

Bedienungsanleitung

301 Mk11



Liteville

Danke das Sie sich für Liteville entschieden haben.

Schauen Sie nach den neuesten Updates dieser Bedienungsanleitung unter

Liteville.de > Service > Montageanleitung 301 MKxx

und sehen Sie bitte die Anleitung einmal durch bevor Sie mit dem Zusammenbau beginnen.

Einbaubeschränkungen

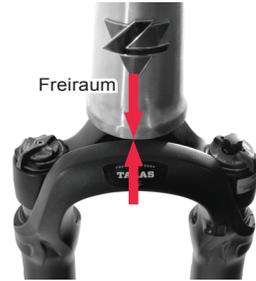
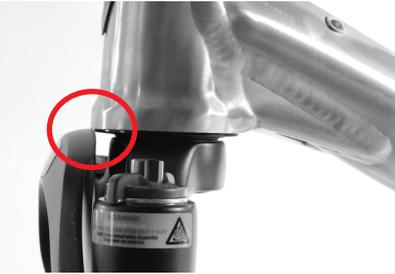
Bitte beachten Sie, dass nicht alle auf dem Markt erhältlichen Anbauteile am Liteville 301 Rahmen verbaut werden können bzw. dürfen. Bei folgenden Teilen bestehen sind Einbaubeschränkungen bereits bekannt:

Federgabel

Es dürfen Federgabeln bis zu einer maximalen Einbaulänge von 565 mm verwendet werden.

Achten Sie bei vollem Einfedern der Gabel, besonders bei Nutzung der steilen 1,5° (nach hinten geneigten) Einbaulage, auf ausreichend Freiraum zwischen der Gabelbrücke und dem Steuerrohr des Rahmens.

Gabel mit bekannterweise zu wenig Freigang: Fox 32 Talas 26", Modelljahre bis Stand 2014.



Kurbel/Tretlager



Es können nicht alle am Markt erhältlichen Kurbel- und Tretlagereinheiten verwendet werden. Das Tretlager besitz BSA Gewinde und eine Gehäusebreite von 73 mm.

Achten Sie darauf das beide Kurbelarme sowie die Syntace SCS Kettenführung ausreichend Freiraum zu den Kettenstreben haben.

Bei Montage von Shimano-Umwerfern ist darauf zu achten, dass ausschließlich E-Type-Modelle und E-Type-taugliche Innenlager verwendet werden.

Sattelstütze

Bei allen Liteville-Rahmen beträgt der Innendurchmesser des Sitzrohres 34,9 mm.



Um einen Rahmendefekt zu vermeiden, gelten ab 301 Mk8 folgende Einstecktiefen:

Bis 200 mm Auszug = 120 mm

Über 200 mm Auszug = 140 mm

Der Auszug wird gemessen von Ende Sitzrohr bis Oberkante Satteldecke.

An den werkseitig schwarz anodisierten Rahmen ist eine entsprechende Lasermarkierung („Minimum Seatpost Insert“) rückseitig am Sitzrohr angebracht. Die Markierung kennzeichnet die Einstecktiefe von 140 mm, Works-Finish Rahmen haben keine Lasermarkierung.

Wie lang muss eine Sattelstützen-Reduzierhülse mindestens sein?

Hier gelten ebenfalls die o. g. Werte:

Bis 200 mm Auszug = 120 mm Einstecktiefe der Stütze und Mindestlänge der Reduzierhülse

Über 200 mm Auszug = 140 mm Einstecktiefe der Stütze und Mindestlänge der Reduzierhülse

Die Verwendung von Reduzierhülsen hebt nicht die Mindest-Einstecktiefe der Stütze auf!

Tipp: Wählen Sie im Zweifelsfall die längere Reduzierhülse und achten Sie auf Kompatibilität und gute Qualität (z. B. Syntace Post Shim Light 31.6 Art.113299 und Syntace Post Shim 30.9 Art.114203).

Laufräder/Reifen

Der Liteville-301-Rahmen ist, je nach Größe, mit unterschiedlichen Laufradgrößen/Reifenbreiten kompatibel.

Entnehmen Sie diese unserer Scaled Sizing-Empfehlung am Ende dieser Bedienungsanleitung.

Achten Sie bei der Verwendung anderer Laufradgrößen/Reifenbreiten, bei voll eingefedertem Hinterbau, darauf, dass der Reifen (bei entsprechendem Luftdruck) leicht am Sitzrohr anliegen darf.

Hinweis: Ein eventuelles streifen des Hinterrades am Sitzrohr, bei maximalem Einfedern im Fahrzustand, ist bedenkenlos und verursacht – außer einer optischen Abriebstelle am Sitzrohr – keinerlei Schäden.

Bitte beachten Sie auch die entsprechenden Vorgaben des jeweiligen Federgabel-Herstellers.

Sattelklemme

Wir empfehlen die Verwendung unserer SuperLock2 Sattelstützen-Schnellklemme. Möchten Sie eine andere Schnellklemme verwenden, so muss diese zu einem Sitzrohr-Außendurchmesser von 38,0 mm passen.

Achten Sie darauf, dass der Hinterbau beim Einfedern, hier speziell zwischen Umlenkhebel und Sattelklemme, genügend Freiraum hat. Lassen Sie dazu die Luft des Dämpfers ab und federn Sie den Hinterbau vollständig ein.

Achtung: Beim 301 in der Rahmengröße XS muss die Syntace SuperLock2, im Gegensatz zu den anderen Rahmengrößen, mit der Hebelspitze in Fahrtrichtung nach vorne weisend montiert werden.

Außenhülle Schaltzüge

Verwenden Sie nur Außenhüllen mit einem Durchmesser von 4 mm, z. B. Shimano SIS-SP41.

Dämpfer/Dämpferaufnahmen

Verwenden Sie keine Dämpfer mit einer anderen Einbaulänge als 200 mm, der Hub des verbauten Dämpfers darf nicht mehr als 57 mm betragen.

Tipp: Der 301-Rahmen besitzt eine spezielle Kinematik und harmonisiert deshalb nicht mit allen auf dem Markt erhältlichen Dämpfern. Um eine optimales Setup zu ermöglichen, werden die von uns verbauten Dämpfer deshalb werkseitig angepasst.

Bremsen

Der Liteville-301-Rahmen ist ausschließlich für die Verwendung von Scheibenbremsanlagen konzipiert.

Ab 301 Mk8 wird der Rahmen hinten mit einer 7"-Postmount-Aufnahme ausgeliefert. Hier kann der Bremsattel, bei Verwendung einer 180 mm Bremsscheibe, direkt ohne Adapter verbaut werden. Die zulässigen Durchmesser der hinteren Bremsscheibe betragen minimal 180 mm, maximal 210 mm.

