

Tuning-Preisliste

Alle Preise inkl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer. Es gelten unsere AGB.

Gültig ab 01.01.2024



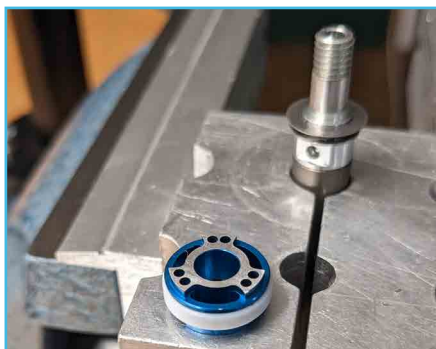
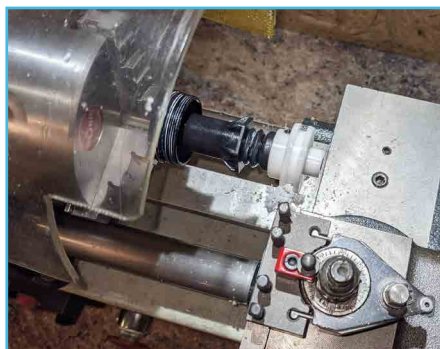
Manitou Mezzar - Highlander Tuning	Federgabel	<ul style="list-style-type: none">• Anpassung Shimstack Zug- und Druckstufe, neue HSC-Feder• Reibungsoptimierung der Luftfeder• Buchsen kalibrieren	190 € zzgl. kl. Service / gr. Service
Shimstack Tuning	Federgabel und Dämpfer	<ul style="list-style-type: none">• Anpassung Shimstack Druck- und Zugstufe• Anpassung Zugstufentune	70 € zzgl. Service 35 € zzgl. Service
CSU entknacken	Federgabel	Steuerrohr, Standrohr links, Standrohr rechts	45 € je Rohr, 120 € komplette CSU
Reibungsoptimierung der Luftfeder	Federgabel	Steuerrohr, Standrohr links, Standrohr rechts	65 €
Buchsen kalibrieren	Federgabel	Optimierung der Standrohrbuchsen	40 €
Reparatur PM Gewinde	Federgabel	Gewinde nachschneiden oder Gewindeeinsatz verbauen	10 € / 25 €
Reparatur Steckachse Gewinde	Federgabel	Gewinde nachschneiden oder Einsatz erneuern	15 € - 50 €
Reparatur Pedalgewinde	Kurbeln	Gewinde nachschneiden oder Gewindeeinsatz verbauen	10 € / 30 €

Manitou Mezzar - Highlander Tuning:

Anpassung Shimstack Zug- und Druckstufe, optimierte HSC-Feder.

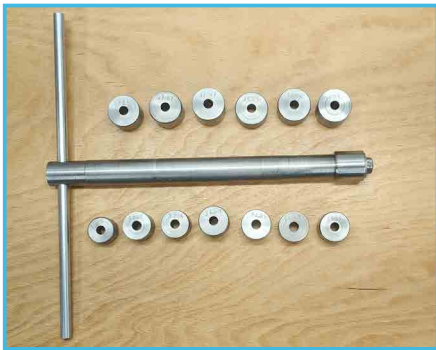
Hierbei erfolgt ein Individuelles Tuning der Dämpfungskartusche mit Anpassung der Zug- und Druckstufe. Durch Anpassung des Shimstacks (Federventile) auf individuelle Vorlieben und fahrfertiges Gewicht holen wir das Maximum aus Deiner Federgabel. Mehr Grip, besseres Ansprechverhalten, mehr Gegenhalt, verbesserte Rückmeldung – Die Anpassung erfolgt nach deinen Wünschen.

Zusätzlich verwenden wir ein äußerst temperaturstabilen Racingöl und verbauen eine optimierte HSC-Wellenfeder (High Speed Compression) für ein feineres Einstellverhalten.



Buchsen kalibrieren (Rock Shox, Fox, Manitou, Formula, EXT, Suntour, DVO, Marzocchi):

Spricht die Gabel nur mittelmäßig oder schlecht an, dann sind häufig zu stramme Buchsen der Grund hierfür. Aufgrund der Serienfertigung ist es sehr schwer ein bezahlbares Toleranzfeld einzuhalten, bei dem Buchsen und Tauchrohre kein spürbares Spiel zueinander haben und dennoch sehr gut ineinander Laufen. In der Regel ist die Passung daher eher zu eng als zu lose. Mittels Kalibrierdorn können die Gleitbuchsen auf ein definiertes Übermaß gegenüber den Standrohren aufgeweitet werden. Dabei erhöht sich die Rundheit der Buchsen und das Tragbild wird verbessert. In Summe sorgt dies dafür, dass sich ein optimaler Schmierfilm ausbilden kann und die Federgabel weniger unerwünschte Reibung aufweist. Umgangssprachlich "flutscht" die Gabel, dauerhaft!!!



Reibungsoptimierung der Luftfeder, Lauffläche polieren:

Jeder kennt die Aussage „fühlt sich einfach nicht wie eine Stahlfeder an“. In Zeiten recht linearer Luftfederkennlinien, ist hierfür die zusätzliche Reibung der nötigen Dichtungen verantwortlich. Das muss so aber nicht sein. Durch die entsprechende Optimierung lässt sich bezüglich der Reibung defacto kein Unterschied mehr feststellen.

