

Bedienungsanleitung



601 Mk3



Liteville

Danke das Sie sich für Liteville entschieden haben.

Schauen Sie nach den neuesten Updates dieser Bedienungsanleitung unter

Liteville.de > Service > Montageanleitung 601 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 601 Rahmen verbaut werden können bzw. dürfen. Bei folgenden Teilen sind Einbaubeschränkungen bereits bekannt:

Federgabel

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.



Werkseitig beträgt der Federweg des Hinterbaus 190 mm. Es sollten daher Federgabeln mit mindestens 160 mm Federweg verwendet werden. Der Liteville 601 Rahmen ist uneingeschränkt für die Nutzung von Doppelbrücken-Gabeln freigegeben.

Hinweis: Werkseitig haben wir in das Unterrohr einen „Anschlag-Schutz“ für Doppelbrücken-Gabeln eingebaut. Dieser schützt Ihren 601-Rahmen, im Falle eines Sturzes, wirkungsvoll vor Dellen im Unterrohr.

Kurbel/Tretlager



Es können evtl. nicht alle am Markt erhältlichen Kurbel- und Tretlager-Einheiten verwendet werden. Das Tretlager hat BSA Gewinde und eine Gehäusebreite von 73mm. Achten Sie beidseitig auf Freiraum zwischen Kurbelarmen und Kettenstreben bzw. rechtem Kurbelarm und Syntace SCS Kettenführung. 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 für das Liteville 601 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!

Tip: 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).

Reifen

Im Liteville 601 Rahmen können am Hinterrad Reifen bis zu einer Breite von 2,5“ gefahren werden. Dies bezieht sich auf einen Reifen-Innendurchmesser von 559 mm.

Achten Sie bei voll eingefedertem Hinterbau darauf, dass der Reifen (bei entsprechendem Luftdruck) als Obergrenze am Sitzrohr anliegen darf. Bitte beachten Sie auch die entsprechenden Vorgaben des jeweiligen Federgabel-Herstellers.

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

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.

Außenhülle Schaltzüge

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

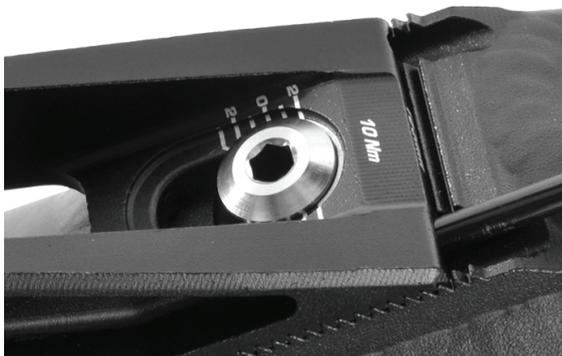
Dämpfer/Dämpferaufnahmen

Verwenden Sie keine Dämpfer mit einer größeren Einbaulänge als 241 mm. Der Hub des verbauten Dämpfers darf nicht mehr als 76 mm betragen.

Tipp: Der 601 Rahmen besitzt eine spezielle Kinematik und harmonisiert deshalb nicht mit allen auf dem freien Markt erhältlichen Dämpfern. Um eine optimales Setup zu ermöglichen, werden die von uns verbauten Dämpfer deshalb werkseitig speziell angepasst. Möchten Sie Dämpfer mit anderen „Dämpfer-Hüben“ verbauen, müssen Sie alle bewegten Rahmen- und Anbauteile (inkl. Dämpfer) in der gewählten Position der vorderen Dämpferaufnahme hinsichtlich Freiraum überprüfen. Dies gilt für den gesamten Federwegs-Verlauf! Lassen Sie dazu die Luft des Dämpfers ab und federn Sie den Hinterbau vollständig ein.

Hinweis: Durch den üppigen Federweg und die zusätzliche Geometrie-Tuning-Option an der vorderen Dämpferaufnahme können evtl. nicht alle Einstell-Parameter-/- Kombinationen „kollisionsfrei“ betrieben werden. Je nach verwendetem Reifen, Rahmengröße, Position der vorderen Dämpferaufnahme, des Dämpfer-Typs und aller Toleranzen, kann es zum Kontakt zweier oder mehrerer Bauteile kommen. Bitte vermeiden Sie in diesem Fall die entsprechende Einstellung oder die Verwendung des Anbauteils. Hierbei können diese oder sogar der Rahmen beschädigt werden.