Für die Verwendung von Bremsscheiben, die größer als 180 mm sind, wenden Sie sich bitte, zwecks Adapter, an den jeweiligen Bremsenhersteller.

Montage

Rahmenvorbereitung

Die Lager- und Kontaktflächen (Steuerrohr, Tretlager, Ausfallenden und Scheibenbremsaufnahmen) sind bereits fertig bearbeitet und zur Montage vorbereitet. Sollten trotz sorgfältiger Fertigung Probleme bei der Montage auftreten wenden Sie sich bitte direkt an Syntace .

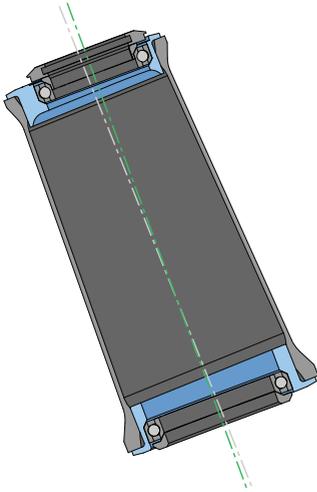
Steuersatz/Federgabel

Ab Werk ist der Syntace-VarioSpin-Steuersatz mit 0°-Lagerschalen verbaut. Falls Sie die Lagerschalen ausbauen/wechseln, vergessen Sie nicht das Fetten der Kontaktflächen. Achten Sie darauf, dass der Steuersatz vollständig und flächig eingepresst ist. Bei Verwendung des Syntace VarioSpin-Tuning-Steuersatzes müssen die Lagerschalen richtig zum Rahmen ausgerichtet werden. Bitte beachten Sie hierzu die entsprechende Montageanleitung und verwenden Sie für das Ein- und Auspressen der Lagerschalen das Syntace VarioSpin-Montagewerkzeug Art.115125.

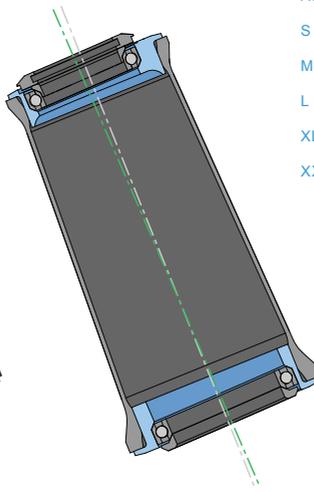
Steuerrohrwinkel

Im Liteville 301 Mk11 ist der Syntace VarioSpin-Steuersatz verbaut. Werkseitig werden im Rahmen konzentrische (0°) Lagerschalen verbaut. Durch Verwendung des Syntace VarioSpin-Tuning-Steuersatzes (im Bild blau) kann der Steuerrohrwinkel um +/- 1,5° geändert und so auf persönliche Vorlieben angepasst werden.

Steuerrohrwinkel -1.5°



Steuerrohrwinkel +1.5°



Rahmengröße: Syntace Artikel

XS	114951
S	114944
M	114906
L	114913
XL	114920
XXL	114920

Einbau Federgabel



Im Lieferumfang des Rahmens sind ausschließlich die Konen und die Abdeckkappe für tapered (konisch/unten 1,5" – oben 1 1/8") Gabelschäfte enthalten (siehe Hinweis unten).

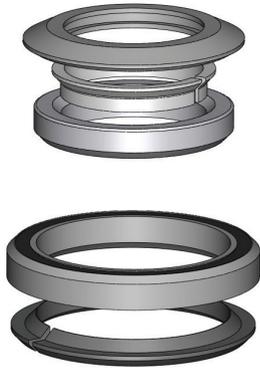
Streifen Sie den unteren (größeren) geschlitzten 1,5"-Konus auf den Gabelschaft. Der untere Konus soll jetzt vollständig auf dem Lagersitz der Federgabel-Krone aufliegen. Stecken Sie jetzt die Federgabel in den Rahmen.

Streifen Sie den oberen (kleineren) geschlitzten 1 1/8"-Konus auf den Gabelschaft und montieren Sie dann den Abschlussdeckel.

Hinweis: Das Reduzierkit für 1 1/8"-Gabelschäfte ist nicht im Lieferumfang enthalten, kann aber optional unter der Syntace Artikelnummer 14593 bestellt werden. Bei der Montage mit Reduzierkit ergibt sich an der Unterseite des Steuersatzes eine andere Einbausituation. Bei 1 1/8"-Gabelschäften muss die untere 1 1/8"-Reduzierung (leicht fetten) des Kits in das untere 1,5" Steuersatz-Lager eingebaut werden. Streifen Sie jetzt den unteren (kleineren) geschlitzten 1 1/8"-Konus auf den Gabelschaft. Der Konus sollte vollständig auf dem Lagersitz der Federgabel-Krone aufliegen. Stecken Sie jetzt die Federgabel in den Rahmen. Die Einbausituation an der Oberseite des Steuersatzes bleibt gleich.

Hinweis: Bei der Verwendung der Syntace MegaSpacer, in Kombination mit dem 301 ab Mk11, wird eine silberne, 0,6 mm Beilagscheibe zwischen SuperSpin-Abschlussdeckel und MegaSpacer eingelegt. Die Beilagscheibe ist im Lieferumfang der MegaSpacer (seit Juni 2013) enthalten, kann aber auch einzeln bei Syntace als Ersatzteil bestellt werden.

SuperSpin tapered
unten 1.5", oben 1 1/8"



Tipp: Machen Sie die erste Probefahrt mit ungekürztem Gabelschaft. Denn Sie wären nicht der Erste, der sich in den A... beißt, weil er voreilig den Schaft seiner neuen Gabel abgesägt hat.

Tipp: Fetten Sie, vor Einbau des SuperSpin-Abschlussdeckels, das obere 1 1/8"-Steuersatzlager. Das sorgt für zusätzlichen Schutz vor Schmutzwasser.

Tipp: Ziehen Sie die Einstellschraube der Ahead-Kralle handfest an. Lösen Sie dann die Einstellschraube wieder (ca. eine 3/4 Umdrehung) und stellen Sie erst dann das Steuersatz-Spiel endgültig ein. Mit dieser Vorgehensweise stellen Sie sicher, dass sich die Lager gesetzt haben. Jetzt sollte sich der Steuersatz leicht drehen lassen aber dennoch kein Spiel aufweisen. Ggf. müssen Sie während/nach der ersten Fahrt das Steuersatz Spiel nachjustieren. Die Krone der Federgabel sollte beim Einschlagen des Lenkers nicht am Unterrohr des Rahmens anschlagen.

