



2014-2017 Pike



Manuel d'entretien



**SRAM**

GEN.000000004472 Rev F  
© 2022 SRAM, LLC

## GARANTIE DE SRAM LLC

**CETTE GARANTIE VOUS CONFÈRE DES DROITS JURIDIQUES SPÉCIFIQUES FACE À SRAM, LLC. IL EST ÉGALEMENT POSSIBLE QUE VOUS DISPOSIEZ D'AUTRES DROITS POUVANT VARIER D'UN ÉTAT, D'UN PAYS OU D'UNE PROVINCE À L'AUTRE. CETTE GARANTIE N'AFECTE EN RIEN VOS DROITS STATUTAIRES. SI CETTE GARANTIE DEVAIT ÊTRE INCOMPATIBLE AVEC LA LOI LOCALE EN VIGUEUR, CETTE GARANTIE SERAIT CONSIDÉRÉE COMME MODIFIÉE AFIN D'ÊTRE CONFORME AVEC CETTE LOI. POUR CONNAÎTRE L'ENSEMBLE DE VOS DROITS, CONSULTEZ LES TEXTES DE LOI DE VOTRE PAYS, DE VOTRE PROVINCE OU DE VOTRE ÉTAT.**

**CETTE GARANTIE S'APPLIQUE AUX PRODUITS SRAM FABRIQUÉS SOUS LES NOMS DE MARQUE SRAM, ROCKSHOX, TRUVATIV, ZIPP, QUARQ, AVID ET TIMER.**

### DÉFINITION DE LA GARANTIE LIMITÉE

Sauf indication contraire dans la présente, SRAM garantit que ses composants de cycle ne présentent pas de défauts de matériaux ou de fabrication pendant une durée de deux (2) ans à compter de leur date d'achat d'origine.

SRAM garantit que toutes les roues et jantes Zipp MOTO ne présentent pas de défauts de matériaux ou de fabrication pendant la durée de vie de ces produits.

SRAM garantit que tous les composants de cycle non-électroniques de marque Zipp, d'année modèle 2021 ou plus récents, ne présentent pas de défauts de matériaux ou de fabrication pendant la durée de vie de ces produits.

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Cette garantie couvre uniquement le propriétaire d'origine et n'est pas transmissible. Les réclamations sous cette garantie doivent être adressées au revendeur auprès duquel le vélo ou le produit SRAM a été acheté ou à un centre d'entretien agréé SRAM. Une preuve d'achat originale sera exigée. Toutes les réclamations sous garantie SRAM seront évaluées par un centre d'entretien agréé SRAM ; en cas d'acceptation de la réclamation, le produit sera réparé, remplacé ou remboursé, à la seule discrétion de SRAM. Selon les dispositions permises par la loi locale en vigueur, les réclamations sous garantie doivent être effectuées pendant la période couverte par cette garantie et dans un délai d'un (1) an à compter de la date de cette réclamation.

### AUCUNE AUTRE GARANTIE

À L'EXCEPTION DE CE QUI EST DÉCRIT DANS LA PRÉSENTE ET DANS LA LIMITE DES DISPOSITIONS PERMISES PAR LA LOI LOCALE EN VIGUEUR, SRAM N'OFFRE AUCUNE AUTRE GARANTIE ET NE FAIT AUCUNE DÉCLARATION D'AUCUNE SORTE (EXPLICITE OU IMPLICITE) ET TOUTES LES GARANTIES (DONT TOUTE GARANTIE IMPLICITE DE RESPECT DES CONDITIONS D'UTILISATION, DE QUALITÉ MARCHANDE OU D'ADAPTABILITÉ À UN USAGE PARTICULIER) SONT DONC REJETÉES PAR LA PRÉSENTE.

### LIMITATIONS DE RESPONSABILITÉ

À L'EXCEPTION DE CE QUI EST DÉCRIT DANS LA PRÉSENTE ET DANS LA LIMITE DES DISPOSITIONS PERMISES PAR LA LOI EN VIGUEUR, SRAM ET SES FOURNISSEURS TIERS NE SAURAIENT EN AUCUN CAS ÊTRE TENUS POUR RESPONSABLES DES DOMMAGES DIRECTS, INDIRECTS, SPÉCIAUX, ACCESSOIRES OU CONSÉCUTIFS. CERTAINS ÉTATS (PAYS ET PROVINCES) NE PERMETTENT PAS L'EXCLUSION OU LA LIMITATION DES DOMMAGES ACCESSOIRES ; PAR CONSÉQUENT LES LIMITATIONS EXPRIMÉES CI-DESSUS PEUVENT NE PAS S'APPLIQUER À VOTRE CAS.

### LIMITATIONS DE GARANTIE

Cette garantie ne couvre pas les produits qui n'ont pas été installés, réglés et/ou entretenus de façon inappropriée, conformément aux instructions du manuel utilisateur SRAM correspondant. Les manuels utilisateur SRAM peuvent être consultés en ligne à l'adresse [sram.com/service](http://sram.com/service).

La présente garantie ne s'applique pas aux produits qui ont été endommagés suite à un accident, un incident, une utilisation abusive, en cas de non-respect des instructions d'utilisation du fabricant ou dans toute autre circonstance où le produit a été soumis à des forces ou des charges pour lesquelles il n'a pas été conçu.

Cette garantie ne s'applique pas dans le cas où le produit aurait été modifié, notamment, mais non exclusivement, en cas de tentative d'ouverture ou de réparation de l'électronique ou de composants électroniques connexes, comme le moteur, le contrôleur, les ensembles de batteries, les faisceaux de fils, les commutateurs et les chargeurs.

La présente garantie ne s'applique pas lorsque le numéro de série ou le code de production a été intentionnellement altéré, rendu illisible ou supprimé.

Les composants SRAM sont conçus pour être utilisés exclusivement sur des vélos classiques ou sur des vélos équipés d'une assistance au pédalage (VAE/Pedelec).

Nonobstant toute autre mention stipulée dans la présente, la garantie de l'ensemble de la batterie et du chargeur ne comprend pas les dommages causés par une surtension, l'utilisation d'un chargeur inapproprié, un mauvais entretien ou toute autre utilisation non-conforme aux recommandations.

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces d'autres fabricants ou de pièces incompatibles ou inappropriées avec l'utilisation de composants SRAM.

Cette garantie ne couvre pas les dommages résultant d'une utilisation commerciale (location).

### USURE NORMALE

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'usure normale. Les pièces d'usure subissent les dommages dus à une utilisation normale, au non-respect des recommandations d'entretien de SRAM et/ou lorsqu'elles sont utilisées ou installées dans des conditions ou pour des applications autres que celles qui sont recommandées.

### LES PIÈCES D'USURE COMPRENNENT :

- |  |   |  |   |
|--|---|--|---|
| • Plaquettes de prolongateur           | • Cales                                     | • Galets de dérailleur   | • Filetages/vis endommagés              |
| • Joints toriques d'étanchéité à l'air | • Corrosion                                 | • Éléments de fixation de l'amortisseur arrière et joints principaux | (aluminium, titane, magnésium ou acier) |
| • Batteries/piles                      | • Disques de frein                          | • Pièces mobiles en caoutchouc                                       | • Pneus                                 |
| • Roulements                           | • Joints anti-poussière                     | • Câbles de dérailleur et de frein (internes et externes)            | • Outils                                |
| • Butées de talonnage                  | • Moyeux libres, corps de cassette, rochets | • Poignées des leviers de dérailleur                                 | • Mécanismes de transmission            |
| • Plaquettes de frein                  | • Anneaux en mousse, anneaux de coulissage  | • Rayons   | • Plongeurs (tubes supérieurs)          |
| • Bagues                               | • Poignées de cintre                        | • Pignons  | • Surfaces de freinage des roues        |
| • Cassettes                            |   |  |   |
| • Chaînes                              |   |  |   |

### POLITIQUE DE REMPLACEMENT ZIPP EN CAS D'INCIDENT

Les produits de marque Zipp, d'année modèle 2021 ou plus récents, sont couverts par une politique de remplacement en cas de dommages résultant d'un incident pendant toute la durée de vie de ces produits. Cette politique ne peut pas être utilisée pour obtenir le remplacement d'un produit en cas de dommages résultant d'un incident non couvert par la garantie survenu lors d'une sortie à vélo. Pour plus d'informations, consultez la page [www.zipp.com/support](http://www.zipp.com/support).

# TABLE DES MATIÈRES

|   |           |
|---|-----------|
| <b>VUE ÉCLATÉE - (A1-A2) PIKE RCT3/DUAL POSITION AIR .....</b>  | <b>5</b>  |
| <b>VUE ÉCLATÉE - (A1-A2) PIKE RC/SOLO AIR .....</b>   | <b>6</b>  |
| <b>ENTRETIEN DES SUSPENSIONS ROCKSHOX .....</b>   | <b>7</b>  |
| PIÈCES ET OUTILS REQUIS POUR L'ENTRETIEN .....  | 7         |
| IDENTIFICATION DU CODE DU MODÈLE .....  | 7         |
| FRÉQUENCES D'ENTRETIEN RECOMMANDÉES .....   | 8         |
| NOTEZ VOS RÉGLAGES.....   | 8         |
| COUPLES DE SERRAGE .....  | 8         |
| VOLUME DE LIQUIDE.....  | 8         |
| <b>ASSEMBLAGE DES FOURREAUX INFÉRIEURS .....</b>  | <b>9</b>  |
| <b>ENTRETIEN TOUTES LES 50/200 HEURES</b>   |           |
| DÉMONTAGE DES FOURREAUX INFÉRIEURS .....  | 9         |
| <b>ENTRETIEN TOUTES LES 50 HEURES</b>   |           |
| ENTRETIEN DES FOURREAUX INFÉRIEURS .....  | 11        |
| <b>ENTRETIEN TOUTES LES 200 HEURES</b>  |           |
| ENTRETIEN DES JOINTS DES FOURREAUX INFÉRIEURS.....  | 12        |
| <b>CHANGEMENT DU DÉBATTEMENT DU RESSORT PNEUMATIQUE ET DES BOTTOMLESS TOKENS (ENTRETOISES CREUSES).....</b> | <b>15</b> |
| DÉBATTEMENTS SOLO AIR ET RÉGLAGE DES ENTRETOISES CREUSES .....  | 15        |
| DÉBATTEMENTS DUAL POSITION AIR ET RÉGLAGE DES ENTRETOISES CREUSES .....                                     | 15        |
| <b>ENTRETIEN DU RESSORT PNEUMATIQUE .....</b>   | <b>16</b> |
| <b>ENTRETIEN TOUTES LES 200 HEURES</b>  |           |
| DÉMONTAGE DU RESSORT PNEUMATIQUE .....  | 16        |
| INSTALLATION DES BOTTOMLESS TOKEN (ENTRETOISES CREUSES) SOLO AIR.....                                       | 20        |
| INSTALLATION DES BOTTOMLESS TOKEN (ENTRETOISES CREUSES) DUAL POSITION AIR .....                             | 20        |
| INSTALLATION DU RESSORT PNEUMATIQUE .....   | 21        |
| <b>ENTRETIEN DE L'AMORTISSEUR .....</b>   | <b>24</b> |
| <b>ENTRETIEN TOUTES LES 200 HEURES</b>  |           |
| DÉMONTAGE DU CHARGER DAMPER.....  | 24        |
| NOUVEAU RÉGLAGE FACULTATIF DU REBOND.....   | 28        |
| ASSEMBLAGE DU CHARGER DAMPER .....  | 31        |
| PURGE DU CHARGER DAMPER .....   | 34        |
| INSTALLATION DU CHARGER DAMPER.....   | 39        |
| <b>ASSEMBLAGE DES FOURREAUX INFÉRIEURS.....</b>   | <b>42</b> |
| <b>ENTRETIEN TOUTES LES 50/200 HEURES</b>   |           |
| INSTALLATION DES FOURREAUX INFÉRIEURS .....   | 42        |



# **LA SÉCURITÉ AVANT TOUT !**

Nous nous soucions de VOTRE sécurité. Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants de protection lorsque vous entretenez des produits RockShox.