Geometrie Tuning



Die Schraube an der vorderen Dämpferaufnahme „ganz oben“ bedeutet: „steilste Winklereinstellung“ Sitz- und Steuerrohr und „höchste Tretlager-Einstellung“. Die Geometrie-Tuning-Option kann nicht nur zur allgemeinen Anpassung verwendet werden. Hiermit kann man z. B. auch unterschiedlich viel „Sag“ einstellen ohne die Geometrie, bei aufgesetztem Fahrer, zu verändern.



Die Schraube an der vorderen Dämpferaufnahme „ganz unten“ bedeutet: „flachste Winklereinstellung“ Sitz- und Steuerrohr und „tiefste Tretlager-Einstellung“.

Tipp: Nehmen Sie sich genügend Zeit, um Ihre Wunsch-Geometrie bzw. Ihr Wunsch-Setup zu finden. Durch die Geometrie-Tuning-Option ist eine große Bandbreite an Hinterbau- Abstimmungen möglich.

Bremsen

Der Liteville 601 Rahmen ist ausschließlich für die Verwendung von Scheibenbremsanlagen konzipiert. Der Rahmen wird hinten mit einer 7"-Postmount-Aufnahme ausgeliefert. Hier kann der Bremssattel, 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 (z. B. Tretlagergewinde) wenden Sie sich bitte direkt an Syntace.

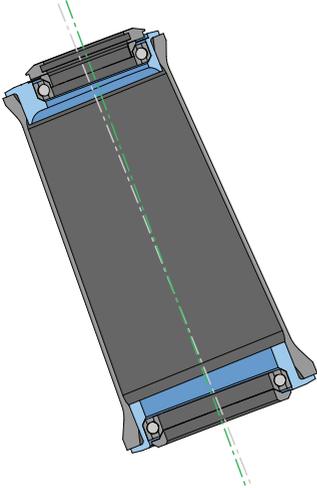
Steuersatz/Federgabel

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.

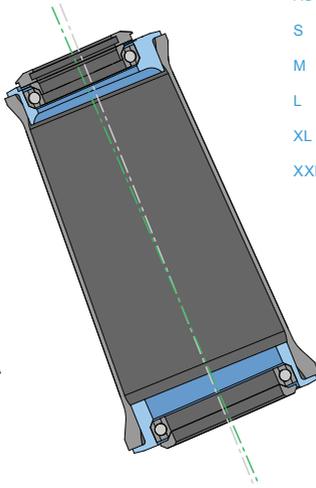
Steuerrohrwinkel

Im Liteville 601 Mk3 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 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 Konen und Abdeckkappe für tapered (konisch/unten 1,5" – oben 1 1/8") Gabelschäfte enthalten. Streifen Sie den unteren (größeren) geschlitzten 1,5"-Konus auf den Gabelschaft. Der untere Konus sollte 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.

ren Sie dann den Abschlussdeckel.

Hinweis: Das Reduzierkit für 1 1/8"-Gabelschäfte ist nicht im Lieferumfang enthalten, kann aber optional bei Syntace (Art. 114593) bestellt werden. Dadurch ergibt sich eine andere Einbausituation an der Unterseite des Steuersatzes. Bei der Verwendung von 1 1/8"-Gabelschäften muss die untere 1 1/8"-Reduzierung (leicht fetten) des Kits in das untere Steuersatz-Lager (1,5") 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 601 Rahmen, wird eine silberne, 0,6 mm Beilagscheibe zwischen SuperSpin-Abdeckkappe und MegaSpacer eingelegt. Die Beilagscheibe ist im Lieferumfang der MegaSpacer (ab 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

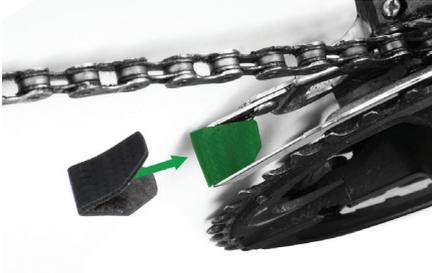
Bitte überprüfen Sie bei der Montage von Shimano-E-Type-Umwerfern, ob diese ausreichend Freiraum zum Lagersitz der Kettenstrebe haben. Eventuell ist es notwendig den Umwerfer für die Nutzung am 601 Rahmen minimal anzupassen. Hierfür montieren Sie den Umwerfer provisorisch am Rahmen und zeichnen den „Kollisionsbereich“ mit einem Stift an. Entfernen Sie, z. B. mit einer Feile, den markierten Bereich.



