

# Bedienungsanleitung



601 Mk1



**Liteville**

Bitte schauen Sie nach den neuesten Updates dieser Bedienungsanleitung unter

[Liteville.de](http://Liteville.de) > Service > Montageanleitung

[Liteville.de](http://Liteville.de) > FAQ

## Einbaubeschränkungen

Bitte beachten Sie, dass nicht alle auf dem freien Markt erhältlichen Anbauteile am Liteville 601 Rahmen verbaut werden können bzw. dürfen!

Bei folgenden Teilen besteht eine Montage-Einschränkung:

### Kurbel / Tretlager



Es können evtl. nicht alle auf dem Markt erhältlichen Kurbeln/Tretlager Einheiten verwendet werden.

**Im Klartext:** Achten Sie darauf, dass die linke Kurbel nicht mit der linken Kettenstrebe kollidiert.

Da am Liteville 601 Rahmen ausschließlich Shimano **E-Type Umwerfer** verwendet werden können, benötigen Sie zur Montage der Kurbeln unbedingt ein E-Type taugliches Innenlager.

### Reifen

Der Liteville 601 Rahmen ist kompatibel mit Reifen bis ca. 2,5".



### Sattelstütze

Der Liteville 601 Rahmen benötigt eine Sattelstütze mit einem Durchmesser von 34,9 mm.

Um einen Rahmendefekt zu vermeiden muss die Sattelstütze mindestens bis zu der am Sitzrohr angebrachten Markierung eingeschoben sein.

## Sattelklemme

Falls Sie nicht die originale Syntace-Klemme verwenden, benötigen Sie aufgrund des Oversize-Sitzrohrdurchmessers eine Sattelklemme für ein 38.0mm Sitzrohr.

## Schaltzug

Für eine problemlose Zugverlegung verwenden Sie bitte Schaltzughüllen mit einem Durchmesser von 4 mm, z.B. Shimano SIS-SP41.

## Federbeine / Federbeinaufnahmen

Sie können am Liteville 601 verschiedene Federbeine in verschiedenen Abmessungen und mit unterschiedlichen Hüben verwenden. Standardmäßig werden Federbeine mit 222 mm Einbaulänge und 63,5 mm Hub sowie 240 mm Einbaulänge mit 76 mm Hub verbaut. Der daraus resultierende Federweg beträgt je nach Stellung der Federbeinaufnahme und je nach Rahmenlänge ca. 165 mm oder ca. 190 mm.

Falls Sie Federbeine mit anderen Längen bzw. anderen Hüben verbauen, müssen Sie alle bewegten Teile, den Hinterreifen und auch das Federbein auf Freigängigkeit überprüfen, und zwar über den gesamten Federwegsverlauf!



**Achtung:** Verwenden Sie für die unterschiedlichen Federbeinlängen die entsprechenden (dem Rahmen beiliegenden) Federbeinaufnahmen. Die 190 mm Federbeinaufnahme muss für Federbeine mit 240 mm Einbaulänge verwendet werden. Die 165 mm Federbeinaufnahme muss für Federbeine mit 222 mm Einbaulänge verwendet werden.

**Hinweis:** Sie erreichen ca. 180 mm Federweg durch die Verwendung eines Federbeines mit 222 mm Einbaulänge und 70 mm Hub.

**Tipp:** Gehen Sie sicher, dass mit dem verwendeten Federbein und der von Ihnen gewählten Position der Federbeinaufnahme die Freigängigkeit aller Rahmen- und Anbauteile (inkl. Federbein) gewährleistet ist. Durch den enormen Federweg mit der zusätzlichen Geometrietuning-Option können unter Umständen nicht alle möglichen Einstellparameter/Kombinationen kollisionsfrei betrieben werden. Das heißt, je nach verwendetem Reifentyp und Durchmesser, Rahmengröße, Position der Federbeinaufnahme, des Federbeins und der Toleranzen kann es zum Kontakt zweier Bauteile kommen. Verwenden sie solch eine Einstellung nicht, da es zu Schäden am Rahmen oder den Anbauteilen kommen kann.

**Hinweis:** Ein Streifen des Hinterrades am Sitzrohr bei maximalem Einfedern ist bedenkenlos und verursacht - außer einer Abriebstelle am Sitzrohr - keinerlei Schäden.



### Geometrie Fein-Tuning

Schraube ganz oben bedeutet: „steilste Winkelseinstellung“ und „hohes Tretlager“. Die Geometrie Fein-Tuning Option kann natürlich nicht nur zur allgemeinen Geometrieanpassung verwendet werden. Man kann damit auch z.B. unterschiedlich viel Sag einstellen, ohne die Geometrie (bei aufgesetztem Fahrer) zu ändern.



Schraube ganz unten bedeutet: „flachste Winkelseinstellung“ und „tiefes Tretlager“.

**Tip:** Nehmen Sie sich einen Tag Zeit, um Ihre Wunschgeometrie bzw. Ihr Wunsch-Fahrwerks-Setup zu finden. In Verbindung mit den vielen möglichen Federbein-Parametern ist eine unglaublich vielfältige Fahrwerks Abstimmung möglich.

## Bremsen

Der Liteville 601 Rahmen ist ausschließlich für die Verwendung von Scheibenbremsanlagen konzipiert. Der maximale Bremsscheibendurchmesser der hinteren Bremsscheibe beträgt 210 mm.