Lenker/Vorbau

Montieren Sie Lenker und Vorbau laut deren Montageanleitungen auf den Gabelschaft.

Schalthebel/Bremshebel

Montieren und justieren Sie die Schalt- und Bremshebel nach Montageanleitung des jeweiligen Herstellers.

Tipp: Ziehen Sie Schalt- und Bremshebel mit einem geringen Drehmoment an, um im Falle eines Sturzes deren Verdrehen zu ermöglichen.

Tretlager/Kurbel/Umwerfer

Geben Sie auf beide Seiten des Umwerfer-Leitbleches (wo der Umwerfer zwischen Tretlager und rechter Lagerschale geklemmt wird) etwas Fett. Fixieren Sie den Shimano E-Type-Umwerfer mit der im Lieferumfang des Umwerfers beiliegenden Schraube.

Achtung: Zwischen Umwerfer und Haltesockel am Rahmen wird keine Beilagscheibe verbaut.

Tipp: Im Lieferumfang des Rahmens ist ein Klebepad für den Umwerfer enthalten. Montieren Sie das Pad wie abgebildet, um Kettengeräusche am Umwerfer zu reduzieren.

Montieren Sie nun die beiden Tretlagerschalen nach Montageanleitung des jeweiligen Herstellers. Bitte Fetten nicht vergessen.

Ziehen Sie nun die Fixierungsschraube des Umwerfers nach Herstellervorgabe fest.

Montieren Sie die Kurbel nach Montageanleitung des jeweiligen Herstellers. Achten Sie dabei, wie auf Seite 2 beschrieben, auf Freiraum zwischen Kurbelarmen und Kettenstreben, bzw. dem rechtem Kurbelarm und der Syntace SCS Kettenführung.

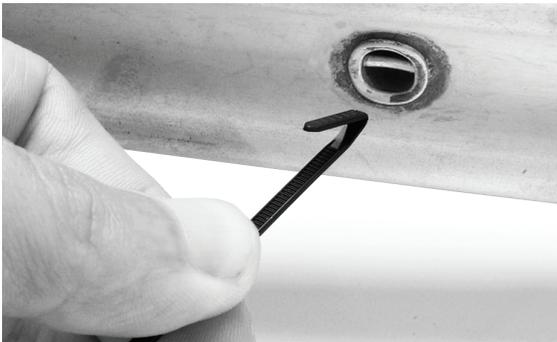


Montage Schaltzug/Bremsleitung am Unterrohr



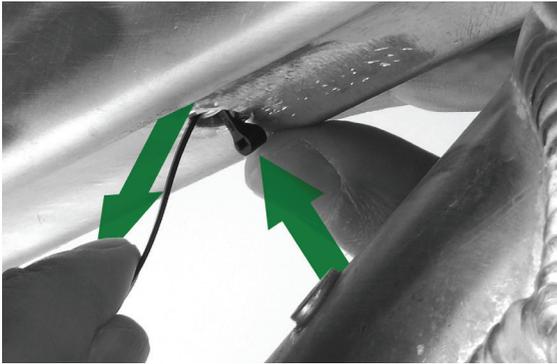
Die Außenhülle für das Schaltwerk und die Bremsleitung wird mit Halteklammern auf der Oberseite des Unterrohrs montiert. Am Steuerkopfbereich können Sie alternativ zu der bekannten Standardverlegung des Schaltzuges und der Bremsleitung, wie hier abgebildet, beide links um das Steuerrohr herum führen um mehr Freigang beim Einlenken zu erhalten und Scheuerstellen am Rahmen zu reduzieren.

Montage Schaltzug Umwerfer

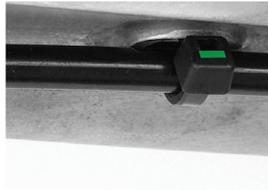
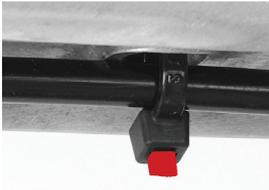


Bevor die Zughülle für den Umwerfer montiert werden kann, muss der Dämpfer an der vorderen Aufnahme ausgehängt und vorsichtig nach unten weggeklappt werden. Zum Befestigen der Zughülle finden Sie an der Unterseite des Oberrohres spezielle patentierte Leitungshalterungen. Zum Einhängen des Kabelbinders knicken Sie diesen ca. 10 - 15 mm hinter seiner Spitze kräftig ab. Führen Sie den Kabelbinder nun mit der Abknickung

voran in die Leitungshalterung ein. Achten Sie darauf, dass Sie den Kabelbinder nur soweit einschieben, bis die Spitze des Kabelbinders über den Quersteg der Leitungshalterung schnappt.



Durch Ziehen der Spitze und gleichzeitigiges Schieben des Kopfes können Sie jetzt den Kabelbinder bis ganz zum Ende durchfädeln, sodass der Kopf am Rahmen anliegt. Drehen Sie die Köpfe der Kabelbinder ohne Gewaltanwendung zur Seite hin. So stehen sie nicht unnötig und hässlich ab. Nun können Sie den Schaltzug für den Umwerfer befestigen. **Achtung:** Den Kabelbinder ohne Werkzeug nur handfest zuziehen.

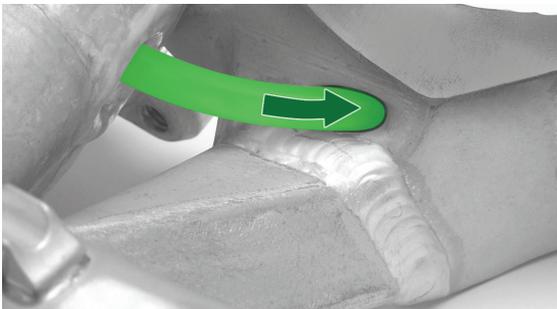


Zwicken Sie den Überstand des Kabelbinders bündig ab (z. B. mit einem bündig abschneidenden Elektronik-Seitenschneider ohne V-Schneide). Drehen Sie anschließend die Köpfe ganz an das Rahmenrohr, so dass diese nicht unten überstehen.



Der Schaltzug verläuft zwischen Oberrohr und Dämpfer. Lassen Sie den Schaltzug zwischen der linken hinteren Dämpferaufnahme und dem Sitzrohr austreten. Die Schaltzughülle für den Umwerfer sollte, um eine einwandfreie, unproblematische und dauerhafte Funktion zu gewährleisten, nicht zu „direkt“ und auch nicht mit einem zu großen „Bogen“ verlegt werden.

