

STREETSTEPPER

...step outside

Streetstepper GmbH

Heinkelstr. 31, 73614 Schorndorf

Tel. +49 – 7181 – 97842 – 42

E-Mail: info@streetstepper.com

Web: www.streetstepper.com

Streetstepper MTS27 & RS20

Tausch der Primärketten, der Schenkelfedern, der Freiläufe und der Hauptlager



Februar 2023

Drehmoment-Arm/Torque Arm (25)

Bringt über die Torque-Axle die Vorspannung auf die Schenkelfedern und stützt das Drehmoment der Schenkelfedern ab

Torque-Axle (11)

Kunststoff-Achse, in welche die Schenkelfedern Einrasten (Nut in der Mitte der Torque-Axle)

Schenkelfedern (23)

Sorgen dafür, dass die Primärketten unter Zug stehen und auf die Kunststoff-Getriebe aufgewickelt werden

Rechte Schenkelfeder: GRÜN

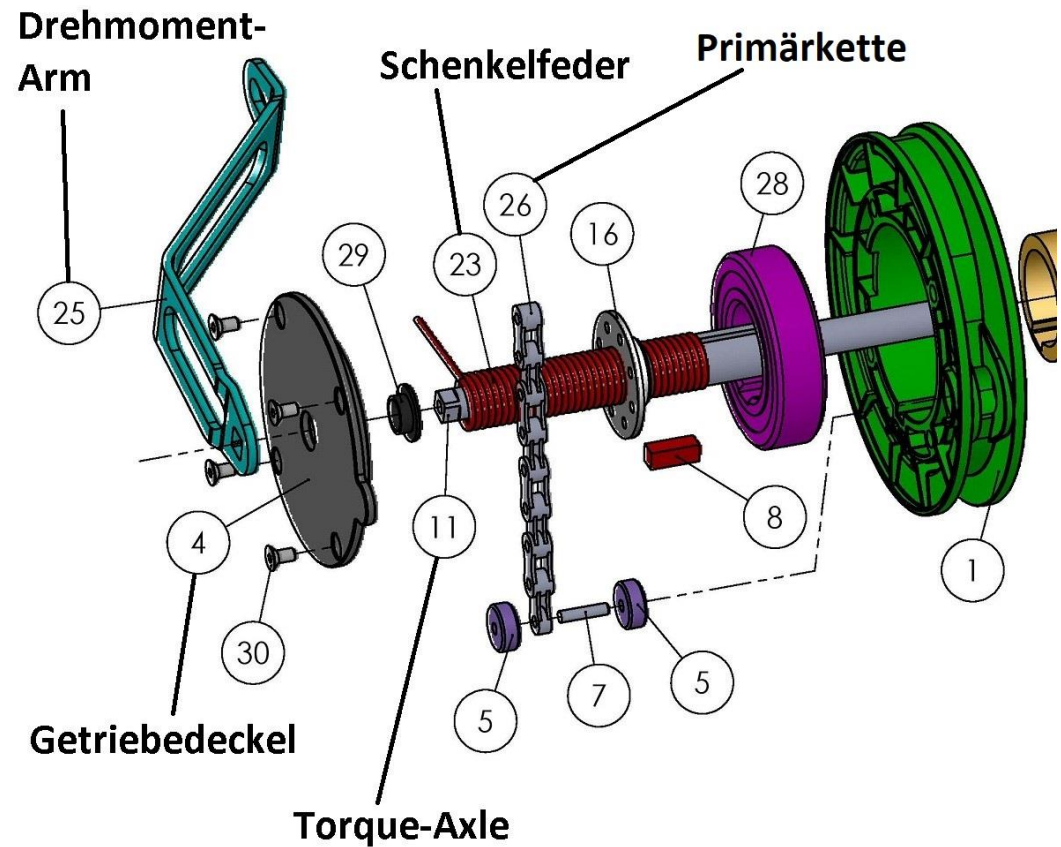
Linke Schenkelfeder: ROT

Primärketten (26)

8-fach Fahrradkette mit Kettenschloss

RS20: 39 Glieder, an beiden Enden ein Innenglied

MTS27: 41 Glieder, an beiden Enden ein Innenglied



Beide Stepphebelfedern aushängen

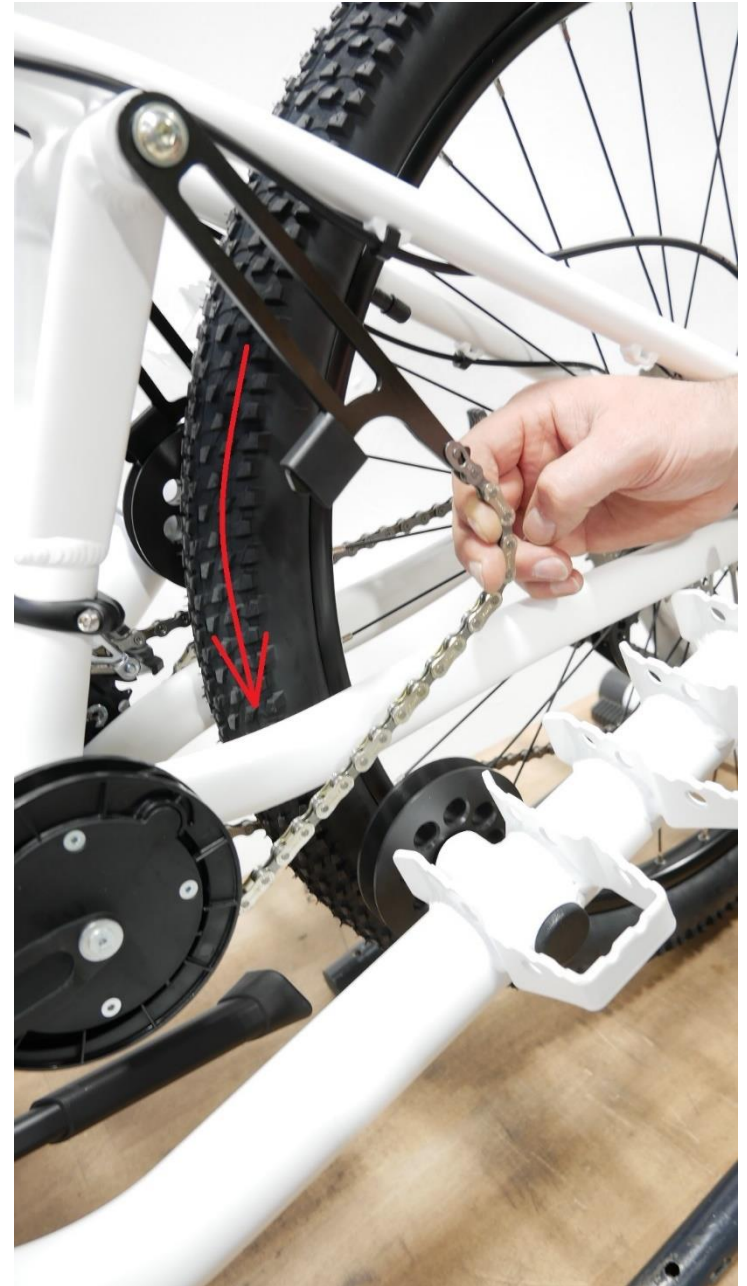
Dazu die Stepphebelfedern im oberen Drittel umfassen
(und den Rahmen ggf. mit der anderen Hand fixieren/nach unten drücken)



Beide Stepphebel aus den Primärketten aushängen.

