



www.NC-17.de
Installationsanleitung
Rear-Stinger / Schaltwerksröllchen

Herzlichen Glückwunsch

Diese Bedienungsanleitung gibt es nur deshalb weil zu viele der Meinung sind König der Schraubenschlüssel zu sein. Bitte lesen Sie sich die folgende Bedienungsanleitung sorgfältig und aufmerksam durch. Falls Sie diese Anleitung oder Teile daraus nicht richtig verstehen wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler oder direkt an NC-17. Eine unsachgemäße Installation der Bauteile kann zu deren Versagen führen. Dies kann den Verlust über die Kontrolle des Rades zur Folge haben und somit zu ernsthaften Verletzungen oder gar zum Tode führen. Deshalb, gerade bei Unwissenheit oder chronischer Selbstüberschätzung, empfehlen wir die Montage durch einen professionellen Fahrradtechniker. NC-17 übernimmt keine Haftung für Fehlfunktionen und Verletzungen, welche durch unsachgemäße Installation verursacht werden. Überprüfen Sie nach der Fahrt die Anzugsmomente aller Schrauben und ziehen sie diese gegebenenfalls nach. Wiederholen Sie dies regelmäßig.

Wechsel der Schaltwerksröllchen

Um die Kette zur Montage zu entspannen, nehmen Sie diese vom vorderen Kettenblatt ab. Demontieren Sie nun die alten Schaltwerksröllchen indem Sie die Schraube(n) und den kleinen Sprengring entfernen (nur beim Rear-Stinger). Kontrollieren Sie bei der Montage der neuen Röllchen den korrekten Verlauf der Kette (siehe Bild 2). Wenn Sie NC-17 Röllchen verwenden, achten Sie darauf dass durch ausreichend Unterlegscheiben an den Röllchen die Kette nicht am Käfig schleift. Ziehen Sie nun die Schalteröllchenschraube(n) mit 2Nm an und positionieren Sie gegebenenfalls den kleinen Sprengring wieder in dem Einstich bis er spürbar einrastet. Um die reibungslose Funktion zu prüfen drehen Sie die Kurbel rückwärts und geben Sie acht ob die Kette an den Röllchen springt oder hakt. In diesem Falle fragen Sie bitte ihren Fachhändler um Rat.

Rear-Stinger

Der NC-17 Rear-Stinger Kettenspanner wurde konzipiert um:

- Eine Singlespeed-Nabe in Kombination mit einer 2-fach schaltbaren Kurbelgarnitur einsetzen zu können (Dual-Speed / Kapazität=14 Zähne)
- Bei gefederten Rahmen im Singlespeedeinsatz eine konstante Kettenspannung während des Einfederns zu gewährleisten.
- den Einsatz einer Singlespeed-Nabe an Rahmen mit vertikalem Ausfallende zu ermöglichen.

Der Rear-Stinger Kettenspanner sorgt bei den oben beschriebenen Einsatzbereichen dafür dass die Kette jederzeit ausreichend gespannt ist da beim Einfedern der Abstand zwischen Hinterrad und Innenlager variieren kann bzw. beim Schalten an den Kettenblättern sich der Umschlingungsumfang der Kette auf den Kettenblättern ändert.

Werkzeuge

- 8mm Inbusschlüssel
- 2,5mm Inbusschlüssel
- 3mm Inbusschlüssel

ACHTUNG! Bei der Montage ist darauf zu achten das die Kette auf die korrekte Länge gekürzt wird. Wenn die Kette zu kurz ist kann die Feder dauerhaft überdehnt und beschädigt werden was zu einem Performanceverlust führt. Im Ruhezustand des Käfigs sollten die Röllchen möglichst senkrecht übereinander liegen. (Pos. A) Der optimale Öffnungswinkel der Feder liegt bei +/-45°. (siehe Bild 1) Darüber hinaus kann es zu irreparablen Schäden kommen die den Austausch der Feder erfordern.

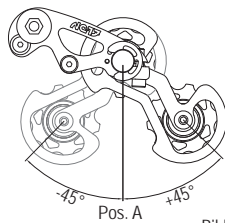


Bild 1

Montage

Die Kette muss zur Montage des Rear-Stingers nicht geöffnet werden. Das untere Schaltwerksröllchen wird demontiert und nach dem Auflegen der Kette auf das obere Schaltwerksröllchen wieder eingesetzt und verschraubt. (Kettenlauf siehe Bild 2) Beachten Sie bitte die Montageanleitung des Kettenherstellers wenn es sich um eine Neumontage handelt.