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 (Lieferumfang des Umwerfers) beiliegenden Schraube.

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

Tipp: 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. rechtem Kurbelarm und Syntace SCS Kettenführung.



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

Montage Schaltzug/Bremsleitung am Unterrohr



Die Außenhülle für das Schaltwerk und die Bremsleitung werden mit Halteklammern auf den Zughalter-Pads am Unterrohr montiert. Sie erreichen damit eine optimale Zugverlegung.

Hinweis: Bitte ziehen Sie die Halteklammern 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.

Hinweis: Die hintere Bremsleitung und die Außenhülle für das Schaltwerk werden unter dem 601-Umlenkhebel verlegt! Sofern die Länge der Bremsleitung angepasst werden muss, kann diese einfach nach dem Kürzen unter dem Umlenkhebel durchgeschoben werden. Die gleiche Vorgehensweise ergibt sich für den Schaltzug.



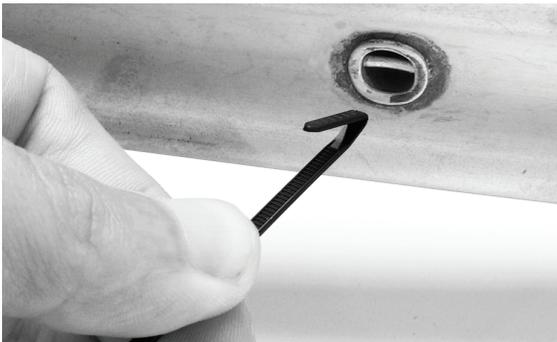
Passen Sie die Länge der Bremsleitung nicht an, wird der Dämpfer, nach Demontage an der vorderen und hinteren Aufnahme, entnommen. Entfernen Sie anschließend die schwarzen M15 Aluminium-Schrauben (Inbusschlüssel/Größe 8), welche den Umlenkhebel mit dem Unterrohr verbinden. Bitte beachten Sie, dass alle Schrauben werkseitig mit Schraubensicherung versehen sind. Erwärmen Sie daher gezielt die Schrauben vor dem Lösen, z. B. mit einem LötKolben (siehe FAQ).

Jetzt kann die Bremsleitung inkl. Bremssattel und der Schaltzug problemlos verlegt werden. Montieren Sie anschließend Umlenkhebel und Dämpfer. Achten Sie beim Einbau der Schrauben darauf, dass diese mit der entsprechenden Schraubensicherung montiert werden und ausreichend lang aushärten können. Bitte gleichermaßen Anzugsdrehmoment kontrollieren.

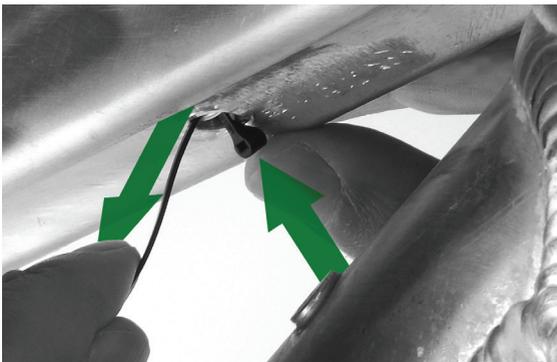


Wir empfehlen die Verlegung des Schaltzuges/ der Bremsleitung, wie hier abgebildet, links um das Steuerrohr herum. Somit wird der Freigang beim Einlenken gewährleistet und Scheuerstellen am Rahmen werden vermieden.

Montage Schaltzug Umwerfer

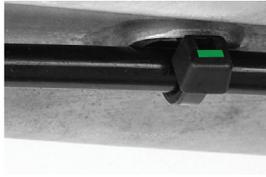
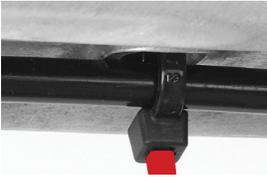


Zum Befestigen der Zughülle finden Sie an der Unterseite des Oberrohres spezielle Leitungshalterungen. Gehen Sie folgendermaßen vor: Knicken Sie den Kabelbinder ca. 10 - 15 mm hinter seiner Spitze stark ab. Führen Sie den Kabelbinder nun mit der Abknickung voran in die Leitungshalterung ein. Achten Sie darauf, dass Sie den Kabelbinder nur soweit einschieben, bis die Spitze des Kabelbinders über den Quersteg der Leitungshalterung schnappt.