## Doppelbrückengabeln

Das Liteville 601 ist zwar für Doppelbrücken tauglich, hat aber aus gewichtstechnischen Gründen (wie die Mehrzahl aller DH-Bikes auch) keinen rahmenseitig eingebauten Gabelanschlag. Das heißt: Bei der Verwendung von Doppelbrückengabeln am Liteville 601 kann es zu Dellen im Unterrohr- und Oberrohrbereich des Gabelanschlagpunktes kommen.

## Montage

### Rahmenvorbereitung

Die Lager- und Kontaktflächen (Steuerrohr, Tretlager, Ausfallenden, Scheibenbremsaufnahme, ISCG Aufnahme und Hammerschmitt Adapter) sind bereits fertig bearbeitet und zur Montage vorbereitet. Das heißt, sie müssen nicht mehr nachbearbeitet werden.

## Steuersatz / Gabel

Der Steuersatz ist ab Werk fertig eingepresst. Falls Sie den Steuersatz einmal wechseln, vergessen Sie nicht das Fetten der Kontaktflächen und achten Sie darauf, dass der Steuersatz ganz und flächig eingepresst ist. Verwenden Sie dazu am Besten ein Spezialwerkzeug.

## Gabeleinbau



Montieren Sie zunächst die beiden Dichtungsringe (graue Dichtlippe außen und schwarzer O-Ring innen) am Abdeckring des SuperSpinn-Steuersatzes.

Streifen Sie den unteren (je nach Gabel den tapered oder den 1 1/8") der beiden geschlitzten Konen auf den Gabelschaft. Bei der Verwendung von 1 1/8" Gabeln muss nun die untere 1 1/8" Reduzierung in das untere Steuerrohrlager eingebaut werden (fetten nicht vergessen).

Stecken Sie jetzt die Federgabel in den Rahmen.

Streifen Sie jetzt den oberen 1 1/8" Konus auf den Gabelschaft und montieren Sie dann den Abschlussdeckel

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



*SuperSpin 1 1/8 mit Reduzierung  
für 1 1/8 Gabelschäfte*



**Tip1:** Vor dem Einbau der oberen Abdeckkappe das obere Steuersatzlager richtig dick fetten. Das hält Schmutzwasser ab und sorgt für einen leichten Lauf des Steuersatzes.

**Tip2:** Ziehen Sie den Steuersatz mittels der Steuersatz-Einstellschraube einmal handfest an. Lösen Sie dann die Einstellschraube wieder (ca. eine dreiviertel Umdrehung) und stellen Sie erst dann das Steuersatzspiel ein. Somit gehen Sie sicher, dass sich die Lager gesetzt haben und der Steuersatz von Beginn an leicht läuft.

Achten Sie darauf, dass die Gabel beim Einschlagen des Lenkers nicht am Unterrohr des Rahmens „anschlägt“.

## Lenker / Vorbau

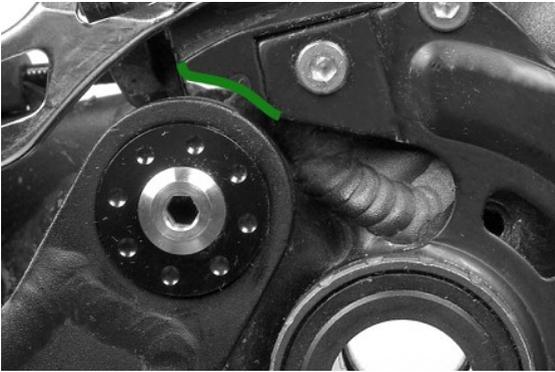
Montieren Sie Lenker und Vorbau laut deren Montageanleitungen auf den Gabelschaft.

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.

## Schalthebel

Montieren und justieren Sie die Schalthebel laut Montageanleitung des jeweiligen Herstellers.

## Tretlager / Kurbel und Umwerfer



Je nach verwendetem Shimano E-Type Umwerfer muss dieser für den 601 Rahmen eventuell wie abgebildet ein wenig angepasst werden, damit er am Schwingenlager vorbeipasst. Hierbei handelt es sich nicht um einen Konstruktionsfehler, sondern um eine bewusste Positionierung des Hinterbau-Hauptlagerdrehpunktes für eine optimale Kinematik und maximale Steifigkeit.

Folgendes ist zu tun: Den Umwerfer einfach provisorisch montieren und den Kollisionsbereich mit einem Stift anzeichnen. Nun mit einer Feile den entsprechenden Bereich entfernen.

Geben Sie auf die linke und rechte Umwerfer-Anlagefläche (wo der Umwerfer zwischen Tretlager und rechter Lagerschale geklemmt wird) etwas Fett. Fixieren Sie den Shimano E-Type Umwerfer mit der (in der Umwerferverpackung) beiliegenden Schraube.

**Achtung:** Der Umwerfer muss direkt ohne Unterlegscheibe verbaut werden.

Montieren Sie nun die beiden Tretlagerschalen wie in der beiliegenden Kurbel-Bedienungsanleitung beschrieben in das Tretlager. Bitte ausreichendes Fetten nicht vergessen. Aus Erfahrung wissen wir, dass besonders die „integrierten Kurbeln“ bzw. deren Lagerschalen bei sparsamem Umgang mit Fett zum „Knarren“ neigen.