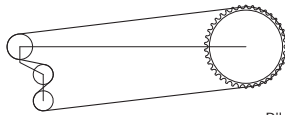


Bild 2

Der Rear-Stinger wird am Ausfallende wie ein Schaltwerk mit der Befestigungsschraube (A) montiert. Hierbei ist zu beachten dass der Stift (B) am Anschlag des Schaltauges anliegt. (siehe Bild 4) Erst dann kann die Befestigungsschraube mit 8-10Nm festgezogen werden. Geben Sie acht das die Befestigungsschraube nicht verkantet.

Justieren der Kettenlinie

Es ist für eine hervorragende Performance unabdingbar das die Kettenlinie am Rear-Stinger exakt eingestellt wird. Der maximale Verstellbereich von 10mm setzt sich aus dem stufenlosen Justiermechanismus und der 5mm Unterlegscheibe (E) zusammen. Nachdem Sie den Rear-Stinger montiert haben und die Kette korrekt läuft prüfen Sie ob das obere Röllchen genau senkrecht zum Ritzel steht. (siehe Bild 3) Der stufenlose Verstellmechanismus ermöglicht eine exakte Ausrichtung. Dazu müssen Sie erst die Schraube (C) mit dem 3mm Inbusschlüssel lösen. Jetzt können Sie die Drehachse (D) in die richtige Position schieben und anschließend die Schraube (C) mit einem Drehmoment von 4Nm wieder festziehen. Falls eine korrekte Positionierung nicht möglich sein sollte, verwenden Sie die mitgelieferte 5mm Unterlegscheibe zwischen Rearstinger und Ausfallende. (siehe Bild 4) Um die korrekte Position zu prüfen drehen Sie die Kurbel rückwärts. Falls die Kette dabei springt oder sich verhakt kontrollieren Sie die Position der Röllchen zum Ritzel oder fragen Sie ihren Fachhändler.

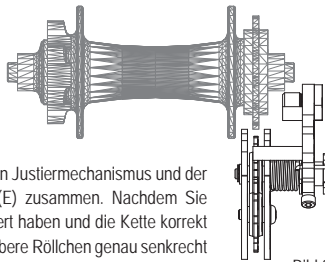


Bild 3

Um bei gefederten Rahmen oder im Dual-Speed Einsatz sicherzustellen das die Feder nicht beschädigt wird sollte die maximale/minimale Federspannung geprüft werden. Bei gefederten Rahmen muss hierfür die Schwinde in ihre Endposition einfedern (Feder rausschrauben, Luftdruck senken). Sollte hierbei der Öffnungswinkel von +/-45° überschritten werden, muss die Kette verlängert werden. Im Dual-Speed Einsatz muss die Kette einmal auf das kleine und einmal auf große Kettenblatt gelegt

werden. Auf dem kleinen Kettenblatt darf der minimale Öffnungswinkel des Käfigs von -45° nicht unterschritten werden und wenn die Kette auf dem großen Kettenblatt liegt darf der Öffnungswinkel von +45° nicht überschritten werden da sonst die Kettenspannung zu gering ist bzw. die Feder überdehnt werden kann. (siehe Bild 1) Ist dies der Fall dann ist der Sprung zwischen den Kettenblättern zu groß und muss verringert werden.

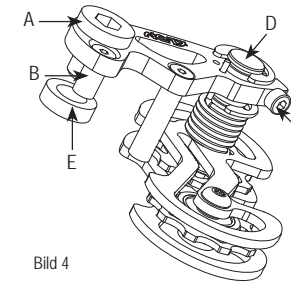


Bild 4

Federvorspannung einstellen

Die Federvorspannung im Lieferzustand ist für den normalen Einsatz optimiert. Wenn diese nicht ausreichend sein sollte besteht die Möglichkeit die Federvorspannung um ca. 12% zu erhöhen. Hierzu müssen Sie zuerst mit einem 2,5mm Inbusschlüssel den langen Anschlag (H) entfernen. Jetzt lösen Sie die Schraube (C) mit dem 3mm Inbusschlüssel und entfernen den äußeren Sprengring (F) mit einem kleinen Schraubendreher. Anschliessend können Sie die Drehachse (D) mitsamt Feder und Käfig vom Hauptarm (G) abziehen. Jetzt positionieren Sie den langen Federschinkel in dem oberen Loch und schieben sie die Drehachse wieder vorsichtig zurück in die Bohrung des Hauptarmes. (Siehe Bild 5) Nun müssen sie den Sprengring wieder an seinem ursprünglichen Platz montieren bis er spürbar einrastet. Abschließend spannen Sie den Käfig vor, montieren den langen Anschlag wieder und prüfen Sie die Kettenlinie wie oben beschrieben. Wir empfehlen den Rear-Stinger für diesen Arbeitsgang vom Rahmen und der Kette zu demontieren.