Durch Ziehen und gleichzeitiges Schieben 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.

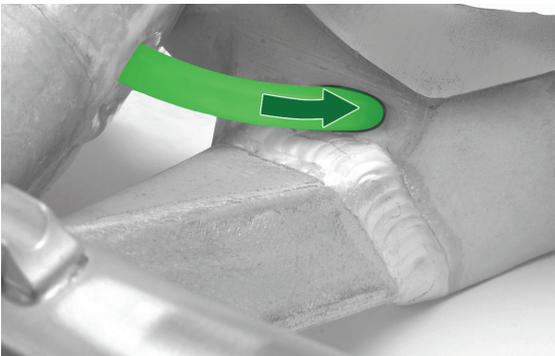


Zwicken Sie den Überstand des Kabelbinders bündig am Kopf ab (z. B. mit Präzisions-Seitenschneider). Drehen Sie anschließend die Köpfe ganz an das Rahmenrohr, so dass diese nicht unten überstehen.



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 in den Klemmsitz 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.

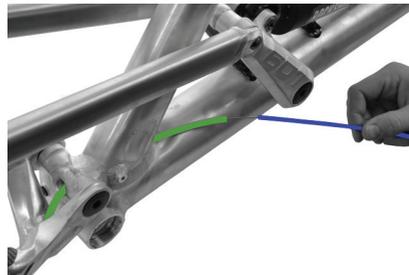
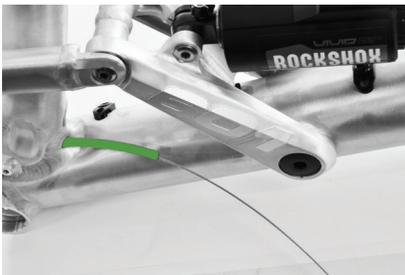
Winden Sie nun die überschüssige Hülle zu einer Spirale zusammen und verwenden diese als „Drehgriff“. Lassen Sie die Hülle, durch Drehen und gleichzeitiges Schieben, ihren Weg finden.

Tip: Leichter geht es, wenn der Hinterbau dabei 1 - 2 cm auf und ab bewegt wird. Bauen Sie hierfür vorher den Dämpfer an der hinteren Aufnahme aus.

Schieben Sie die Zughülle weiter durch die rechte Kettenstrebe, bis sie am Austritt ansteht. Lassen Sie die Zugs Spitze der Hülle, durch Drehen und gleichzeitiges Schieben, ihren Weg am Austritt finden. Zum Abschluss längen Sie das Ende wie gewohnt ab. Fertig.

Alternative Möglichkeit

Zwicken Sie an einem alten Schaltzug den „Kopf“ ab. Führen Sie den Schaltzug 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 entfernen Sie den alten Schaltzug und längen das Ende der Hülle wie gewohnt ab. Fertig.



Bremsleitung verlegen



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



Verwenden Sie für die Fixierung der Bremsleitung auf der linken Kettenstrebe die mitgelieferten 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, können unangenehme Geräusche auftreten.

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.

Tip: 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. Zu erkennen ist die exakte Ausrichtung bei 0,5 mm und 1,0 mm-Inserts folgendermaßen: Markierung am Klemmschlitz.

Dämpferabstimmung

Federhärte einstellen

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

Gehen Sie dabei folgendermaßen vor:

- Streifen Sie den O-Ring auf der Lauffläche des Dämpfers bis zum Anschlag an den Schmutzabstreifer der Dämpfer-Hauptkammer.
- Stellen Sie sich jetzt z. B. auf die erste Stufe einer Treppe und setzen sich anschließend vorsichtig, in voller „Bike-Montur“ (Rucksack, Helm, usw.), ohne unnötige Gewichtsverlagerung oder „Nachwippen“, auf Ihr Rad.
- Steigen Sie vorsichtig ab. Messen Sie jetzt den Abstand zwischen dem Schmutzabstreifer der Dämpfer-Hauptkammer und dem O-Ring auf der Lauffläche des Dämpfers.



- Der Abstand sollte 20 - 40 % vom Gesamt-Dämpfer-Hub betragen. Das richtet sich nach Einsatzzweck, verwendetem Dämpfer und persönlichem Geschmack.
- Ist der Abstand größer als der o. g. Wert, dann pumpen Sie mehr Luft in die Hauptkammer des Dämpfers.
- Ist der Abstand geringer als der o. g. Wert, dann lassen Sie Luft aus der Hauptkammer des Dämpfers ab.