Zugverlegung Schaltwerk



Der Schaltzug für das Schaltwerk wird auf direktem Weg durch das Sitzrohr in die rechte Kettenstrebe geführt. Um den Zug noch besser vor Verschleiß zu schützen, verwenden wir zusätzlich ein flexibles schwarzes Schutzröhrchen.

Hinweis: Bitte entfernen Sie nicht das schwarze Schutzröhrchen. Falls Sie es ausgebaut haben oder sich das hintere

Ende gelöst hat, schieben Sie es fest bis zum Anschlag in den Klemmsitz (im Bild blau) der rechten Kettenstrebe. Verwenden Sie kein Schmiermittel (z. B. Silikon).



Der Austritt für den Schaltzug des Schaltwerkes befindet sich am unteren Ende der rechten Kettenstrebe.

Schaltzug auswechseln

Bitte belassen Sie das schwarze Schutzröhrchen an seinem Platz. Zwicken Sie die neue Zughülle ca. in einem 45° Winkel ab.



Sprühen Sie ein wenig Silikonspray in das Schutzröhrchen. Fädeln Sie die Zughülle, von der Unterrohr-Seite her, in das Schutzröhrchen ein, bis sie an der Durchführung zur rechten Kettenstrebe ansteht.

Wenden Sie nun die überschüssige Hülle zu einem Ring zusammen und verwenden diesen als „Drehgriff“. Lassen Sie die Hülle, durch Drehen und gleichzeitiges Schieben, ihren Weg finden.

Noch leichter geht es, wenn der Hinterbau dabei 1 - 2 cm auf- und ab bewegt wird,

schrauben Sie dazu den Dämpfer am vorderen Aufnahmenauge ab. Schieben Sie nun die Zughülle weiter durch die rechte Kettenstrebe, bis sie am Austritt ansteht. Lassen Sie wieder wie gewohnt die Zugs Spitze der Hülle, durch Drehen und gleichzeitiges Schieben, ihren Weg zum Austritt finden. Zum Abschluss längen Sie wie gewohnt die Zughülle sauber rechtwinklig ab. Fertig.

Alternative Möglichkeit

Zwicken Sie an einem alten Schaltzug den Pressnippel ab. Führen Sie den Schaltzug nun ohne Hülle durch das Schutzröhrchen und die rechte Kettenstrebe, bis dieser am unteren Ende der Kettenstrebe austritt. Fädeln Sie die Außenhülle, von der Unterrohr Seite her, auf den verlegten Schaltzug auf. Schieben Sie die Hülle auf dem Schaltzug bis an den Austritt der rechten Kettenstrebe. Lassen Sie die Zughülle, durch Drehen und gleichzeitiges Schieben, ihren Weg am Austritt finden. Zum Abschluss längen Sie wie gewohnt die Zughülle sauber rechtwinklig ab. Fertig.

Hinweis: Die Zughülle für das Schaltwerk und die Bremsleitung werden mit Halteklammern auf dem Unterrohr befestigt. Bitte ziehen Sie die Haltklammern generell nur leicht an, da sie die Hülle und die Bremsleitung nur gegen Verrutschen sichern sollen. Durch zu starkes Anziehen werden Hülle und Bremsleitung gequetscht, was die Funktion beeinträchtigen kann.

Bremsleitung verlegen



Bitte beachten Sie, dass sich die Bremsleitung beim Einfedern des Hinterbaus verkürzt und verlegen Sie die Leitung wie im Bild gezeigt ausreichend lang!



Verwenden Sie für die Fixierung der Bremsleitung auf der linken Kettenstrebe die mitgelieferten Nylon Halteclips. Sollten Sie dennoch Kabelbinder verwenden, ziehen Sie diese bitte nur leicht an, damit die Bremsleitung beim Einfedern noch gleiten kann werden die Kabelbinder zu stark angezogen, kann es quitschen.

Achtung: Der hier abgebildete Leitungsabgang am Bremssattel kann nach hinten gedreht werden. Bei anderen Bremsenherstellern kann die Leitungsführung abweichen.

Schaltwerke Shimano:

Es sollten nur Schaltwerke mit Shadow-Technologie verwendet werden.

Der Einbau alter Shimano-Schaltwerke, mit großem „Bogen“ der Außenhülle, ist ab 301 Mk8 nicht empfehlenswert. Diese Schaltwerke harmonisieren nicht mit unserer extrem flach bauenden Zugführung durch die Kettenstrebe.

Montieren und justieren Sie das Schaltwerk gemäß der Montageanleitung.

Schaltwerke SRAM:

Es passen Schaltwerke der Serien XX1, XX, X01, X0, X9, X7.

Darum sind Shimano-Shadow- und SRAM Schaltwerke besonders geeignet:

- direkter Zugverlauf ohne unnötige „Bogenverlegung“
- kein Reibungsverlust durch große Radien
- kein „schlagendes“ Schaltwerk, die Bewegung der Kette wird minimiert
- mehr Sicherheit gegen hängenbleibende Äste
- Geräusch- und Verschleißminimierung

Montieren und justieren Sie das Schaltwerk gemäß der Montageanleitung.

Sitzrohr/Sattelstütze/Sattel

Überprüfen Sie die Innenseite des Sitzrohres auf Grate oder scharfe Kanten bevor Sie die Sattelstütze einbauen. Entfernen Sie Grate ggf. mit einem feinen Schleifpapier z. B. Körnung 180.

Beachten Sie die Einstecktiefen wie im Abschnitt „Sattelstütze“ beschrieben.

Montieren Sie nun den Sattel laut Sattelstützen- bzw. Sattel-Montageanleitung auf der Stütze.

Tipp: Kürzen Sie die Sattelstütze erst dann auf die nötige Mindest-Einstecktiefe, nachdem Sie Ihre optimale Sitzhöhe in der Praxis erfahren haben. Bedenken Sie hierbei auch die eventuell unterschiedliche Sohlenhöhen Ihrer Schuhe und lassen Sie etwas Reserve für eine spätere nötige Höhenanpassung. Durch dieses Kürzen auf die wirklich nötige Mindestlänge lässt sich die Sattelstütze bei allen Rahmengrößen auf das maximal mögliche Maß versenken und schenkt Ihnen Gewichtseinsparung zum Nulltarif.

Achtung: Bei einer maximal eingeschobenen Sattelstütze kann, je nach Rahmengröße und Länge der Stütze, diese an der Umwerfer-Vertiefung rechts unten im Sitzrohr anstehen. Bei dem Versuch die Sattelstütze mit Gewalt über die Vertiefung hinaus einzuschieben, kann dies zu Beschädigungen führen.

