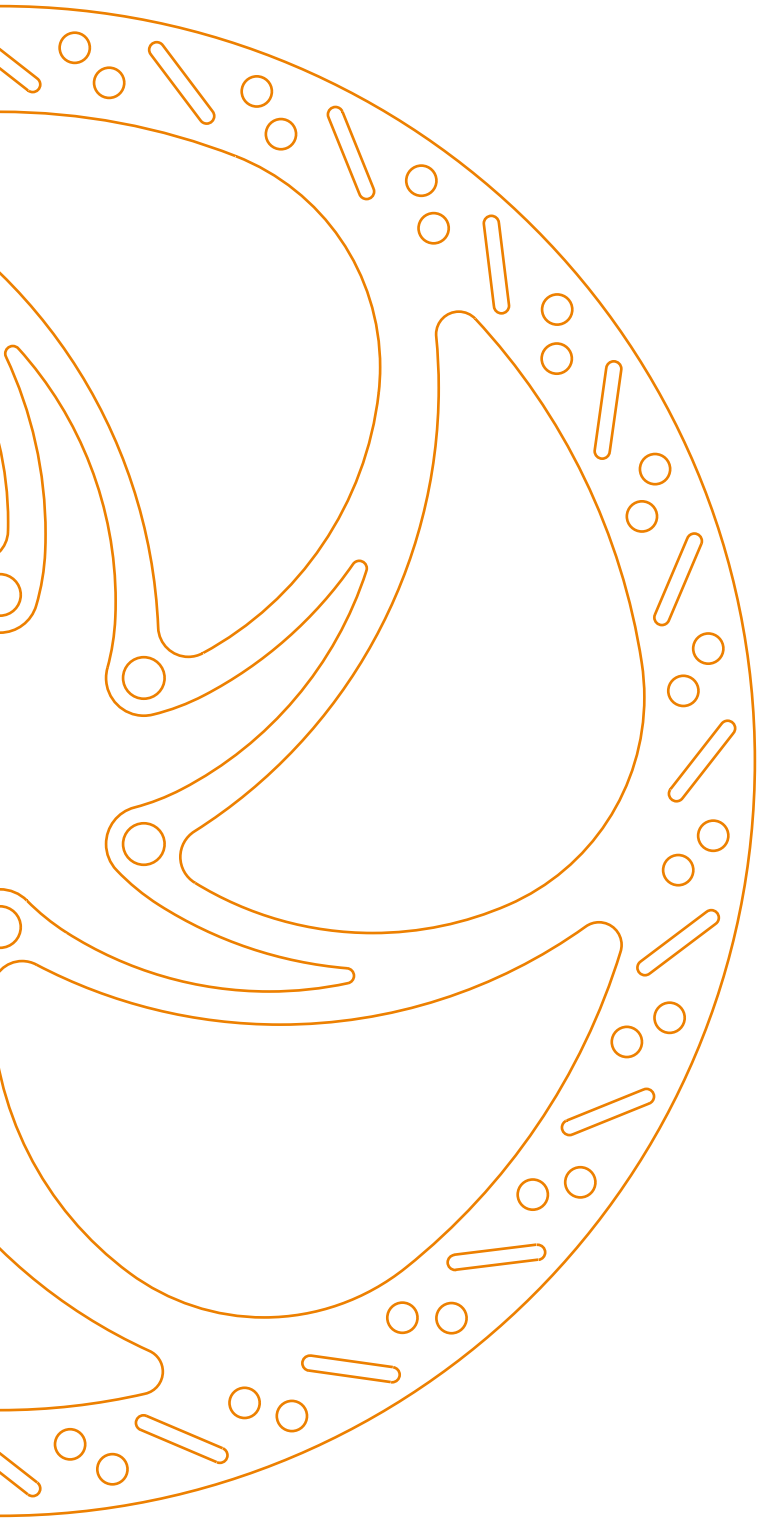


trickstuff

2011

tr!ckstuff

über uns

Willkommen bei Trickstuff

Freiburg, im Juni 2003: Michael Habighorst, Ingenieur und Fahrradtuner aus Passion und begnadeter Freerider, gibt seine zentrale Position als Manager für alles bei einem bekannten Fahrradkomponenten-Unternehmen auf und gründet Trickstuff. Klar, dass dafür nur ein Standort in Frage kommt: Freiburg – die Stadt mit der höchsten Radprofi-Dichte. Mit Straßenprofis, MTB-Profis und Highend-Fahrradtechnik-Profis. Schon bald startet die Produktion der Trickstuff Performance Pads, die seither anerkanntermaßen zu den besten Scheibenbremsbelägen überhaupt gehören.

Freiburg, im Juni 2009: Klaus Liedler, mit Michael Habighorst seit vielen Jahren befreundet, übernimmt das Unternehmen. Erste Amtshandlung: Umzug in neue Räume in Freiburg am Fuße der legendären Trails um Rosskopf, Schauinsland und Kandel. Hier gibt's Möglichkeiten für härteste Produkttests und maximale Lebensqualität für jeden angefressenen Radsportler – genau das richtige Umfeld für einzigartige Erfindungen wie den Trixer, den Exzentriker, die Cleg-Bremsen und was da noch so alles kommen mag.