Achtung: Schon ein Trink- oder Tourenrucksack erhöht das Gewicht an der Hinterradachse. 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 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/der Verstellknopf hat meist die Farbe rot.

Achtung: Der Hinterbau sollte 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.

Lesen Sie unbedingt die Montage- und Bedienungsanleitung des jeweiligen Dämpferherstellers.

Eingebaute Schnittstellen

Vario-Stütze mit Fernbedienung



Der 601 Rahmen ist für die Montage der RockShox Reverb Stealth Vario-Stütze vorbereitet. Der Zugeingang in den Rahmen befindet sich an der linken unteren Seite des Sitzrohrs. Verlegen Sie die Leitung der RockShox Reverb Stealth Vario-Stütze wie in der Montage- und Bedienungsanleitung des Herstellers beschrieben.

Es können auch verstellbare Sattelstützen mit außen liegendem Zug verwendet werden. Hierfür befindet sich im vorderen Bereich, nahe Steuerrohr (Bild 1) unter dem Oberrohr, und im hinteren Bereich, nahe Sitzrohr (Bild 2) auf dem Oberrohr, ein Langloch für die Zugverlegung.



Syntace SCS Kettenführung

Integrierte Anschlussstellen für die Befestigung der Syntace SCS Kettenführung sind bereits 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-Schaltaugenschutz

Integrierte Anschlussstelle für den Syntace RockGuard-Schaltaugenschutz.



Achtung: Aufgrund von geänderten Schaltwerken/Schaltaugen passen am 601 Mk3 (ab Januar 2014) die RockGuard-Typen I und II nicht mehr. Verwenden Sie zukünftig RockGuard Typ III. Statt Ärger mit verstellten Schaltungen und schiefen „Soft-Schaltaugen“... stabile, zuverlässige Funktion 365 Tage im Jahr.

Im Lieferumfang sind zwei unterschiedliche Schaltaußen enthalten.

Shimano direct mount Schaltaußen

Standard Schaltaußen 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 aufgebrauchte 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.

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 Brems-scheiben/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 Metalloberfläche. 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 Schliiffbild und die optische Wirkung zuerst an einer wenig sichtbaren Stelle des Rahmens, z. B. an der Unterseite.