Ziehen Sie nun die 5er Inbusschraube des Umwerfers nach Herstellervorgabe fest.

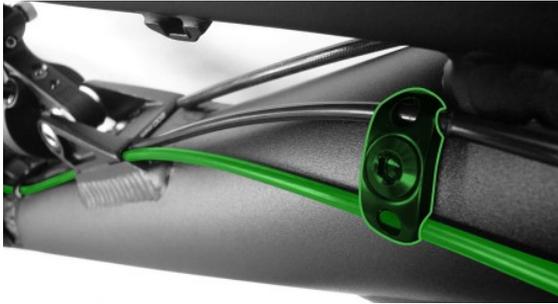
Montieren Sie die Kurbel laut Kurbel-Montageanleitung. Achten Sie dabei auf Freigang der Kurbel, d.h. Prüfen Sie, dass sich die Kurbel frei dreht und nicht am Rahmen streift oder anschlägt.

## HammerSchmidt Montage

Geben Sie auf die ISCG Aufnahme den mitgelieferten HammerSchmidt-Adapter (mit etwas Fett darunter) und montieren Sie nun die HammerSchmidt-Kurbel nach Anleitung.

**Hinweis:** Der mit gelieferte HammerSchmidt-Adapter ist auf den jeweiligen Rahmen plangefräst. Er kann nicht mit einem anderen Rahmen/Adapter getauscht werden.

## Zugverlegung HammerSchmidt



Um die Züge für HammerSchmidt zu verlegen ist der Austausch aller Klemmen am Unterrohr nötig. Ersetzen Sie zunächst die 1-fach Klemme durch eine vorher weiter unten montierte 2-fach Klemme. Der Schaltzug für die HammerSchmidt-Kurbel wird parallel zum hinteren Schaltzug auf der Außenseite unter der Federbeinaufnahme verlegt.



Ersetzen Sie die am Rahmen befestigte 2-fach Klemme durch die im HammerSchmidt-Kit befindliche 3-fach Klemme. Nach der Durchführung unter dem Umlenkhebel verläuft der Schaltzug, nach der Klemmung, direkt in das Gehäuse der HammerSchmidt-Kurbel.

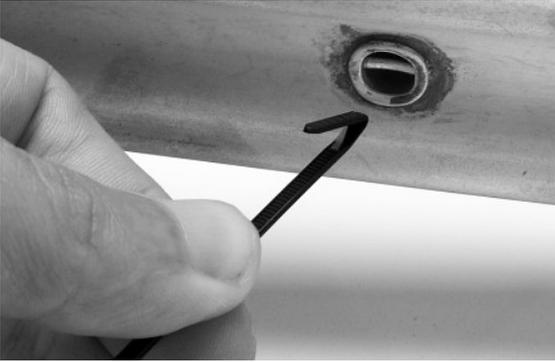


Bitte ersetzen sie auch hier die 2-fach Klemme durch die optionale 3-fach Klemme.

**Achtung!** Bitte die Klemmen nur leicht, entsprechend der auf dem Rahmen angebrachten Drehmoment-Angabe, anlegen.

Um den HammerSchmidt-Zug optisch perfekt zu verlegen, einfach diesen mit einem Stück Schrumpfschlauch (am besten Thick wall Type, von z.B. Hellermann Tyton) im unteren Bereich des Unterrohrs sauber parallel zum Schaltzug verschrumpfen.

## Zugverlegung Umwerfer (ohne HammerSchmidt)

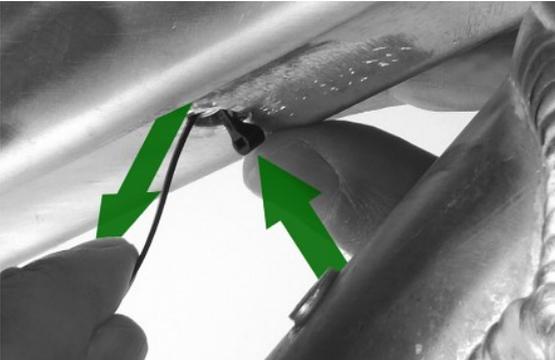


Bevor die Schaltzughülle für den Umwerfer montiert werden kann, muss zuvor das Federbein an der vorderen Aufnahme ausgehängt und vorsichtig nach unten weg geklappt werden. Zum Befestigen der Schaltzughülle befinden sich an der Unterseite des Oberrohrs spezielle Leitungshalterungen.

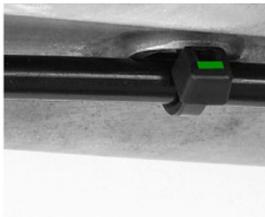
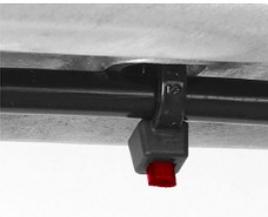
Gehen Sie folgendermaßen vor:

Knicken Sie den Kabelbinder ca. 10-15 mm hinter seiner Spitze stark ab. Führen Sie den Kabelbinder nun mit der Abknickung

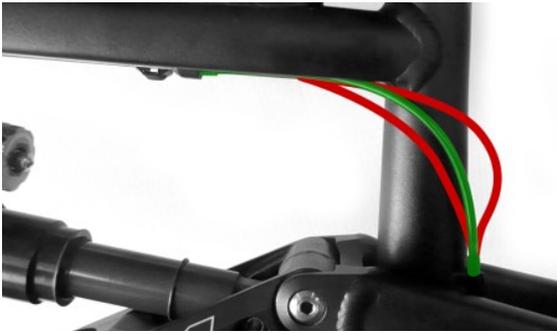
vorran in die Leitungshalterung ein. Achten Sie dabei, dass Sie den Kabelbinder nur soweit einschieben, bis die Spitze des Kabelbinders über den Quersteg der Leitungshalterung schnappt.