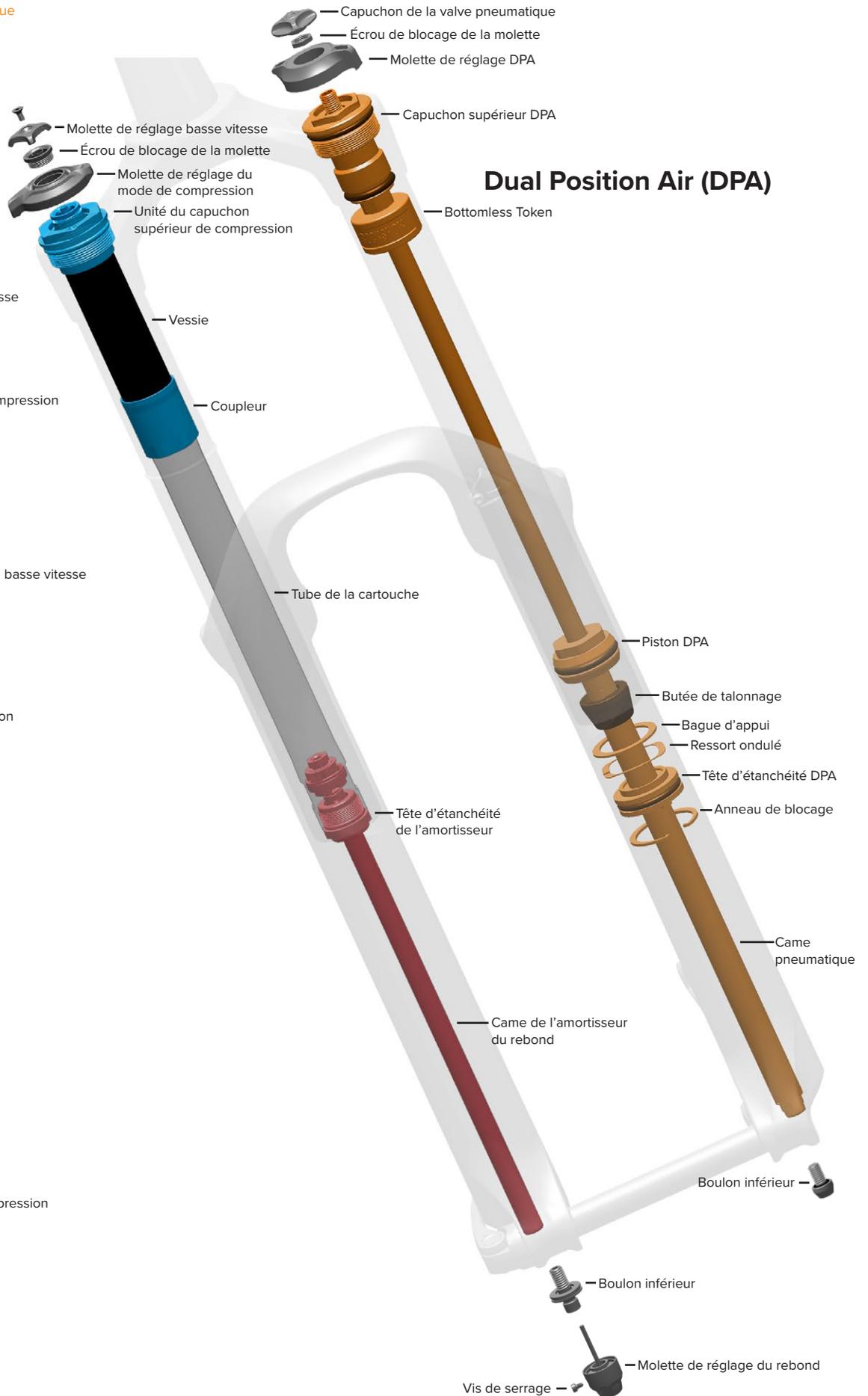
Pensez à vous protéger ! Portez toujours vos équipements de sécurité !

# Vue éclatée - (A1-A2) Pike RCT3/Dual Position Air

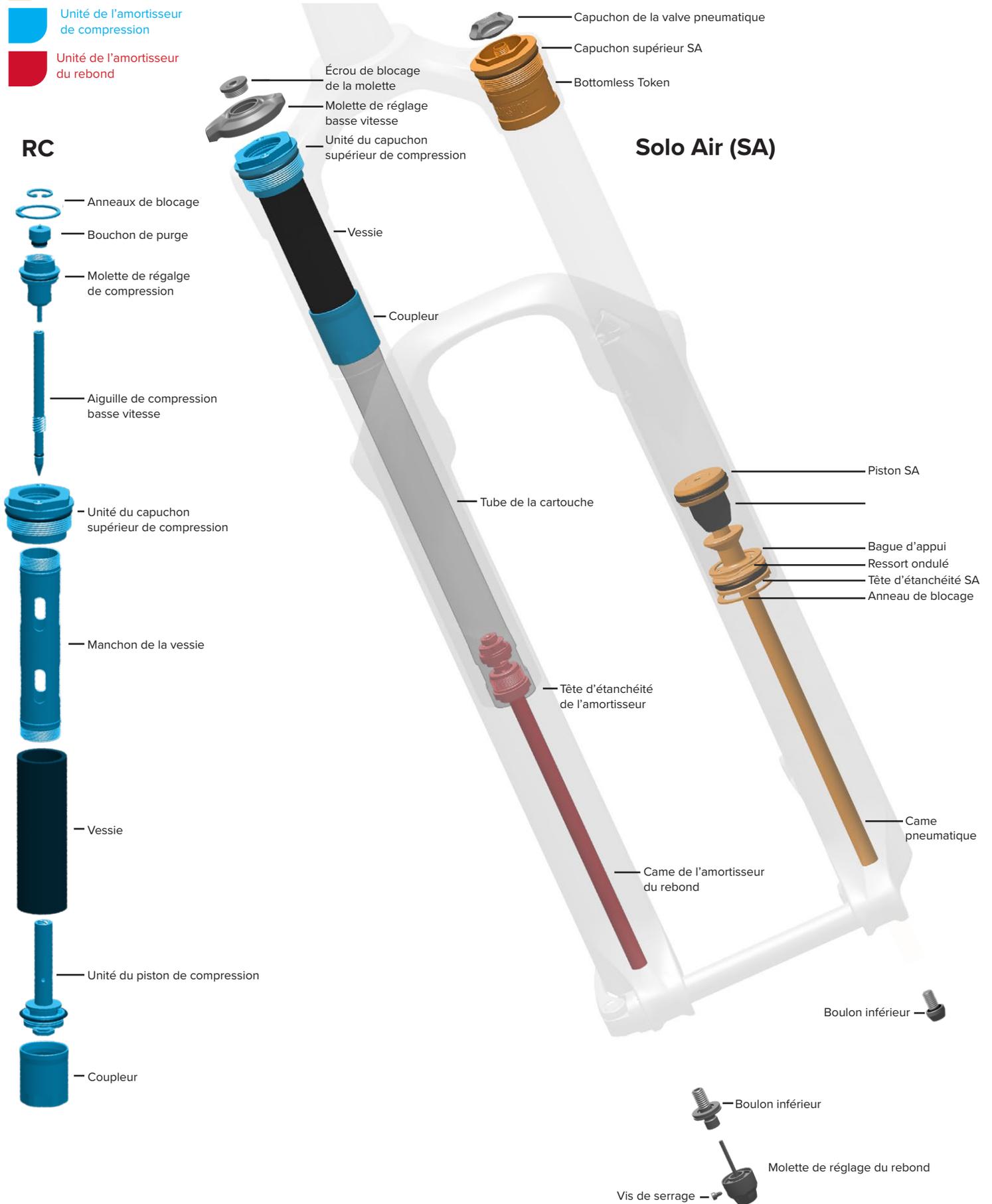
- Unité de la came pneumatique
- Unité de l'amortisseur de compression
- Unité de l'amortisseur du rebond

## RCT3

- Anneaux de blocage
- Molette de réglage de compression basse vitesse
- Unité de la came de compression
- Aiguille de compression basse vitesse
- Unité du capuchon supérieur de compression
- Manchon de la vessie
- Vessie
- Unité du piston de compression
- Coupleur



- Unité de la came pneumatique
- Unité de l'amortisseur de compression
- Unité de l'amortisseur du rebond



## Entretien des suspensions RockShox

Nous vous recommandons de faire entretenir vos suspensions RockShox par un mécanicien vélo qualifié. L'entretien des suspensions RockShox requiert des connaissances sur les composants des suspensions ainsi que sur l'utilisation des outils et lubrifiants spécialisés.

Pour obtenir le dernier catalogue des pièces détachées RockShox ou des informations techniques, consultez le site [www.sram.com/service](http://www.sram.com/service). Pour obtenir des informations sur les commandes de produits, veuillez contacter votre distributeur ou revendeur SRAM habituel.

 Pour obtenir des informations sur le recyclage et le respect de l'environnement, veuillez consulter le site [www.sram.com/en/company/about/environmental-policy-and-recycling](http://www.sram.com/en/company/about/environmental-policy-and-recycling).

Les informations contenues dans ce manuel peuvent être modifiées à tout moment et sans préavis. L'apparence de votre produit peut être différente de celle représentée sur les illustrations de ce manuel.

## Pièces et outils requis pour l'entretien

### Pièces

- Kit d'entretien Pike - 200 heures

### Accessoires de sécurité et de protection

- Tablier
- Chiffons propres et non pelucheux
- Gants en nitrile
- Récipient pour recueillir l'huile
- Lunettes de sécurité

### Lubrifiants et liquides

- Alcool isopropylique
- Huile de suspension Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light ou RockShox 0w-30
- Huile de suspension Maxima PLUSH 3wt ou RockShox 3wt
- Graisse SRAM Butter

### Outils RockShox

- Kit de purge RockShox Charger
- Outil d'installation des joints anti-poussière RockShox (35 mm)
- Cales d'étau pour amortisseur arrière RockShox (3 trous)

### Outils pour le vélo

- Support de vélo
- Démonte-pneu pour roues de descente
- Outil de démontage pour valve Schrader
- Pompe pour amortisseur

### Outils

- Clés hexagonales de 2 ; 2,5 ; 4 ; 5 et 8 mm
- Douilles hexagonales de 2 ; 2,5 ; 4 ; 5 et 8 mm
- Douille de 5/8 po
- Douilles de 6, 10, 15, 24 et 30 mm
- Clés plates de 21 (x2), 23 et 25 mm
- Clés articulées de 23 et 25 mm
- Compresseur à air avec pistolet souffleur
- Étau
- Tournevis à tête plate
- Pinces pour anneaux de blocage internes – petit et grand modèles
- Long goujon en bois ou en plastique
- Pince à bec fin
- Pointe
- Maillet en caoutchouc ou en plastique
- Clé à douille
- Clé dynamométrique

## CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants en nitrile lorsque vous manipulez de l'huile de suspension.