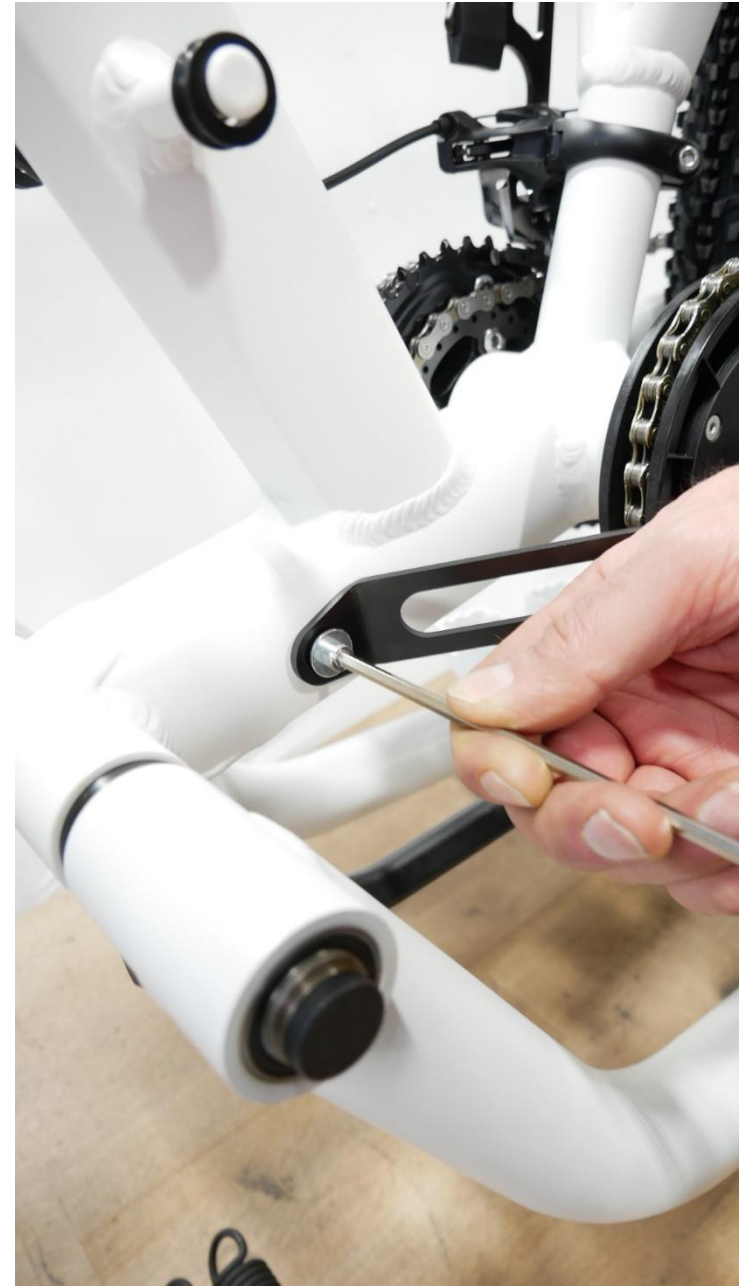
Hierfür die Primärkette mit der Hand aus der Umlenkrolle des Stepphebels ziehen und den Stepphebel nach unten sinken lassen.

Dazu muss sich das Hinterrad nach vorne drehen können!

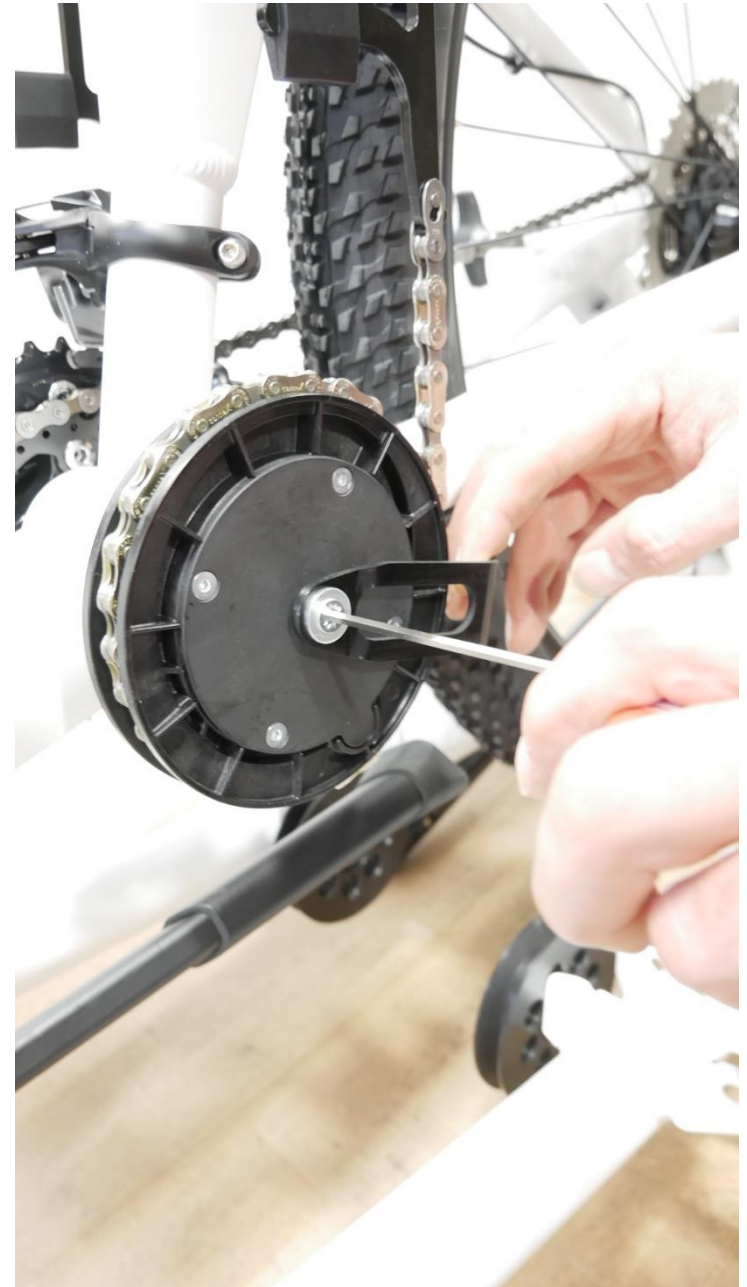


Drehmoment-Arm/Torque Arm vom Rahmen abschrauben.

Der Drehmoment-Arm/Torque-Arm steht unter der Vorspannung der Schenkelfedern – nach dem Lösen der Schraube den Torque-Arm festhalten und nach unten führen!



Drehmoment-Arm/Torque-Arm von der Torque-Axle abschrauben



Getriebedeckel abschrauben
und abnehmen

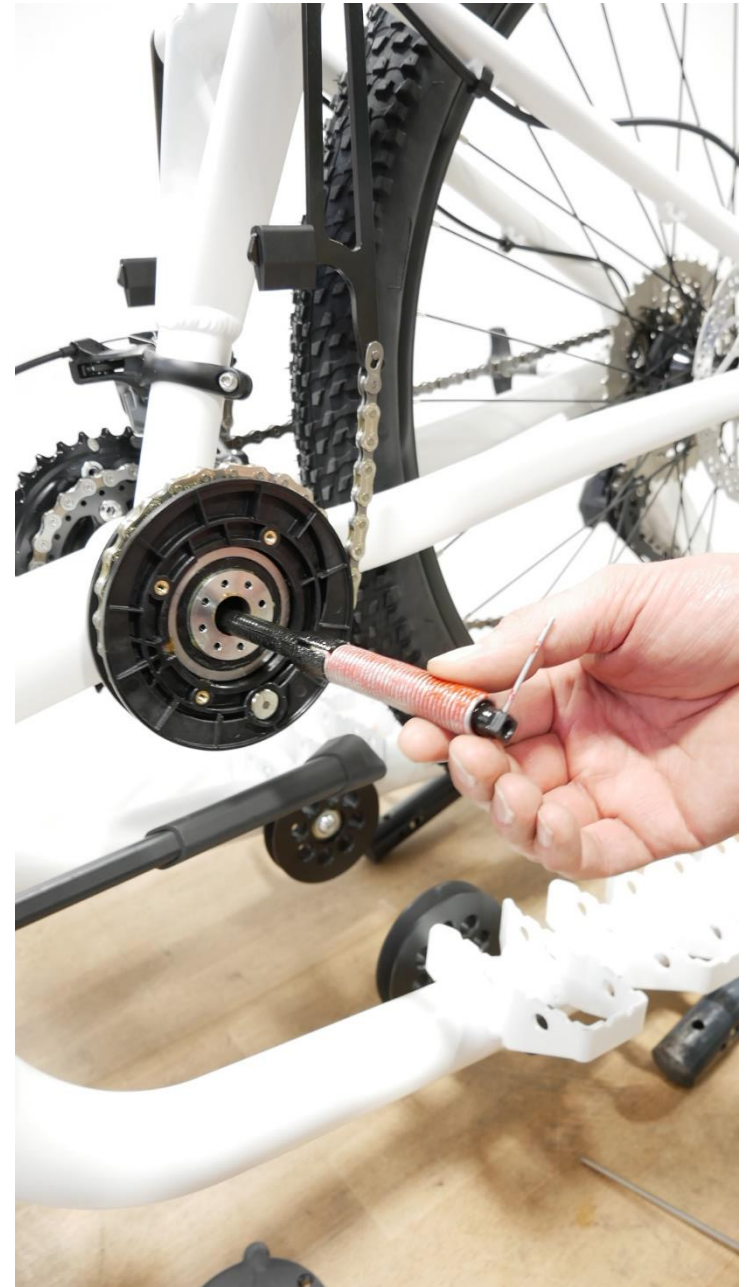


Torque-Axle und Schenkelfeder herausziehen

Dargestellt ist die linke Seite.