Viel Freude bei der Lektüre dieser Infos und viel Spaß auf dem Rad wünscht euch

Klaus Liedler

Klaus Liedler
Mehrfacher-Transalp-Challenge-Finisher, MTB-Trainer beim SV Kirchzarten, Ex-Enduro- und Skirennfahrer. Treibende Kraft hinter den CLEG-Bremsen und vielen anderen Trickstuff-Produkten. Trickstuff-Inhaber.

Arne Grammer
Ex-CC-Racer, Ex-DH-Racer, heute Hobby-Crosser und Chef des Bike-Park-Todtnau. Bei Trickstuff seit 2005. Der Mann mit dem Feingefühl im Bremsfinger und am Inbusschlüssel sowie Hauptansprechpartner am Telefon.

Holger Wimmer
CC-Racer, Rennorganisator beim RSV Neustadt, Mädchen für alles bei Trickstuff: Werkstatt, Lager, Versand, Facebook-Präsenz

David Schmied
Downhiller für das Rose-Team, CC-Rennfahrer beim SV Kirchzarten, Testfahrer bei Trickstuff.

2011

trickstuff

CLEG2

CLEG2

Seit langem hallt der Ruf nach einer kleinen, leichten Universal-CLEG durch die Wälder. Jetzt ist sie da. Mit innovativen Features, überzeugenden technischen Daten sowie sensationeller Verarbeitung und Optik.

Perfekte Funktion dank innovativer Kanalanordnung

Eine Weltneuheit ist das Durchflusssystem. Beide Kolben werden bei der Befüllung bzw. Entlüftung vollständig von frischer Bremsflüssigkeit umströmt. Im Gegensatz zur herkömmlichen Kanalanordnung, bei der beide Kolbenräume einen Blinddarm darstellen, in dem sich Luftblasen oder alte Bremsflüssigkeit auf ewig sammeln, werden bei der CLEG2 die Kolben komplett umspült. Das sichert eine einfache und vollständige Entlüftung und wirklich frische Bremsflüssigkeit selbst im hintersten Winkel.

Made in Germany

Alle CNC-Teile (Pumpengehäuse, Hebel, Schelle, Bremssattelhälften, Kolben, Schrauben) werden in Kleinserie im Schwarzwald gearbeitet. Entwicklung, Montage und Qualitätskontrolle finden in Freiburg statt. Wenn bei Trickstuff Made in Germany drauf steht, ist echtes Made in Southwestgermany drin!

Breites Einsatzspektrum: Von CC bis DH

Die Bremse kann mit Scheibendurchmessern von 140 mm (nur hinten) bis zu 203 mm kombiniert werden und kann so als extreme CC-Bremse bis hin zur Downhillbremse eingesetzt werden.

Individualität statt Einheitsbrei

CLEG Ist nicht nur besser, sondern auch anders. Wo sonst kannst du aus neun Farben wählen, die passende Bremsflüssigkeit, den passenden Scheibendurchmesser, die passende Bremsleitung (Stahlflex oder Leichtbau-Kevlar, auf Wunsch auf den Millimeter genau abgelängt!) aussuchen?

Lieber besser

CLEG-Bremsen sind keine Billigware. Deshalb darfst du zu Recht erwarten, dass nur edelste Anbauteile verwendet werden. Auch die kevlarverstärkten Kunstoffleitungen (ja, die sind leicht, haben aber dennoch einen angenehm harten Druckpunkt!) sind mit den wiederverwendbaren Goodridge-Fittingen aus Edelstahl kombiert.

Einfacher ist sicherer

Ganz bewusst verzichten wir auf die sogenannte Druckpunktverstellung, die in Wirklichkeit eine Leerwegverstellung ist. Das wäre ein Feature, das aus unserer Sicht kein Mensch braucht. Das die Bremspumpe schwer und kompliziert macht. Das in den seltensten Fällen spürbar funktioniert. Bei der CLEG2 genügt eine Hebelweitenverstellung – klein, unkompliziert, zuverlässig.

Rider: Arne Grammer
Location: Freiburg, D.
Foto: David Schultheiß

CLEG2

Scheibenbremse

Features

- Zweikolben-Bremse mit automatischer Belagsnachstellung
- Zweiteiliges, extrem steif verschraubtes Gehäuse, CNC-gefräst aus Alu 7075 T6
- Extrem einfache, narrensichere Entlüftung
- Nach oben entnehmbare Beläge
- Beläge mit Elixir-Kontur (gesicherte Ersatzteilversorgung an jedem Ort der Welt)
- Edelstahlkolben (SL-Version: Alukolben)
- Ergonomisch perfekte Bremshebel mit Hebelweiteneinstellung per Inbus
- Beste Hitzefestigkeit durch DOT 5.1-Bremsflüssigkeit
- Postmount-Befestigung. Schlanke, leichte, dennoch stabile Postmount-Arme mit vergrößertem Einstellbereich
- IS-Version 180/160 in Vorbereitung
- Niedrige Bedienkräfte durch hohe Übersetzung, reibungsarmen Geberkolben und präzise Fertigung

Optionen

- Spezielle Superleicht-Version
- druckstabile Goodridge-Leitungen
- extrem hitzefeste, druckstabile und dünnflüssige „Superformula" Bremsflüssigkeit