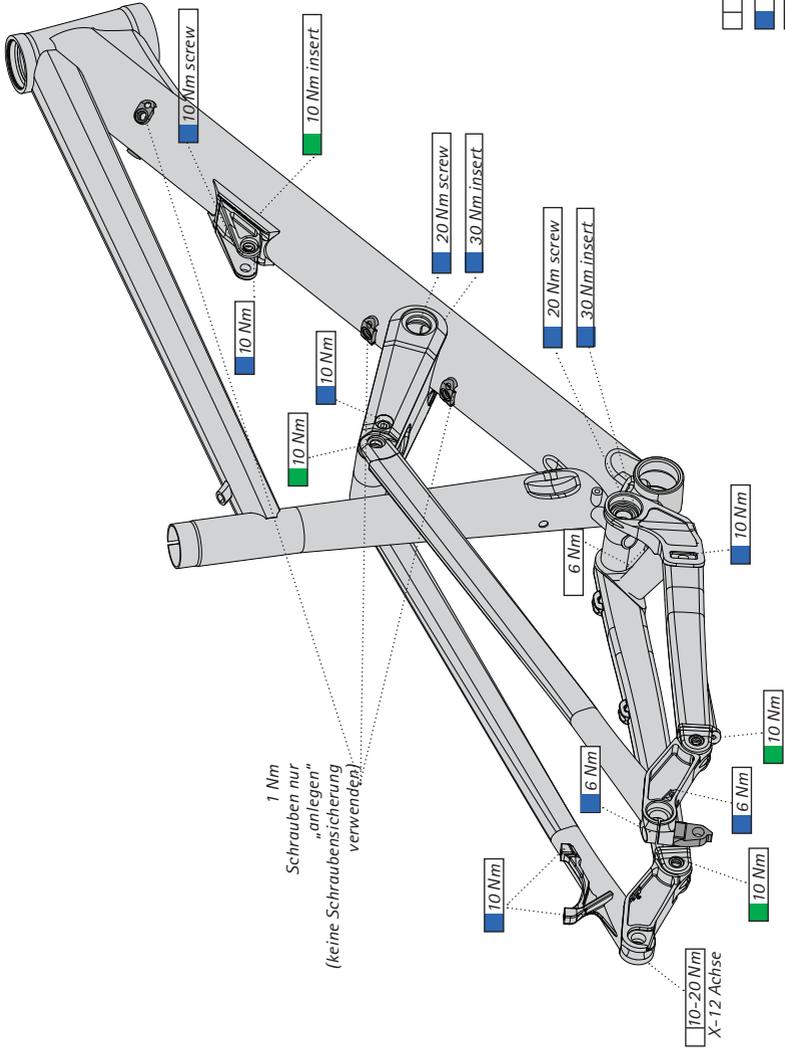


Liteville Schriftzug bei Works Finish:

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

Schrauben: Anzugsdrehmomente und Sicherung

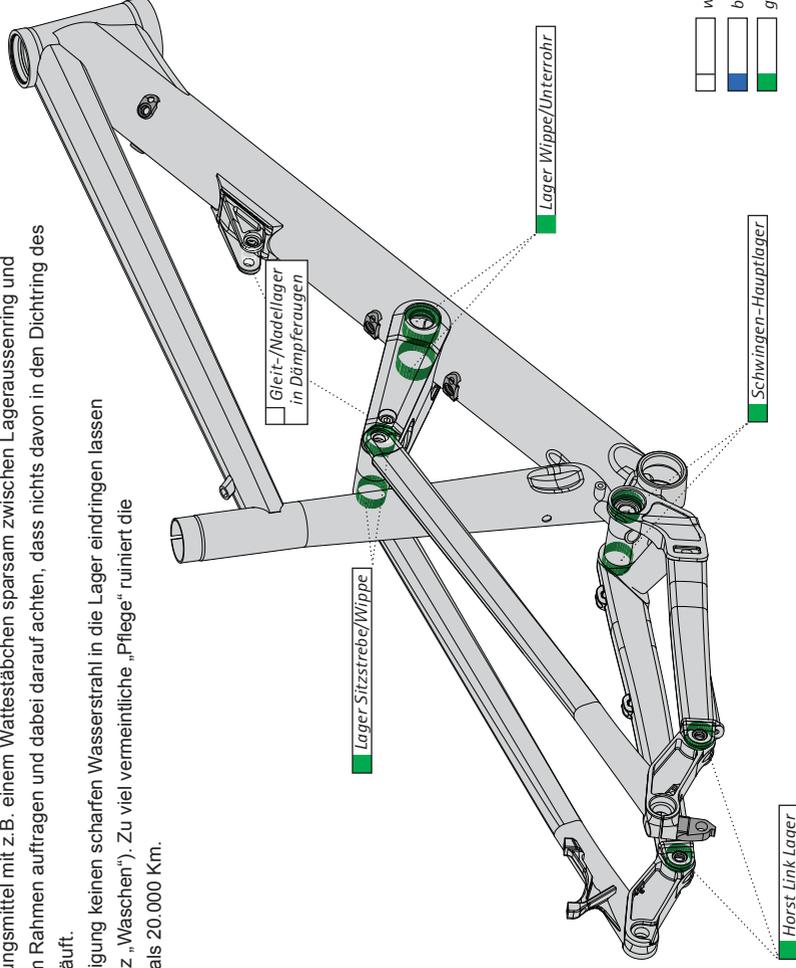
Verwenden Sie zum Festziehen der Schrauben unbedingt einen Drehmomentschlüssel, wie z.B. das Syntace Torque Tool.



Lager: Sicherung mit Loctite

Die hier markierten Lager müssen im Falle eines Austausches mit höchstem Sicherungsmittel (z.B. Loctite, Syntace Bond 48 Hochfest) gesichert werden. Dazu die entsprechende Rahmenstelle zunächst mit Spiritus entfetten. Dann das gut geschützte Sicherungsmittel mit z.B. einem Wattestäbchen sparsam zwischen Lagerausenring und Lagersitz am Rahmen auftragen und dabei darauf achten, dass nichts davon in den Dichting des Lagers reinläuft.

Bei der Reinigung keinen scharfen Wasserstrahl in die Lager eindringen lassen (siehe Absatz „Waschen“). Zu viel vermeintliche „Pflege“ ruiniert die Lager mehr als 20.000 Km.



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