Posez un récipient au sol juste en dessous de la fourche pour en récupérer le liquide lors de l'entretien.

## AVIS

Pour avoir accès plus facilement à la fourche au cours de son entretien, serrez le tube pivot dans un trépied d'atelier.

## Identification du code du modèle

Le code du modèle du produit concerné et les informations sur ses caractéristiques sont indiqués dans le numéro de série du produit. Le code du modèle peut servir à identifier le type de produit, le nom de série et la version du produit associée à son année modèle de production. Les informations concernant le produit peuvent servir à identifier les pièces détachées, le kit d'entretien et les compatibilités avec les lubrifiants.

Exemple de code de modèle : **FS-PIKE-RCT3-A2**

**FS** = Type de produit - **Front Suspension (suspension avant)**

**PIKE** = Plateforme/série - **Pike**

**RCT3** = Modèle - **RCT3**

**A2** = Version - (**A** - première génération, **2** - deuxième itération)

Pour identifier le code du modèle, repérez le numéro de série indiqué sur le produit et saisissez-le dans la barre de **Recherche par nom de modèle ou numéro de série** sur la page [www.sram.com/service](http://www.sram.com/service).

## Fréquences d'entretien recommandées

Un entretien régulier est indispensable pour garantir les performances maximales de votre produit RockShox. Respectez ce planning d'entretien et montez les pièces de rechange fournies dans chaque kit d'entretien correspondant à la fréquence recommandée indiquée ci-dessous. Pour connaître le contenu et les détails des kits de pièces détachées, reportez-vous au Catalogue des pièces détachées RockShox disponible à l'adresse [www.sram.com/service](http://www.sram.com/service).

| Fréquence d'entretien en heures          | Entretien   | Avantage   |
|--|---|--|
| À chaque sortie                          | Nettoyer la saleté sur les tubes supérieurs et les joints anti-poussière. | Prolonge la durée de vie du joint anti-poussière |
|  |   | Évite les dommages sur les tubes supérieurs      |
|  |   | Évite la contamination des fourreaux inférieurs  |
| Toutes les 50 heures                     | Réaliser l'entretien des fourreaux inférieurs                             | Rétablit la sensibilité sur les petits chocs     |
|  |   | Réduit les frottements                           |
|  |   | Prolonge la durée de vie des bagues              |
| Toutes les 200 heures ou une fois par an | Réaliser l'entretien de l'amortisseur et du ressort                       | Prolonge la durée de vie de la suspension        |
|  |   | Rétablit la sensibilité sur les petits chocs     |
|  |   | Rétablit les performances d'amortissement        |

## Notez vos réglages

À l'aide du tableau ci-dessous, notez les réglages de votre amortisseur pour que, après l'entretien, vous puissiez reproduire les réglages d'origine. Notez la date de l'entretien pour calculer la date du prochain entretien.

| Fréquence d'entretien en heures | Date de l'entretien | Pression pneumatique | Réglage du rebond : comptez le nombre de clics en tournant la molette de réglage du rebond à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. | Réglage de la compression basse vitesse : comptez le nombre de clics en tournant la molette de réglage de la compression à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. |
|---------------------------------|---------------------|----------------------|--|--|
| 50                              |                     |                      |  |  |
| 100                             |                     |                      |  |  |
| 150                             |                     |                      |  |  |
| 200                             |                     |                      |  |  |

## Couples de serrage

| Pièce                | Outil                        | Valeur de couple |
|----------------------|------------------------------|------------------|
| Boulons inférieurs   | Douille hexagonale de 5 mm   | 7,3 N•m          |
| Capuchons supérieurs | Douille de 24 mm et de 30 mm | 28 N•m           |

## Volume de liquide

| Fourche | Modèle           | Côté de l'amortisseur        |                |                  |                    | Côté du ressort                                     |                                   |   |        |   |  |
|---------|------------------|------------------------------|----------------|------------------|--------------------|---|-----------------------------------|---|--------|---|--|
|         |                  | Technologie de l'amortisseur | Tube supérieur |                  | Fourreau inférieur |   | Technologie du ressort            | Tube supérieur  |        | Fourreau inférieur                                  |  |
|         |                  |                              | Volume         | Liquide          | Volume             | Huile**   |                                   | Graisse   | Volume | Huile**   |  |
| Pike    | RCT3<br>RC<br>DJ | Charger                      | Purge          | Maxima PLUSH 3wt | 10 ml              | Maxima PLUSH<br>Dynamic Suspension<br>Lube<br>Light | Solo Air<br><br>Dual Position Air | SRAM Butter Grease<br><br>Lubrifiez les pistons pneumatique | 10 ml  | Maxima PLUSH<br>Dynamic Suspension<br>Lube<br>Light |  |

\*\*Huile/liquide de suspension – Les huiles/liquides de suspension Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube et RockShox 0w-30 sont rétrocompatibles et post-compatibles avec la graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox et la graisse SRAM Butter.

Sauf mention contraire, utilisez UNIQUEMENT la graisse et les huiles/liquides de suspension RockShox, SRAM et Maxima. L'utilisation de tout autre lubrifiant peut endommager les joints et nuire aux performances des composants.

- 1 Retirez le capuchon de la valve pneumatique du capuchon supérieur situé sur le fourreau de la fourche du côté opposé à la chaîne.



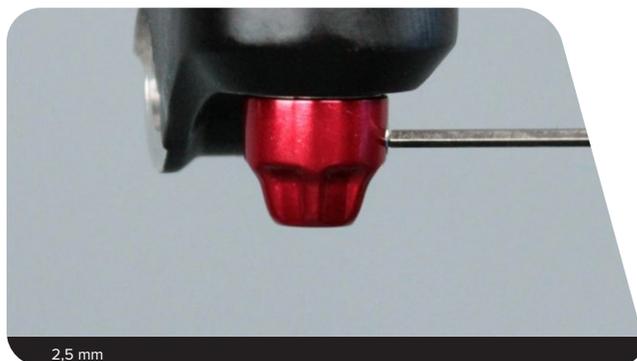
- 2 À l'aide d'une petite clé hexagonale, appuyez sur la valve Schrader pour vider tout l'air contenu dans la cartouche pneumatique.

#### **⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX**

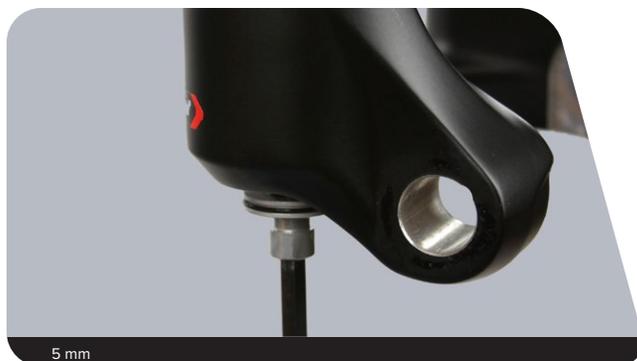
Assurez-vous qu'il ne reste plus de pression dans la fourche avant de poursuivre l'entretien. Le non-respect de ces instructions peut causer des blessures et/ou des dommages sur la fourche. Portez toujours des lunettes de sécurité.



- 3 À l'aide d'une clé hexagonale de 2,5 mm, desserrez la vis de serrage afin de retirer la molette de réglage du rebond située en bas du fourreau de la fourche du côté de la chaîne.



- 4 À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, desserrez les deux boulons inférieurs de 3 à 4 tours.



**5** Déposez un récipient sous la fourche afin de recueillir l'huile susceptible d'en couler.

À l'aide d'un maillet en caoutchouc ou en plastique, frappez d'un coup sec sur chaque boulon inférieur afin de faire sortir les cames pneumatique et de l'amortisseur hors des fourreaux inférieurs.

À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, retirez les boulons inférieurs situés sur les fourreaux inférieurs.



**6** Tirez fermement les fourreaux inférieurs vers le bas jusqu'à ce que l'huile commence à couler. Continuez à tirer les fourreaux inférieurs vers le bas afin de les retirer de la fourche.

**Si les fourreaux inférieurs ne glissent pas hors des tubes supérieurs ou si l'huile ne s'écoule pas d'un côté ou de l'autre, cela signifie probablement que la partie saillante de la (des) came(s) des fourreaux inférieurs est toujours engagée. Resserrez les boulons inférieurs de 2 ou 3 tours et répétez l'étape n°5.**

### AVIS

Veillez à ne jamais heurter l'arceau de la fourche avec un outil lors du démontage des fourreaux inférieurs car cela risquerait d'endommager la fourche.

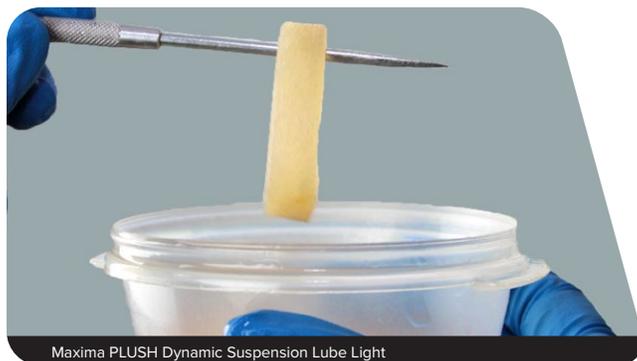


**Entretien toutes les 200 heures** Passez à l'entretien des [joints des fourreaux inférieurs](#) pour poursuivre l'entretien toutes les 200 heures.

- 1** Retirez les joints en mousse et nettoyez-les à l'aide d'alcool isopropylique et d'un chiffon.



- 2** Faites tremper les bagues en mousse dans de l'huile de suspension.



- 3** Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'intérieur et l'extérieur des fourreaux inférieurs ainsi que sur les joints anti-poussière.

Nettoyez l'extérieur des fourreaux inférieurs ainsi que les joints anti-poussière avec un chiffon.

Enroulez un chiffon autour d'un long goujon et glissez-le dans chaque fourreau inférieur pour en nettoyer l'intérieur.



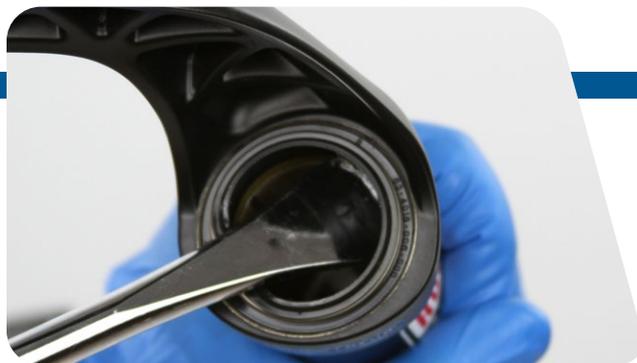
- 4** Remettez en place les bagues en mousse dans les fourreaux inférieurs en-dessous des joints anti-poussière.



- 1 Insérez la pointe d'un démonte-pneu pour roues de descente sous la lèvre inférieure du joint anti-poussière.