Beachten Sie auch die Verschleißgrenze Ihrer Sattelstütze.

Durch häufiges Verstellen in verschmutztem Zustand wird Material an der Sattelstütze und am Sitzrohr abgetragen. Bei Carbon Sattelstützen ist der Verschleiß, aufgrund der lackierten Epoxymatrix/Faser- Oberfläche, deutlich höher als bei Aluminium-Sattelstützen. Um diesen Verschleiß möglichst gering zu halten, sollte die Sattelstütze nach jeder Fahrt im Regen oder Schlamm aus dem Rahmen herausgezogen und gereinigt werden. Vergessen Sie hierbei nicht die Innenseite des Sitzrohres zu säubern.

Der Durchmesser der Sattelstütze ist in regelmäßigen Abständen zu kontrollieren, er darf an keiner Stelle weniger als 34,7 mm betragen.

Ist dies der Fall, muss die Sattelstütze ausgetauscht werden. Würde die Sattelstütze weiter verwendet, kann der Rahmen im Bereich der Sattelstützen Klemmschelle zu stark eingeschnürt und dadurch irreparabel deformiert werden. Im Extremfall können sich dann in Folge Risse im Sitzrohr bilden.

Syntace X-12 Steckachse

Das Syntace X-12 Steckachs-System bietet, als einziges Achs-System auf dem Markt, die Möglichkeit Spur und Sturz einzustellen. Durch diese Einstellmöglichkeit können wir unsere Rahmen noch genauer fertigen.



Die Klemmschraube (Inbus/Größe 5) im rechten Ausfallende dient ausschließlich zur Befestigung des Schaltauges und zur Klemmung des Achs-Inserts. Sie muss zum Ausbau der X-12 Steckachse, bzw. des Hinterrades, nicht geöffnet werden!

Hinweis: Das Achs-Insert ist passend für Ihren Rahmen justiert und markiert. Das verwendete 0,5 mm oder 1,0 mm-Insert ist korrekt ausgerichtet wenn die Markierungskerbe mit dem Klemmschlitz des Ausfallendes fluchtet.

Dämpferabstimmung

Federhärte einstellen

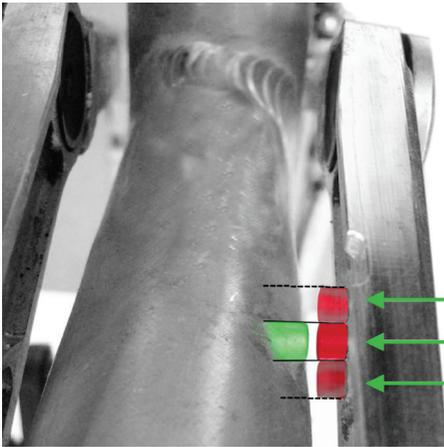
Für die optimale Funktion des Hinterbaus ist es ratsam den Dämpfer genau abzustimmen.

Gehen Sie dabei folgendermaßen vor:

- Setzen Sie sich in voller „Bike-Montur“ (Rucksack, Trinkflascheninhalt, Helm, usw.) auf Ihr 301 und fahren Sie los.
- Blicken Sie nach unten auf den, an der linken hinteren Oberrohr-Seite und am linken Umlenkhebel, integrierten „Sag-Indicator“ (Dynamic Level) und überprüfen Sie die Position der beiden Indikatorstifte (Hebelstift und Rahmenstift).

Achtung: Wir raten dringend davon ab die Position der Indikatorstifte mit den Fingern zu ertasten, da man sich leicht einzwicken kann.

- Zeigen die beiden Stifte nicht wie im folgenden Bild aufeinander, korrigieren Sie dies durch Luft ablassen oder durch aufpumpen der Hauptkammer des Dämpfers.
- Unsere Einstellungsempfehlung lautet: „Stift auf Stift“. Wie Sie den Hinterbau weiters in Richtung „weich“ oder „hart“ abstimmen können, sehen Sie auf folgender Grafik.



Dynamic Level Einstellungen:

Weich: maximal Hebelstift über Rahmenstift

Unsere Empfehlung: Stift auf Stift

Hart: maximal Hebelstift unter Rahmenstift

Hinweis: Bereits ein größerer Trinkrucksack oder ein Tourenrucksack erhöht spürbar das Gewicht auf der Hinterachse und empfiehlt den Luftdruck des Dämpfers etwas zu erhöhen. Es ist erforderlich den Luftdruck des Dämpfers anzupassen.

Dämpfung Zugstufe einstellen:

- Fahren Sie mit mittlerer Geschwindigkeit, sitzend, von einem Gehweg auf die Straße. Der Hinterbau sollte anschließend nur ca. einmal „nachfedern“.
- Arbeitet der Hinterbau zu schnell (federt öfter nach), drehen Sie die Verstellung der Zugstufe weiter zu. Bei den meisten Dämpferherstellern wird diese Verstellrichtung mit einem „+“ oder einer „Schildkröte“ gekennzeichnet. Das Verstellrad bzw. der Verstellknopf ist meist Rot.

Der Hinterbau sollte aber gleichermaßen nicht zu langsam ausfedern damit dieser, beim Überfahren von mehreren, schnell aufeinander folgenden Hindernissen, nicht verhärtet. Korrigieren Sie ggf. Ihre Einstellung, bei den meisten Dämpferherstellern wird diese Verstellrichtung mit einem „-“ oder einem „Hasen“ gekennzeichnet.

Beachten Sie bitte auch die Montage- und Bedienungsanleitung des jeweiligen Dämpferherstellers.

Eingebaute Schnittstellen

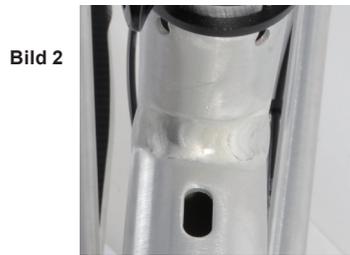
Vario-Sattelstützen mit Fernbedienung



Der 301 Mk11 ist für die Montage der RockShox Reverb Stealth Vario-Stütze u.ä. Modelle vorbereitet.

Der Zugeingang in den Rahmen befindet sich links am unteren Ende des Sitzrohrs, verlegen sie die Leitung der RockShox Reverb Stealth Vario-Stütze wie in der Montage- und Bedienungsanleitung des Herstellers beschrieben.

Sie können auch verstellbare Sattelstützen mit außen liegendem Zug verwenden, hierfür befindet sich im vorderen Bereich unten im Oberrohr (Bild 1), sowie im hinteren Bereich oben im Oberrohr (Bild 2) je ein Langloch für die Zugverlegung.