Durch ziehen und gleichzeitigem schieben können Sie jetzt den Kabelbinder ganz bis zum Ende durchfädeln, so dass der Kopf am Rahmen anliegt. Die Kabelbinder-Köpfe ohne Gewaltanwendung zur Seite hin drehen, so stehen sie nicht unnötig und hässlich ab. Nun den Schaltzug für den Umwerfer (eventuell auch die Leitung für eine verstellbare Sattelstütze) befestigen. Achtung: Den Kabelbinder ohne Werkzeug nur handfest zuziehen.

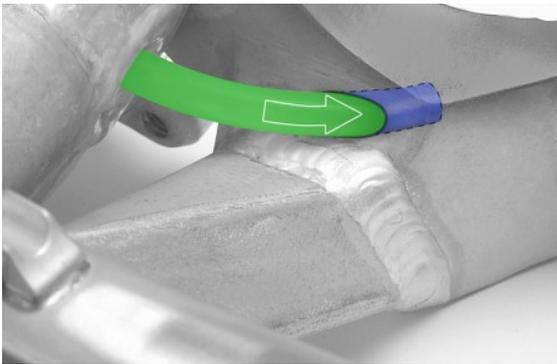


Den Kabelbinder bündig am Kopf abzwicken (z.B. mit Präzisions-Seitenschneider) und die Köpfe anschließend ganz an das Rahmenrohr drehen, so dass diese nicht unten überstehen.



Die Schaltzughülle für den E-Type-Umwerfer sollte, um eine einwandfreie, unproblematische und dauerhafte Funktion zu gewährleisten, zwischen dem Zuganschlag am Oberrohr und dem Zuganschlag am Sitzrohr nicht zu „direkt“ und in einem nicht zu großen „Bogen“ verlegt werden.

## Zugverlegung Schaltwerk



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

**Hinweis:** Das Kunststoffschutzröhrchen nicht entfernen. Falls Sie es ausgebaut haben oder das hintere Ende sich lösen sollte, fest in den Klemmsitz (im Bild blau) stoßen und dabei kein Schmiermittel (z.B. Silikon) verwenden.



Der Schaltzugausgang befindet sich am unteren Ende der rechten Kettenstrebe.

## Zugverlegung Scheibenbremse



Die Schaltzughüllen werden durchgehend verlegt. Bitte ziehen Sie die Schrauben der Halteklammern nur leicht an. Die Halteklammern sollen die Züge nur gegen „verrutschen“ sichern. Bei zu starkem Festziehen der Halteklammern werden die Brems- und Schaltzüge gequetscht, was die Funktion stark beeinträchtigt.



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

Verwenden Sie für die Verlegung der Bremsleitung auf der linken Kettenstrebe die mitgelieferten Halteclips. Bei der Verwendung von Kabelbindern kann es zwischen Bremsleitung und Leitungshalterung zu unangenehmen Quietschgeräuschen kommen.

**Achtung:** Der hier abgebildete Leitungsabgang am Bremssattel bezieht sich nur auf Bremssättel, bei denen der Leitungsabgang nach „hinten“ gedreht werden kann. Bei anderen Bremsherstellern kann die Leitungsführung abweichen.

Die hintere Bremsleitung wird unter dem Federbein-Umlenkhebel hindurch verlegt!

Hierzu gibt es zwei Montagemöglichkeiten.



### Die einfachste Lösung ist:

Falls die hintere Bremsleitung wegen einer zu langen Leitungslänge gekürzt werden muss, kann diese im abgeschnittenen Zustand einfach und schnell zwischen Unterrohr und Umlenkhebel durchgefädelt werden.

**Achtung:** Beide Dämpferschrauben sind im Lieferzustand noch ungesichert verbaut, da viele Fahrer die zweite, unten stehende Lösung bevorzugen. Deswegen

jetzt ebenfalls wie bei der zweiten Lösung (ab Punkt 4) beschrieben fetten und sichern.

### Die zweite Lösung ist:

1. Das Federbein entfernen.
2. Nun muss der Umlenkhebel vom Unterrohr des 601 gelöst werden. Öffnen Sie dazu eine der beiden schwarzen Aluminium Schrauben mit einem 10 mm Inbusschlüssel.



Nach dem Entfernen der ersten Schraube mit einem 10 mm Inbusschlüssel, muss innen die Achse mit einem 14 mm Inbusschlüssel gegengehalten werden, um die zweite Schraube zu lösen.



3. Nun kann die Bremsleitung mit Bremssattel durchgefädelt und anschließend der Umlenkhebel samt Federbein wieder montiert werden.