Auf der rechten Seite ebenso den Getriebedeckel abschrauben,
und die Schenkelfeder entfernen

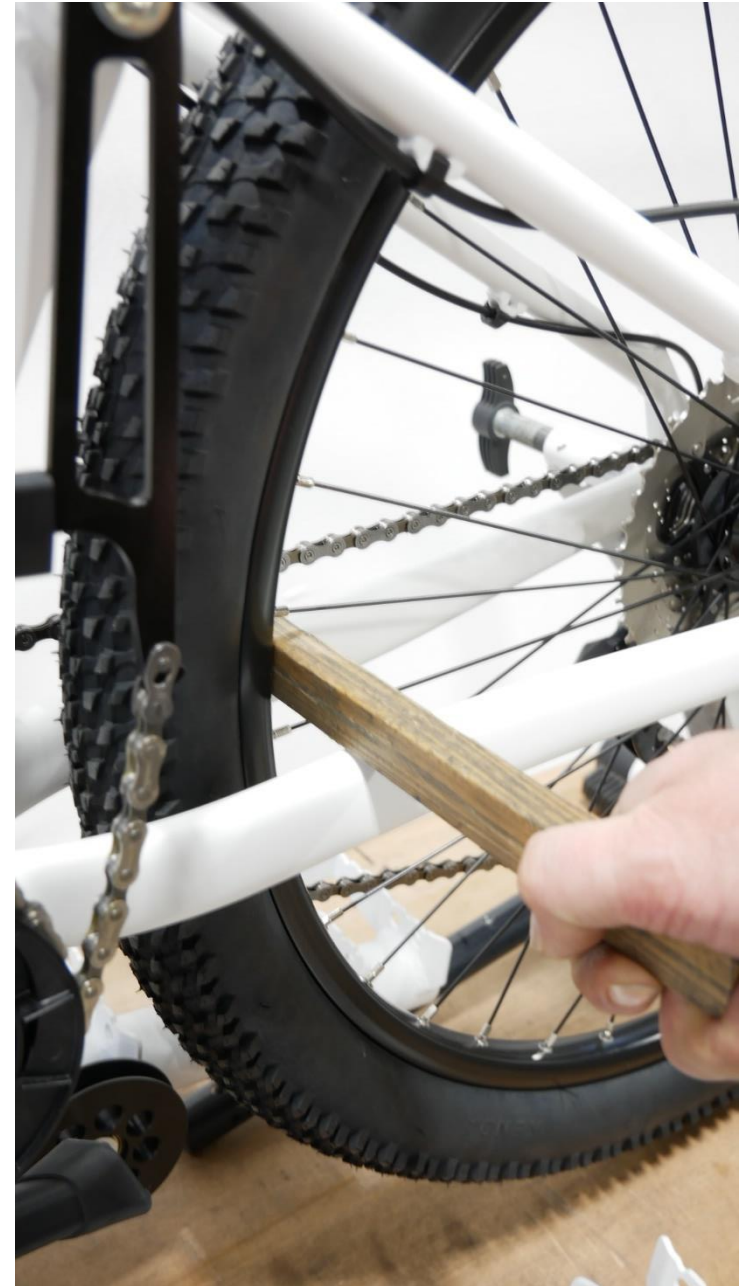
***Falls die Freiläufe bzw. die Hauptlager NICHT getauscht werden,
bitte weiter auf Seite 18!***



**SCHRITTE AB HIER NUR BEI TAUSCH VON
FREILÄUFEN und/oder HAUPTLAGER
(Seiten 9 – 16)**

Zum Lösen und Anziehen der Zentralschrauben müssen die Primärketten montiert bleiben!

Zum Lösen der linken Zentralschraube und zum Anziehen der rechten Zentralschraube muss das Hinterrad blockiert werden.



Zentralschraube mit dem Sonderwerkzeug lösen.
(Artikel-Nr. 11118, „Montagehebel für Zentralschraube“)

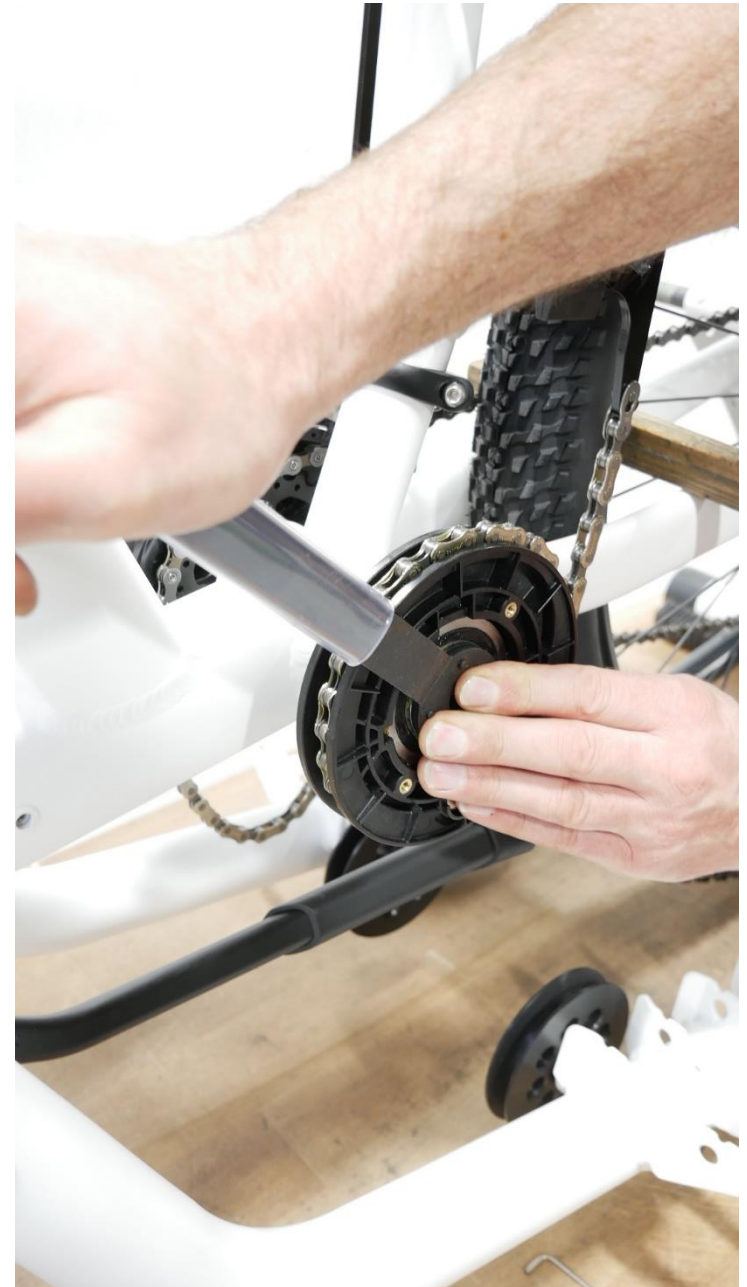
Dazu das Werkzeug fest an die Schraube drücken,
um Abrutschen zu verhindern.

Dargestellt ist das linke Getriebe.

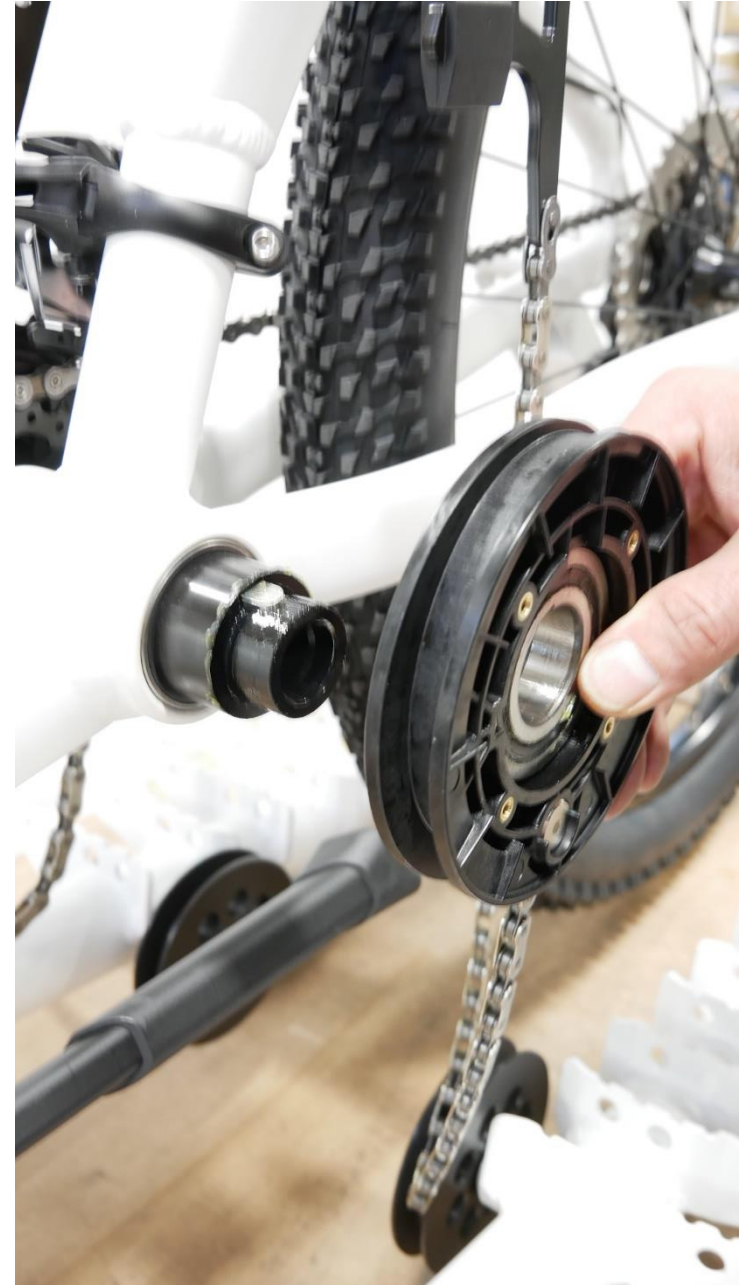
**Immer zuerst eine Seite fertig machen
(Getriebe montieren und Zentralschraube wieder Anziehen),
bevor die Zentralschraube auf der anderen Seite gelöst wird!**

Auf der rechten Seite gleich vorgehen.