Eloxal-Farben

silber schwarz rot blau grün gold orange pink aubergine

Technische Daten

Gesamtgewicht SL-Version 160er Scheibe	297,1 g
Gewicht SL-Bremssattel, ohne Beläge	69,6 g
Gewicht Bremspumpe	84,8 g
Gewicht kevlarverstärkte Kunststoff-Leitung	27 g (75 cm), 40 g (145 cm), inkl. Edelstahlfittinge
Gewicht Goodridge-Stahlflexleitung	56 g (75 cm), 94 g (145 cm), inkl. Edelstahlfittinge
Gewicht Bremsscheiben	siehe Bremsscheiben-Datenblatt
Gewicht Adapter	siehe Adapter-Datenblatt
Kolbendurchmesser Bremshebel	10 mm
Kolbendurchmesser Bremssattel	2x22 mm
Gesamtübersetzungsverhältnis	59,6 : 1
Bremsbelagsfläche, Bremsbelagsgewicht	371 mm^2/Belag, 20 g/Paar (inkl. Belagshalteschraube)

2011

trickstuff

CLEG4

CLEG4

Die erste, die echte CLEG. Jetzt generalüberholt. Mehr als nur ein Facelift. Mehr als nur ein neues Schräubchen hier, eine neue Farbe dort.

Alles im Fluss

Wer sich bei High-End-Fahrradkomponenten auskennt, weiß: Die CLEG ist eine Institution. Keine andere Bremse wurde in so kleiner Stückzahl produziert, um keine andere rankten sich solche Berichte von sagenhafter Bremsleistung, Standfestigkeit und Dosierbarkeit. Warum also etwas ändern?

Obwohl es keiner glauben mochte: Die CLEG war schon immer leichter als alle direkten Konkurrenten. Aber noch leichter geht immer.

Die CLEG hatte von Anfang an einen superklaren, harten Druckpunkt. Das sollte unbedingt so bleiben – allerdings bei verbesserter Zuverlässigkeit.

Die CLEG hat schon immer durch ihre hochtechnische Anmutung fasziniert. Jetzt ist sie noch schlanker und eleganter geworden.

Eine gute Erfindung

Was bei der CLEG2 so wunderbar funktioniert, kann bei der CLEG4 nicht schaden – das neue Durchflusssystem. Links rein, durch alle Kolbenräume hindurch, schön um die Kolben herum, rechts wieder raus. Diesen Weg nimmt die Bremssflüssigkeit ab sofort auch bei der CLEG4. Wer will schon alte, gammelige Bremsflüssigkeit in seinem Bremssattel haben?

Leichter ist keine. Steifer auch nicht.

Jedenfalls keine Vierkolbenbremse dieser Welt. Erstaunlich ist, dass die Steifigkeit des Bremssattels trotzdem noch weiter gesteigert werden konnte.

Rider: David Schmied
Location: Todtnau, D.
Foto: Hoshi Yoshida

CLEG4

Scheibenbremse

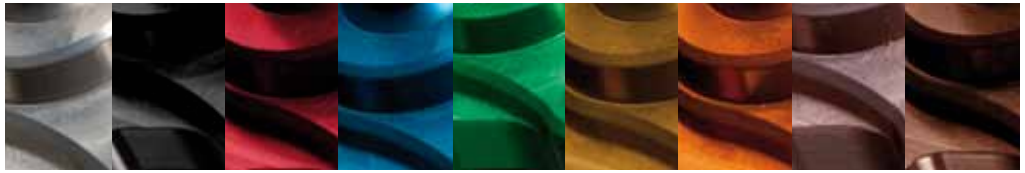
Features

- Vierkolben-Bremse mit automatischer Belagsnachstellung
- Zweiteiliges, extrem steif verschraubtes Gehäuse, CNC-gefräst aus Alu 7075 T6
- Extrem einfache, narrensichere Entlüftung
- Nach oben entnehmbare Beläge
- Beläge mit Shimano-Kontur (gesicherte Ersatzteilversorgung an jedem Ort der Welt)
- Alukolben
- Ergonomisch perfekte Bremshebel mit Hebelweiteneinstellung per Inbus
- Beste Hitzefestigkeit durch DOT 5.1-Bremsflüssigkeit
- Postmount-Befestigung. Schlanke, leichte, dennoch stabile Postmount-Arme mit vergrößertem Einstellbereich
- Niedrige Bedienkräfte durch hohe Übersetzung, reibungsarmen Geberkolben und präzise Fertigung

Optionen

- druckstabile Goodridge-Leitungen
- extrem hitzefeste, druckstabile und dünnflüssige „Superformula" Bremsflüssigkeit

Eloxal-Farben



silber schwarz rot blau grün gold orange pink aubergine

Technische Daten

Gesamtgewicht mit SL-Scheibe 160 mm vorne	334 g
Gewicht Bremssattel ohne Leitung, ohne Beläge	94,5 g
Gewicht Bremspumpe	97,5 g
Gewicht kevlarverstärkte Kunststoffleitung	27 g (75 cm), 40 g (145 cm), inkl. Edelstahlfittinge
Gewicht Goodridge-Stahlflexleitung	56 g (75 cm), 94 g (145 cm), inkl. Edelstahlfittinge
Gewicht Bremsscheiben	siehe Bremsscheiben-Datenblatt
Gewicht Adapter	siehe Adapter-Datenblatt
Kolbendurchmesser Bremshebel	10 mm
Kolbendurchmesser Bremssattel	2x13 mm plus 2x16 mm
Gesamtübersetzungsverhältnis	57,8 : 1
Bremsbelagsfläche, Bremsbelagsgewicht	391 mm^2/Belag, 22 g/Paar (inkl.Belagshalteschraube)

