

Trickstuff Trixer

Der *Trixer* ist ein Hydraulikdrehverteiler für hydraulisch betätigte Fahrradbremsen, der wie ein Spacer zwischen Steuersatz und Vorbau eingebaut wird. Für andere Einsatzzwecke als bei einem Fahrrad ist der Trixer NICHT VORGESEHEN!

ACHTUNG

Der Trixer ist für die beiden gängigen Hydraulikmedien Mineralöl und Bremsflüssigkeit (DOT) lieferbar. Es ist darauf zu achten, dass der ausgewählte Trixer für das verwendete Hydraulik-Medium (Mineralöl oder DOT3/4/5.1) ausgelegt ist. Welches Hydraulikmedium eingesetzt wird, hängt vom Bremsentyp ab. Bei einer falschen Kombination (z.B. DOT-Trixer, aber Mineralöl als Medium) werden die Dichtungen des Trixers und somit das gesamte Bremssystem versagen.

Im nicht befüllten und unmontiertem Zustand lässt sich der Trixer nur schwer drehen.

Die komplette Einbauhöhe des Trixers beträgt 24,3 mm. Beim Einbau ist darauf zu achten, dass der Gabelschaft lang genug ist, um diese Zusatzlänge aufnehmen zu können.

Maximale Steuersatzmaße:

Steuersatz Standard	EC 34	ZS44 ZS42	IS, alles andere
Trixer Halteblech	1 1/8 klassisch	1 1/8 semi-integriert	1 1/8 integriert
∅ obere Lagerschale max.	55 mm	55 mm	-
Obere Bauhöhe min.	12 mm	1 mm	4 mm
Obere Bauhöhe max.	20 mm	10 mm	13 mm

EC = „External Cup“, ZS = „Zero Stack“, IS = „Internal Stack“. Die Zahl dahinter beschreibt den inneren Durchmesser des Lagersitzes bzw. Lagerschalensitzes im Rahmen in mm.

Der Druckpunkt der Bremse wird durch den Trixer etwas weicher werden und der Hebelweg kann etwas länger werden.

Der Einbau darf nur von einer Fachwerkstatt oder entsprechend qualifiziertem Personal durchgeführt werden. Für Fragen wenden Sie sich an Ihre Fachwerkstatt oder direkt an Trickstuff.

Ein drehendes System kann nie 100%ig abgedichtet werden. Eine minimale Leckage ist außerdem notwendig, um die Dichtungen des Systems zu schmieren. Daher kann es zu einem leichten „Schwitzen“ kommen. Ein solches Schwitzen ist kein Mangel.

Für den Trixer ist ähnlich wie bei einer Federgabel ein Serviceintervall vorgeschrieben. Je nach Gebrauch sind bei dem System mindestens ein Mal jährlich die Dichtungen zu tauschen. Dieser Tausch darf nur von einer Fachwerkstatt oder von Trickstuff durchgeführt werden.

Grundsätzlich hat der Benutzer die Pflicht, das gesamte Bremssystem vor Antritt jeder Fahrt auf Dichtheit und Funktion zu prüfen.

Achtung: Lösen Sie die im folgenden Bild gekennzeichnete (Pfeil) Schraube nie! Sie verschließt eine für die Fertigung benötigte Bohrung und ist eingeklebt. Sollte die Schraube gelöst werden, ist der Trixer nicht mehr funktionstüchtig und muss zum Service an Trickstuff geschickt werden.



Einbauanleitung Trixer

Für die Steuersatzstandards EC/ZS folgen Sie bitte den Schritten 1.a) bis 3.a). Für den Standard IS folgen Sie bitte den Schritten 1.b) bis 3.b).

Die folgenden Schritte sind bei beiden Steuersatzstandards gleich auszuführen.

Steuersatzstandard EC/ ZS

1.a)

Obere Steuersatzschale ausbauen.



2.a)

Auflegen der Verdrehsicherung („Halteblech“) auf das obere Ende des Steuerrohrs.

Die „Finger“ müssen nach oben zeigen. Es wird empfohlen, die Finger an der Seite zu installieren.

3.a)

Steuersatzschale einpressen.

Darauf achten, dass die Verdrehsicherung in der gewünschten Position bleibt.

Steuersatzlager einsetzen und Steuersatzdeckel mit Keilring aufstecken.



Steuersatzstandard IS

1.b)

Ggf. den Vorbau entfernen.

2.b)

Die beiden M4-Gewinde im Rahmen prüfen, wenn nötig nachschneiden.



3.b)

Das Halteblech mit den beiliegenden M4x6 Schrauben befestigen.

