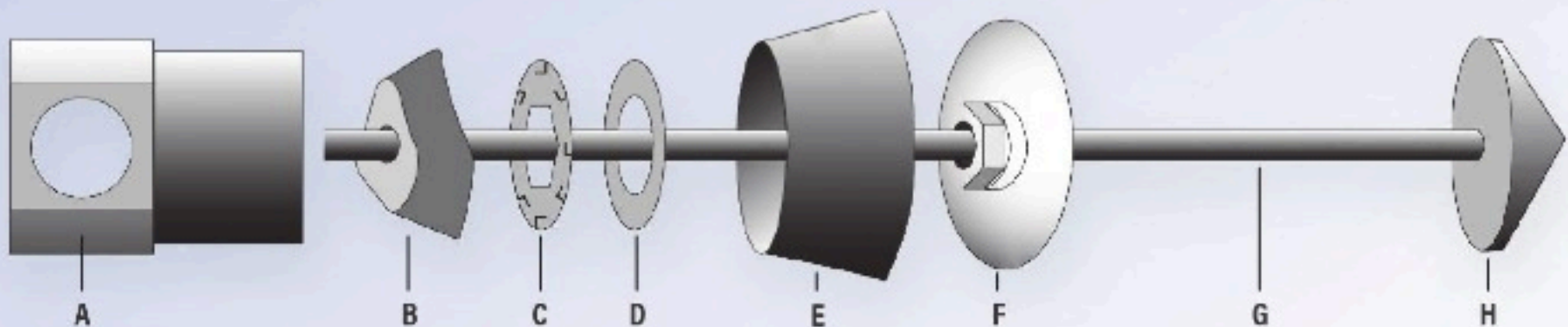


Nur 5 Minuten für 5 Umbauschritte!

5 minutes for 5 modification steps!



**A - PIT-Code Schlüssel Coded PIT-key B - Codemutter Coded nut C - Federscheiben Spring washer
D - Teflonscheibe Teflon washer E - Sicherungsring Locking ring F - Andruckscheibe Pressure washer
G - PITLOCK-Achse PITLOCK-skewer H - Konischer Achskopf Conical skewer head**

D UMBAUANLEITUNG

1. Den vorhandenen 5 mm Schnellspanner komplett entfernen.
2. Das Gewinde der PITLOCK-Achse bei jeder Montage einfetten (verhindert ein Kaltverschweißen des Edelstahl und erhält das Gewinde), dann die PITLOCK-Achse (H+G) durch die Nabe bzw. durch die Schelle schieben.
3. Die Teile (F-B) wie abgebildet auf das überstehende Gewinde setzen. Die Federn der Federscheibe (C) müssen zu den Kerben der Codemutter (B) zeigen, damit beide Teile sich miteinander verriegeln.
4. Die Codemutter mit dem PIT-Schlüssel handfest anziehen und mit Hilfe eines Werkzeugs (PIT-Tool o. ä.) ca. 1 bis 1 ½ Umdrehungen festziehen. Bei einem Drehmomentschlüssel entspricht das ca. 8-10 Nm. (Rohloff Naben mit max. 7 Nm festziehen)
5. Zum Öffnen den PIT-Schlüssel fest in die Codierung der Codemutter eindrücken und gleichzeitig mit Hilfe eines Werkzeugs oder durchgestecktem PIT-Tool o.ä. aufdrehen. Ist der Druck zu gering rutscht der PIT-Schlüssel von der Codemutter und beide Teile können sich verformen.

Wichtig! Wird die PITLOCK-Achse überdreht (max. 10Nm!) und/oder nicht eingefettet kann diese reißen und ist kein Reklamationsgrund. Achten sie immer auf plane, parallele Andruckflächen. Beim Einbau einer Sattelsicherung auf eine passende Sattelschelle achten. Die Feder- und Teflonscheiben sind Verschleißteile und sollten bei Verformung ausgetauscht werden. Gelegentlich den festen Sitz der Sicherungen überprüfen!
Mehr Informationen unter www.pitlock.de.

EN INSTALATION INSTRUCTION

1. Completely remove the existing 5mm quick release skewer.
2. Grease the PITLOCK-axle and threads (this prevents cold-welding of the stainless steel and maintains the thread), and then push the PITLOCK-axle (H+G) through the hub or seat clamp.
3. Place the parts as shown (F-B) on the protruding thread. The springs on the spring washer (C) must point outward, towards the notches in the coded nut (B) so that both parts lock together.
4. Tighten the coded nut hand-tight with the PIT-key, and then an additional 1 to 1½ turns with the aid of a tool for leverage (for example, a PIT-tool or similar.) With a torque wrench this corresponds to approximately 8-10 Nm. (Tighten Rohloff hubs to a maximum of 7 Nm.)
5. To open the lock, press the PIT-key firmly into the coded nut and turn counterclockwise at the same time (using a PIT-tool or similar.) Be careful not to apply too little pressure, as the PIT-key could slip off and damage the coded nut.

Important! If the PITLOCK-axle is overtightened (do not tighten beyond 10 Nm!) and/or not greased, it may shear or break, and is not a reason for complaints. PITLOCK-axes must be installed on flat, parallel pressure surfaces. When installing a saddle lock, make sure that a compatible saddle clamp is used (one with flat, parallel pressure surfaces for the locking mechanism and PITLOCK-axle head to rest against.) The spring and teflon washers are wearing parts and should be replaced if they are deformed or damaged. Be sure to periodically check that the locks are still tight!
More information can be found at www.pitlock.com.