2011

trickstuff

Bremsbeläge

TS 110
Magura Gustav M

TS 120
Magura Marta
bis 08

TS 150
Magura Louise ab
07/08
Marta ab 09
JulieHP ab 09

TS 130
Magura Louise/Louise FR
bis 06, Clara

TS 140
Magura Julie, Big

TS 270
Shimano XT ab 04
XTR bis 2010, SLX
LX, Saint bis 08
Alfine, Hone, FRM dbr,
TRP dash

TS 220
Shimano XT
(Vierkolben) bis 03
Cle54, Hope Mono4,
Grimeca Sys. 8

TS 230
Shimano Deore 555

TS 240
Shimano Deore S25,
Tektro Auriga,
Quad Sting QHD-1

TS 260
Shimano Saint
(Vierkolben) ab 09

TS 310
Hayes HFX9/Mag,
Imperial

TS 320
Hayes Stroker
Trail/Carbon/Gram

TS 330
Hayes Stroker Ace
(Vierkolben)

TS 410
Grimeca Sys 12

TS 610
Formula B4,
B4 Extreme

TS 620
Formula CRO
K24, K18, puro,
bianco

TS 630
Formula R1
ONE, RX, Mega

TS 710
Hope Mono Mini

TS 720
Hope Mono 6Ti

TS 810
Avid Juicy 3/5/7
Ultimate, Carbon,
BB7

TS 820
Avid Code
(alle) bis 2010

TS 830
Avid Elixir
(alle), XX, XO

QDP-32
Quad Dime
Quad Axis
Quad SP
Quad Tork,
Hayes Sole

QDP-43
Quad
Deuce

Performance Pads

2003 – Trickstuff wird gegründet. Eines der ersten Produkte sind die mittlerweile legendären Scheibenbremsbeläge. Made in Germany (ja doch!), und zwar in zwei Mischungen: Der blaue „S“, standfest, quietschfrei, langlebig, hohe Bremswirkung. Und der schwarze „RSR“, extrem fadingresistent, noch höhere Bremswirkung, aber geringfügig mehr Verschleiß.

TRICKSTUFF New Generation

2010 – Trickstuff macht den großen Schritt nach vorne. Diese neue Belagmischung vereint das Beste aus zwei Welten in sich: Feinfühlig dosierbar, extrem hohe Bremskraft bei niedriger Handkraft, ruhig, sehr fadingsresistent – und das alles bei wirklich geringem Verschleiß. Jetzt können wir mit einem Belag jeden Kunden bedienen, egal welchen Style er bevorzugt – CC, Marathon, Tour, Freeride, DH.

Mit dem neuen TRICKSTUFF NG sind wir gerüstet für die kommenden zehn Jahre. Und du bist gerüstet für die härtesten Anforderungen: Lange Abfahrten in den Alpen, harte Bremsmanöver vor Haarnadelkurven beim Downhill, zartes, gefühlvolles Verlangsamen im schlammigen CC-Kurs. Das beste: Auch die neuen Trickstuff-Beläge bestehen aus organischem Belagsmaterial. Organische Beläge sind deutlich weniger qietschanfällig und leiten weniger Bremshitze in den Bremssattel.

Eigentlich müssten sie...

doppelt so teuer sein wie die bisherigen – schließlich sind sie zwei Beläge in einem. Wie schön, dass wir den Preis gegenüber dem bisherigen Referenzbelag dennoch senken konnten.

2011

trickstuff

Bremsscheiben + Tuning Forks

Tuning Forks

Ein kleines Tool mit großer Wirkung. Wer kennt das nicht: Laufrad mit Bremsscheibe im Auto blöd verstaut, und schon ist die schöne Scheibe krumm? Das dreiteilige Trickstuff Tuning Forks Set ist das ideale Richtwerkzeug, um verbogene Discs wieder kreisrund laufen zu lassen. Kinderleicht. Gefertigt aus fünf Millimeter Edelstahl.

6-Loch IS

4-Loch Rohloff

6-Loch IS

4-Loch Coda

Rider: David Schmied
Location: Todtnau, D.
Foto: Hoshi Yoshida

Bremsscheiben

Das umfangreichste Bremsscheibenprogramm, das es bei Trickstuff je gab:

- Sechs-Loch und Centerlock (mit Sternschnuppe) von 140 mm bis 203 mm
- Rohloff von 160 mm bis 203 mm
- Coda von 140 mm bis 180 mm

Seit vielen Jahren sind Trickstuff-Bremsscheiben erste Wahl, wenn besonders hohe Beanspruchungen beim Bremsen zu bewältigen sind. Um noch breiter gefächerte Kundenanforderungen erfüllen zu können, haben wir unser Bremsscheibenprogramm erheblich erweitert, den Produktionsprozess optimiert und im Design neue Maßstäbe gesetzt.

Es gibt 20 verschiedene Scheiben für alle aktuellen Lochmuster. Für besonders hohe Beanspruchungen oder für entsprechend breite Bremsbeläge sind fast alle Scheiben wahlweise mit 17 Millimeter breitem Reibring verfügbar.

