



Anleitung Hinterradnabe Kong (Freilauf rot)

Technische Daten:

Flanschabstand von Felgenmitte (LR)	37mm / 20mm
Lochkreis	56mm
Einbaubreite	135mm (SSP); 135x12mm (Maxle); 142x12mm (X-12)
Scheibenbremsaufnahme	IS2000
Lochzahlen	24 / 28 / 30
Achsdurchmesser	15mm
Kugellager	2x61902; 2x61802 oder 1x61802; 1x61902; XOT

Gebrauchshinweise

allgemein:

- Die Nabe darf nicht radial eingespicht werden! Optimal ist eine 3-fach Kreuzung der Speichen, vorgeschrieben ist mindestens eine 2-fach Kreuzung.
- Das Wurzelf der Speichen, wie auch das Verletten an den Kreuzungspunkten, ist nicht erlaubt. Die max. zulässige Speichenspannung beträgt 1000N.
- Reinigen Sie Ihre Tune Produkte niemals mit hohem Wasserdruk (Hochdruckreinger) und verwenden sie keine aggressiven Reinigungsmittel. Insbesondere dürfen keine Lösungsmittel außer Wasser verwendet werden.
- Prüfen Sie vor jeder Fahrt Ihre Tune Produkte auf einwandfreien Zustand und Funktion. Bei festgestellten Problemen darf das Produkt nicht benutzt werden. Wenden Sie sich dann an Ihren Fachhändler oder an Tune direkt.
- Die richtigen Kreuzungszahlen der Speichen müssen eingehalten werden.
- Der Schnellspanner muss korrekt montiert sein.
- Der Reifen muss für die benutzte Felge passend und zugelassen sein. Der max. zulässige Luftdruck für Felge und Reifen darf nicht überschritten werden.

Montage / Demontage der Kassette:

Shimano/Sram

- Bitte montieren sie die Kränze richtig herum (Steighilfen nach rechts/außen zeigend)
- Festgeflossene Kränze lassen sich mit zwei Kettengabeln lösen
- Eindrücke im Aufreilauf stellen sich in der ersten Zeit ein. Dabei wird das Material verdichtet und weiterer Verschleiß kommt zum Erliegen. Überstehende Gratte sollten abgefeilt werden.
- Durch die Einkerbungen entsteht ein Funktionsverlust.

Der TUNE Edelzwickler Kassettenabblussring ist separat erhältlich.

Service

allgemein:

Die Zufriedenheit unserer Kunden ist uns sehr wichtig! Deshalb handhaben wir Probleme mit unseren Produkten, auch außerhalb des Garantianspruches, meist sehr kulant. Wir sind bekannt für eine schnelle Reklamationsabwicklung. Probleme mit Teilen die nicht an der Gewährleistungsgrenze liegen, müssen über Ihren Fachhändler abgewickelt werden!

Bitte senden Sie nur gereinigte Teile ein (Laufäder ohne Kassette & Reifen) und legen Sie bitte ein kurzes Anschreiben (inkl. Kontaktdaten) sowie eine Reklamskopie der Sendung bei.

Aufbau der Nabe:

Bei der Nabe handelt es sich um ein „geschraubtes System“, d.h. alle Bauteile der Nabe sind passgenau auf der Achse platziert und werden mittels einer Abschlussmutter auf der Freilaufseite vorgespannt.

Tune verwendet Sonderlager, welche im Handel so nicht erhältlich sind! Die Lager weisen sich durch ein spezielles Fett, sowie einen höheren Fettfüllgrad aus. Außerdem sind sie doppelt schiefend abgedichtet, was bedeutet, dass die Nabe im Neuzustand vergleichsweise schwer läuft. Die Kugellager sind wartungsfrei und dürfen nicht nachgefettet werden!

Ersatzlager und alle anderen **Ersatzteile** können einzeln über den Fahrradfachhandel, über unsere weltweiten Distributoren oder direkt die Fa. Tune, Buggingen / Deutschland bezogen werden.

Demontage und Montage der Nabe:

Bitte wenden Sie sich an Ihren Fachhändler, falls Sie nicht über die notwendigen Grundkenntnisse oder nicht über geeignetes Werkzeug verfügen.

Benötigte Werkzeughilfsmittel:

- Tune W-Mag (Artikel Nr. BWZ0000)
- Kunststoffhammer
- Tuch
- 2 x 5mm Inbusschlüssel
- Lagerfett
- Heißluftföhn
- ca. 10mm dicker und mind. 15cm langer Metallstab
- Kleber Fügen-Welle-Nabe (z.B. Loctite 603)
- mittelfester Schraubensicherungs-Kleber (z. B. Loctite 641)

wichtige Hinweise:

- Alle Kontaktflächen, außer Verbindung Lager - Nabenkörper, sollen fettig geteilt werden.
- Die Nabe sollte immer auf einem geeigneten Untersatz liegen!
- Merken Sie sich die genaue Reihenfolge der Bauteile..

1.

Distanz abnehmen

Die beiden 5mm Inbusschlüssel werden je rechts und links in die Achse gesteckt und gegen den Uhrzeigersinn gedreht. Dabei löst sich die freilauffelge, silberfarbene Abschlussmutter, die komp. Heruntergeschraubt werden muss. Da das Gewinde mit etwas mittelfester Schraubensicherung gesichert ist, kann für das lösen etwas Kraftaufwand notwendig sein.

Abb. 01

notwendiges Werkzeug:
-2x 5mm Inbusschlüssel

2.

Achse herausschlagen

Die Nabe wird auf das Basiswerkzeug (WZ0200) gelegt und die Achse zur linken Seite hin (Freilaufgegensseite) aus der Nabe heraussgeschlagen.

