



EINBAUANLEITUNG

120-80

POWER CLUTCH 2.0

passend für alle
Harley-Davidson® M8™ Modelle

MÜLLER MOTORCYCLE AG

Tel : +49 8253 4869550

Web : www.m-motorcycle.de

Mail : info@m-motorcycle.de

Fragen & Antworten

Kann ich die Power Clutch selbst montieren?

Bei XLH-, Evo- und Twin-Cam-Modellen kannst Du die Power Clutch mit dem entsprechenden Werkzeug theoretisch selbst montieren. Bei Milwaukee-Eight-Modellen empfehlen wir, die Montage ausschließlich von einer autorisierten Fachwerkstatt durchführen zu lassen.

Nach der Montage der Power Clutch trennt die Kupplung nicht sauber oder Du kannst den Leerlauf nur schwer finden.

• **Hast Du die richtige Power Clutch für Dein Modell?**

Gerade bei den Milwaukee Eight Modellen ist es unumgänglich, die Power Clutch 2.0 zu verwenden.

• **Sind alle Komponenten der Kupplung original Harley-Davidson-Teile?**

Gerade bei der Verwendung von einstellbaren Brems- und Kupplungshebeln reicht der Hub oftmals nicht aus, damit die Kupplung sauber trennt. Wir empfehlen entweder originale H-D Hebel oder die einstellbaren Hebel der Müller Motorcycle AG zu verwenden. Unsere Hebel wurden speziell auf die Power Clutch abgestimmt.

• **Grundeinstellung**

Der häufigste Fehler, wenn die Kupplung nicht sauber trennt, ist eine fehlerhafte Grundeinstellung. Achte darauf, dass die Einstellung genau nach unseren Vorgaben vorgenommen wird, und führe die Grundeinstellung gegebenenfalls erneut durch.

Achtung: Unsere Vorgaben zur Grundeinstellung weichen von denen von Harley-Davidson ab!

• **Zu viel Spiel am Kupplungshebel**

Bei zu viel Spiel am Bowdenzug trennt die Kupplung nicht sauber. Das Spiel sollte bei Evo- und Twin-Cam-Modellen 3–4 mm und bei Milwaukee-Eight-Modellen 2–3 mm betragen.

Power Clutch 2.0

Bei meiner Milwaukee Eight reicht das Gewinde der Clutch Control nicht aus, um das Spiel am Bowdenzug richtig einzustellen.

Das liegt in der Regel daran, dass die Power Clutch im Gehäuse nicht in Grundstellung liegt. Um das Problem zu beheben, gehe wie folgt vor:

1. Stelle das Motorrad gerade auf und sichere es.
2. Schraube die Clutch Control zusammen, bis der Bowdenzug komplett entlastet ist.
3. Öffne den linken Seitendeckel.
4. Löse die Kontermutter der Einstellschraube.
5. Drehe die Einstellschraube bis zum Anschlag hinein. Die Druckstange drückt das Kupplungssegment wieder in die Grundstellung.
6. Drehe die Einstellschraube zurück und führe die Grundeinstellung erneut nach unseren Vorgaben durch.
7. Ziehe die Kontermutter wieder fest, schließe den Seitendeckel und stelle das Spiel am Bowdenzug mit der Clutch Control ein.

Achtung: Fixiere auch die Kontermutter der Clutch Control!

Ich muss meine Kupplung immer wieder nachstellen.

Das liegt häufig daran, dass die Kontermutter an der Einstellschraube oder am Bowdenzugspanner nicht ausreichend festgezogen wurde.

Einbauanleitung

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 einen sicheren Stand sorgen.
2. Lockere den Auspuff, sodass du an alle Schrauben des Kupplungsdeckels kommst.
3. Den Bowdenzugspanner komplett zusammendrücken und mit dem roten Clip fixieren.



4. Öffne den Kupplungsinspektionsdeckel des Primärkettengehäuses, löse die Kontermutter der Einstellschraube und entspanne diese.

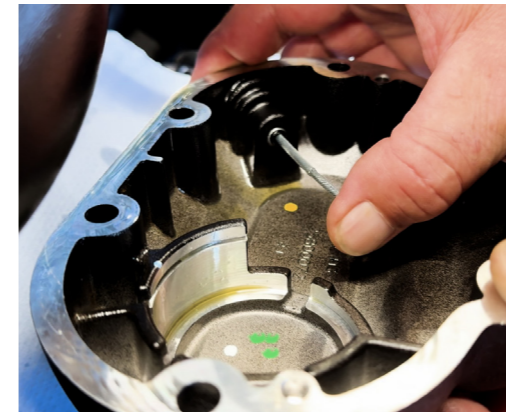


5. Löse alle Schrauben des Kupplungsdeckels und entnehme das originale Kupplungssegment mittels einer Sprengringzange.

Power Clutch 2.0



6. Demontiere den Kupplungshebel von der Armatur.

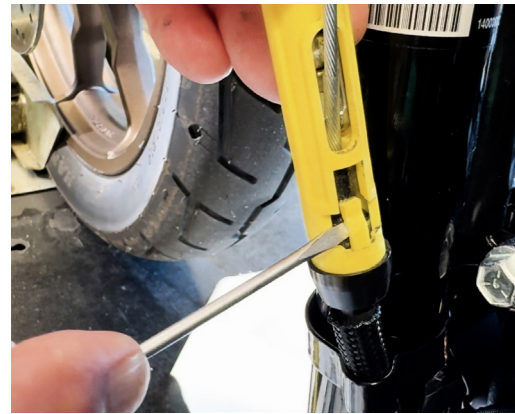


7. Drücke den Bowdenzug vom Kupplungssegment nach vorne ...



- 7.1 ... bis das Gegenstück aus dem Bowdenzugspanner sichtbar ist. Hier empfiehlt es sich einen Helfer hinzuzuziehen.