Syntace SCS Kettenführung

Für die Befestigung der Syntace SCS Kettenführung sind ab 301 Mk8 integrierte Anschlussstellen serienmäßig. Die Anschlussstellen finden Sie am rechten Kettenstreben-Yoke bzw. rechts unter dem Kettenstreben Yoke (siehe Bilder). Die SCS Kettenführung bietet, neben geringstem Gewicht, eine bisher unbekannt zuverlässige und präzise Funktion für zwei- und dreifach-Kurbeln.



RockGuard-Schaltwerkschutz



Ihr Rahmen besitzt eine integrierte Anschlussstelle für den Syntace RockGuard. Den patentierten Bodyguard für Ihr Schaltwerk und Ihr Schaltauge. Statt Ärger mit verstellten Schaltungen und schiefen „Soft-Schaltaugen“... stabile, zuverlässige Funktion 365 Tage im Jahr.

Achtung: Aufgrund von geänderten Schaltwerken/Schaltaugen passen am 301 Mk11 (ab Januar 2014) die bisherigen RockGuard-Typen I und II nicht mehr, verwenden Sie hierfür RockGuard Typ III.

Im Lieferumfang Ihres Rahmens sind zwei unterschiedliche Schalttauge enthalten:



Shimano Direct Mount Schalttauge



Standard Schalttauge für Shimano-Shadow und SRAM

Wartung und Pflege

Rahmenlager und VarioSpin Steuersatz

Die verwendeten Lager müssen im normalen Einsatz nicht zerlegt oder gefettet werden. Sollte dennoch ein Lagerdefekt auftreten, können Sie den entsprechenden Lagertyp bei Ihrer Liteville WerkStation kaufen und bei Bedarf auswechseln lassen. Selbstverständlich können Sie das entsprechende Lager auch direkt bei Syntace bestellen.

Tipp: Lassen Sie bei der Reinigung niemals scharfen Wasserstrahl in die Lager eindringen (siehe „Waschen“). Zu gut gemeinte vermeintliche „Pflege“ ruiniert auf Dauer die Lager getreu dem Motto: „Kugellager, schwer kaputt zu fahren... leicht kaputt gewaschen.“

Schrauben

Die verwendeten Rahmenschrauben sind hochbelastbare Titan- und Aluminium-Schrauben, und werden speziell für die Liteville Rahmen gefertigt. Sie sind werkseitig alle mit Schraubensicherung montiert. Überprüfen Sie trotzdem regelmäßig, insbesondere nach dem Neuaufbau, alle Rahmenschrauben auf festen Sitz bzw. auf ihr maximales Anzugsdrehmoment (siehe Seite 18).

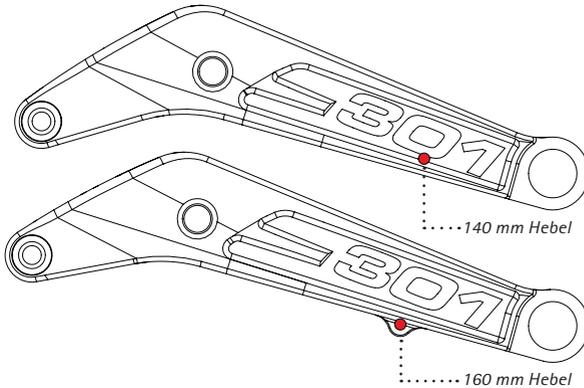
Bei schwarz eloxierten Rahmen sind die Anzugsmomente aller Rahmenschrauben an der betreffenden Stelle aufgelasert. Bei Verlust oder Defekt einer Schraube kann diese bei Ihrer Liteville WerkStation bestellt und eingebaut werden, selbstverständlich können Sie die Schraube auch direkt bei Syntace ordern. Achten Sie vor Einbau der Schraube darauf, dass diese mit der entsprechenden Schraubensicherung (siehe Tabelle weiter hinten) montiert wird und ausreichend lang aushärten kann.

Achtung: Genau hinschauen! Sollte sich die Schraube während dem Nachziehen tatsächlich drehen, ist die werkseitig aufgebrachte Schraubensicherung durch diese Bewegung mehr oder weniger stark zerbröselt. In diesem Fall muss die Schraube neu gesichert werden. Montieren Sie diese, nach dem Ausbau und Reinigen, mit der entsprechenden Schraubensicherung (siehe Tabelle weiter hinten) und achten Sie auf ausreichend lange Zeit zum Aushärten. Ein ausführliches „Loctite - 1x1“ haben wir für Sie unter www.liteville.de > FAQ zusammengefasst.

Tipp zum Thema Knarzen: Manchmal muss man das Gegenteil von dem tun, was man erwartet... z. B. hinten schauen, wenn's vorne knarzt. Die Geräusche kommen meist nicht von dort, wo man sie im ersten Moment vermutet. Näheres hierzu finden Sie unter: www.liteville.de > FAQ.

Bestimmung Federweg bei Works Finish Umlenkhebel :

Anhand der Position des „Sag-Indicator“ (Dynamic Level) können Sie, auch an nicht beschrifteten Works Finish Umlenkhebeln, den Federweg erkennen:



Waschen

Verwenden Sie zur Reinigung Ihres Liteville-Rahmens keinen Hochdruckreiniger, keinen scharfen Wasserstrahl aus einem Gartenschlauch oder Ähnliches!

Der scharfe Wasserstrahl kann in die Lager eindringen und zu frühzeitigem Verschleiß führen. Der oberflächlich anhaftende Schmutz zerkratzt, unter dem scharfen Wasserstrahl, die Oberfläche des Rahmens.

Reinigen Sie den Rahmen nur mit Wasser aus einem Eimer oder mit einem weichen Strahl aus einem Wasserschlauch vor und verwenden Sie, wenn nötig, eine weiche Bürste oder einen Schwamm. Die Hauptreinigung erfolgt am besten mit einem weichen Schwamm, einem Eimer warmen Wassers und ein paar Tropfen Spülmittel. Trocknen Sie den Rahmen anschließend nach. So können keine „Wasserflecken“ entstehen.

Um eine schöne und glänzende Oberfläche zu erhalten, kann der Rahmen nach der Reinigung mit Silikon-spray besprüht und mit einem weichen Tuch nachgewischt werden.

Achtung: Bringen Sie auf gar keinen Fall Silikon-spray auf die Bremsscheiben/Bremsanlage. Sie verlieren fast vollständig die Bremswirkung und benötigen anschließend neue Bremsbeläge. Schon der Sprühnebel reicht hier aus.