Befestigung:	6-Loch IS		4-Loch Coda		4-Loch Rohloff	
Reibringbreite:	14 mm	17 mm	14 mm	17 mm	14 mm	17 mm
Außendurchmesser:						
140 mm	93 g		100 g			
160 mm	118 g	131 g	124 g	138 g	110 g	133 g
180 mm	141 g	156 g	146 g	159 g	147 g	153 g
200 mm	171 g	192 g				185 g
203 mm	171 g	193 g				186 g

Alle Gewichtsangaben +/- 3%

Der bewährte Reibring mit seiner speziellen Lochanordnung, die dem gefürchteten Verglasen der Beläge erfolgreich entgegenwirkt, blieb nahezu unverändert. Ganz bewusst haben auch die überarbeiteten Bremsscheiben mehr Material am Reibring, als dies heute Mode ist. Denn die Wärme, die unweigerlich beim Bremsen entsteht, muss zum größten Teil von der Bremsscheibe aufgenommen und von dort wieder an die Umgebungsluft abgegeben werden. Durch das Mehr an Material gewährleisten die neuen Trickstuff-Scheiben sorgenfreies Bremsen auch auf langen Abfahrten sowie bei Dauerbremsungen und sind die ideale Ergänzung zu allen aktuellen Superleicht-Bremssätteln. Auf die modische Wellenform wurde aus funktionalen Gründen verzichtet.

Trickstuff garantiert eine extrem präzise Dicke der Scheiben von plus/minus einem Hundertstel Millimeter; das Endmaß liegt bei 1,9 Millimeter. Als Material wird ein besonders hochwertiger Edelstahl verwendet, der bei 1.100 Grad Celsius vergütet wird und eine Härte von 45 HRC aufweist. Die Scheiben werden im Laserstrahlverfahren zu hundert Prozent in Deutschland gefertigt.

2011

trickstuff

Doppelmoppel

WCS
Triple Butted TRX80
CLASSIC

Doppelmoppel

2010 – das Jahr der Revolution, im wahrsten Sinne des Wortes

1. Juli 2010: Die UCI wächst über sich hinaus und erlaubt überraschenderweise die Verwendung von Scheibenbremsen am Crossrad.
1. Juli 2010: Bei Trickstuff ist das Konzept für einen Mechanik-Hydraulik-Konverter schon so weit fortgeschritten, dass die Meldung von der neuen UCI-Regel für einen erhöhten Adrenalin-Ausstoß sorgt und der CAD-Rechner heißläuft.

Doppelmoppel, das war zunächst eigentlich nur als interner Arbeitstitel für den Mechanik-Hydraulik-Wandler gedacht, hat sich jedoch im Laufe der Monate zum gern benutzten Namen gewandelt. Jetzt bleibt es dabei – der DOPPELMOPPEL ist da!

Doppelmoppel – was'n das?

Mit dem Doppelmoppel führen wir endlich zusammen, was zusammengehört: Bremsschalthebel und hydraulische Scheibenbremsen. Als Bremsschalthebel eignen sich Shimano STI (DuraAce, Ultegra, 105...), Campagnolo Ergopower oder SRAM (Red, Force, Rival, Apex). Es können alle aktuellen Bremssättel mit Kolbendurchmessern von 20,5 mm (z.B. Hope Mono-Mini) über diverse Shimanos mit 21 mm (SLX, XT, XTR), CLEG, Magura, Formula oder Avid (i.a. 22 mm) bis hin zu maximalem Kolbendurchmesser von 24 mm (z.B. Formula TheOne) angesteuert werden.
Der Doppelmoppel ist wahlweise mit Dichtungen für Mineralöl (z.B. Magura, Shimano, Tektro, TRP) oder für DOT (z.B. Avid, CLEG, Formula, Hayes, Hope, Quad) lieferbar.
Achtung: Die gewählte Version und das Medium müssen unbedingt zueinander passen!

Doppelmoppel ist neu. Wie funktioniert der denn?

Der aus dem Bremsschalthebel kommende Bowdenzug betätigt einen Hydraulikolben, der wiederum den hydraulischen Bremssattel aktiviert. Das Zusammenspiel und die Hebelverhältnisse der Komponenten sind exakt aufeinander abgestimmt und in praxisorientierten Bereichen einstellbar. Besonderen Wert haben wir auf die schon von unseren CLEG-Bremsen bekannte extreme Leichtgängigkeit des Systems gelegt. Beim Doppelmoppel haben wir dieses Ziel erreicht durch:

- Gradlinige Bowdenzugführung ohne unnötige Biegungen
- Hochwertige Kolbendichtungen mit klarem Druckpunkt

Das System zeichnet sich durch kompakte Bauweise und sehr geringes Gewicht aus. Die Befestigung ist kinderleicht und unter jedem herkömmlichem Vorbau möglich (Vorbaulänge min. 80 mm).

Und was hab ich als Fahrer davon?

Endlich ist es möglich, Rennlenker und Bremsschalthebel mit leistungsfähigen, witterungsunabhängigen und fein dosierbaren Scheibenbremsen zu kombinieren. Das freut Querfeldein-Racer wie sportliche Reise- und Stadtradler gleichermaßen.

2011

trickstuff

Tr!xer + Dirtcap

Der Tr!xer ist das optimale Arbeitswerkzeug für Marius Hoppensack. Er kann sorgenfrei an jedem Sprung noch einen Barspin oder einen Tailwhip einbauen, ohne sich zu verknoten.