**AVIS**

Si vous utilisez un tournevis plat, veillez à choisir un modèle à tige ronde. Un tournevis à tige carrée pourrait endommager le fourreau de la fourche.



- 2 Assurez-vous que les fourreaux inférieurs sont droits et bien stables, sur un établi ou sur le sol. Appuyez vers le bas sur le manche du démonte-pneu afin de retirer le joint anti-poussière. Jetez le joint anti-poussière.

Répétez l'opération de l'autre côté.

**AVIS**

Veillez à la stabilité des fourreaux inférieurs. Ne laissez pas les fourreaux inférieurs tourner dans des directions opposées, se rapprocher ou s'éloigner l'un de l'autre. Cela endommagerait les fourreaux inférieurs.



- 3 Avec les doigts, retirez puis jetez les bagues en mousse qui se trouvent à l'intérieur des fourreaux inférieurs.

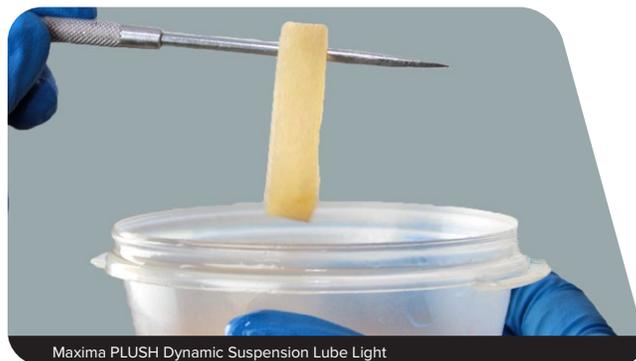


- 4 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'intérieur et l'extérieur des fourreaux inférieurs. Nettoyez l'extérieur des fourreaux inférieurs avec un chiffon.

Enroulez un chiffon autour d'un long goujon et glissez-le dans chaque fourreau inférieur pour en nettoyer l'intérieur.



- 5** Faites tremper les bagues en mousse neuves dans de l'huile de suspension.



- 6** Mettez en place les bagues en mousse neuves par-dessus les bagues supérieures à l'intérieur des fourreaux inférieurs.



- 7** Retirez le ressort en fil métallique du joint anti-poussière neuf et conservez-le précieusement.



- 8** Insérez la partie étroite du joint anti-poussière neuf dans la partie creuse de l'outil d'installation des joints.



**9** Maintenez fermement le fourreau inférieur en place puis, à l'aide de l'outil d'installation des joints, insérez bien droit le joint anti-poussière dans le fourreau inférieur jusqu'à ce que la surface du joint affleure avec le haut de la surface du fourreau inférieur.

Remettez le ressort métallique en place sur le joint anti-poussière.

Répétez les étapes 7, 8 et 9 pour l'autre fourreau.

### **AVIS**

Contentez-vous d'enfoncer le joint anti-poussière dans le fourreau inférieur jusqu'à ce qu'il affleure avec le haut du fourreau inférieur. Le fait d'enfoncer le joint anti-poussière au-delà du haut du fourreau inférieur pourrait endommager les bagues en mousse.



## Changement du débattement du ressort pneumatique et des Bottomless Tokens (entretoises creuses)

Afin d'augmenter ou de réduire le débattement de votre fourche RockShox Pike, il faut remplacer le ressort pneumatique par une unité de la came du ressort pneumatique de la longueur appropriée. Par exemple, pour passer d'une Pike avec un débattement maximal de 140 mm à une fourche avec un débattement maximal de 160 mm, il faut installer une unité de la came du ressort pneumatique de 160 mm. Le débattement de la fourche est indiqué en bas de la came du ressort pneumatique.

Pour affiner les réglages de talonnage et d'amortissement, il est possible d'ajouter ou de retirer des entretoises creuses au capuchon supérieur Solo Air (SA) ou à l'unité du ressort pneumatique Dual Position Air (DPA). À l'aide du tableau ci-dessous, vous pouvez déterminer le nombre d'entretoises creuses à utiliser selon le débattement maximal de votre fourche. Si le débattement de votre fourche n'est pas celui prévu en usine, il peut être nécessaire d'ajouter ou de retirer des entretoises creuses. Les entretoises creuses de couleur rouge (DPA) et grise (SA) sont compatibles avec toutes les fourches Pike de 35 mm.

Pour obtenir des informations sur les kits des pièces détachées, veuillez vous reporter au catalogue des pièces détachées RockShox, à l'adresse [www.sram.com/service](http://www.sram.com/service).



Identification de la came du ressort pneumatique DPA

Identification de la came du ressort pneumatique SA

### Débattements Solo Air et réglage des entretoises creuses

| Roue de 29 po et +  |                                    |                                      | Roue de 29 po ou 27,5 po et +                             |                                    |                                      | Roue de 27,5 po   |                                    |                                      | Roue de 26 po   |                                    |                                      |
|---|------------------------------------|--------------------------------------|---|------------------------------------|--------------------------------------|---|------------------------------------|--------------------------------------|---|------------------------------------|--------------------------------------|
| Débattement de la fourche (gravé sur la came pneumatique) | Entretoises creuses Première monte | Nombre maximum d'entretoises creuses | Débattement de la fourche (gravé sur la came pneumatique) | Entretoises creuses Première monte | Nombre maximum d'entretoises creuses | Débattement de la fourche (gravé sur la came pneumatique) | Entretoises creuses Première monte | Nombre maximum d'entretoises creuses | Débattement de la fourche (gravé sur la came pneumatique) | Entretoises creuses Première monte | Nombre maximum d'entretoises creuses |
| -   | -                                  | -                                    | PIKE 29-160 mm  | 1                                  | 4                                    | -   | -                                  | -                                    | -   | -                                  | -                                    |
| LYRIK/YARI 160  | 2                                  | 5                                    | PIKE 29-150 mm  | 1                                  | 4                                    | -   | -                                  | -                                    | -   | -                                  | -                                    |
| LYRIK/YARI 150  | 2                                  | 5                                    | PIKE 29-140 mm  | 2                                  | 5                                    | PIKE 27-160 mm  | 0                                  | 4                                    | -   | -                                  | -                                    |
| LYRIK/YARI 140  | 3                                  | 6                                    | PIKE 29-130 mm  | 3                                  | 5                                    | PIKE 27-150 mm  | 0                                  | 4                                    | PIKE 26-160 mm  | 0                                  | 4                                    |
| LYRIK/YARI 130  | 3                                  | 6                                    | PIKE 29-120 mm  | 4                                  | 6                                    | PIKE 27-140 mm  | 1                                  | 4                                    | PIKE 26-150 mm  | 0                                  | 4                                    |
| LYRIK/YARI 120  | 4                                  | 6                                    | -   | -                                  | -                                    | PIKE 27-130 mm  | 2                                  | 5                                    | PIKE 26-140 mm  | 1                                  | 4                                    |
| LYRIK/YARI 110  | 5                                  | 6                                    | -   | -                                  | -                                    | PIKE 27-120 mm  | 3                                  | 5                                    | PIKE 26-130 mm  | 2                                  | 5                                    |
| LYRIK/YARI 100  | 5                                  | 6                                    | -   | -                                  | -                                    | -   | -                                  | -                                    | PIKE 26-120 mm  | 3                                  | 5                                    |
| -   | -                                  | -                                    | -   | -                                  | -                                    | -   | -                                  | -                                    | *26-140 mm DJ   | 2                                  | 4                                    |
| -   | -                                  | -                                    | -   | -                                  | -                                    | -   | -                                  | -                                    | *26-110 mm DJ   | 0                                  | 2                                    |
| -   | -                                  | -                                    | -   | -                                  | -                                    | -   | -                                  | -                                    | *26-100 mm DJ   | 0                                  | 2                                    |

\*Non gravé sur la came pneumatique.

### Débattements Dual Position Air et réglage des entretoises creuses

| Roue de 29 po et +  |                                    |                                      | Roue de 29 po ou 27,5 po et +                             |                                    |                                      | Roue de 27,5 po   |                                    |                                      | Roue de 26 po   |                                    |                                      |
|---|------------------------------------|--------------------------------------|---|------------------------------------|--------------------------------------|---|------------------------------------|--------------------------------------|---|------------------------------------|--------------------------------------|
| Débattement de la fourche (gravé sur la came pneumatique) | Entretoises creuses Première monte | Nombre maximum d'entretoises creuses | Débattement de la fourche (gravé sur la came pneumatique) | Entretoises creuses Première monte | Nombre maximum d'entretoises creuses | Débattement de la fourche (gravé sur la came pneumatique) | Entretoises creuses Première monte | Nombre maximum d'entretoises creuses | Débattement de la fourche (gravé sur la came pneumatique) | Entretoises creuses Première monte | Nombre maximum d'entretoises creuses |
| -   | -                                  | -                                    | PIKE 29-160 mm  | 1                                  | 4                                    | -   | -                                  | -                                    | -   | -                                  | -                                    |
| -   | -                                  | -                                    | PIKE 29-150 mm  | 1                                  | 4                                    | -   | -                                  | -                                    | -   | -                                  | -                                    |
| LYRIK/PIKE 160  | 1                                  | 5                                    | -   | -                                  | -                                    | PIKE 650-160 mm   | 0                                  | 4                                    | -   | -                                  | -                                    |
| LYRIK/PIKE 150  | 1                                  | 6                                    | -   | -                                  | -                                    | PIKE 650-150 mm   | 0                                  | 4                                    | PIKE 26-160 mm  | 0                                  | 4                                    |
| -   | -                                  | -                                    | -   | -                                  | -                                    | -   | -                                  | -                                    | PIKE 26-150 mm  | 0                                  | 4                                    |

**AVIS**

Vérifiez qu'il n'y ait pas d'éraflure sur les pièces. Veillez à ne pas rayer les surfaces assurant l'étanchéité lorsque vous procédez à l'entretien de votre suspension. Les rayures peuvent entraîner des fuites.

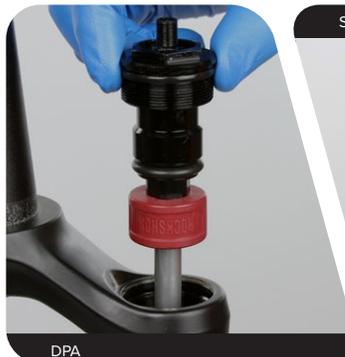
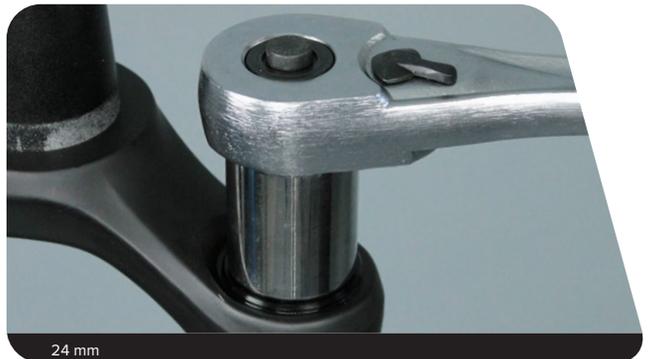
Lorsque vous remplacez des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur toutes les pièces et nettoyez-les avec un chiffon. Appliquez de la graisse sur les joints neufs.



- 1** **Dual Position Air** : à l'aide d'une clé à douille de 10 mm, desserrez et retirez la molette de réglage DPA.