4. Die Schrauben beim Einbau sorgfältig „anbeissen“ lassen, damit die Gewinde nicht beschädigt werden. Dann am Schaft (und an den beiden Konusringen der unteren Dämpferbefestigungsschraube) leicht fetten. Bitte kein Fett auf das Schraubengewinde bringen, denn dieses wird nun mit etwas Schraubensicherung z.B. Syntace Bond 48 blau (mittelfest) gesichert.

### Schaltwerke Shimano:

Es passen alle Schaltwerke von Shimano ab 2009 (ACHTUNG: nur mit Shadow Technik). Der Einbau alter Shimano Schaltwerke (mit großem „Seilbogen“) ist am Liteville 601 nicht empfehlenswert, da diese mit der neuen, extrem flach bauenden Seilzugführung nicht harmonieren.

### Schaltwerke SRAM:

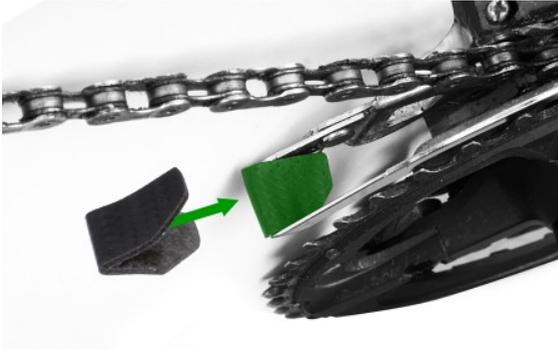
Es passen SRAM X.7, X.9, X.0, sowie alle alten SRAM Schaltwerke.

Darum passen nur SRAM und Shimano Shadow Schaltwerke:

- Direkter Zugverlauf ohne unnötige Bogenverlegung
- Mehr Sicherheit gegen hängenbleibende Äste
- Kein unnötiger Reibungsverlust durch große Radien
- Kein Schaltwerkschlagen gegen die Kettenstrebe
- Geräusch- und Verschleißminimierung

Montieren und justieren Sie das Schaltwerk laut Montageanleitung des jeweiligen Herstellers.

**Achtung:** Als perfekten Schaltwerksschutz empfehlen wir die Montage des optional erhältlichen Syntace RockGuard II. Beachten Sie, dass es für SRAM, Shimano Shadow und Shimano-Saint Schaltwerke jeweils unterschiedliche Ausführungen gibt.



**Tip:** Im Lieferumfang befindet sich ein Klebepad für den Umwerfer. Montieren Sie diesen wie abgebildet, um das Kettengeräusch beim Anschlagen der Kette an den Umwerfer zu reduzieren.

## Sattel, Sattelstütze und Sitzrohr

Überprüfen Sie das Sitzrohr des Rahmens auf eventuelle Grate oder scharfe Kanten. Entfernen Sie diese mit einem feinen Schmirgelpapier, **bevor** Sie die Sattelstütze einschieben.

**Achtung:** Bei maximal eingeschobener Sattelstütze kann diese, je nach Rahmengröße und Sattelstützenlänge, an der E-Type-Einbuchtung rechts unten am Sitzrohr anstehen. Dies kann beim Versuch, die Sattelstütze darüber hinaus einzuschieben zu Beschädigungen an der Sattelstütze oder am Rahmen führen. Beachten Sie die „Minimum Insert“ Markierung am Sitzrohr des Rahmens wie im Kapitel Einbaubeschränkungen beschrieben. Montieren Sie nun den Sattel laut Sattelstützen- bzw. Sattel-Montageanleitung an die Sattelstütze.

**Tip:** Kürzen Sie die Sattelstütze auf das Minimum Insert Maß am Rahmen nachdem Sie Ihre optimale Sitzhöhe „erfahren“ haben. So lässt sich die Stütze auf das maximal mögliche Maß versenken.

**Hinweis:** Beachten Sie die Sattelstützen-Verschleißgrenze

Durch häufiges Verstellen in verschmutztem Zustand wird Material an der Sattelstütze und am Sitzrohr abgetragen. Bei Carbonsattelstützen ist der Verschleiß Aufgrund der lackierten Kunststoffmatrix/Faser Oberfläche viel höher als bei Aluminiumsattelstützen. Um diesen Verschleiß möglichst gering zu halten sollte nach jeder

Fahrt im Regen/Schlamm die Sattelstütze aus dem Rahmen herausgezogen und gereinigt werden. Dabei sollte auch das Sitzrohr innen mit einem Lappen gereinigt werden.

Der Durchmesser der Sattelstütze ist von Zeit zu Zeit zu kontrollieren. Er darf an keiner Stelle weniger als 34,7 mm betragen! Ist dies der Fall, muss die Sattelstütze ausgetauscht werden da sonst der Rahmen im Bereich der Klemmschelle zu stark eingeschnürt wird und dadurch irreparabel deformiert werden kann, bzw. Risse im Sitzrohr entstehen können.

**Achtung:** Bei der Verwendung von absenkbaren Sattelstützen mittels Reduzierhülsen gilt weiterhin die am Rahmen markierte Mindesteinstecktiefe von 140 mm. Sowohl die Reduzierhülse als auch die Sattelstütze müssen mindestens bis zu diesem Wert eingeschoben werden. Reduzierhülsen, die kürzer als 140 mm sind, dürfen generell nicht verwendet werden.