Rider: Marius Hoppensack
Location: Duisburg, D.
Foto: David Schultheiß

Trixer und Dirtcap

Tr!xer

It's "Barspin" time, denn jetzt kannst Du trotz Hydraulikbremsen deinen Lenker um 360 Grad drehen. Oder sollen es 720 Grad sein? Alles kein Problem mit dem Hydraulikrotor Tr!xer, der wie ein Spacer zwischen der oberen Steuersatzschale und Vorbau sitzt und die Bahn frei gibt für unendliches Lenkerdrehen.
Der Tr!xer ist eine Erfindung von Trickstuff und patentrechtlich geschützt. Billige Nachahmungen sind rechtswidrig, was uns aber nichts ausmacht, denn keine davon funktioniert auch nur annährend so gut und leichtgängig wie unser Original.

Es wird wohl einen Grund haben, dass Jungs wie Cameron McCaul, Lance McDermott, Brandon Semenuk und Marius Hoppensack das Ding im täglichen Einsatz verwenden.

DirtCap

Wo der Tr!xer auftritt, ist die DirtCap nicht weit. Schließlich gehört sie zum Tr!xer wie die Mayo zu den Pommes. Der Tr!xer versorgt die Bremsleitung fürs Hinterrad, die DirtCap diejenige fürs Vorderrad. Einfach die Leitung durch die DirtCap und den Gabelschaft hindurch fädeln – schon ist der Weg frei zum vorderen Bremssattel.

2011

trickstuff

Tricksatz + Exzentriker

Tricksatz

Noch eine tolle Idee, die es so nur bei Trickstuff gibt und sonst nirgendwo.

Wer schon mal bei einem Sturz den Lenker ins Oberrohr geknallt hat, der weiß, wie sich das Zersplittern von Carbon anhört – und anfühlt. Besser ist es also, wenn es erst gar nicht so weit kommt.
Der Tricksatz wurde für CC- und Marathonbikes, aber auch für moderne Rennräder entwickelt. Er schützt das Oberrohr vor unschönen und zerstörerischen Einschlägen des Lenkers oder des Bremshebel und spart dir auf diese Weise viele sauer verdiente Euros.
Die verbauten Lager sind von allerfeinster Qualität (Made in Germany natürlich!) und außerordentlich dicht, wie die Fachpresse findet.
Das findet auch das Team Racing Students, eines von Deutschlands erfolgreichsten Amateur-Straßenteams, die ihre Carbonrahmen dank Tricksatz deutlich länger fahren können als früher.

Gewicht:

Ahead-Steuersatz: 99 g
Semi-integrierter Steuersatz: 116 g

Exzentriker

Trickstuff wäre nicht Trickstuff ohne solche Sahneteile wie den Exzentriker. Das ist das erste und weltweit einzige Exzentertretlager, das in ganz normale BSA-Tretlagergehäuse montiert werden kann und jede herkömmliche 24-Millimeter-Tretlagerwelle (z.B. Shimano Hollowtech II und viele andere) aufnimmt. Es dient zur stufenlosen Einstellung der Kettenspannung bei Singlespeedern oder Nabenschaltungsbikes wie Rohloff und macht Kettenspanner oder verstellbare Ausfallenden überflüssig.
Der Exzentriker bettet die Tretlagerwelle in zwei himmlisch weich drehenden Phil-Wood-Kugellagern, die sich gegenüber herkömmlichen Lagern durch ihre Rostfreiheit und ihr Spezialfett auszeichnen und ein nahezu unendlich langes Lagerleben bieten.
Auch der Exzentriker ist patentrechtlich geschützt.

Material:	
Einschraubhülse:	hochfester, korrosionsgeschützter Stahl
Exzenter:	Alu 7075 T6, eloxiert, alle Farben erhältlich
Klemmung:	Edelstahlschraube, Edelstahltonnenmutter
Gehäusebreite:	68 mm (Distanzringe verwenden) oder 73 mm (ohne Distanzringe)
Gewicht komplett:	216 g

2011

trickstuff

Clapton

Clapton

Klappbare, zweiteilige Schalthebelschelle

Mal schnell den Lenker wechseln?
Von SRAM XO auf XTR-Schaltung (oder umgekehrt) wechseln?
Experimentieren, ob der Schalthebel innerhalb oder außerhalb des Bremshebels montiert werden soll?

Seit Jahren gibt es die praktische Erfindung der teilbaren Bremshebelschellen, aber Schalthebel mussten ausnahmslos über das Lenkerende gefädelt werden. Unangenehme Nebenaufgabe dabei: Gummigriffe mühsam abziehen oder teure Leichtbaugriffe zerstören, sofern sie aufgeklebt sind, und Lenker abmontieren, falls die Schaltzüge zu kurz sind.
Schluss damit! Ab sofort ist Schalthebelwechsel ein Kinderspiel.

Trickstuff bringt als erster Hersteller universell verwendbare Schellen:

- aufklappbar
- passend für SRAM XX, XO und X9 und gleichermaßen
- für XTR 970-Schalthebel
- für XT, SLX und Saint
- super-edles Aussehen
- CNC-gefräst (7075er Alu)
- in den schönsten Farben eloxiert
- leichter als die nicht klappbaren Schellen und dennoch superstabil
- Made in Freiburg (Germany)

Neu: MM-Bridge für XTR

In Kürze ebenfalls nur bei Trickstuff: Ein kleines, aber feines Teilchen, mit dem XTR-Schalthebel an die bekannten Matchmaker-Schellen (egal ob von Avid oder Formula) montiert werden können.