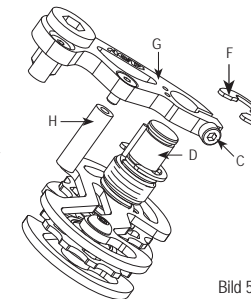


Bild 5

Garantie

NC-17 gewährt auf alle Produkte eine Garantie von 2 Jahren. Kulanz und Kulanzanträge sind immer möglich und auch gewünscht, vorausgesetzt, das Produkt ist nicht älter als 12 Jahre. Um eine positive Kulanzabwicklung zu fördern, ist eine sachliche, wahre und freundliche Schilderung des Sachverhalts von unbedingtem Vorteil. Wenden Sie sich bei einem Garantie- oder Kulanzantrag an Ihren Fachhändler, bei dem Sie das NC-17 Produkt gekauft haben. Wir kümmern uns dann um eine schnelle und kompetente Abwicklung in ihrem Sinne!

NC-17 Europe GmbH www.NC-17.de
50226 Frechen info@NC-17.de
Germany

NC-17
It's the Law



www.NC-17.de
Manual
Rear-Stinger / Pulleys

Congratulations

Congratulations for purchasing a NC-17product.

This manual exists only because too many of you believe that they are the king of the wrench. Please read the following text carefully. Don't hesitate to contact your local bike dealer or NC-17, if you don't understand any of the instructions. A faulty mounting can cause malfunction. This may lead to a loss of control during biking and cause serious injury or lead to death. Consequently, you should leave the assembly up to a bike specialist, instead of overestimating your own capabilities. NC-17 assumes no liability for malfunction or injury due to faulty mounting. Please check the tightening torque of all bolts after the first ride and retighten them regularly, if needed.

Replacing the Pulleys

Before assembling, detach the chain from the chain ring to release it. Disassemble now the old pulleys by detaching the bolts and the lock washer (only Rear-Stinger). Ensure the accurate run of the chain during mounting of the new pulleys (see picture: 2). If you don't use pulleys from NC-17, make sure that the chain does not rub against the cage, by adding adequate washers to the pulleys. Now, tighten the bolts of the pulley with 2 Nm. If necessary, place the small lock washer into the cut-in till it catches. Please turn the crank backwards to verify that it works properly. If the chain jumps off the pulley or gets stuck, please contact your local bike dealer for further advice.

The NC-17 Rear-Stinger chain tensioner is created to:

- Add a Singlespeed-hub in combination with a dual-ring shiftable crankset. (Dual-Speed / 14 teeth capacity)
- To ensure a constant chain tension during the compression of a full-suspension-frame in single speed action.
- To enable the use of a Singlespeed-hub on frames with vertical Drop-out.

Rear-Stinger

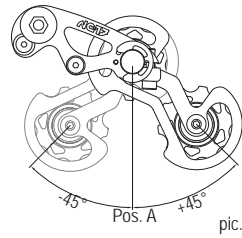
The Rear-Stinger chain tensioner guarantees that the chain is tighten at all times for the range of use above. Since the space between rear-wheel and bb-set diversifies during the compression of suspension frames or as the extend of the enlacement of the chain to the chain rings changes due to shifting at dual-speed cranksets.

Tools

- 8mm hex key wrench
- 2,5mm hex key wrench
- 3mm hex key wrench

Caution! The chain has to be shortened to exact length. Otherwise the spring will be over expanded long-lastingly and damaged, which leads to a loss of performance. The pulleys should be positioned vertically one

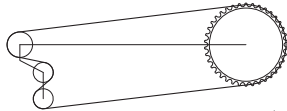
upon another during static condition. (Pos. A) The correct aperture angle of the spring is approximately $\pm 45^\circ$ (see picture 1) Moreover, irreparable damages can be caused, which lead necessarily to an exchange of the spring.