Die Gewinde beider Zentralschrauben sind Rechtsgewinde!



Nun kann das Getriebe von der Hauptwelle abgezogen werden



Nun kann der Freilauf getauscht werden.

Drehrichtung der Freiläufe beachten!

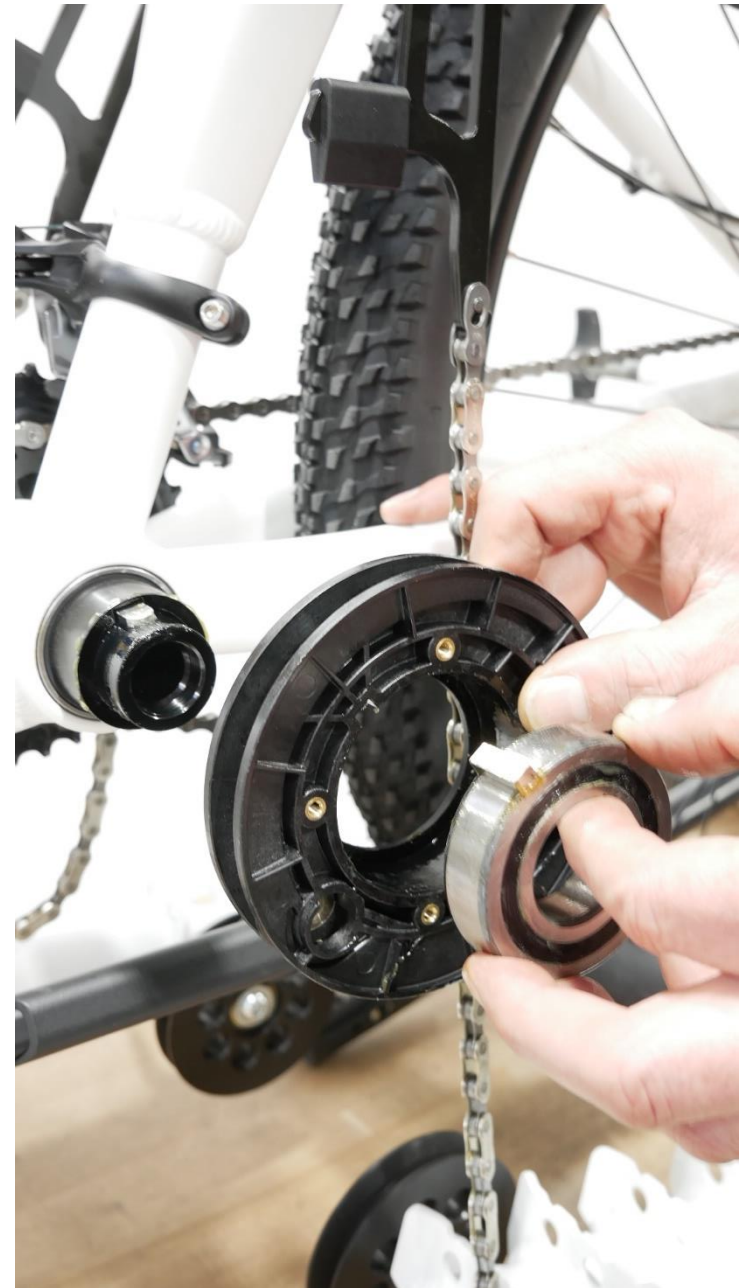
Linkes Getriebe: Freilauf-Beschriftung nach rechts/Richtung Fahrzeugmitte.

Rechtes Getriebe: Freilauf-Beschriftung nach rechts/Richtung Fahrzeug-Außenseite.

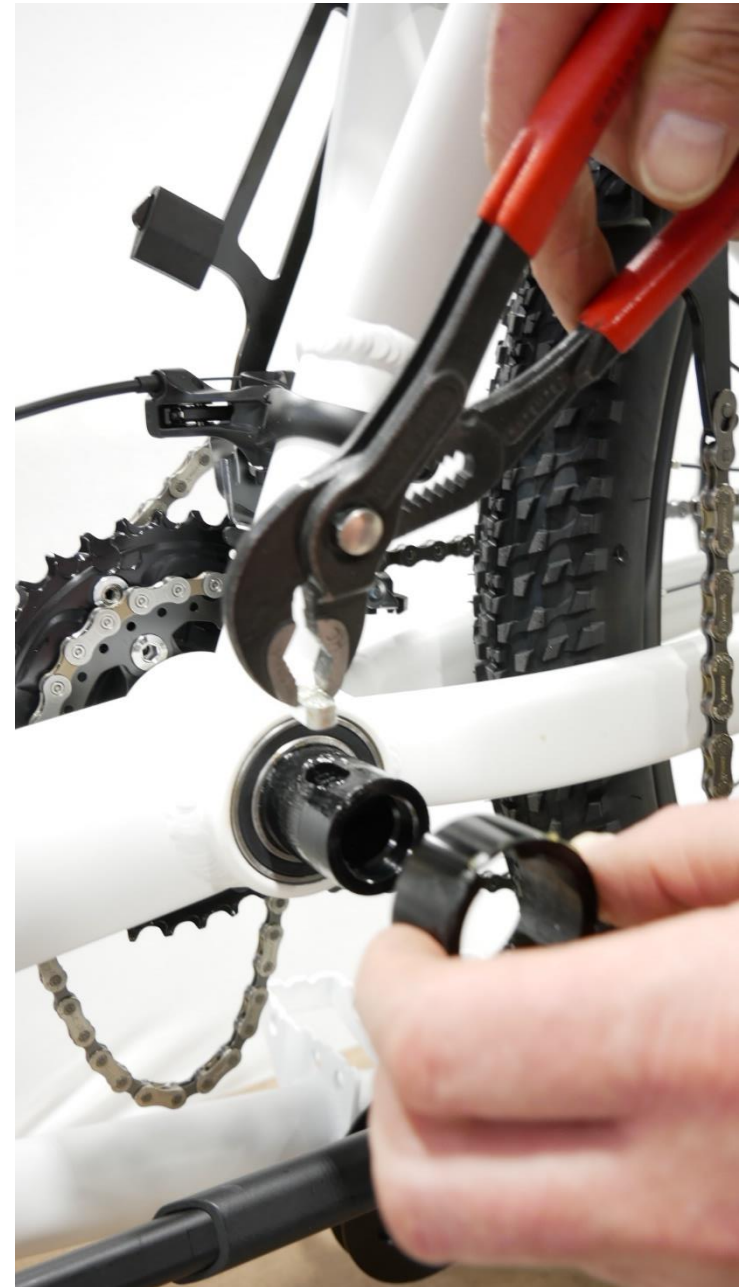
Vor dem Einbau des neuen Freilaufs:

Sitz im Kunststoff-Getriebe gut reinigen und

rundherum (ganzer Umfang) gut fetten (Universalfett)!