Alle Clapton-Komponenten sind weltweit einzigartig. Wer sie nachmacht, beweist nur, dass er keine eigenen Ideen hat.

Technische Daten:

Schelle: Aluminium 7075 T6, eloxiert
Schraube: Edelstahl A2 M5x22
Gewichte: siehe Internet

2011

tr!ckstuff

Superformula + Bleedkit + GOODRIDGE

tr!ckstuff
SUPER
FORMULA
RACING BRAKE FLUID
FSF050
Dry Boiling point 330°C
FEDERAL MOGUL
500ml
Made in UK

Superformula und Bleedkit

Exklusiv bei Trickstuff: Superformula Bremsflüssigkeit

Superformula – High-End-Bremsflüssigkeit mit sensationellen technischen Daten

- Siedepunkt 330 Grad Celsius
- Maximale Druckfestigkeit
- Extrem dünnflüssig
- Voll kompatibel zu DOT 4 und DOT 5.1*

Bremsen wie die Formel Eins – hart, sicher, zuverlässig. Dafür braucht es einen steifen Bremssattel und hervorragende Bremsbeläge, aber auch ein geeignetes Medium zur verlustfreien Kraftübertragung vom Hebel in den Bremssattel.

Trickstuff wurde von FERODO, weltweit führendem Hersteller von Bremskomponenten für Rennautos und Rennmotorräder, exklusiv mit dem Vertrieb der einzigartigen „Superformula"-Bremsflüssigkeit beauftragt und übernimmt auch die technische Beratung.

Obwohl diese Bremsflüssigkeit ursprünglich für den Motorrennsport entwickelt wurde, ist sie gerade für den Einsatz im Fahrrad besonders geeignet – kaum ein anderes Bremssystem stellt höhere Anforderungen an die Bremsflüssigkeit, denn Bikebremssättel und Bikebremsscheiben sind extrem leicht und haben dadurch eine verhältnismäßig geringe Wärmekapazität. Das erhöht die Gefahr der Dampfblasenbildung und des Spontanausfalls.

Superformula: Für Rennfahrer, für Tourenfahrer

Mit dem Problem überhitzter Bremsen kämpfen nicht nur Marathonfahrer bei harten Bremsmanövern in langen Abfahrten, sondern vor allem Alpenüberquerer mit Gepäck und weniger Geübte bei den berüchtigten Dauerbremsungen. Jeder Bike-Sportler kann ganz erheblich von den sensationellen Werten der TRICKSTUFF-Superformula profitieren:

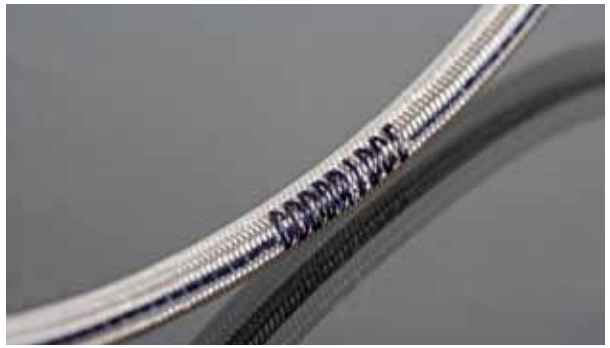
- Superformula ist die Bremsflüssigkeit mit dem höchsten Siedepunkt aller Bremsflüssigkeiten überhaupt: 330 Grad Celsius. Keine andere Flüssigkeit erreicht diesen Wert auch nur annähernd. (zum Vergleich: Mineralöl: 180°C, DOT 4: 230°C, DOT 5.1: 260°C)
- Superformula ist extrem dünnflüssig und kompressionsstabil (bessere Werte als bei allen anderen Flüssigkeiten). Das reduziert die für das Erreichen eines bestimmten Bremsdrucks benötigte Handkraft spürbar und verbessert die Dosierbarkeit der Bremsanlage (schlankere Hysterese).
- Superformula ist kompatibel zu DOT 4 und DOT 5.1. Geringe Reste der vorherigen Bremsflüssigkeit beeinträchtigen die hervorragenden Eigenschaften von Superformula nicht.

Bleedkit

Das Trickstuff-Universal-Entlüftungkit ist ein äußerst hilfreiches Tool bei der Wartung Ihrer hydraulischen Bremsanlage. Es umfasst:

- 2 Spritzen mit Bajonett-Schnellverschluss
- 3 Schläuche
- 2 Klemmen
- 1 Gewindestück M4
- 2 Gewindestücke M5
- 1 Gewindestück M6

Damit passt das Trickstuff-Entlüftungskit zu fast allen Bremsen – egal ob sie mit Öl oder mit DOT betrieben werden (Achtung: Vor Befüllung mit einer anderen Flüssigkeitsgattung Spritzen und Schläuche auswaschen!)