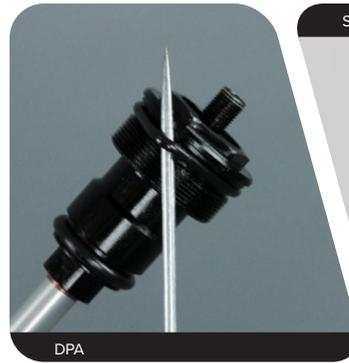
- 2** À l'aide d'une clé à douille de 24 mm, retirez le capuchon supérieur. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le filetage du tube supérieur puis nettoyez-le avec un chiffon.



**3** Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique du capuchon supérieur.

Avec les doigts, installez un joint torique neuf.

**N'appliquez pas de graisse sur le filetage du capuchon supérieur.**



**4** **Dual Position Air** : repoussez la came pneumatique dans le tube supérieur afin d'éviter qu'elle ne se raye lors du démontage de l'anneau de blocage.

### AVIS

Avec une came pneumatique éraflée, de l'air pourrait pénétrer dans le fourreau inférieur par la tête d'étanchéité, ce qui réduirait les performances du ressort.

À l'aide d'un tournevis à tête plate, poussez la languette de la tête d'étanchéité DPA sous l'anneau de blocage.

Insérez les bouts d'une grande pince pour anneaux de blocage dans les œillets de l'anneau de blocage. Appuyez fortement sur la pince pour pousser la tête d'étanchéité DPA à l'intérieur du tube supérieur de manière à comprimer et éjecter l'anneau de blocage.



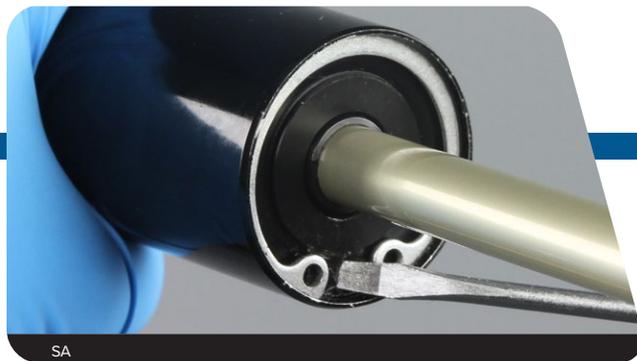
**Solo Air** : à l'aide d'un tournevis à tête plate, poussez la languette de la tête d'étanchéité SA sous l'anneau de blocage.

Recouvrez l'extrémité de la came du ressort pneumatique avec votre doigt lorsque vous retirez l'anneau de blocage pour éviter toute éraflure sur la came.

### AVIS

Avec une came pneumatique éraflée, de l'air pourrait pénétrer dans le fourreau inférieur par la tête d'étanchéité, ce qui réduirait les performances du ressort.

Insérez les bouts d'une grande pince pour anneaux de blocage internes dans les œillets de l'anneau de blocage. Appuyez fortement sur la pince pour pousser la tête d'étanchéité SA à l'intérieur du tube supérieur de manière à comprimer et éjecter l'anneau de blocage. Faites glisser l'anneau de blocage sur votre doigt puis relâchez la came du ressort pneumatique.



**5** Avec les doigts, installez le boulon inférieur sur la came pneumatique.

Tirez fermement sur le boulon inférieur afin de retirer l'unité de la came pneumatique hors du tube supérieur. Dévissez puis retirez le boulon inférieur de la came pneumatique. Nettoyez et inspectez l'unité pour vérifier qu'elle n'est pas endommagée.



**6** Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'intérieur et l'extérieur du tube supérieur puis nettoyez-le avec un chiffon.

Enroulez un chiffon autour d'un long goujon et insérez-le dans le tube supérieur pour en nettoyer l'intérieur.



- 7** Retirez l'unité de la tête d'étanchéité, la bague d'appui ainsi que le ressort ondulé hors de la came pneumatique. Jetez l'unité de la tête d'étanchéité ainsi que le ressort ondulé.

### AVIS

N'installez pas de nouvelle tête d'étanchéité pour le moment. Le remplacement de la tête d'étanchéité est décrit dans le paragraphe Installation.



- 8** **Dual Position Air** : avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique externe. Avec une pointe, piquez le joint torique interne puis retirez-le. Jetez les joints toriques.

Avec les doigts, installez les joints toriques neufs.



**Solo Air** : avec les doigts ou une pointe, retirez l'anneau de section carrée du piston pneumatique puis jetez-le.

Avec les doigts, installez un anneau de section carrée neuf.



## Installation des Bottomless Token (entretoises creuses) Solo Air

Les entretoises creuses réduisent le volume d'air présent dans la fourche afin de durcir la partie finale du débattement de la fourche. Ajoutez des entretoises pour préserver l'impression que la fourche ne talonne jamais. Pour connaître le nombre maximal d'entretoises à utiliser avec votre fourche, reportez-vous au paragraphe intitulé [Changer le débattement du ressort pneumatique et les entretoises creuses](#).

- 1 Vissez une entretoise creuse sur une autre ou sur le fond du capuchon supérieur. À l'aide d'une clé hexagonale de 8 mm et d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 24 mm, serrez l'entretoise à un couple compris entre 3,4 et 4,5 N•m.

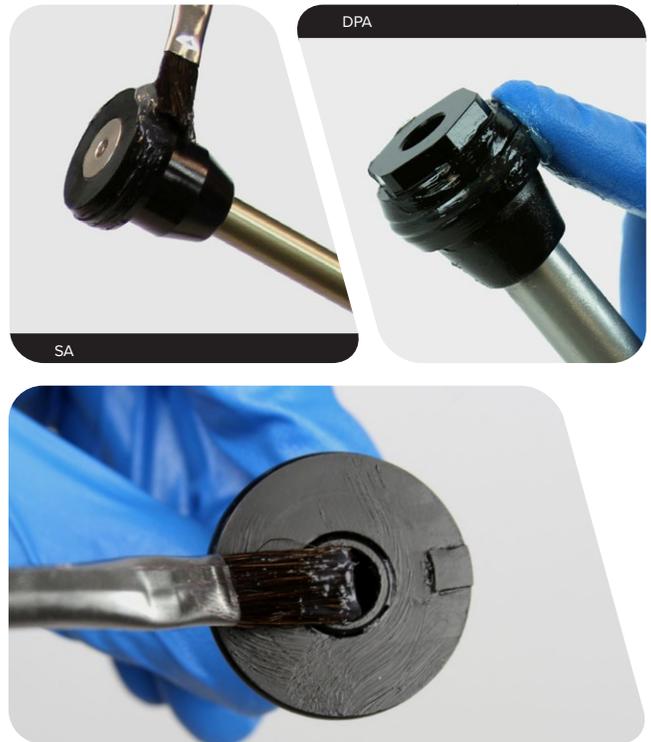


## Installation des Bottomless Token (entretoises creuses) Dual Position Air

- 1 Au besoin, installez des entretoises creuses supplémentaires sur la came du ressort pneumatique DPA.



- 1** Appliquez une bonne dose de graisse SRAM Butter sur les joints de la tête d'étanchéité et du piston pneumatique.



- 2** Mettez en place la bague d'appui, un ressort ondulé neuf et une unité de tête d'étanchéité neuve, en respectant cet ordre, sur la came pneumatique.



- 3** Appuyez fortement sur l'unité de la came pneumatique afin de la faire rentrer par le bas du tube supérieur tout en faisant bouger délicatement la came pneumatique de gauche à droite.

Assurez-vous que la came reste bien en extension complète.



- 4** Avec les doigts, faites coulisser l'anneau de blocage sur la came. Veillez à ne pas rayer la came pneumatique.

### AVIS

Avec une came pneumatique éraflée, de l'air pourrait pénétrer dans le fourreau inférieur par la tête d'étanchéité, ce qui réduirait les performances du ressort.

Insérez les bouts d'une grande pince pour anneaux de blocage internes dans les œillets de l'anneau de blocage, puis utilisez la pince pour repousser la tête d'étanchéité dans le tube supérieur tout en installant l'anneau de blocage dans sa cannelure. La languette de la tête d'étanchéité doit se trouver entre les œillets de l'anneau de blocage.

*Avec le pouce, maintenez l'anneau de blocage en place lors de l'installation des œillets de chaque côté de la languette de la tête d'étanchéité.*

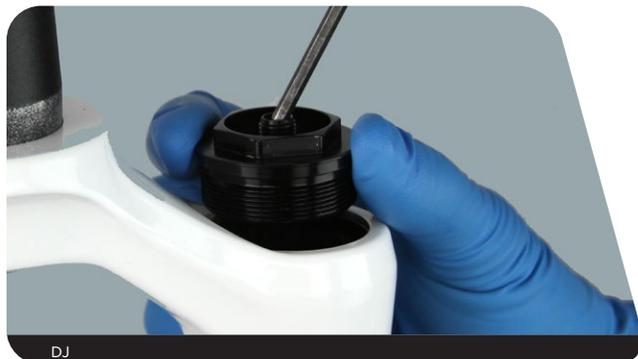
**Veillez bien à ce que l'anneau de blocage soit correctement installé dans la cannelure prévue à cet effet et, à l'aide de la pince pour anneaux de blocage, faites tourner l'anneau de blocage et la tête d'étanchéité de gauche à droite à plusieurs reprises avant de tirer la came pneumatique fermement vers le bas.**

*Les anneaux de blocage ont un côté avec un angle acéré et un autre avec un angle arrondi. Installez les anneaux de blocage en faisant en sorte que le côté avec l'angle acéré soit orienté vers l'outil pour faciliter l'installation et le démontage.*

- 5** Mettez en place le capuchon supérieur sur le haut du tube supérieur.

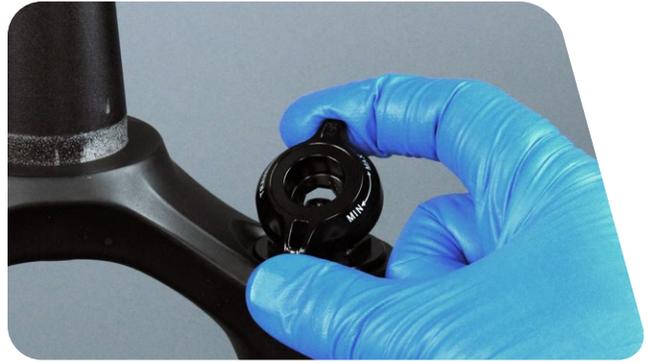
**DJ** : à l'aide d'une petite clé hexagonale, appuyez sur la valve Schrader pour faciliter l'insertion.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 24 mm, serrez le capuchon supérieur à un couple de 28 N·m.



**6 Dual Position Air** : installez la molette de réglage DPA et l'écrou de blocage de la molette sur le capuchon supérieur de manière à ce que la longue languette soit orientée vers l'avant du té. Tournez la molette de réglage DPA dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle s'enclenche dans le premier cran.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 10 mm, serrez le boulon de blocage de la molette à un couple compris entre 1,7 et 2,2 N•m.



**AVIS**

Vérifiez qu'il n'y ait pas d'éraflure sur les pièces. Veillez à ne pas rayer les surfaces assurant l'étanchéité lorsque vous procédez à l'entretien de votre suspension. Les rayures peuvent entraîner des fuites.