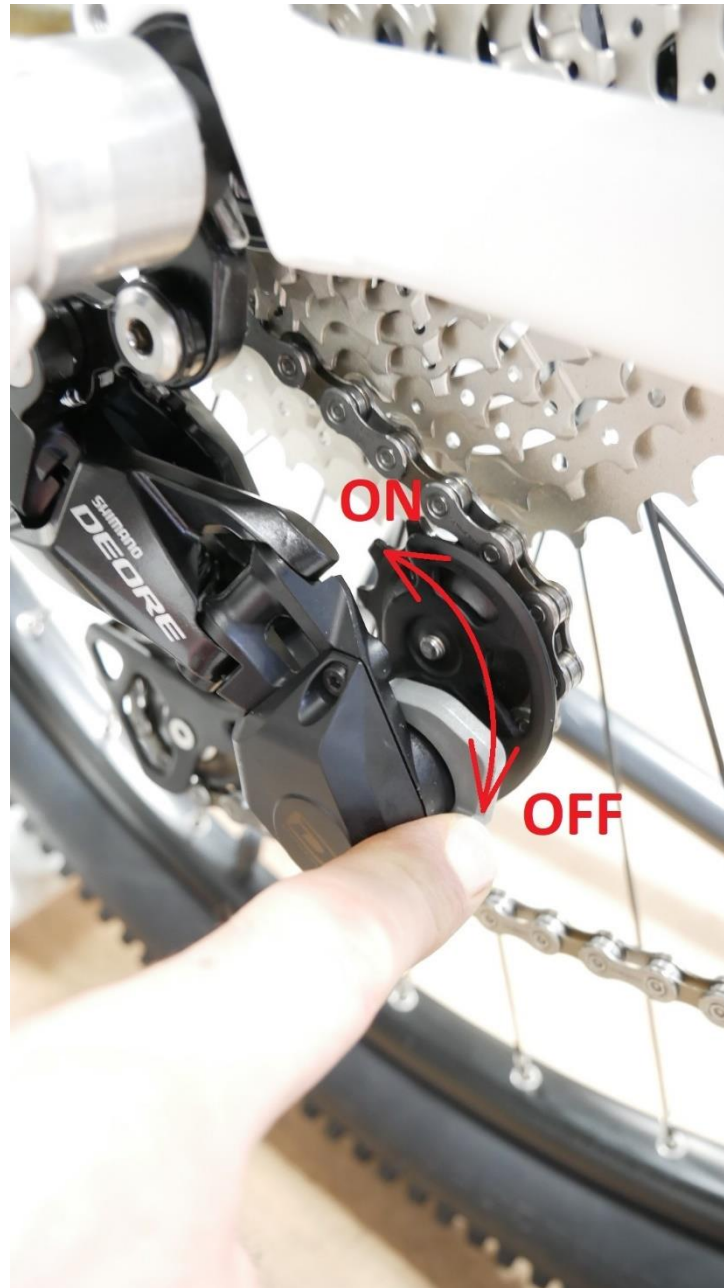


Falls die Hauptlager getauscht werden sollen,
Spacer (Distanzring) und Passfeder entfernen.



„Plus“-Hebel am Schaltwerk auf
„OFF“ stellen (reduziert die
Kettenspannung)

Ketten vom kleinen
Kettenblatt nehmen und
Nach innen legen



Nun kann die Getriebewelle herausgezogen werden.

**Dargestellt ist das Herausziehen der Getriebewelle nach rechts,
nachdem das linke Getriebe abmontiert wurde.
So kann das linke Hauptlager getauscht werden.**

**Wenn das rechte Getriebe abmontiert wurde,
kann die Getriebewelle nach links herausgezogen werden,
und das rechte Hauptlager getauscht werden.**

**Teile (Spacer breit, Kettenblattträger/Spyder und Spacer schmal mit
Fase/Anschrägung Richtung Hauptlager) und Position der
rechten Getriebeseite beim Demontieren merken!
Bzw. siehe Explosionszeichnung Seite 17!**



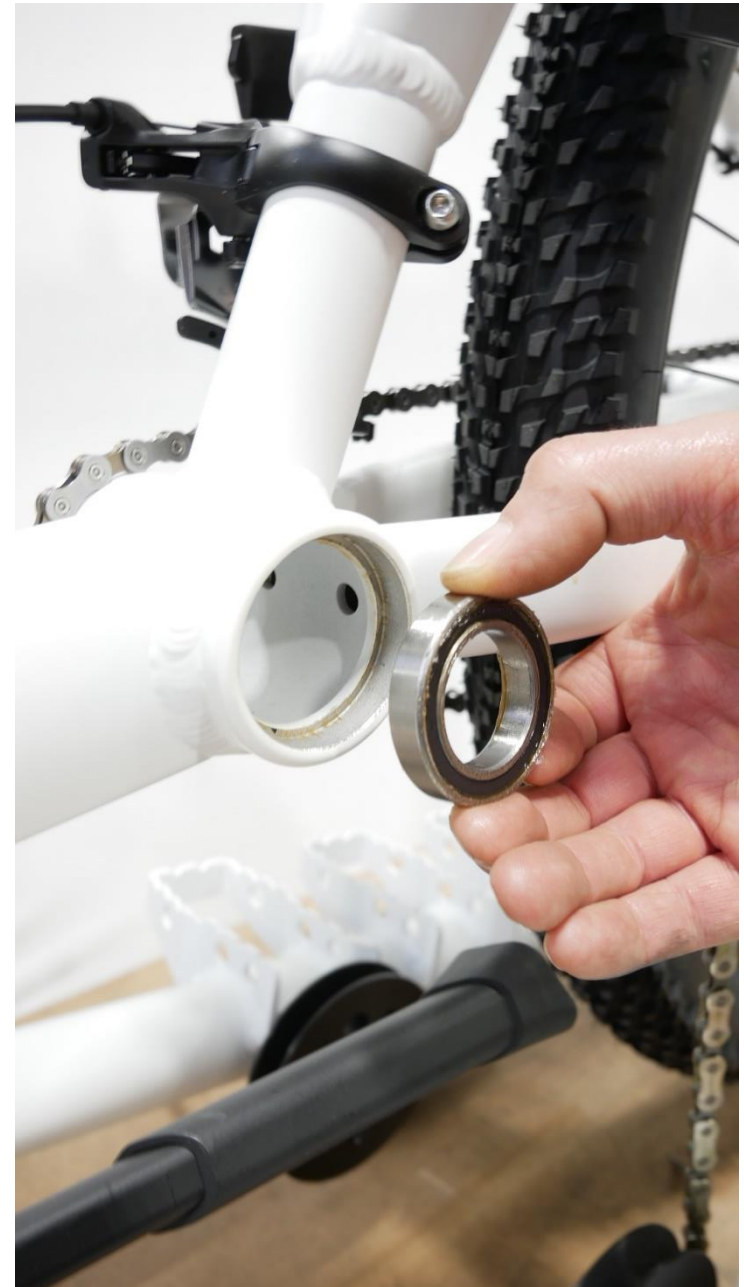
Nun kann das Hauptlager getauscht werden.

**Vor dem Einbau des neuen Hauptlagers:
Sitz im Rahmen-Getriebe gut reinigen und
rundherum (ganzer Umfang) gut fetten (Universalfett)!**

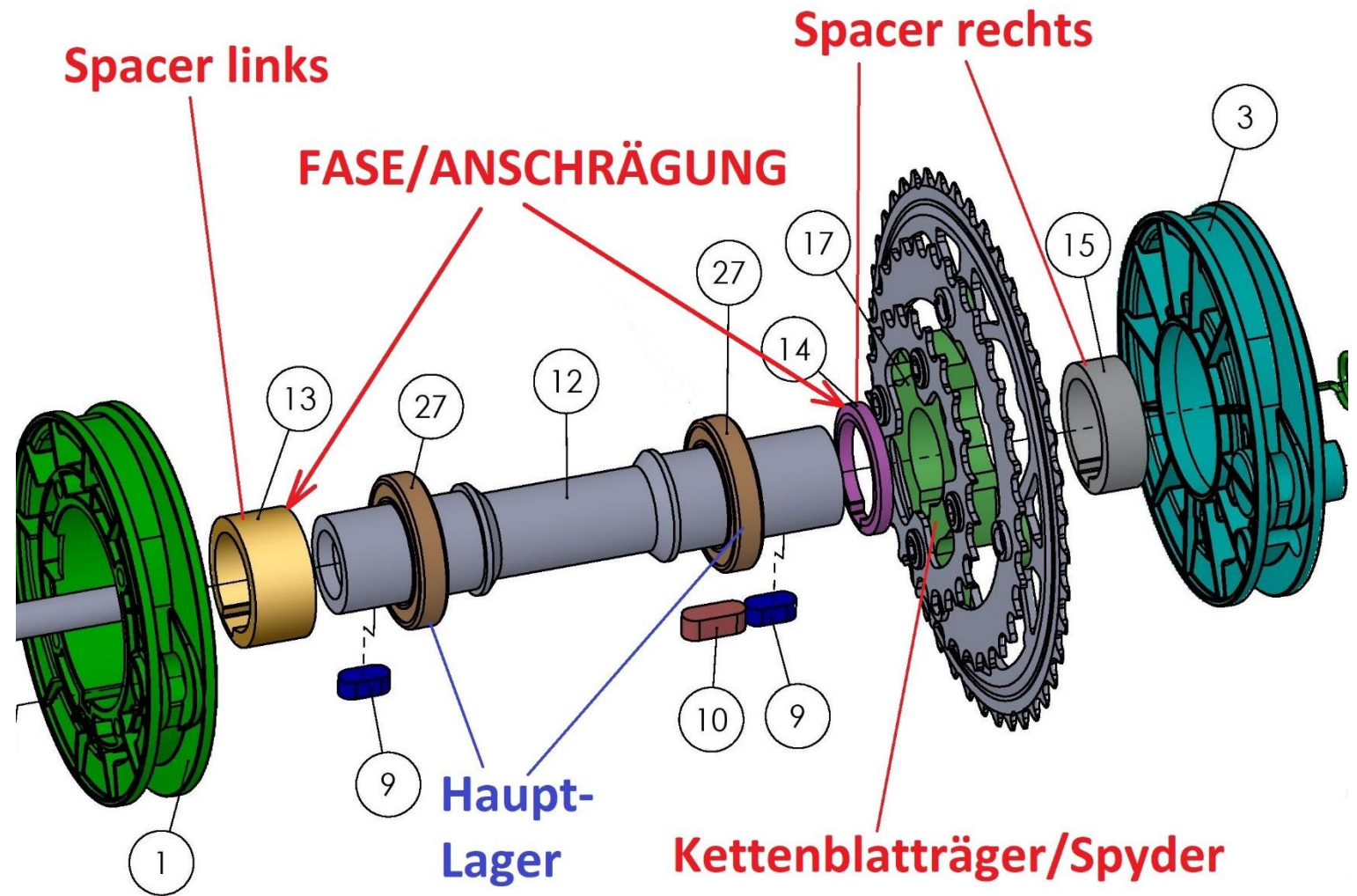
Dann die Getriebewelle wieder einschieben,
und alle Teile (Spacer, Passfeder, Getriebe, Zentralschraube)
wieder montieren.