Um dies zu erreichen wird die Dichtungsnut des Luftkolbens spannend bearbeitet. Durch technische Berechnungen und geringe Bearbeitungstoleranzen wird die Dichtungsvorspannung auf ein optimiertes Niveau gehoben. Dadurch wird der Stick-Slip-Effekt (Losbrechkraft) deutlich verringert und die Bewegungshemmung (Reibung) beim Ein- und Ausfedern herabgesetzt. Durch zusätzliches Polieren der Kolbenlauffläche können beide Punkte noch weiter verbessert werden.



CSU (Crown Steerer Unit) entknacken:

Bei längerem Betrieb können Federgabeln unter Last laute Knackgeräusche entwickeln. Hierfür sind meist die Pressverbindungen der CSU verantwortlich. Zwischen den Teilen entwickelt sich eine Kontaktkorrosion. Beim Wechsel von Be- und Entlastung entstehen Mikrobewegungen, welche dann die Geräusche verursachen.

Betroffen sein kann die Verbindung Steuerrohr - Krone und jeweils die Verbindung Tauchrohr - Krone.

Eine abschließende Verursacherzuordnung kann häufig nur durch das Ausschlussprinzip erfolgen.

Zuerst werden die betroffenen Rohre auspresst. Danach werden alle Kontaktflächen einer besonderen Behandlung unterzogen.

Im Anschluss werden die Rohre mittels spezifischer Einpresstempel und dem Einsatz von einem speziellen Fügekleber wieder verpresst. Damit wird eine Verbindung geschaffen, die dauerhaft knackfrei bleibt

Passende Ein- und Auspresstempel sind für folgende Federgabeln vorhanden:

Manitou Mezzar, Fox 32 / 34 / 36 / 38, Rock Shox Yari / Lyrik / Zeb. Andere Modelle auf Anfrage.



Shimstack Tuning:

Moderne Federbeine und Federgabeln bieten meist die Möglichkeit einige Parameter der Dämpfung (häufig LowSpeed-Compression und LowSpeed-Rebound) extern anzupassen. Damit lassen sich Feineinstellungen vornehmen.

Passt das interne Grundsetup (Tune) nicht, dann kann mit den externen Feineinstellungen kein optimales Setup erreicht werden. Gründe hierfür können unterschiedlicher Natur sein:

- Fahrergewicht deutlich geringer / höher als 80 kg
- Der Tune passt nicht zur Kennlinie des Hinterbaus
- Besondere Wünsche an das Fahrwerk / sehr schnelle Fahrer / sehr hohe Sprünge und Drops

Je nach Aufbau der Dämpfung können intern über Shims (Federventile) Anpassungen am Basevalve und / oder Midvalve (Kolben mit Bohrungen, durch welche das Öl fließt) vorgenommen werden. Damit lassen sich die LowSpeed-Druckstufe, HighSpeed-Druckstufe, LowSpeed-Zugstufe, HighSpeed-Zugstufe und Lockout oder Plattformen anpassen.

Dadurch kann das Dämpfungsverhalten in verschiedenen Fahrpositionen (streng genommen bei verschiedenen Schaftgeschwindigkeiten) entsprechend beeinflusst werden und die Charakteristik entsprechend den Voraussetzungen und deinen Wünschen angepasst werden. Mehr Grip, besseres Ansprechverhalten, mehr Gegenhalt, verbesserte Rückmeldung – Wir finden das passende Setup für dich!



Reparatur Pedalgewinde:

Kommt es zu einer Beschädigung des Pedalgewindes kann dieses entweder nachgeschnitten oder durch ein Gewindeinsert komplett ersetzt werden. Dabei wird eine Stahlhülse eingebaut, die deutlich haltbarer als das Originalgewinde ist. In der Regel ist dies auch bei Carbon-Kurbeln möglich, da die notwendige Bohrung nur wenig größer als die Originale ist und die Aluminiuminserts genügend Material besitzen.



Reparatur Postmount (PM) Gewinde:

Bei leichter Beschädigung wird das Gewinde nachgeschnitten, ansonsten kann ein Gewindeinsert gesetzt werden. Dieses ist aus Stahl und deutlich haltbarer als das Originalgewinde.

Reparatur Steckachsengewinde:

Kommt es zu Problemen mit dem Steckachsengewinde gibt es zwei Möglichkeiten. Bei manchen Federgabeln lassen sich die Gewindeinserts tauschen. In allen anderen Fällen kann das Gewinde nachgeschnitten werden. Da es sich in der Regel nicht um ein Normgewinde handelt, kann dies nur mit einem Spezialwerkzeug erfolgen.

Ob eine Gewindereparatur möglich ist, kann immer nur individuell entschieden werden. Häufig reichen hierfür ein paar Bilder der entsprechenden Stelle aus.

Du hast einen Wunsch und bist in der Preisliste nicht fündig geworden?

Wir freuen uns auf deine Mail: dzsuspension@mail.de