Lorsque vous remplacez des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur toutes les pièces et nettoyez-les avec un chiffon. Appliquez de la graisse SRAM Butter sur les joints neufs.



- 1 RCT3 :** tournez les molettes de compression basse vitesse et du mode de compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elles se bloquent, dans la position d'ouverture maximale.

*Pour réaliser la procédure de purge, l'amortisseur de compression doit être réglé sur la position d'ouverture maximale.*



**RC :** tournez la molette de réglage de la compression basse vitesse dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque dans la position d'ouverture maximale.

*Pour réaliser la procédure de purge, l'amortisseur de compression doit être réglé sur la position d'ouverture maximale.*



**2** **RCT3** : à l'aide d'une clé hexagonale de 2 mm, retirez la vis de la molette de réglage de compression basse vitesse. Retirez la molette de réglage de compression basse vitesse.

À l'aide d'une clé à douille de 6 mm, retirez l'écrou de blocage de la molette. Retirez la molette de réglage du mode de compression.



**RC** : à l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm, retirez l'écrou de blocage de la molette.

Retirez la molette de réglage de compression basse vitesse.



**3** À l'aide d'une clé à douille de 30 mm, desserrez le capuchon supérieur de l'amortisseur.

Retirez l'unité du Charger Damper hors du tube supérieur.

Nettoyez le filetage du tube supérieur avec un chiffon.



**4** Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique du capuchon supérieur de compression. Jetez le joint torique.

Avec les doigts, installez un joint torique neuf.



- 5** Serrez légèrement le tube de la cartouche dans un trépied d'atelier avec la came de l'amortisseur du rebond tournée vers le haut.

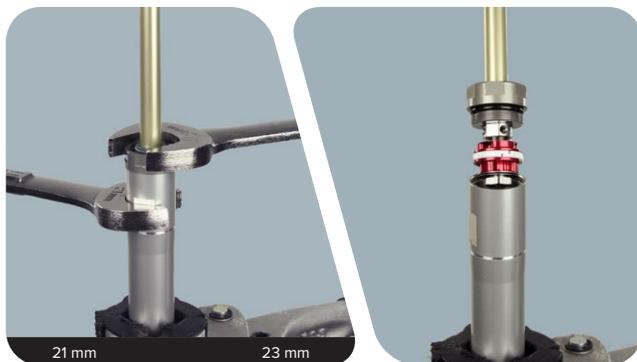
### AVIS

Serrez le tube de la cartouche de manière à ce qu'il ne glisse pas ni ne tourne dans le trépied d'atelier. Le tube peut se déformer s'il est trop serré.



- 6** Placez une clé plate de 21 mm sur les bords plats du tube de la cartouche. Placez une clé plate de 23 mm sur la tête d'étanchéité de l'amortisseur.

En maintenant le tube de la cartouche bien en place, faites tourner la tête d'étanchéité de l'amortisseur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre afin de desserrer et de retirer l'unité du rebond.



- 7** Retirez le tube de la cartouche hors du trépied d'atelier et versez l'huile de suspension dans le récipient prévu à cet effet.



- 8** Avec les doigts, retirez la bague de coulissage hors du piston de l'amortisseur du rebond.

Avec les doigts, installez une bague de coulissage neuve.



- 9 Retirez l'unité de la tête d'étanchéité hors de la came de l'amortisseur du rebond. Jetez la tête d'étanchéité de l'amortisseur.



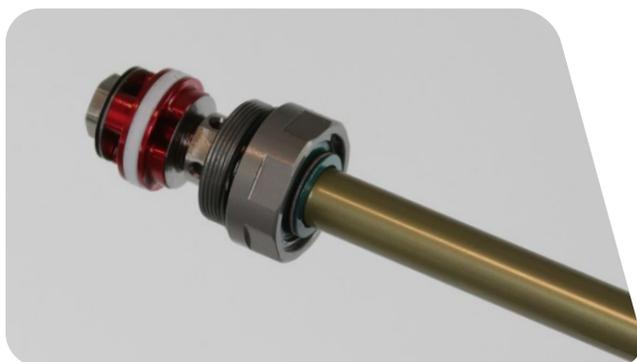
- 10 Appliquez de la graisse SRAM Butter sur les joints neufs de la tête d'étanchéité de l'amortisseur du rebond.

Installez l'unité de la tête d'étanchéité neuve sur la came de l'amortisseur du rebond avec le filetage tourné vers le piston.

Faites coulisser la tête d'étanchéité vers le piston jusqu'à ce qu'elle se bloque.

### AVIS

Le fait de ne pas remplacer l'ancienne tête d'étanchéité par une neuve peut réduire le fonctionnement de la fourche.



## Nouveau réglage facultatif du rebond

Le Charger Damper de la fourche Pike est vendu avec des rondelles supplémentaires installées sur le piston afin de permettre au cycliste de modifier le réglage du rebond.

Si votre rebond est réglé sur un ou deux clics à partir de la position ouverte, nous vous recommandons de passer à un réglage plus doux du rebond. Inversement, si votre rebond est réglé sur un ou deux clics à partir de la position fermée, nous vous recommandons de passer à un réglage plus ferme du rebond.

D'origine, tous les Charger Damper des fourches Pike sont réglés sur un amortissement moyen.

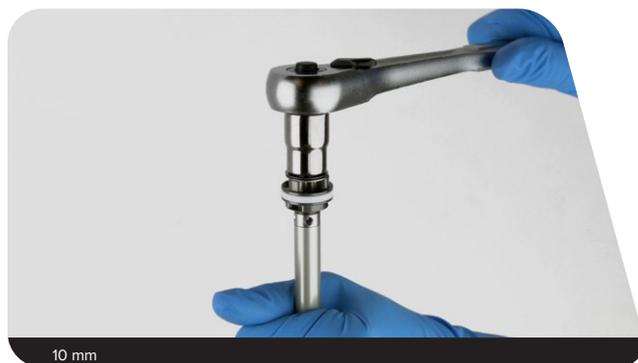
- 1 Serrez la base de la came de l'amortisseur du rebond dans un étau équipé de cales pour amortisseur arrière RockShox.

### AVIS

Pour éviter d'endommager la came de l'amortisseur du rebond, ne serrez pas le milieu de la came dans l'étau.



- 2 À l'aide d'une clé à douille de 10 mm, retirez l'écrou du piston. Stabilisez à la main la came de l'amortisseur du rebond.

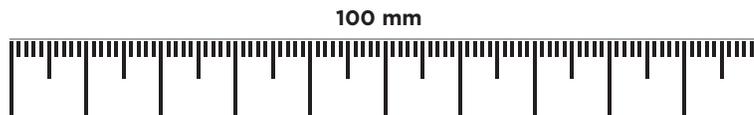


- 3 Faites glisser les rondelles sur une petite clé ou une pointe pour les retirer du piston de l'amortisseur du rebond. Déposez délicatement les rondelles sur un chiffon en les laissant bien dans l'ordre dans lequel elles se trouvaient sur le piston.



**4** Reportez-vous au tableau ci-dessous pour savoir quelles rondelles mettre en place sur le piston de l'amortisseur du rebond afin d'obtenir le réglage souhaité. À l'aide d'un pied à coulisse, vérifiez le diamètre externe ainsi que l'épaisseur de la rondelle ou bien imprimez cette page (avec un zoom de page réglé sur 100 %) afin de disposer les rondelles directement sur les gabarits de la page.

À la livraison, tous les Charger Damper des fourches Pike sont réglés sur un amortissement moyen.



\*Imprimez cette page avec un zoom à 100 % et reportez-vous au tableau pour obtenir le réglage du rebond souhaité.

### Réglage doux du rebond

| Taille de la rondelle 1:1*<br>Dimension externe<br>(en mm) | Épaisseur<br>de la<br>rondelle 1:1*<br>(en mm) |
|--|--|
| 8  | 0.3  |
| 12   | 0.1  |
| 14   | 0.1  |
| 16   | 0.1  |
| 8  | 0.2  |
| 16   | 0.1  |

Bas de la pile  
Face au piston

|         |     |
|---------|-----|
| 16      | 0.1 |
| 14      | 0.1 |
| 16 Hoop | 0.2 |

Pour un réglage doux, les rondelles 16 x 6 x 0,1 ; 14 x 6 x 0,1 et 16 x 14 x 0,2 ne sont pas utilisées. Conservez-les précieusement car elles pourraient vous servir dans le cas d'un réglage moyen ou ferme.

### Réglage moyen du rebond (réglage usine)

| Taille de la rondelle 1:1*<br>Dimension externe<br>(en mm) | Épaisseur<br>de la<br>rondelle 1:1*<br>(en mm) |
|--|--|
| 16   | 0.1  |
| 14   | 0.1  |
| 8  | 0.2  |
| 8  | 0.3  |
| 12   | 0.1  |
| 16   | 0.1  |
| Anneau de 16   | 0.2  |
| 14   | 0.1  |
| 16   | 0.1  |

Bas de la pile  
Face au piston

### Réglage ferme du rebond

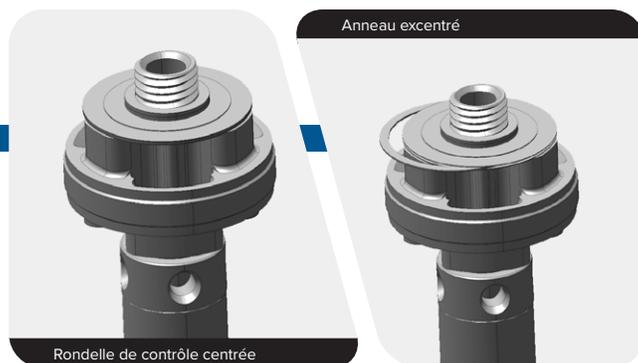
| Taille de la rondelle 1:1*<br>Dimension externe<br>(en mm) | Épaisseur<br>de la<br>rondelle 1:1*<br>(en mm) |
|--|--|
| 8  | 0.3  |
| 14   | 0.1  |
| 16   | 0.1  |
| 8  | 0.2  |
| 12   | 0.1  |
| 16   | 0.1  |
| Anneau de 16   | 0.2  |
| 14   | 0.1  |
| 16   | 0.1  |

Bas de la pile  
Face au piston

- 5** Mettez les rondelles en place sur une petite clé ou une pointe en respectant l'ordre requis pour le réglage souhaité. Faites glisser l'empilement des rondelles contre le piston. Avec les doigts, comprimez les rondelles et centrez l'empilement.

**AVIS**

Veillez à ce que l'anneau soit bien centré par rapport aux rondelles.

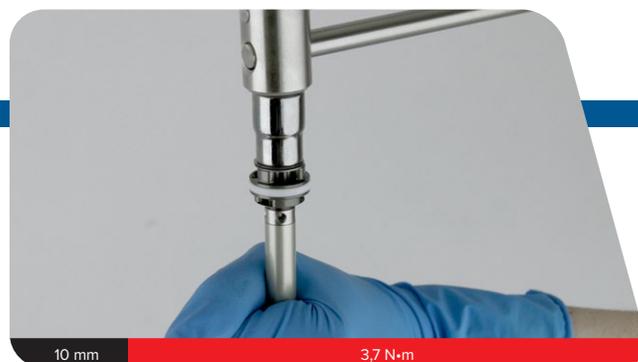


- 6** Vissez l'écrou du piston principal sur le piston de l'amortisseur du rebond. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 10 mm, serrez l'écrou à un couple de 3,7 N•m.

