



## Sixpack

### Tune Tretlager Sixpack

Eventuell sollte bei Neurahmen das Tretlagergewinde nachgeschliffen, bzw. die Stirnflächen parallel geschliffen werden (Pulverbeschichtung). Säubern Sie das Gewinde Ihres Tretlagergehäuses und fetten Sie es ein. Bewährt haben sich Kupferpaste und bei Titanrahmen ein spezielles Titanfett (z. B. Finishline Ti-Prep).

Fetten Sie auch den linken Lagersitz auf der Welle, nicht aber die Sechskante! Drehen Sie nun die rechte Lagerschale (Linksgewinde) die bereits auf der Welle montiert ist mit der Welle anteilig circa  $\frac{3}{4}$  in den Rahmen ein. Verfahren Sie mit der anderen Lagerschale genauso. Nun drehen Sie die rechte Schale bis auf Anschlag fest ein. Die Montage sollte mit unserem Werkzeug W 2 erfolgen. Mit anderem Werkzeug erreichen Sie nicht das nötige Drehmoment. Danach die linke Lagerschale fest auf Anschlag. Die Welle muss nun spiel- und rubbelfrei laufen. Gegebenfalls kann mit dem Plastikhammer und einem leichten Schlag auf die Welle für Entspannung gesorgt werden. Die Welle könnte trotzdem noch schwer (nicht rubbelnd) laufen. Dies liegt jedoch an den grauen Nilosringen, die sich nach wenigen hundert Kilometer eingeschliffen haben.

Titan stellt einen schlechten Reibungspartner dar. Es neigt sehr schnell zu „Gewindefraß“. Fetten Sie daher die Innengewinde, sowie den linken Lagersitz gut ein und achten Sie unbedingt auf Sauberkeit zwischen den Reibpartnern.

Wichtig: Die Sechskante der Welle dürfen nicht geölt oder gefettet werden, sonst rutschen die Kurbeln im Laufe der Zeit zu weit auf die Welle.

Bitte beachten Sie, das wir Innenlager für 68mm und 73mm BSA, wie auch italienisches Gewinde anbieten. Außerdem gibt es ein Modell „e-type“ für Umwerfer mit Plattenbefestigung.

Tipp: Eine 3mm-Bohrung im Tretlagergehäuse verhindert, dass sich Kondenswasser bildet oder Wasser, das über das Sattelrohr ins Gehäuse gelangt ist, abfließen kann (Garantiebestimmungen des Rahmenherstellers beachten).

Folgende Faktoren können die Lebensdauer Ihrer Kugellager drastisch verkürzen:

- Die beiden Gewinde im Gehäuse sind fluchtend geschnitten, auch bei teuren Rahmen keine Seltenheit.
- Einsatz von Hochdruckreinigern
- Abstellen von nassen Rädern in kühlen Räumen (Keller): Kondenswasserbildung!

Zuviel Spiel zwischen Lagerschale und Rahmengewinde kann zu Knackgeräuschen führen. Die Lagerschale gegebenenfalls mit mehreren Lagen Hanf und Kupferpaste einbauen (Wickelrichtung beachten, Schalengewinde vorher mit einer Klinge 90° zur Gewinderichtung gut aufräumen).

Bei italienischen Gewindemaß neigt die rechte Schale zum Lockern. Sie sollte immer mit reibungserhöhendem Hanf oder mit Schraubensicherung (mittel o. fest) gesichert werden.

### Tune „Six Pack“ Bottom Bracket

Ensure the threads in the bottom bracket shell are clean and correctly cut and the bottom bracket shell is even. Grease the threads in the bottom bracket shell thoroughly, preferably with copper slip.

Grease the left side of the axle where the bearings will sit but do not get any grease on the six sided taper section.

Screw in the right cup (left handed thread which is already mounted on the spindle)  $\frac{3}{4}$  of the way into the frame. Do the same with the left cup. Now fully tighten the right cup using the Tune W2 bottom bracket tool (available separately). With other tools it might not be possible to reach the necessary torque.

Repeat these steps to fit the left cup. The axle should turn smoothly without rubbing. If the axle is tight and will not turn smoothly, lightly tap the axle with a plastic hammer to release any tension. The axle may be tight from new due to seals being a tight fit and creating some resistance. This will stop after a short time as the seals bed in.

Due to the unique properties of titanium always thoroughly grease the inner thread of the axle and also the point where the bearing cups fit to the axle.

To avoid creaking during use ensure the cups are a good fit inside the bottom bracket shell. If this is a problem it is recommended that any gaps are filled using Teflon strips or PÂTÉ tape. It is recommended to glue the cups of Italian bottom brackets using thread lock such as Lactate.

**Important note:** The six-sided hexagon taper must not be greased or contaminated with oil. This can cause the cranks to move on the spindle during use.

A full size range of bottom brackets are available from Tune including 68 and 73mm BASE, IOTA and E-Type bottom brackets from front derailleur with mounting plates.

Please note the following factors can reduce the life of bearings:

- Mis-aligned threads in the bottom bracket shell
- Use of pressure washers for cleaning
- Storing your bicycle in cold and damp conditions
- No drain hole in the bottom bracket shell to let water drain away

**Safety:** All parts of the bottom bracket should be regularly inspected from time to time to check for damage. If any damage is visible the damaged parts must be replaced immediately.

Before fitting the Fastfoot cranks ensure you have read and understood the instruction sheet supplied with them.



**Tune components are distributed in the UK by:**

Zyro Ltd

[ZYRO@ZYRO.CO.UK](mailto:ZYRO@ZYRO.CO.UK)

[www.zyro.eu.com](http://www.zyro.eu.com)