GOODRIDGE

GOODRIDGE-Stahlflexleitungen kommen aus dem Motorrennsport und sind extrem belastbar und flexibel. Selbst bei härtesten Bremsmanövern dehnt sich die Leitung nicht. Das garantiert, dass der Bremsdruck vom Hebel zu 100 Prozent am Bremssattel ankommt. Aufgrund der unerreichten Biegsamkeit können die Leitungen auch in kritischen Radien und an verwinkelten Rahmen montiert werden.
Die patentierten Anschlüsse aus Edelstahl erlauben eine einfache und schnelle Selbstmontage – auch bei im Rahmen verlaufenden Leitungen – und sind voll wiederverwendbar, falls eine Neumontage (z.B. bei Rahmenwechsel) nötig wird. Die Leitungen haben grundsätzlich einen Kunststoffüberzug, um die empfindliche Lackoberfläche teuerer Rahmen zu schützen. Lieferbar in silber, Carbon-effekt, weiß, blau, rot, gelb, orange, british-racing-green, neon-grün. Selbst die Anschlüsse sind frei wählbar: Edelstahl blank oder Edelstahl schwarz brüniert.

Fotografie und Grafik-Design: www.whyex.com

Alles fahrbar!

2011

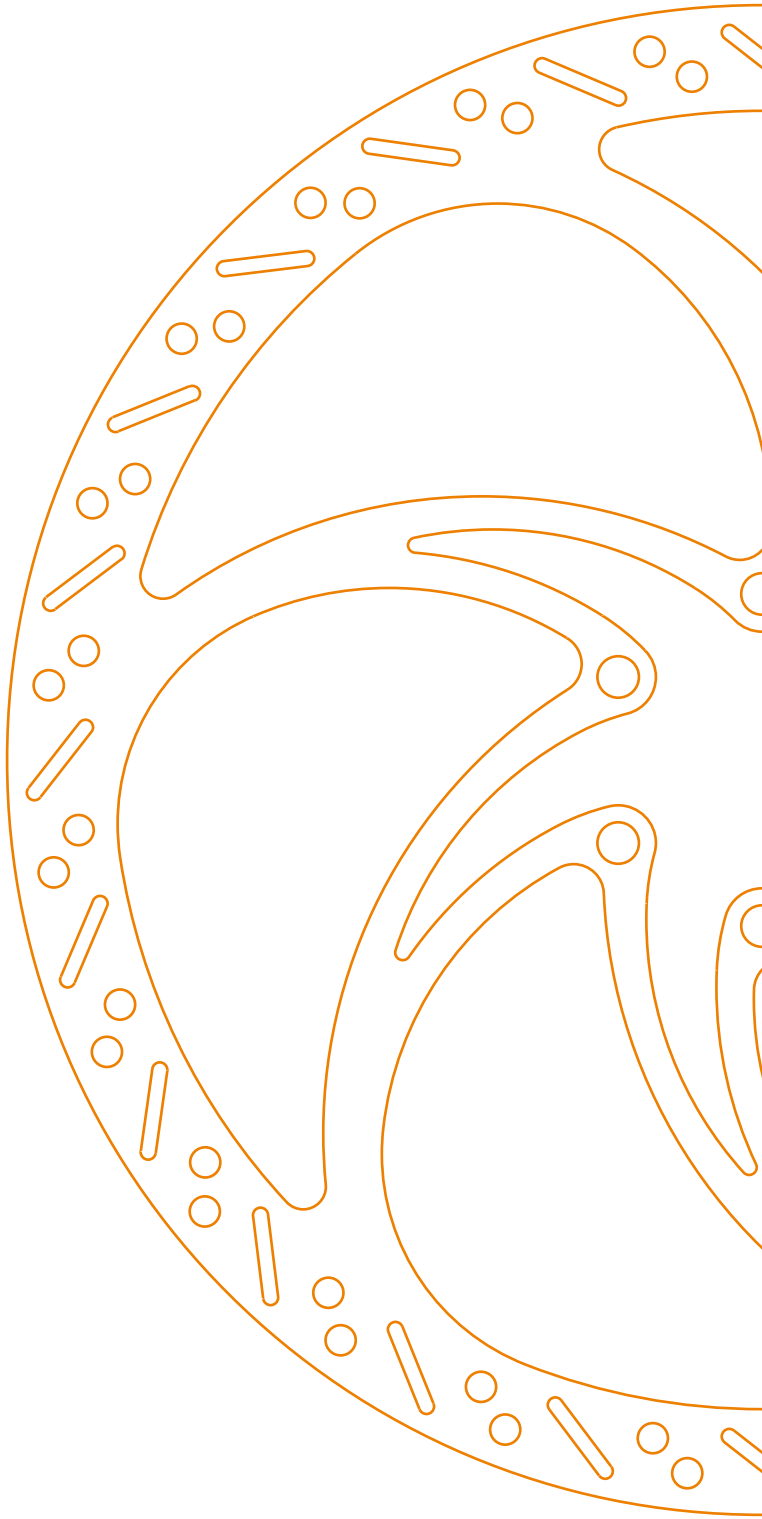
www.trickstuff.de

tr!ckstuff

Trickstuff GmbH
Zum Baumgarten 6
D-79249 Freiburg-Merzhausen

Tel: +49 (0)761/707 41 92
Fax: +49 (0)761/704 85 99
e-mail: info@trickstuff.de

Alles fahrbar!



www.trickstuff.de

Trickstuff GmbH
Zum Baumgarten 6
D-79249 Freiburg-Merzhausen

Tel: +49 (0)761/707 41 92
Fax: +49 (0)761/704 85 99
e-mail: info@trickstuff.de