Spacer mit Fase/Anschrangung Richtung Hauptlager montieren!

Fahrradkette auf das Kettenblatt legen,
und „Plus“-Hebel des Schaltwerks wieder auf „ON“ schalten.



Schema:
Teile und Zusammenbau
der linken und rechten
Getriebeseite



**Fortführung Tausch Primärkette und Schenkelfeder
OHNE Tausch des Freilaufs/des Hauptlagers
(OHNE Öffnen der Zentralschraube)**

Äußere Kettenaufnahme und Kettenbolzen entfernen.

Dazu die äußere Kettenaufnahme mit einem geeigneten Werkzeug nach außen schieben.

Den Kettenbolzen eventuell mit einer schmalen Zange herausziehen.

Dargestellt ist das linke Getriebe.

Auf der rechten Seite befindet sich außerhalb der Kettenaufnahme
Noch ein schwarzes Distanzstück (Getriebe Distanz) –
siehe Seite 23 und 24.



Gelöste Primärkette, Kettenbolzen und äußere Kettenaufnahme.
Die innere Kettenaufnahme kann im Kunststoffgetriebe verbleiben.



Die Primärkette durch Öffnen des Kettenschlosses vom „Lollypop“
(schwarzes Metallteil, welches die Primärkette mit dem Rahmen verbindet und den Gummipuffer trägt) lösen.

Neue Primärkette mit dem Kettenschloss am Lollypop montieren.

Das Kettenschloss lässt sich nur in der dargestellten Richtung
(nach schräg hinten oben) öffnen und schließen!



Montage der Primärkette im linken Getriebe

Innere Kettenaufnahme (silberfarbener Stahlzylinder) befindet sich im Getriebe.

Primärkette mit Kettenbolzen im Kunststoffgetriebe fixieren.

Kettenbolzen vor dem Einbau gut fetten!



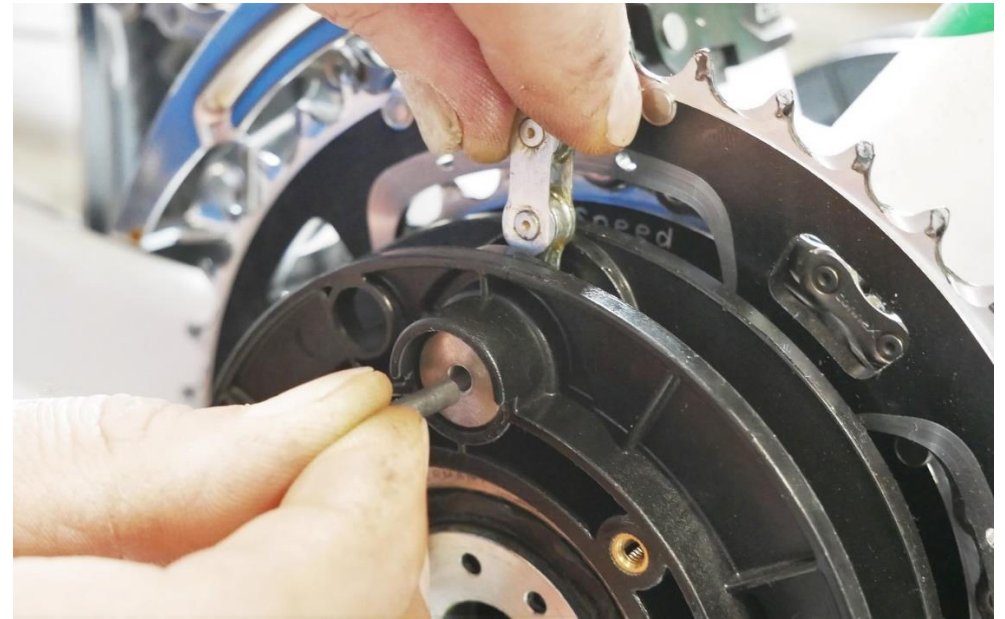
Äußere Kettenaufnahme
einschieben.



Montage der Primärkette im rechten Getriebe

Auf der rechten Seite ist es hilfreich, die äußere Kettenaufnahme einzulegen, **bevor** der Kettenbolzen eingeführt wird. So bildet die äußere Kettenaufnahme eine Führung für den Kettenbolzen, der auf der rechten Seite weiter eingeführt werden muss als auf der linken Seite (unsymmetrische Bauweise der beiden Getriebe)

Alternativ kann der Kettenbolzen auch mithilfe einer schmalen Zange eingeführt werden.



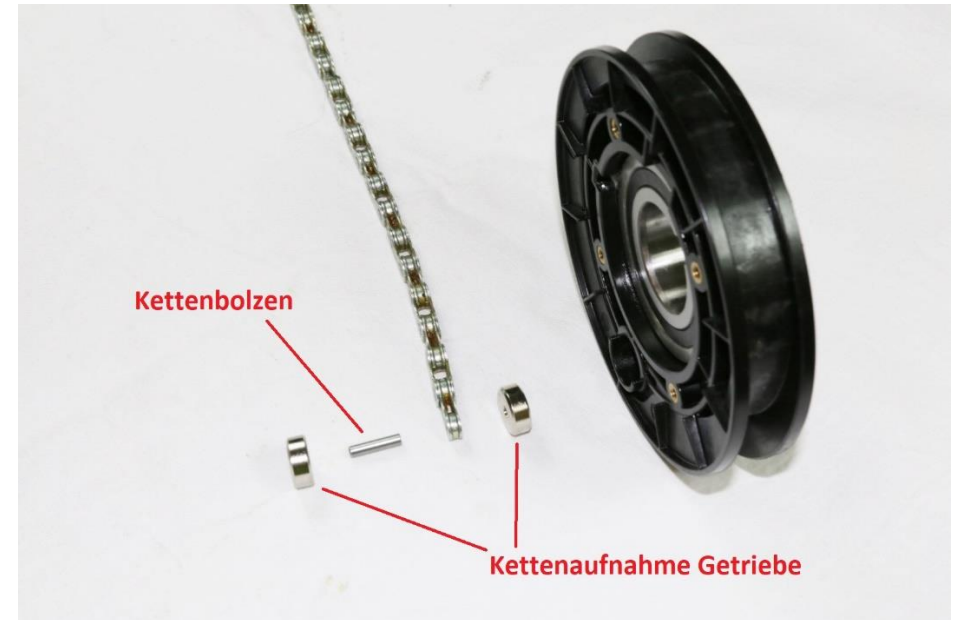
Kettenbolzen vor dem Einbau gut fetten!

Auf der rechten Seite muss außerhalb der äußeren Kettenaufnahme noch das schwarze Distanzstück (Kettenaufnahme Distanz) montiert werden.