## Eingebaute Schnittstellen

### Vario-Sattelstütze mit Fernbedienung

Das Liteville 601 Mk1 ist bereits für die Montage einer fernbedienbaren, verstellbaren Sattelstütze vorbereitet. Eine optimale Funktion ist dabei nur für Sattelstützen gewährleistet, bei denen der Bedienungszug nicht am Stützenkopf sondern im Bereich der Sattelklemmung befestigt ist. Verwenden Sie als Betätigungszug nur Schaltzuhüllen mit einem Durchmesser von 4 mm, z.B. Shimano SIS-SP41.



### Syntace SCS Kettenführung

Integrierte Anschlussstellen für die Befestigung der patentierten Syntace SCS Kettenführung sind am Liteville 601 bereits serienmäßig.

Die Syntace SCS Kettenführung bietet neben geringstem Gewicht eine bisher unbekannt zuverlässige und präzise Funktion für Einfach-, Zweifach- und Dreifachkettenblätter.



# Wartung und Pflege

## Lager

Alle verwendeten Lager sind mit einer lebenslangen „Fettpackung“ versehen und müssen nicht zerlegt oder gefettet werden. Sollte wirklich einmal ein Lagerdefekt auftreten, kann das defekte Lager bei Ihrem Händler, bzw. bei Liteville geordert werden. Alle Lager sind Standardlager und auch im Lagerfachhandel erhältlich. 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.

## Steuersatz

Sollte ein Steuersatzwechsel erforderlich sein, können Sie die Lager bei Ihrem Händler, bzw. bei Liteville ordern.

## Schrauben

Die verwendeten Rahmenschrauben sind hochbelastbare Titanschrauben. Diese werden speziell für unsere Liteville Rahmen angefertigt. Bei Verlust oder Defekt einer Schraube kann diese bei Ihrem Händler bzw. bei Liteville geordert werden. Alle Schrauben sind ab Werk mit Schraubensicherung montiert.

Vor dem Einbau der Schrauben ist darauf zu achten, dass diese ebenfalls mit Schraubensicherung (z.B. Syntace Bond 48 mittelfest) versehen werden.

Überprüfen Sie regelmäßig alle Rahmenschrauben auf festen Sitz. Die Anzugsmomente aller Rahmenschrauben sind bei schwarz eloxierten Rahmen auf den Rahmen aufgelasert. Sie finden die Schraubenanzugsmomente und das dazu empfohlene Schraubensicherungsmittel auch im hinteren Teil der Anleitung.

**Tipp:** Manchmal muss man das Gegenteil tun von dem was man erwartet... z.B. hinten schmieren wenn's vorne knarzt.

Das vermeintliche Knarzen aus dem Tretlager/Kurbelbereich kommt meist nicht von dort. Also am Besten das Tretlager und die Kurbel in Ruhe lassen, dafür:

- Ritzelpaket von der Nabe ziehen
- Freilaufkörper-Oberfläche gut mit Alu- oder Kupferpaste versehen (speziell die „kleinen“ Gänge)
- Nach Ritzelmontage den Abschlussring wirklich mit dem vollen angegebenen Drehmoment anziehen.

## Waschen

Verwenden Sie zur Reinigung Ihres Liteville Rahmens keinen Hochdruckreiniger!

Durch den hohen Wasserdruck kann evtl. Wasser in die Lager eindringen und zu frühzeitigem Verschleiß führen. Der auf der Rahmenoberfläche haftende Schmutz zerkratzt unter dem hohen Wasserdruck auf Dauer die Oberfläche des Rahmens.

An den Lagerstellen des Rahmens darüber hinaus auch keinen scharfen Wasserstrahl aus dem Gartenschlauch o.ä. zum Schmutzentfernen verwenden. Sondern (wenn nötig zusammen mit Bürste oder Schwamm) die Lagerpunkte nur mit Wasser aus dem Eimer oder einem weichen Sprühstrahl reinigen.

Verwenden Sie zum Vorreinigen des Liteville Rahmens einen Wasserschlauch mit weichem Strahl. Die Hauptreinigung erfolgt am Besten mit einem weichen Schwamm, einem Eimer warmem Wasser und ein paar

Tropfen Spüli. Trocknen Sie den Rahmen anschließend nach, damit 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 auf die Bremscheiben/Bremsanlage. Sie verlieren fast gänzlich die Bremsleistung und benötigen danach neue Beläge. Schon der Sprühnebel ist gefährlich!

## Works Finish

Zusätzlich zu den verfügbaren Oberflächen Raceblack eloxiert und der Wunschfarbe in Pulverbeschichtung bieten wir in jeder Produktionsserie einen beschränkte Anzahl (Limited Edition) von Works Finish Rahmen an. Das neue Liteville Works Finish ist eine echte Raw Aluminium-Oberfläche. Es ist keine farbtechnische Nachahmung einer metallischen Oberfläche. Sie trägt die unregelmäßigen Spuren unserer handwerklichen Bearbeitung.

Spätere Veränderungen wie Graufärbung und Fleckenbildung sind bei diesem technischem Finish obligatorisch. Dies bildet im Laufe der Zeit den natürlichen Charme der gewachsenen Patina einer echten Works Finish Metalloberfläche. Diese Oberfläche kann übrigens jederzeit mechanisch oder chemisch nachbearbeitet werden, z.B. Scotch-Brite Finish, matt- bzw. hochglanz polieren oder beschichten.