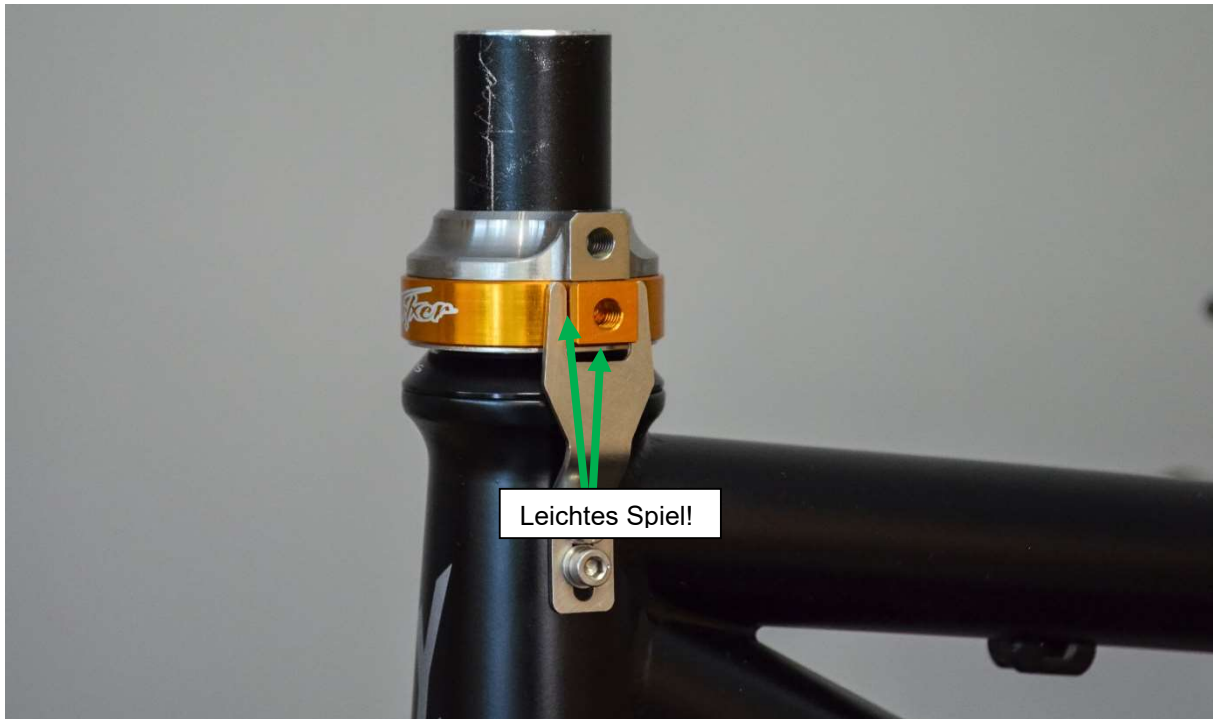


Ab hier sind die Arbeitsschritte unabhängig vom Steuersatzstandard gleich.

4)

Den Trixer über den Gabelschaft schieben, so dass der untere Leitungsanschluss (Nase am orangenen Ring) zwischen die beiden Finger der Haltekralle zu liegen kommt.

WICHTIG: Zwischen der Nase am orangen Ring und den Fingern des Haltebleches MUSS sowohl in horizontaler als auch vertikaler Richtung mindestens ein halber Millimeter Spiel verbleiben, damit sich der Trixer selbst am Gabelschaft zentrieren und leichtgängig arbeiten kann. Der Trixer MUSS sich später beim Bewegen der Lenkung um diesen halben Millimeter hin- und herbewegen und darf nicht verkanten.



5)

Vorbau aufstecken, Lenker ausrichten, den oberen Anschluss des Trixers wie im Bild ausrichten, Steuersatzspiel einstellen, Vorbauschrauben festziehen.



6)

Lenker gerade stellen und den Anschluss der oberen Leitung in Fahrtrichtung ausrichten.

Nun die Madenschraube im oberen Ring mit einem 2 mm-Inbusschlüssel vorsichtig anziehen, um den oberen Ring gegen Verdrehen zu sichern.



7)

Die vom Bremshebel kommende Leitung mit einem Anschluss versehen und in den oberen Leitungsabgang einschrauben. Schließen Sie die Leitung zum Bremssattel an den unteren Leitungsabgang an. Eine detaillierte Anleitung für das Trickstuff-Trixer-Connection-Kit finden Sie [HIER](#)

Achtung: Dichtungen der Leitungsanschlüsse bei Demontage erneuern, da diese bei erneutem Einschrauben Undichtigkeit aufweisen können.



- 8)
Den Lenker um 180° nach hinten drehen, um die Bremsanschlüsse gegenüber zu stellen, dann nach Herstellerangaben befüllen/entlüften.



- 9)
Nach Befüllen der Bremsanlage den Lenker mit halb gezogener Bremse ein paar Umdrehungen nach links und rechts drehen und Freigängigkeit prüfen.
Anschließend prüfen, ob das System luftleer ist und ob sich ein ausreichend harter Druckpunkt aufbaut.

- 10)
Falls sich noch Luft im System befindet, müssen Schritt 8) und 9) wiederholt werden, bis das System voll funktionstüchtig ist. Es ist auch möglich die Bremse samt Trixer vom Rad zu nehmen und das System an der Werkbank zu entlüften, um es danach wieder als geschlossenes System ans Fahrrad zu montieren.

Das war's auch schon.

Viel Spaß beim TRIXEN!

Euer Trickstuff Team