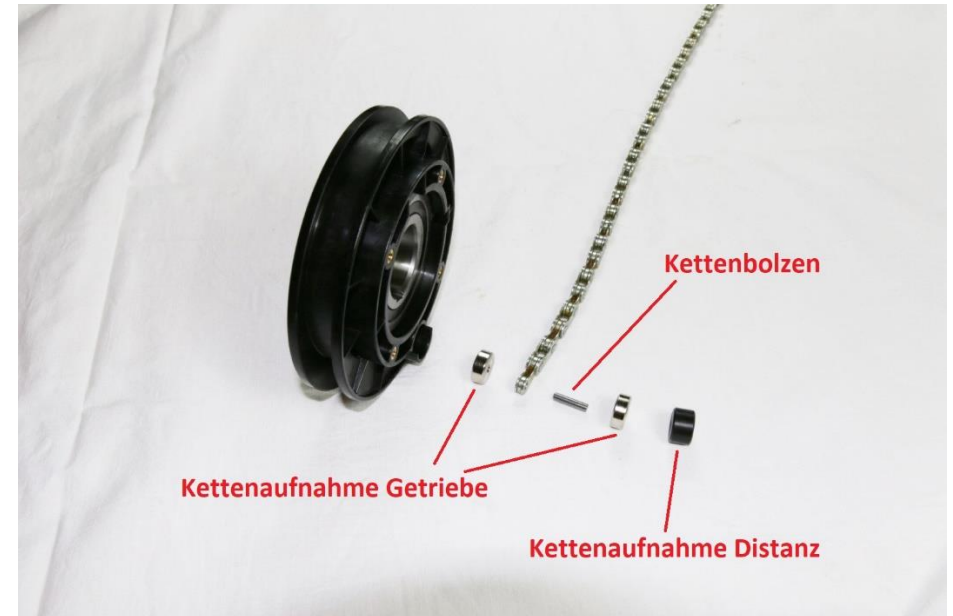
Kettenbefestigung im linken Getriebe

Auf der linken Seite ist die Primärkette mit dem Kettenbolzen und den zwei Kettenaufnahmen im Getriebe fixiert



Kettenbefestigung im rechten Getriebe

Auf der rechten Seite ist die Primärkette mit dem Kettenbolzen und den zwei Kettenaufnahmen im Getriebe fixiert.
Zusätzlich ist außerhalb der äußeren Kettenaufnahme ein schwarzes Distanzstück („Kettenaufnahme Distanz“) vorhanden

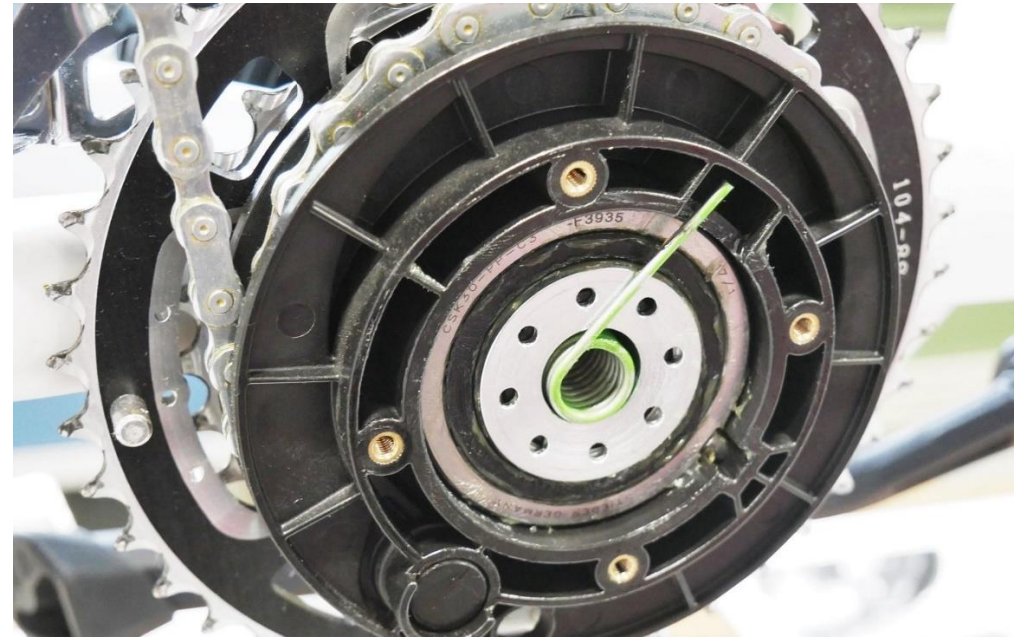


Vor dem Montieren der Schenkelfedern, **beide Getriebe** gegen die Fahrtrichtung drehen, bis **beide Primärketten gespannt** sind!



Zuerst **rechte, grüne Schenkelfeder** in das **rechte Getriebe** einlegen, sodass der Federschenkel in der Aussparung im Getriebegehäuse liegt.

Dann den rechten Getriebedeckel festschrauben.



Dann wie abgebildet **linke, rote Schenkelfeder** mit der Torque-Axle ins **linke Getriebe** einführen und so lange drehen, bis die rechte Feder in die Nut der Torque-Axle einrastet und der Federschenkel der linken Feder in der Aussparung des linken Getriebegehäuses liegt.

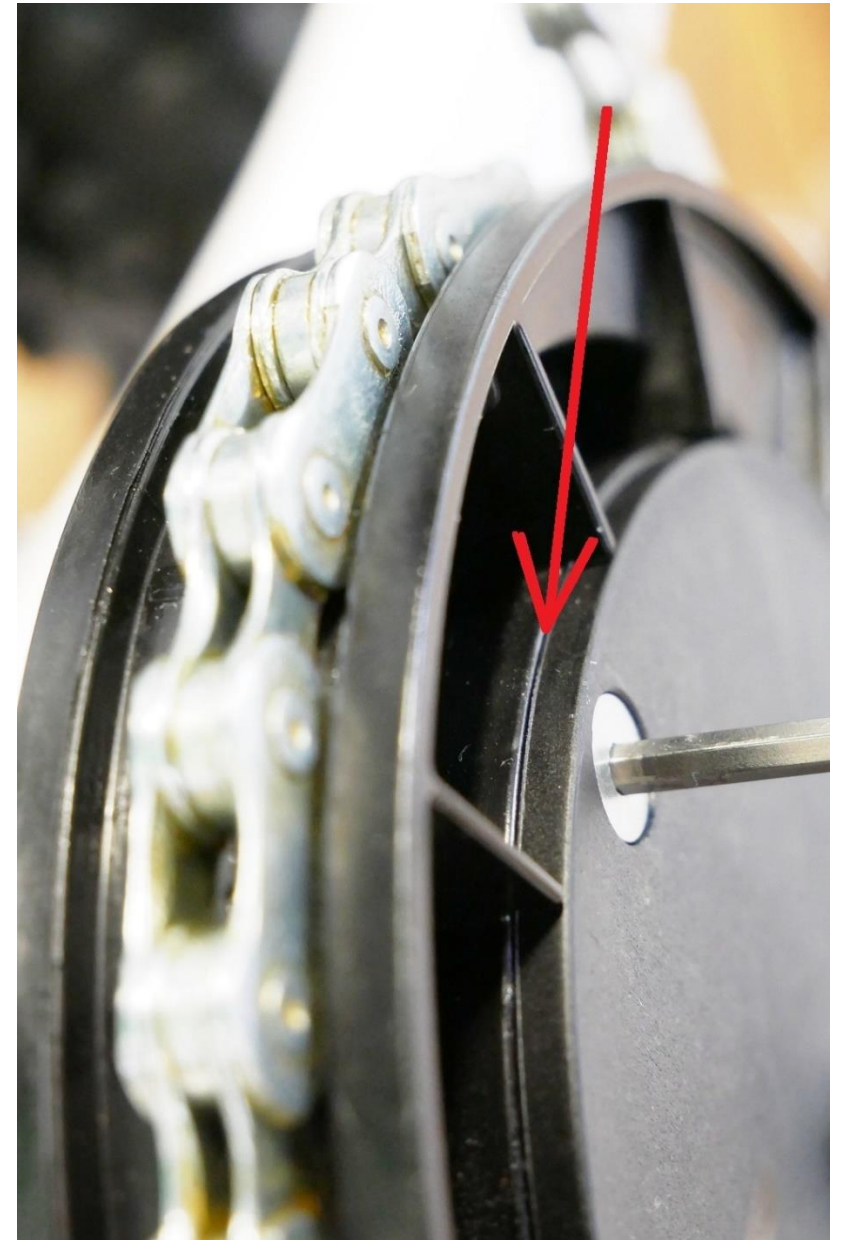
Beide Schenkelfedern müssen in der Nut in der Mitte der Torque-Axle eingerastet sein!

Der **Vierkant** der Torque-Axle muss auf der **linken Seite** sein!



Festschrauben der Getriebedeckel:

Die Schrauben der Getriebedeckel anziehen, bis der Getriebedeckel fest und ohne Spalt am Getriebegehäuse anliegt (roter Pfeil).



Drehmoment-Arm/Torque Arm
so auf den Vierkant der
Torque-Axle stecken und
festschrauben, dass sich ein
Vorspannungs-Winkel
von etwa 180° ergibt.



