment vom Zug trennen, Segment aussondern und die drei Kugeln ins Müller Segment einsetzen.
6. Neues Müller Segment mit Bowdenzug verbinden und in Seitendeckel einsetzen, Sicherungsring montieren.
7. Getriebedeckel mit neuer Dichtung montieren und Getriebeöl nach Herstellervorschrift auffüllen.
8. Kupplungsgrundeinstellung nach Hersteller -Anleitung 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 statt wie org. 1/4 Umdrehung nur 1/8 Umdrehung lösen) wichtig! 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.

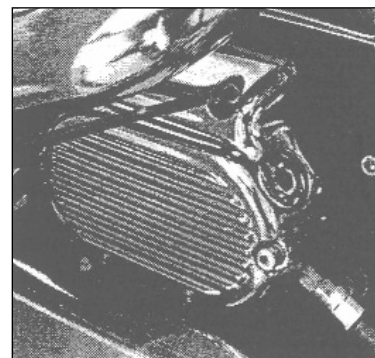
Bitte beachten Sie: Verwenden Sie keine Lederverzierungen am Kupplungshebel, dies würde den Kupplungshebelweg einschränken -> Kupplung trennt nicht sauber, Getriebe lässt sich schlecht schalten.



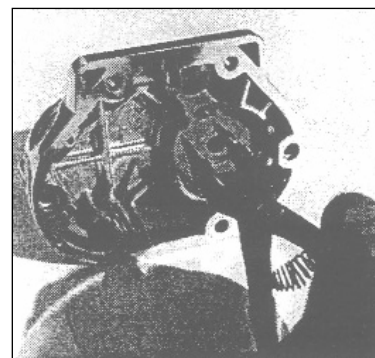
2.



3.



4.



5.

Brevet déposé Allemand München DE Nr. 202 07 795.0

Attention! l'installation doit être faite par un mécanicien d'expérience. Nous ne saurions être incriminés pour un montage non-professionnel.

1. Assurez vous que la moto est bien stable
2. Desserez l'écrou de cable d'embrayage complètement et sortez le du levier
3. Démontez le couvercle d'embrayage avec un clef allen 5/32" ou Torx TX 27 puis déserez l'écrou de blocage avec un clef de 11/32" puis dévissez la butée avec un clef de 7/32" (pas inversé).
4. Vidangez la boite de vitesse et démontez le carter droit de débrayage (là ou le cable arrive)
5. Déconnectez le cable d'embrayage du plateau après avoir enlevé le circlip. Remplacez le plateau d'origine par le plateau Müller en réutilisant les trois billes d'origine. Reconnectez le cable d'embrayage au nouveau plateau Müller et remontez le circlips.
6. Remontez le carter avec un nouveau joint puis remplissez la boite d'huile
7. Réglez l'embrayage et sa garde conformément au manuel d'origine.
8. Desserez la vis dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle touche la butée d'embrayage. Tirez le levier d'embrayage 3 ou 4 fois à fond. **Alors desserez (vissez) la vis de butée de 1/8 de tour (pas 1/4 de tour comme l'origine) Important! Le mécanisme d'embrayage doit avoir un jeu de fonctionnement.**
9. Remontez le carter d'embrayage et serrez l'écrou de blocage.
10. Réglez la garde au levier avec le filetage du cable de manière à avoir 2 à 3 mm de jeu dans le levier d'embrayage. Important! N'oubliez pas de reserrer l'écrou de blocage.
11. Vérifiez le fonctionnement et allez essayer !

Rappelez vous:

Ne pas utiliser des couvre poignées ou couvre leviers qui réduisent la course du levier: l'embrayage ne pourrait plus alors fonctionner correctement et les vitesses seront difficiles à passer.

Pat. Pending Deutsche Patentamt München DE Nr. 202 07 795.0

Attenzione! L'installazione dovrebbe essere eseguita da un meccanico autorizzato con esperienza. Non saremmo responsabili per installazioni eseguite in maniera non professionale.