Einbauanleitung



8. Öffne mit Hilfe eines Schlitzschraubenziehers die Klemmung des Bowdenzugspanners und entferne das untere Segment des Spanners.



9. Entferne den roten Clip vom Bowdenzugspanner.



10. Entferne mit Hilfe einer kleinen Handsäge das schwarze Gegenstück des Bowdenzugspanners und fädel den Bowdenzug aus.

Power Clutch 2.0



11. Entferne die Feder!!
Bei Softtail-Modellen muss diese weggeschnitten werden ...



- 11.1 ... bei Touring-Modellen kannst du diese einfach runter ziehen.



12. Montiere die Müller Clutch Control wie auf den Bildern beschrieben.

Achte darauf, dass alle Bowdenzugenden sauber eingeführt sind.

Einbauanleitung

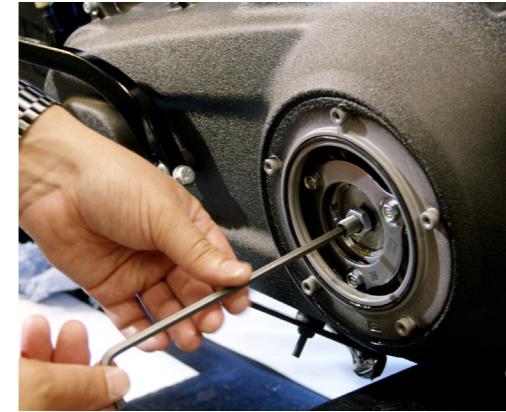


13. Baue nun das neue Power Clutch 2.0 Segment in den Kupplungsdeckel und übernehme die drei originalen Kugeln vom alten Kupplungssegment.

Bei manchen Modellen steht die Power Clutch leicht im Gehäuse an. Schleife hier den Hebel einfach zurecht, bis dieser nicht mehr im Gehäuse schleift.

14. Schließe den Kupplungsdeckel. Achte darauf, dass die Dichtung nicht vergessen wird.
15. Hänge den Kupplungshebel zurück in die Armatur.
16. Nimm einen Inbusschlüssel und drehe die Schraube für die Grundeinstellung einige Umdrehungen in das Gehäuse. Betätige danach mehrmals den Kupplungshebel.
17. Löse die Schraube der Grundeinstellung, bis diese komplett druckfrei ist.

Power Clutch 2.0



18. Nun wird die Grundeinstellung vorgenommen. Drehe hierzu die Schraube so weit hinein, bis du den ersten Widerstand spürst.

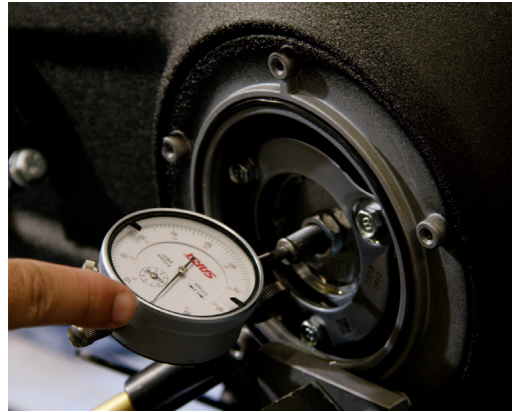


- 18.1 Öffne danach die Schraube wieder um 1/4 - 1/2 Umdrehung und kontrolliere die Sechskantmutter. Wenn du am Gewinde wackelst, sollte diese ein bisschen Spiel aufweisen.



19. Stelle nun das Spiel am Bowdenzug ein, indem du die Schrauben der Müller Clutch Control zusammen oder auseinanderschraubst. Das Spiel am Hebel sollte dabei ca. 1-1,5 mm betragen.

Einbauanleitung



20. Falls du auf Nummer Sicher gehen willst:
Überprüfe mittels Messuhr, dass du beim Ziehen des Kupplungshebels einen Hub von mindestens 1,6 mm an der Einstellschraube erreichst. Falls du mehr als 1,6 mm hast, kannst du an der Clutch Control das Spiel am Hebel etwas erhöhen.

21. Kontere sehr feingühlig die Kontermutter der Müller Clutch Control und ziehe die Abdeckung über den Bowdenzugspanner.
22. Schließe den Kupplungsinspektionsdeckel des Primärkettengehäuses.

Power Clutch 2.0



23. Versuche im Stand, ob du vom Leergang in den 1. Gang schalten kannst und wieder zurück. Falls das einwandfrei funktioniert, kannst du die erste Probefahrt machen. Falls die Kupplung sauber trennt und sich die Gänge gut schalten lassen, ist die Montage abgeschlossen.

24. Falls sich die Gänge nicht sauber schalten lassen, wiederhole das Einstellen der Grundeinstellung (Punkt 18). Dieser Vorgang muss so oft wiederholt werden, bis die Kupplung sauber trennt.

Viel Spaß und allezeit gute Fahrt mit der neuen Power Clutch!



EINBAU-VIDEO

120-80



MÜLLER MOTORCYCLE AG

Tel : +49 8253 4869550

Web : www.m-motorcycle.de

Mail : info@m-motorcycle.de