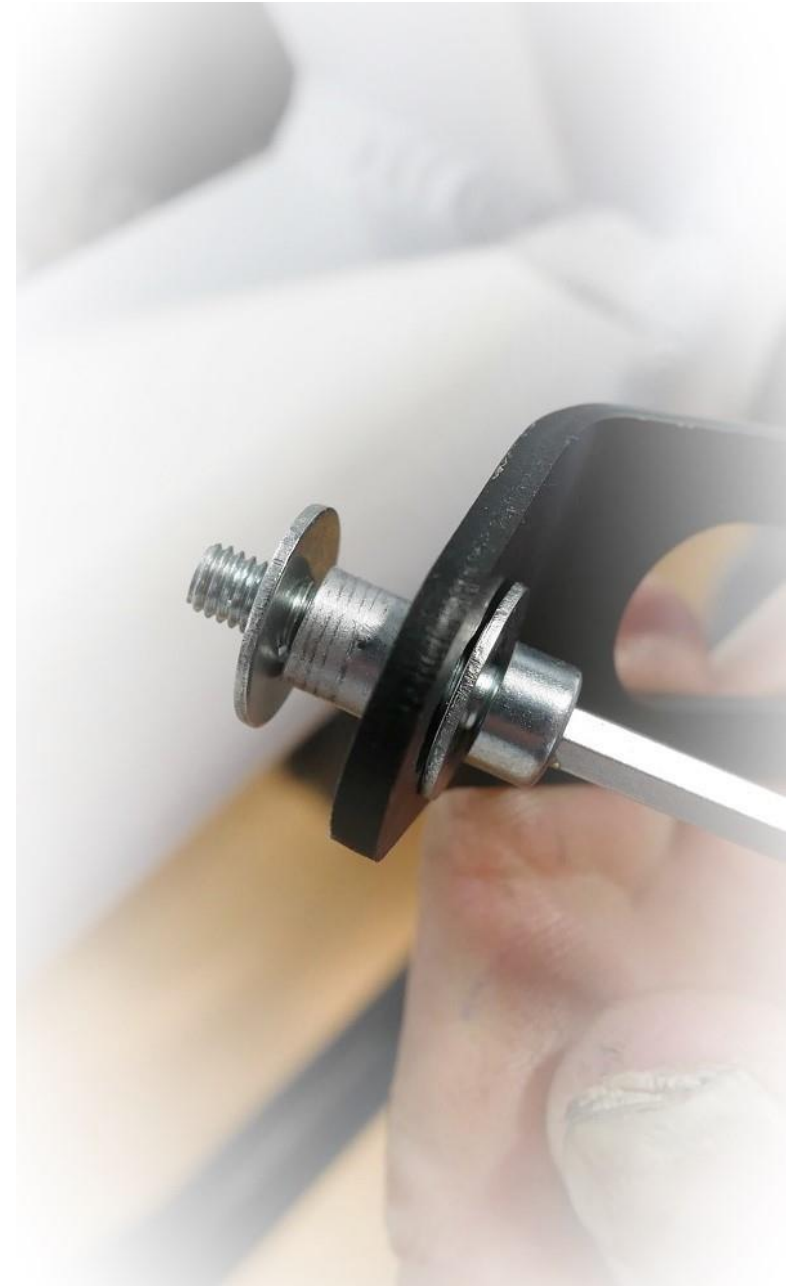
Die Vorspannung wird auf die Schenkelfedern aufgebracht, indem Der Drehmoment-Arm/Torque Arm gegen die Fahrtrichtung um ca. 180° nach oben gedreht und am Rahmen fixiert wird.

Drehmoment-Arm/Torque Arm am Rahmen festschrauben.



Die Alu-Hülse zwischen den Beilag-Scheiben sorgt dafür, dass der Drehmoment-Arm/Torque Arm von der Schraube nicht geklemmt wird, sondern ausreichend Spiel hat.

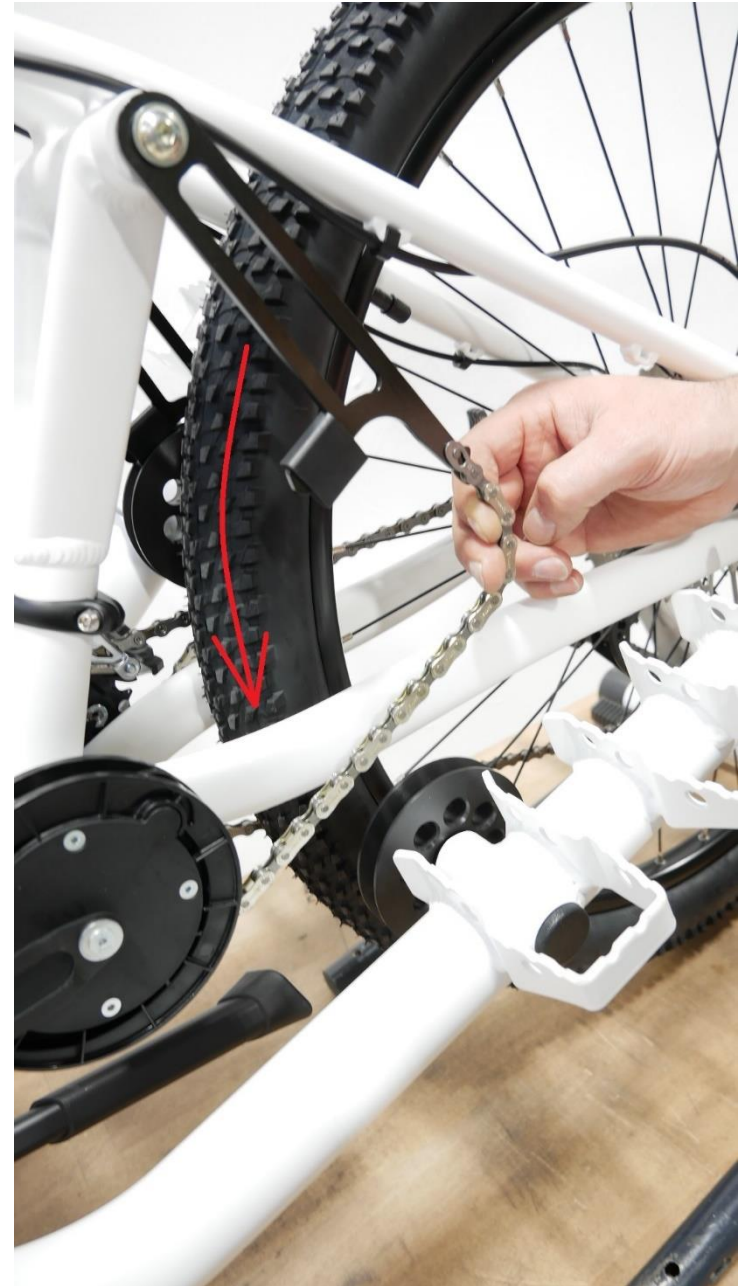
Drehmoment-Arm/Torque Arm darf von der Schraube nicht geklemmt/vollständig fixiert werden!



Beide Stepphebel wieder einhängen.

Hierfür den Stepphebel anheben, die Primärkette mit der Hand unter die Umlenkrolle des Stepphebels ziehen und in die Umlenkrolle führen.

Dazu muss sich das Hinterrad nach vorne drehen können!



Beide Stepphebelfedern wieder einhängen.

Dies gelingt umso leichter, je näher an der oberen Öse man die Feder umfasst!



EXPLOSIONSANSICHT GETRIEBE GESAMT

POS.NR.	MENGE	ERP Nr.	Benennung
1	1	15142	Getriebegehäuse links
3	1	15143	Getriebegehäuse Rechts
4	2	15144	Getriebedeckel
5	4	15198	Kettenaufnahme Getriebe
6	1	15197	Kettenaufnahme Distanz
7	2	15179	Kettenbolzen (3,6x15,8)
8	2	15199	Passfeder Kunststoffgetriebe (8x6x16, DIN6885)
9	2	15194	Passfeder L16 (8x6x16)
10	1	15195	Passfeder L20 (8x7x20, DIN 6885)
11	1	15192	Torque Axle
12	1	15187	Getriebewelle
13	1	15188	Distanzring Getriebewelle Links (19,9mm)
14	1	15193	Distanzring Getriebewelle Rechts 1 (4,5mm)
15	1	15190	Distanzring Getriebewelle Rechts 2 (13mm)
16	2	15191	Schraube Getriebewelle
17	1	15200	Kettenblatfräger 3-fach
23	1	15128	Schenkelfeder_Links
24	1	15127	Schenkelfeder_Rechts
25	1	15224	Drehmoment_Arm
26	2	15202	Primärkette (41 Glieder)
27	2	15196	Kugellager Getriebewelle (47x30x9, 61906-2RS1)
28	2	15106	Freilauf
29	2	15160	Gleitlager_Schenkelfeder_Achse
30	8		Schraube Getriebedeckel (M4x8, DIN 7991 vz)