Abb. 03 Abb. 04

notwendiges Werkzeug:
-Kunststoffhammer
-WZ0200
-WZ0202

3.1

Freilauf abnehmen

mittiges XOT Doppellager (Modelle bis 2010)

Jetzt kann der Freilauf abgenommen durch mehrere Zieh-Kipp-Bewegungen mit der Hand abgezogen werden (Abb.).

3.2

Freilauf abnehmen

mittig zwei getrennte Einzellager (ab 2011)

Der Freilauf kann ohne Kraftaufwand abgenommen werden (Abb.).

4.

Lager entfernen

Die Kugellager, welche entfernt werden sollen, werden mit einem Heißluftföhn auf 50-60°C erwärmt (Abb. 06). Nur das linke Kugellager (Freilaufgegensseite) ist nicht geklebt und muss nicht erwärmt werden. Anschließend werden die Kugellager nach aussen hin mit einem mittelfester Schraubensicherungskleber (z.B. Loctite 603) gesichert.

Der Freilauf wird auf das Basiswerkzeug (WZ0200) gesetzt und die Achse unter Hilfe des Achsaufsatzes (WZ0218) entfernt. Die Nabe wird auf das Basiswerkzeug (WZ0200) gesetzt und die Achse unter Hilfe des Achsaufsatzes (WZ0218) entfernt. Die Nabe wird auf das Basiswerkzeug (WZ0200) gesetzt und die Achse unter Hilfe des Achsaufsatzes (WZ0218) entfernt.

Tipp: Lassen Sie den Kleber erst trocknen, bevor Sie die Nabe incl. Freilauf wieder zusammensetzen. So können sich die Lager beim Zusammenbau nicht ungewollt aus den Lagersitzen herausschieben.



Abb. 06



Abb. 07

5.

neue Kugellager einsetzen

notwendiges Werkzeug:
-WZ0200
-Heißluftföhn
-Kunststoffhammer
-Lagerfett

Der Lagersitz in der Nabe wird mit Fügen-Welle-Nabe Kleber dünn eingestrichen. Der für das Lager passende Aufsatz wird aus dem Tune Tool 08 herausgesucht (Abb. 08) und das Lager wird mit Lagerfett eingespinnelt (Abb. 11). Die Achse wird nicht vollständig (Abb. 12) mit dem Werkzeug (WZ0218) und dem Kunststoffhammer in die Nabe zurückgeschlagen.

Zwei Passscheiben werden auf das Lager gelegt und der Freilauf wird aufgesteckt. Danach wird die Achse komplett in die Nabe zurückgeschlagen.

6.1

Nabe wieder zusammenbauen

notwendiges Werkzeug:
-WZ0200
-WZ0207 / WZ0208 / WZ0211 (je nach Kugellager)
-Kunststoffhammer
-Lagerfett

Die Sperrklinken werden wieder in Taschen des Freilaufs gesetzt, dabei auf die Montagerichtung der Sperrklinkenfedern achten (Abb. 10). Ein Tropfen Kettenöl auf den Sperrklinkenköpfen sichert die Leichtigängigkeit der Sperrklinken über einen langen Zeitraum.

Der Freilauf wird auf das Werkzeug (WZ0200) aufgesetzt und die Achse wird nicht vollständig (Abb. 12) mit dem Werkzeug (WZ0218) und dem Kunststoffhammer in die Nabe zurückgeschlagen.

Zwei Passscheiben werden auf das Lager gelegt und der Freilauf wird aufgesteckt. Danach wird die Achse komplett in die Nabe zurückgeschlagen.

6.2

Nabe wieder zusammenbauen

notwendiges Werkzeug:
-Kunststoffhammer
-Lagerfett

Die Sperrklinken werden wieder in Taschen des Freilaufs gesetzt, dabei auf die Montagerichtung der Sperrklinkenfedern achten (Abb. 10).

Ein Tropfen Kettenöl auf den Sperrklinkenköpfen sichert die Leichtigängigkeit der Sperrklinken über einen langen Zeitraum.

Die Nabe wird ohne Freilauf auf das Werkzeug (WZ0200) aufgesetzt und die Achse wird nicht vollständig (Abb. 12) mit dem Werkzeug (WZ0218) und dem Kunststoffhammer in die Nabe zurückgeschlagen.

Zwei Passscheiben werden auf das Lager gelegt und der Freilauf wird aufgesteckt. Danach wird die Achse komplett in die Nabe zurückgeschlagen.

7.

Achse verschrauben & axiales Lagerspiel einstellen

Die Nabe wird auf das Basiswerkzeug mit entsprechendem Aufsatz (WZ0200 + WZ0204) aufgesteckt und die Achse unter Hilfe des Achsaufsatzes (WZ0218) entfernt (Abb. 13).

Der Reihe nach werden eine Passscheibe und O-Ring auf die Achse aufgesetzt (Abb. 14).

Das vorsiehende Achsegewinde und das Gewinde der Abschlussmutter wird entfettet.

Mit Hilfe der beiden 5mm Inbusschlüssel, welche rechts und links in die Achse gesteckt werden, wird die Abschlussmutter im Uhrzeigersinn verschraubt (Abb. 16).

Die Abschlussmutter nur soweit zudrehen, bis sie leicht spürbar am Lager anstößt (niemals mit Gewalt). Anschließend wieder 45°-90° zurückdrehen, damit die Kugellager durch den späteren axiale Druck des Schnellspanner frei laufen können und nicht verspannt werden.

Tipp: Eine zu stramme Einstellung der Nabe (zu viel axialer Druck auf den Kugellagern) verkürzt die Lebensdauer der Kugellager, während eine zu lockere Einstellung kaum negative Auswirkungen auf deren Lebensdauer hat.



Abb. 08



Abb. 09