Works Finish Oberfläche

Zusätzlich zu den verfügbaren Oberflächen Raceblack eloxiert und der Wunschfarbe in Pulverbeschichtung bieten wir in jeder Produktionsserie eine beschränkte Anzahl (Limited Edition) von Works Finish Rahmen an. Das Liteville Works Finish ist eine echte „raw“-Aluminium-Oberfläche, frei von jeglicher Art der Beschichtung. Es ist keine farbtechnische Nachahmung einer metallischen Oberfläche. Der Rahmen trägt die unregelmäßigen Spuren unserer handwerklichen Bearbeitung.

Spätere Veränderungen wie Graufärbung und Fleckenbildung sind bei diesem technischen Finish obligatorisch. Diese Veränderungen bilden im Laufe der Zeit den natürlichen Charme der gewachsenen Patina einer

echten Works Finish Metaloberfläche. Die Oberfläche kann übrigens jederzeit mechanisch oder chemisch nachbearbeitet werden, z. B. Scotch-Brite-Finish, matt- bzw. hochglanzpolieren oder beschichten. Werkseitig liegen dem Works Finish Rahmen zwei raue Schleifvliese (Scotch-Brite) bei. Testen Sie das erzeugte Schliffbild und die optische Wirkung zuerst an einer wenig sichtbaren Stelle des Rahmens, z. B. an der Unterseite.



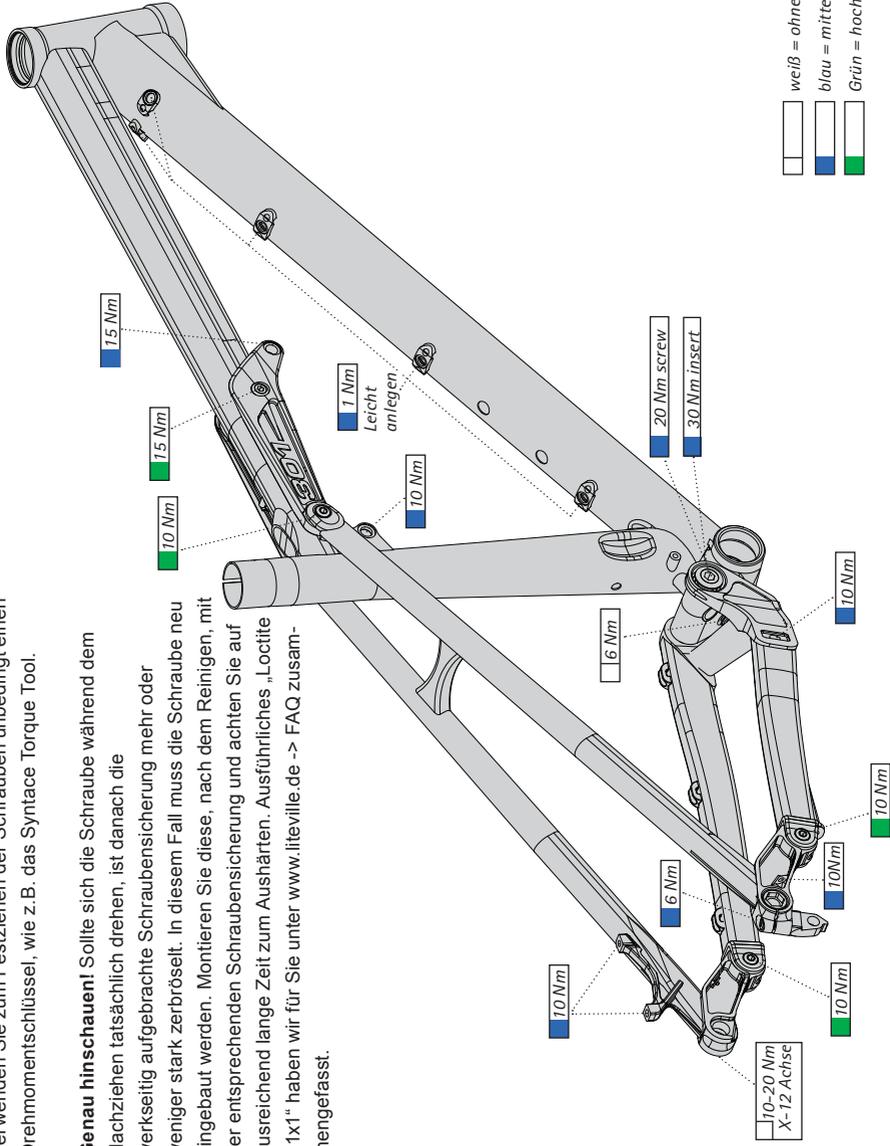
Hinweis:

Wir legen dem „nackten“ Works-Finish-Rahmen werkseitig zwei Schriftzüge aus geschnittenen 3M-Einzelbuchstaben bei. Sie entscheiden, ob Sie diese aufbringen möchten.

Schrauben: Maximale Anzugsdrehmomente und Sicherung

Verwenden Sie zum Festziehen der Schrauben unbedingt einen Drehmomentschlüssel, wie z.B. das Syntace Torque Tool.