1. Siate sicuri che la moto sia fissata in maniera appropriata (per esempio su un sollevatore per moto).
2. Svitare il dado di regolazione e allentare il cavo della frizione.
3. Rimuovere il coperchio ispezione usando una chiave a brugola da 5/32" o una chiave Torx TX 27. Usare una chiave da 11/32" per allentare il dado di regolazione ed una chiave da 7/32" per allentare la regolazione ruotando in senso antiorario.
4. Svotare l'olio del cambio e rimuovere la copertura frizione usando una chiave esagonale da 3/16".
5. Rimuovere l'anello di tenuta e togliere il cavo dalla rampa interna del sistema di rilascio. Sostituire la rampa interna OEM con la rampa interna Müller riusando le 3 sfere.
6. Collegare il cavo frizione alla nuova rampa interna Müller, e montarlo sulla copertura frizione. Reinstallare l'anello di ritenuta
7. Montare il coperchio frizione usando una nuova guarnizione e rimettere l'olio trasmissione secondo specifiche OEM.
8. Eseguite la regolazione base della frizione eseguendo le specifiche del manuale OEM. Svitare la vite di regolazione in senso antiorario fino a che sentite che la vite poggia contro l'asta della frizione. Tirare la leva della frizione fino a fine corsa 3 o 4 volte per assestare il meccanismo di rilascio. **Quindi allentare la vite di regolazione per 1/8 di giro (non 1/4 di giro come le specifiche OEM). Importante! Il meccanismo di rilascio della frizione deve avere del gioco..**
9. Fasten adjusting screw jam nut and remount derby cover.
10. Regolate il gioco del cavo (vedi punto 2) agendo sul sistema di regolazione finchè il gioca alla leva sia di 2 o 3 mm. Ricordati di fissare il contro dado del sistema di regolazione.
11. Testate la funzionalità della frizione e fate un giro di prova!

Ricordatevi:

Non usate coperture in pelle con frange o similari che potrebbero ridurre la corsa della leva frizione -> La frizione potrebbe non staccare in maniera appropriata e potreste incontrare problemi nella cambiata.

Patente Pendiente. Deutsche Patentamt München DE Nr. 202 07 795.0

Aviso! La instalación debería realizarla un mecánico autorizado y con experiencia. No nos hacemos responsables de una instalación no profesional.

1. Asegúrate de que la moto está bien sujeta (ej, elevador).
2. Afloja la tuerca de ajuste del cable de embrague y afloja también el cable de embrague.
3. Quita la tapa de embrague utilizando el tornillo allen 5/32" Torx y Llaves TX 27. Utiliza la llave 11/32" para aflojar el tornillo de ajuste girándolo en el sentido contrario de las agujas del reloj con la llave hex 7/32"
4. Vacía el aceite de la caja de cambios y quita la tapa de embrague utilizando la llave hex 3/16"
5. Quita el anillo de seguro con alicates y desconecta el cable de embrague de la rampa interior del kit de liberación de embrague.
6. Cambia la rampa interior original con la rampa interior de Müller reutilizando los 3 rodamientos de bola.
7. Conecta la nueva rampa interior al cable de embrague y monta la tapa de embrague. Instala el anillo de seguro
8. Monta la tapa de embrague utilizando una junta nueva y rellena la caja de cambios según las especificaciones HD. Realiza el ajuste del embrague básico de acuerdo con el manual original
9. Desenrosca la tuerca de ajuste en sentido contrario de las agujas del reloj hasta que notes que la tuerca se asienta en la varilla de embrague. Tira de la palanca de embrague hasta el máximo 3 o 4 veces para asentar el mecanismo de liberación de embrague. **Entonces afloja la tuerca de ajuste 1/8 giros (no como el original que es 1/4) Importante! El mecanismo de liberación de embrague debe tener holgura.**
10. Monta la tuerca del embrague con muelle y remonta la tapa de embrague.
11. Ajusta el juego de cables (ver 2) atornillando el ajustador a parte hasta que la holgura sea de unos 2-3mm. Importante! No olvides cerrar la tuerca del ajustador de cable.
12. Comprueba el funcionamiento del embrague y haz una prueba de conducción!

Por favor recuerda:

No utilices flecos de cuero o similares que podrían reducir el recorrido de la palanca de embrague. El embrague podría no soltarse con propiedad y podrías encontrarte con problemas en el cambio.