Im Lieferumfang der Works Finish Rahmen sind zwei raue Schleiffliese (Scotch Brite) enthalten. Probieren Sie das von Ihnen damit erzeugte Schlibbild und die optische Wirkung am Besten zuerst an weniger sichtbaren Rahmenstellen, z.B. den Unterseiten.



### Logos auf Works Finish:

Zwei Schriftzüge aus geschnittenen 3M-Einzelbuchstaben legen wir dem original nacktem Rahmen bei ...ob diese auf dem Unterrohr analog zu den eloxierten Rahmenausführungen angebracht werden, entscheidet genau der, dem das Rad gehört.

## Schaltzug auswechseln:

- Die transparente Führungshülle an ihrem Platz belassen
- Neuen Schaltzug schräg abzwicken



- Ein wenig Silikonspray in die Führungshülle einsprühen
- Schaltzug von vorne einfädeln, bis er am Kettenstrebenyoke ansteht
- Die überflüssige Aussenhüllenlänge zur Spirale zusammenwinden und diese als Drehhandgriff verwenden. Den Zug durch Drehen und gleichzeitiges Schieben seinen Weg finden lassen.

Leichter geht es, wenn der Hinterbau dabei 1-2 cm Auf- und Ab bewegt wird (dafür vorher die vordere Dämpferschraube ausbauen).

- Weiter durchschieben, bis der Zug am Horstlink ansteht, durch Drehen und gleichzeitiges Schieben des Zuges die Zugspitze seinen Weg aus dem Loch finden lassen.
- Nun die Zugenden wie gewohnt ablängen. Fertig.

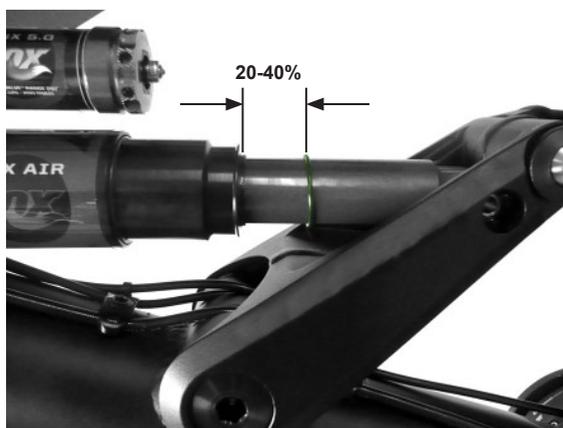
# Fahrwerksabstimmung

## Federhärte einstellen:

Für eine optimale Funktion muss das Liteville 601 Fahrwerk sehr genau abgestimmt werden.

### Gehen Sie dabei folgendermaßen vor:

- Streifen Sie den auf dem Federbein montierten Gummiring (O-Ring) bis zum Anschlag (an den Schmutzabstreifer) auf das Federbein.
- Stellen Sie sich nun am besten auf die erste Stufe einer Treppe und setzen Sie sich vorsichtig, in voller „Bike-Montour“ (Rucksack, Helm, usw.), ohne unnötige Gewichtsverlagerung oder „Nachwippen“ auf Ihr Bike.
- Steigen Sie vorsichtig ab und kontrollieren Sie, wo sich der O-Ring am Dämpfer nun befindet.
- Messen Sie nun den Abstand zwischen Schmutzabstreifer und O-Ring.



- Je nach Einsatz, verwendetem Federbein und persönlichem Geschmack sollte der O-Ring einen Abstand von 20-40% vom Federbeinhub zum Schmutzabstreifer aufweisen (Bild).
- Ist der Abstand größer, dann pumpen Sie mehr Luft in das Federbein.
- Ist der Abstand geringer, dann lassen Sie Luft aus dem Federbein ab.

**Achtung:** Schon ein Trink- oder Tourenrucksack erhöht das Gewicht an der Hinterachse um so viel, dass ein Anpassen

des Luftdrucks im Federbein erforderlich ist.