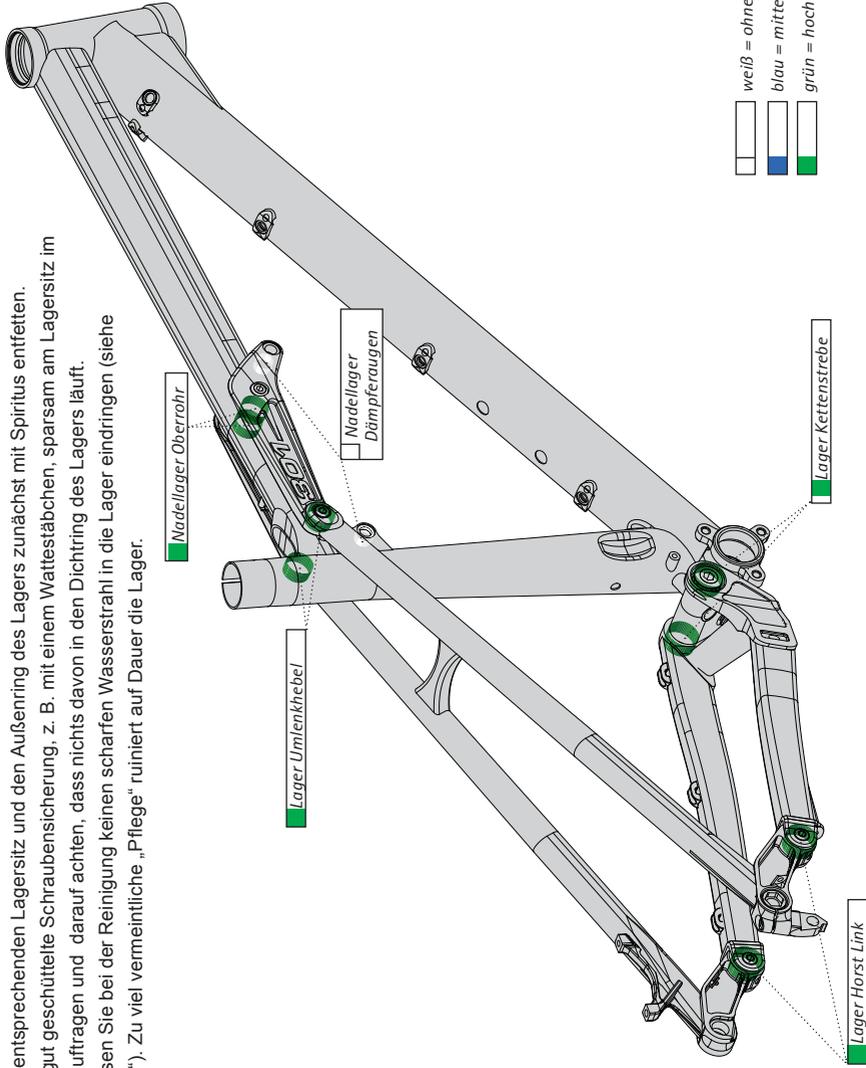
Genau hinschauen! Sollte sich die Schraube während dem Nachziehen tatsächlich drehen, ist danach die werkseitig aufgebrauchte Schraubensicherung mehr oder weniger stark zerbrösel. In diesem Fall muss die Schraube neu eingebaut werden. Montieren Sie diese, nach dem Reinigen, mit der entsprechenden Schraubensicherung und achten Sie auf ausreichend lange Zeit zum Aushärten. Ausführliches „Locitite - 1x1“ haben wir für Sie unter www.liteville.de -> FAQ zusammengefasst.



Lager: Einbau mit Schraubensicherung

Die hier markierten Lager müssen, im Falle eines Austausches, mit hochfester Schraubensicherung (z. B. Loctite, Syntace Bond 48 hochfest) eingebaut werden. Dazu den entsprechenden Lagersitz und den Außenring des Lagers zunächst mit Spiritus entfetten. Dann die gut geschüttelte Schraubensicherung, z. B. mit einem Wattestäbchen, sparsam am Lagersitz im Rahmen auftragen und darauf achten, dass nichts davon in den Dichting des Lagers läuft.

Tipp: Lassen Sie bei der Reinigung keinen scharfen Wasserstrahl in die Lager eindringen (siehe „Waschen“). Zu viel vermeintliche „Pflege“ ruiniert auf Dauer die Lager.



Liteville SCALED SIZING™

Eine Laufradgröße... von der zierlichen 1,50 m Frau bis zum Zweimeter-Lacki? Nicht beim neuen Liteville. Hier die kompakten Laufradgrößen für die sechs (!) Rahmengrößen des Liteville 301 Mk11. Denn sinnvollerweise müssen Rahmenlänge und Laufräder nicht irgendeinem Standard-Menschen, sondern möglichst gut zu Ihnen passen.

XS – Rahmen

Hinterrad	Reifenbreite	Federweg (mm)	Vorderrad	Reifenbreite	Federweg (mm)
24"	2.25 - 2.4"	140	26"	2.25 - 2.4"	140 - 150
24"	2.35 - 2.5"	160	26"	2.35 - 2.5"	160

S – Rahmen

Hinterrad	Reifenbreite	Federweg (mm)	Vorderrad	Reifenbreite	Federweg (mm)
26"	2.25 - 2.4"	140	26"	2.25 - 2.4"	140 - 150
26"	2.35 - 2.5"	160	26"	2.35 - 2.5"	160 - 170
26"	2.25 - 2.4"	140	27.5" (650B)	2.25 - 2.35"	140
26"	2.35 - 2.5"	160	27.5" (650B)	2.35 - 2.4"	140 - 160

M & L – Rahmen

Hinterrad	Reifenbreite	Federweg (mm)	Vorderrad	Reifenbreite	Federweg (mm)
26"	2.25 - 2.4"	140	26"	2.25 - 2.4"	140 - 150
26"	2.35 - 2.5"	160	26"	2.35 - 2.5"	160 - 180
26"	2.25 - 2.4"	140	27.5" (650B)	2.25 - 2.4"	140 - 150
26"	2.35 - 2.5"	160	27.5" (650B)	2.35 - 2.4"	140 - 160
27.5" (650B)	2.25 - 2.35"*	140	27.5" (650B)	2.25 - 2.35"	140
27.5" (650B)	2.25 - 2.35"*	160	27.5" (650B)	2.35 - 2.4"	140 - 160

XL – Rahmen

Hinterrad	Reifenbreite	Federweg (mm)	Vorderrad	Reifenbreite	Federweg (mm)
26"	2.25 - 2.4"	140	26"	2.25 - 2.4"	140 - 150
26"	2.35 - 2.5"	160	26"	2.35 - 2.5"	160 - 180
26"	2.25 - 2.4"	140	27.5" (650B)	2.25 - 2.35"	140
26"	2.35 - 2.5"	160	27.5" (650B)	2.25 - 2.4"	140 - 160
27.5" (650B)	2.25 - 2.35"	140	27.5" (650B)	2.25 - 2.4"	140
27.5" (650B)	2.25 - 2.35"	160	27.5" (650B)	2.25 - 2.4"	140 - 160

XXL – Rahmen

Hinterrad	Reifenbreite	Federweg (mm)	Vorderrad	Reifenbreite	Federweg (mm)
27.5" (650B)	2.25 - 2.35"	140	29"	2.25 - 2.4"	130 - 140
27.5" (650B)	2.25 - 2.4"	160	29"	2.25 - 2.4"	140 - 160
29"	2.25 - 2.4"	140	29"	2.25 - 2.4"	140
29"	2.25 - 2.4"	160	29"	2.25 - 2.4"	160

* in 2.35 haben nicht alle Reifen genügend Freigang

Ihre Notizen:

Ihre Notizen:

Syntace GmbH Am Mühlbach 5c D - 87487 Wiggensbach
Tel. +49 (0)8370 929988 Fax +49 (0)8370 929888 liteville@liteville.de

Vertrieb für Deutschland:
Syntace GmbH Dammweg 1 D - 83342 Tacherting
Tel. +49 (0)8634 66666 Fax +49 (0)8634 6365 syntace@syntace.de
Stand: 11.04.2014