**AVIS**

Veillez à ce que la rondelle de contrôle soit bien centrée et non pincée sous le piston.

Retirez l'unité de l'étau.



- 1 Vaporisez de l'alcool isopropylique à l'intérieur du tube de la cartouche et de l'amortisseur de compression.

Versez l'alcool et l'huile restante dans un récipient prévu à cet effet.



- 2 Enroulez un chiffon autour d'un long goujon et insérez-le dans le tube de la cartouche pour en nettoyer l'intérieur.



- 3 À l'aide d'un compresseur à air équipé d'un pistolet souffleur, séchez parfaitement l'intérieur du tube de la cartouche et l'unité de l'amortisseur de compression.

### AVIS

Le tube de la cartouche, l'amortisseur de compression ainsi que la vessie doivent être parfaitement secs avant de réassembler l'amortisseur Charger. L'humidité peut fissurer la vessie.



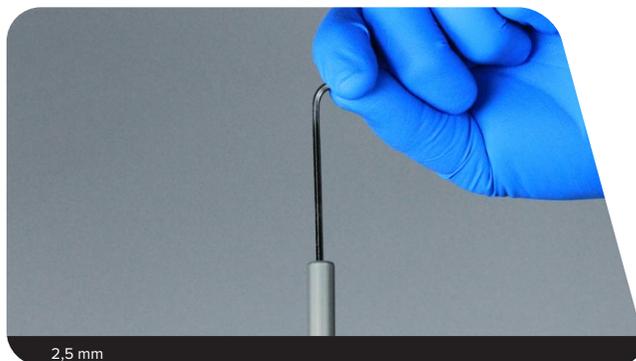
- 4 Serrez légèrement l'unité du tube de la cartouche dans un trépied d'atelier avec l'amortisseur de compression tourné vers le bas.



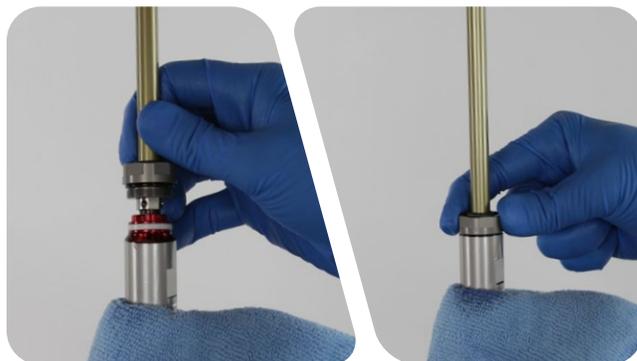
- 5** Enroulez un chiffon autour du tube de la cartouche.  
Versez de l'huile de suspension 3wt dans le tube de la cartouche jusqu'à ce qu'il soit plein.



- 6** Insérez une clé hexagonale de 2,5 mm à l'intérieur de la came de l'amortisseur du rebond jusqu'à ce qu'elle touche la vis de la molette de réglage du rebond. Tournez la clé hexagonale dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque. La molette de réglage du rebond est désormais en position ouverte.



- 7** Enroulez un chiffon autour du tube de la cartouche.  
Insérez le piston de l'amortisseur du rebond dans le tube et vissez la tête d'étanchéité dans le tube à la main.



- 8** Placez une clé dynamométrique équipée d'une douille articulée de 23 mm sur les bords plats de la tête d'étanchéité de l'amortisseur. Placez une clé plate de 21 mm sur les bords plats du tube de la cartouche.

Tout en maintenant le tube de la cartouche en place, faites tourner la tête d'étanchéité dans le sens des aiguilles d'une montre et serrez-la à un couple compris entre 9 et 10 N·m.

**Pour une meilleure précision de la mesure du couple, installez la douille articulée sur la clé dynamométrique en formant un angle de 90° avec le manche.**

Retirez le tube de la cartouche hors du trépied d'atelier.



- 9 Serrez légèrement l'unité du tube de la cartouche dans un trépied d'atelier avec l'amortisseur tourné vers le haut.



**1** **RCT3** : à l'aide d'une petite pince pour anneaux de blocage, retirez l'anneau de blocage situé sur la molette de réglage de compression basse vitesse.



RCT3

**RC** : à l'aide d'une petite pince pour anneaux de blocage, retirez l'anneau de blocage situé sur le bouchon de purge.



RC

**2** **RCT3** : à l'aide d'une pince à bec fin, retirez la molette de réglage de compression basse vitesse située sur le capuchon supérieur de compression.



RCT3

**RC** : à l'aide d'une pince à bec fin, retirez le bouchon de purge situé sur la molette de réglage de compression.



RC

- 3** Avec les doigts, installez le boulon inférieur dans la came de l'amortisseur du rebond puis tirez sur le boulon inférieur vers le bas.

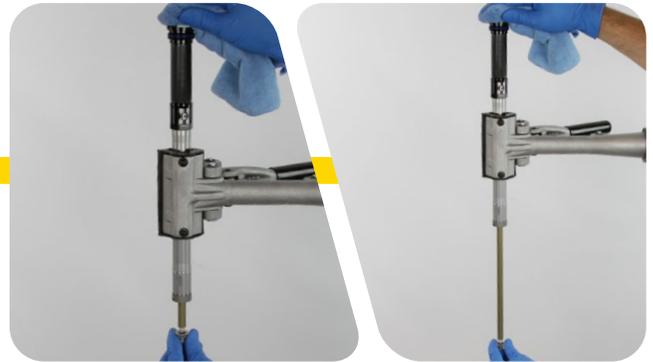


- 4** Recouvrez le capuchon supérieur d'un chiffon et actionnez la came de l'amortisseur du rebond à plusieurs reprises pour pré-purger l'air présent dans l'amortisseur.

Tirez la came de l'amortisseur du rebond vers le bas jusqu'à ce qu'elle se bloque.

**⚠ ATTENTION – DANGER**

Actionnez la came de l'amortisseur du rebond très lentement. Si vous ne respectez pas cette consigne, de l'huile peut gicler du capuchon supérieur. Portez toujours vos lunettes de sécurité.



- 5** Remplissez la seringue de purge RockShox Charger à moitié avec de l'huile de suspension 3wt puis vissez la seringue et l'embout de la durite Charger dans l'unité du capuchon supérieur de compression.

**AVIS**

Utilisez uniquement la seringue fournie avec le kit de purge RockShox Charger.

**N'utilisez aucune seringue qui aurait été en contact avec du liquide de frein DOT. Le liquide de frein DOT endommage irréversiblement les joints et entraîne un dysfonctionnement de l'amortisseur.**



Maxima PLUSH 3wt

Seringue de purge RockShox Charger

**6** Créez une dépression dans l'unité de l'amortisseur en tirant sur le piston de la seringue tout en repoussant la came de l'amortisseur du rebond vers le haut. Ceci fera sortir les bulles d'air contenues dans l'unité de l'amortisseur.

Mettez l'unité de l'amortisseur en pression en appuyant sur le piston de la seringue vers le bas tout en tirant la came de l'amortisseur du rebond vers le bas.

Tout en maintenant le piston de la seringue vers le bas, actionnez la came de l'amortisseur du rebond à plusieurs reprises afin de purger les bulles d'air.

*La vessie va se dilater et se contracter. Ceci est normal.*

Continuez à créer une dépression puis à mettre l'unité de l'amortisseur en pression jusqu'à ce que seules de très fines bulles ressortent de l'unité de l'amortisseur.



**7** Assurez-vous que la came de l'amortisseur du rebond est en extension complète.

Repoussez le piston de la seringue vers le bas puis relâchez-le. Laissez la vessie reprendre sa position normale en attendant quelques instants jusqu'à ce que la seringue cesse de se remplir.

À l'aide d'un chiffon, recouvrez l'embout de purge et l'orifice de purge du Charger puis dévissez et retirez la seringue.

**⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX**

De l'huile peut jaillir de l'unité de la vessie si la vessie n'est pas dans sa position normale. Portez toujours des lunettes de sécurité.



- 8** **RCT3** : insérez la molette de réglage de compression basse vitesse dans l'unité de la came de compression. Appuyez vers le bas puis tournez la molette de réglage de compression basse vitesse dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle s'enclenche à sa place.



**RC** : à l'aide d'une pince à bec fin, insérez le bouchon de purge dans la molette de réglage de compression jusqu'à ce qu'elle s'enclenche à sa place.



- 9** À l'aide d'une pince pour anneaux de blocage, mettez en place l'anneau de blocage interne dans la cannelure prévue à cet effet.

**Veillez bien à ce que l'anneau de blocage soit correctement installé dans la cannelure prévue à cet effet et, à l'aide de la pince pour anneaux de blocage, faites tourner l'anneau de blocage et la tête d'étanchéité de gauche à droite à plusieurs reprises.**

**RCT3** : il faut que la molette de réglage de la compression basse vitesse soit parfaitement en place pour que l'anneau de blocage puisse se glisser dans sa cannelure.

**RC** : il faut que le bouchon de purge soit parfaitement en place pour que l'anneau de blocage puisse se glisser dans sa cannelure.

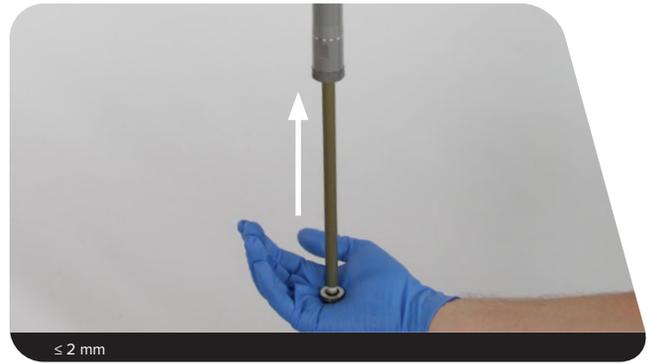


- 10** **Testez la purge** : tournez la came de la molette de réglage de compression dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque. Elle est en position verrouillée.



**11** Poussez la came de l'amortisseur du rebond à l'intérieur du tube de la cartouche. Si la purge a été réalisée correctement, la came ne doit pas bouger de plus de 2 mm.

Si la came bouge même en position verrouillée, reprenez la procédure de purge.



**12** **RCT3** : tournez la came de la molette de réglage du mode de compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque. Elle est en position ouverte.

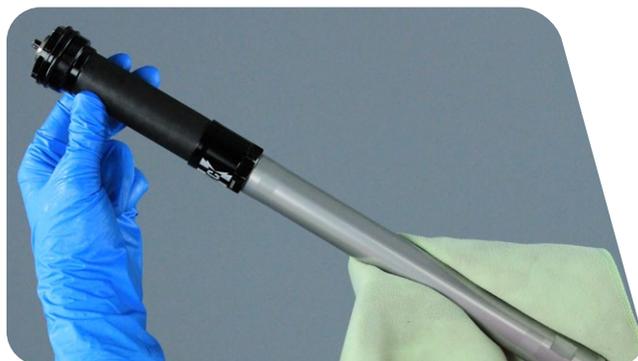
**RC** : la came de l'amortisseur de compression doit rester dans la position verrouillée dans le sens des aiguilles d'une montre. Ne tournez pas cette came en position ouverte.