pic. 1

Assembly

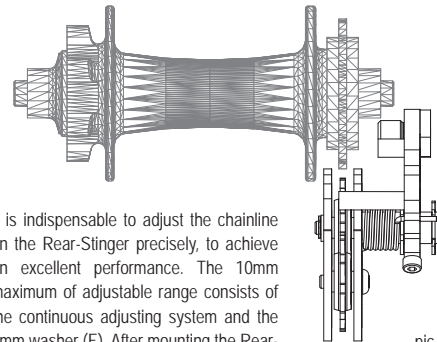
It is not necessary to open the chain for assembly. The lower pulley has to be detached and the chain has to be applied to the upper pulley. After that the lower pulley has to be reinstalled and bolted. (see picture: 2) Please regard the manual of the chain supplier, if you do a complete new mounting.



pic. 2

The Rear-Stinger is assembled on the Drop-Out like a rear-derailleur, by using the retraining-bolt (A). Please regard that the back stop (B) comes into contact with the dropout tab of the gear hanger. (see picture: 4) Afterwards the retaining-bolt can be tightening by using 8 to 10 Nm. Please make sure that the retraining-bolt does not cant.

Adjusting of the chainline

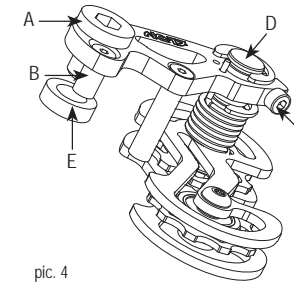


pic. 3

It is indispensable to adjust the chainline on the Rear-Stinger precisely, to achieve an excellent performance. The 10mm maximum of adjustable range consists of the continuous adjusting system and the 5mm washer (E). After mounting the Rear-Stinger and checking the run of the chain, please ensure that the upper pulley is positioned vertically to the free-wheel (see picture 3). The continuous adjusting system provides an exact arrangement. Therefore you have to loosen the bolt (C) with a 3mm hex key wrench. Now you can move the axis of rotation in the right position, afterwards tighten the bolt (C) with a torque of 4Nm. If a correct positioning is not possible, please use the provided 5mm washer between Rear-Stinger and Drop-Out (see picture 4). To check the right position, turn the crank backwards. If the chain gets stuck or jumps off, check the relation between pulleys and freewheel or ask your local bike dealer.

The maximum of spring tension should be proved, to ensure that the spring will not be damaged on suspension frames or Dual-Speed usage. For that, the swingarm has to come in full compression position by suspension frames (loose spring, drop air pressure). If the aperture angle should exceed $\pm 45^\circ$, the chain has to be extended. In Dual-Speed

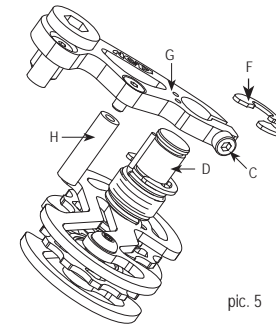
usage the chain has to be applied once to the small chain ring and once to the big chain ring. The minimal aperture angle of the cage must not be under -45° on the small chain ring. In addition, the aperture angle on the big chain ring must not be above $+45^\circ$. Otherwise the chain tension is too low and the spring may be over expanded (see picture 1). In this case, the space between the chain rings is too big and has to be changed.



pic. 4

Change of the spring preload

In delivery condition the spring preload is optimised for normal use. It is possible to boost the spring preload, if this is not sufficient. Therefore, you have to remove the front stop (H) with a 2,5mm hex key wrench at first. Then you have to loose the bolt (C) using a 3mm hex key wrench and remove the outer lock washer (F) with a small screwdriver. Then you can pull the axis (D), spring and cage off the main arm (G). Now you place the long spring blade on the upper hole and move the axis carefully back in the bore of the main arm (see picture 5). Then you have to assembly the lock washer to its original place till it catches. Afterwards, you have to add the cage and assembly the front stop again. Please, check the chainline as described above. We suggest to disassembly the Rear-Stinger from the frame and chain for that operation.



pic. 5

Warranty

NC-17 gives a 2 year guarantee for all its products. Questions for amiability are always possible and favoured, if the product is not older than 12 years. It is advantageous to explain your purpose shortly and practically, to get a positive and fast response. If you feel you have a warranty or amiability claim contact your dealer. We try to help you as soon as possible.

NC-17 Europe GmbH www.NC-17.de
50226 Frechen info@NC-17.de
Germany

NC-17
It's the Law