## Zugstufen Dämpfung einstellen:

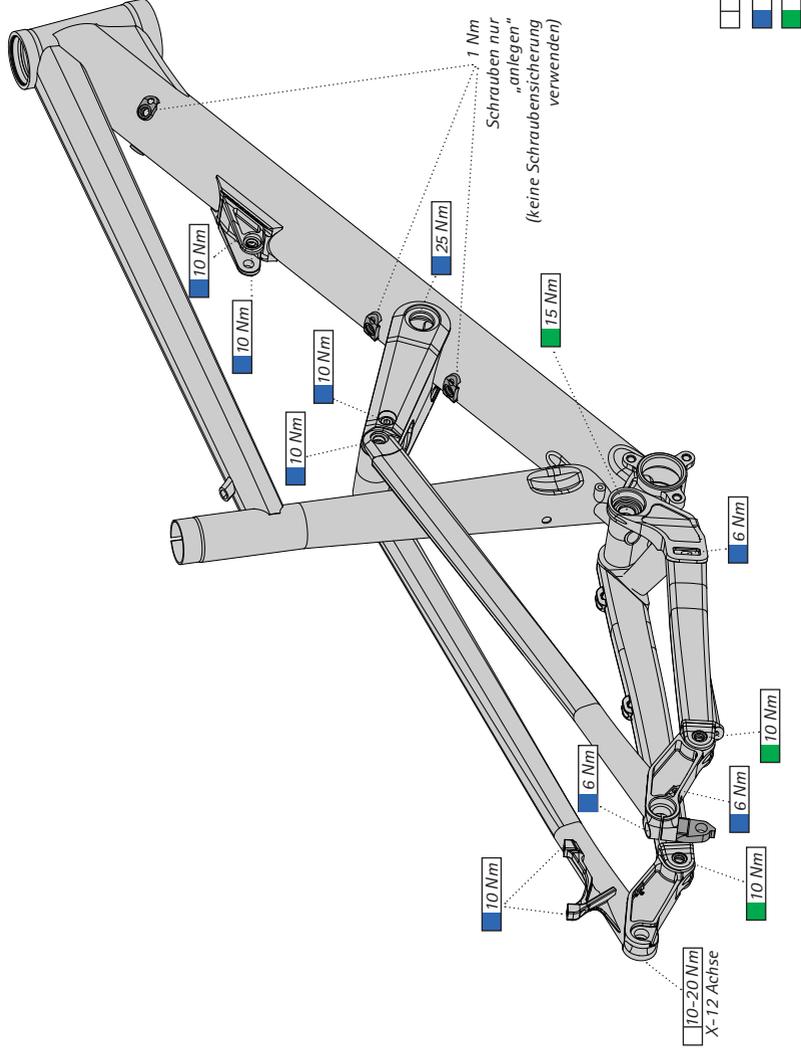
- Fahren Sie mit mittlerer Geschwindigkeit, sitzend von einem Gehweg auf die Strasse. Das Fahrwerk sollte anschließend nur einmal „nachfedern“.
- „Arbeitet“ der Hinterbau zu schnell (der Hinterbau federt öfter nach), dann drehen Sie die Zugstufen-Dämpfung des Federbeins straffer.

**Bitte Beachten:** Der Hinterbau sollte jedoch auch nicht zu langsam ausfedern, damit dieser beim Überfahren von mehreren, schnell aufeinander folgenden Hindernissen nicht verhärtet.

Beachten Sie auch die Montage und Bedienungsanleitung des Dämpferherstellers.

# Schrauben: Maximale Anzugsdrehmomente und Sicherung

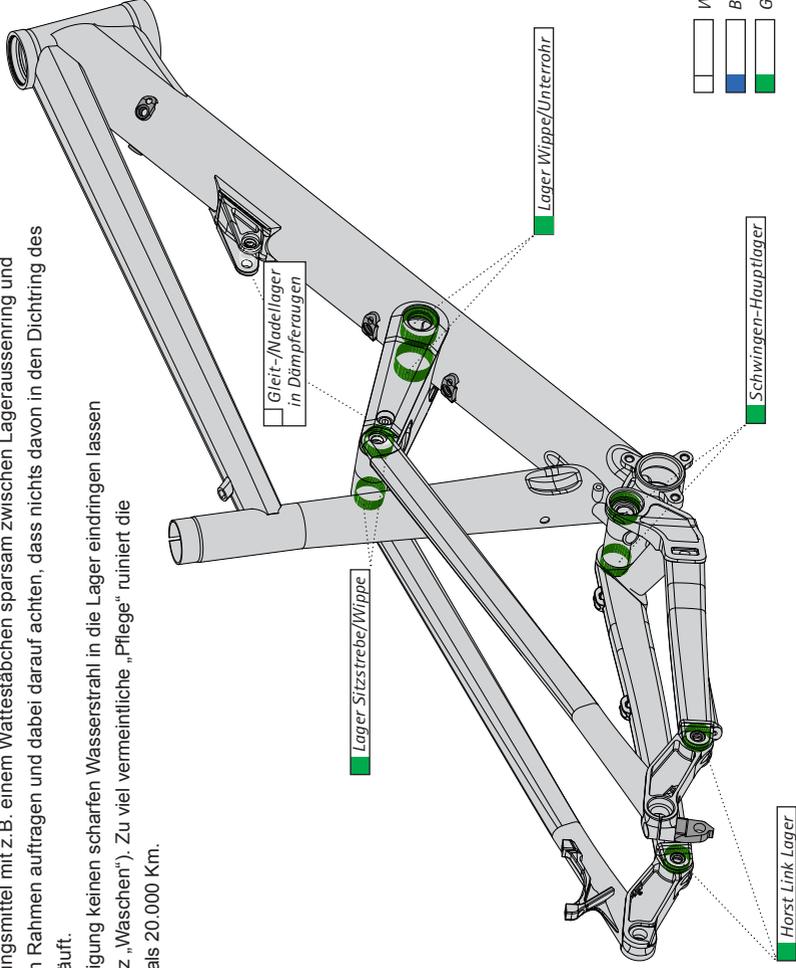
Verwenden Sie zum Festziehen der Schrauben unbedingt einen Drehmomentschlüssel, wie z.B. das Syntace Torque Tool.



## 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 Lagerausse 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.



Syntace GmbH Am Mühlbach 5C D - 87487 Wiggensbach  
Tel. +49 (0)8370 929988 Fax +49 (0)8370 929888 [liteville@liteville.de](mailto:liteville@liteville.de)

Vertrieb für Deutschland, Österreich, Schweiz:  
Syntace GmbH Dammweg 1 D - 83342 Tacherting  
Tel. +49 (0)8634 66666 Fax +49 (0)8634 6365 [syntace@syntace.de](mailto:syntace@syntace.de)

Stand: 26.03.2012