- 1** Retirez le boulon du rebond situé sur la came de l'amortisseur du rebond.



- 2** Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'unité du Charger Damper puis nettoyez-la avec un chiffon.



- 3** Insérez puis vissez le Charger Damper dans le haut du tube supérieur situé du côté de la chaîne.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 30 mm, serrez le capuchon supérieur de compression à un couple de 28 N·m.



- 4** **RCT3** : mettez en place la molette de réglage du mode de compression sur le capuchon supérieur de compression en veillant à ce que la longue languette soit tournée vers l'**avant** du té. Tournez la molette **dans le sens des aiguilles d'une montre** jusqu'à ce qu'elle s'enclenche dans le premier cran.

**RC** : mettez en place la molette de réglage de compression basse vitesse sur le capuchon supérieur de compression en veillant à ce que la longue languette soit tournée vers l'**arrière** du té. Tournez la molette **dans le sens inverse des aiguilles d'une montre** jusqu'à ce qu'elle s'enclenche dans le premier cran.



- 5** **RCT3** : vissez l'écrou de blocage de la molette dans l'unité de la came de compression.

Tout en appuyant sur la molette de réglage du mode de compression, serrez l'écrou de blocage de la molette. Tournez la molette dans le sens des aiguilles d'une montre de deux crans jusqu'à ce qu'elle se bloque puis, à l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 6 mm, serrez l'écrou de blocage de la molette à un couple compris entre 3,5 et 4,0 N·m.

**Assurez-vous que l'écrou de blocage n'est pas vissé de travers dans le filetage car il pourrait faire bouger la molette de réglage qui se trouve en dessous.**



- 6** **RC** : mettez en place l'écrou de blocage de la molette. Tout en appuyant sur la molette de compression, serrez l'écrou à un couple compris entre 4,0 et 5,5 N·m à l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 4 mm.



- 7 RCT3** : mettez en place la molette de réglage basse vitesse et la vis de blocage de la molette. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 2 mm, serrez l'écrou à un couple compris entre 1,0 et 1,5 N·m.



- 1** Vaporisez de l'alcool isopropylique sur les tubes supérieurs puis nettoyez-les avec un chiffon.



- 2** Appliquez une bonne dose de graisse SRAM Butter sur les surfaces internes des joints anti-poussière.



- 3** Faites coulisser l'unité des fourreaux inférieurs par-dessus l'unité des tubes supérieurs de manière à ce que seule la bague supérieure s'engage dans les tubes supérieurs.

**Veillez bien à ce que les deux joints anti-poussière coulissent par-dessus les tubes sans que leur bord extérieur ne se plie.**



- 4** Mettez la fourche en position presque horizontale de sorte que les trous des boulons inférieurs soient tournés vers le haut. Positionnez l'embout de la seringue RockShox de biais dans chacun des trous des boulons inférieurs des fourreaux inférieurs, de manière à ne pas remplir la came. Injectez 10 ml d'huile de suspension dans le fourreau du côté de la chaîne et 10 ml d'huile de suspension dans le fourreau du côté opposé à la chaîne.

**AVIS**

Ne dépassez pas le volume recommandé d'huile par fourreau au risque d'endommager la fourche.

| Volume d'huile par fourreau inférieur |       |
|---------------------------------------|-------|
| Du côté du ressort                    | 10 ml |
| Du côté de l'amortisseur              | 10 ml |



Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light

Seringue de purge RockShox

- 5** Faites coulisser l'unité des fourreaux inférieurs le long des tubes supérieurs jusqu'à ce qu'elle se bloque et que les cames du ressort et de l'amortisseur soient visibles par les trous des fourreaux inférieurs.

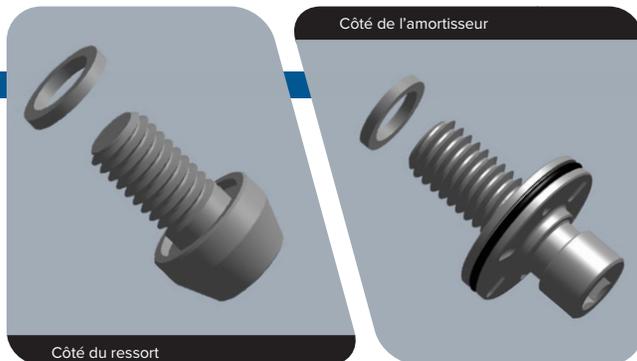
À l'aide d'un chiffon, essuyez les éventuelles coulures d'huile sur les surfaces externes des fourreaux inférieurs.



- 6** Mettez en place une rondelle d'écrasement neuve sur les boulons inférieurs du côté opposé à la chaîne et du côté de la chaîne.

### AVIS

Des rondelles d'écrasement sales ou endommagées peuvent entraîner des fuites.



- 7** Vissez le boulon inférieur de couleur noire dans le fourreau inférieur du côté opposé à la chaîne. Vissez le boulon inférieur de couleur argentée dans la came du fourreau inférieur du côté de la chaîne.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 5 mm, serrez les boulons à un couple de 7,3 N m.

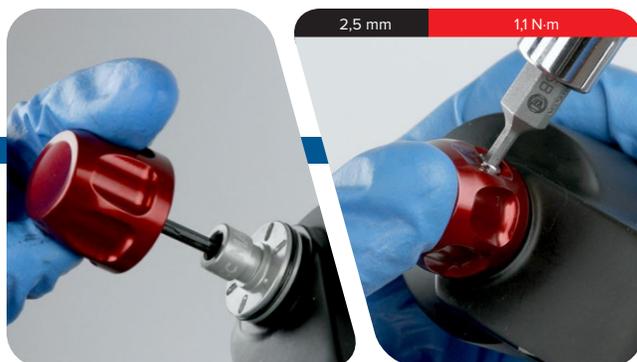


- 8** Mettez en place la molette de réglage du rebond sur le boulon inférieur de l'amortisseur du rebond.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 2,5 mm, serrez la vis de serrage à un couple de 1,1 N m.

### AVIS

Veillez à bien maintenir en place la molette de réglage du rebond au cours de cette opération afin d'éviter d'endommager le boulon inférieur.



- 9** Reportez-vous au tableau des pressions pneumatiques imprimé sur le fourreau inférieur de votre fourche afin de régler la pression du ressort pneumatique en fonction du poids du cycliste.

*Il se peut que l'aiguille indique une chute de pression quand vous commencez à gonfler le ressort pneumatique : ceci est normal. Continuez à remplir le ressort pneumatique jusqu'à atteindre la valeur conseillée.*



- 10** Vissez le capuchon de la valve pneumatique sur le capuchon supérieur du fourreau de la fourche du côté opposé à la chaîne jusqu'à ce qu'il se bloque.



- 11** Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'ensemble de la fourche puis nettoyez-la avec un chiffon.



**L'entretien de votre fourche RockShox Pike est maintenant terminé.**

**Les noms suivants sont des marques déposées de SRAM, LLC :**

1:1®, Accuwatt®, Avid®, ATAC®, AXS®, Bar®, Bioposition®, Blackbox®, BoXXer®, DoubleTap®, eTap®, Firecrest®, Firex®, Grip Shift®, GXP®, Holzfeller®, Hussefelt®, Icllic®, i-Motion®, Judy®, Know Your Powers®, NSW®, Omnium®, Osmos®, Pike®, PowerCal®, PowerLock®, PowerTap®, Qollector®, Quarq®, RacerMate®, Reba®, Rock Shox®, Ruktion®, Service Course®, ShockWiz®, SID®, Single Digit®, Speed Dial®, Speed Weaponry®, Spinscan®, SRAM®, SRAM APEX®, SRAM EAGLE®, SRAM FORCE®, SRAM RED®, SRAM RIVAL®, Stylo®, TIME®, Truvativ®, TyreWiz®, UDH®, Varicrank®, Velotron®, XO®, XO1®, X-SYNC®, XX1®, Zipp®

**Les symboles suivants sont des logos déposés de SRAM, LLC :**



**Les noms suivants sont des marques commerciales de SRAM :**

10K™, 1X™, 202™, 30™, 30 Course™, 35™, 302™, 303™, 353™, 404™, 454™, 808™, 858™, 3ZERO MOTO™, ABLC™, AeroGlide™, AeroBalance™, AeroLink™, Airea™, Air Guides™, AirWiz™, AKA™, AL-7050-TV™, Atmos™, Automatic Drive™, AxCad™, Axial Clutch™, Base™, BB5™, BB7™, BB30™, Bleeding Edge™, Blipbox™, BlipClamp™, BlipGrip™, Blips™, Bluto™, Bottomless Tokens™, ButterCup™, Cage Lock™, Carbon Bridge™, Centera™, Charger™, Charger 2™, Charger 3™, Charger Race Day™, Cleansweep™, Clickbox Technology™, Clics™, Code™, Cognition™, CoLab™, Connectamajig™, Counter Measure™, CYCLO™, DB8™, DD3™, DD3 Pulse™, DebonAir™, Deluxe™, Descendant™, DFour™, DFour91™, DH™, Dig Valve™, DirectLink™, Direct Route™, Domain™, DOT 5.1™, Double Decker™, Double Time™, Dual Flow Adjust™, Dual Position Air™, DUB™, DUB-PWR™, DZero™, E300™, E400™, Eagle™, E-Connect4™, ErgoBlade™, ErgoDynamics™, ESP™, EX1™, Exact Actuation™, Exogram™, FlightAttendant™, FlowLink™, FR-5™, Full Pin™, G2™, G40™, GigaPipe™, GnarDog™, Guide™, GS™, GX™, Hammerhead™, Hard Chrome™, Hexfin™, HollowPin™, Howitzer™, HRD™, Hybrid Drive™, Hyperfoil™, i-3™, Impress™, Jaws™, Jet™, Kage™, Karoo™, Komfy™, LINK™, Lyrik™, MatchMaker™, Maxle™, Maxle 360™, Maxle DH™, Maxle Lite™, Maxle Lite DH™, Maxle Stealth™, Maxle Ultimate™, Micro Gear System™, Mini Block™, Mini Cluster™, Monarch™, Monarch Plus™, Motion Control™, Motion Control DNA™, MRX™, MX™, Noir™, NX™, OCT™, OmniCal™, OneLoc™, Paceline™, Paragon™, PC-1031™, PC-1110™, PC-1170™, PG-1130™, PG-1050™, PG-1170™, Piggyback™, Poploc™, Power Balance™, Power Bulge™, PowerChain™, PowerDomeX™, Powered by SRAM™, PowerGlide™, PowerLink™, Power Pack™, Power Spline™, Predictive Steering™, Pressfit™, Pressfit 30™, Prime™, Qalvin™, R2C™, Rapid Recovery™, Recon™, Reverb™, Revelation™, Riken™, Roller Bearing Clutch™, Rolling Thunder™, RS-1™, Rudy™, Rush™, RXS™, Sag Gradients™, Sawtooth™, SCT - Smart Coasterbrake Technology™, Seeker™, Sektor™, SHIFT™, ShiftGuide™, Shorty™, Showstopper™, SIDLuxe™, Side Swap™, Signal Gear Technology™, SL™, SL-70™, SL-70 Aero™, SL-70 Ergo™, SL-80™, SI-88™, SLC2™, SL SPEED™, SL Sprint™, Smart Connect™, Solo Air™, Solo Spoke™, Speciale™, SpeedBall™, Speed Metal™, SRAM APEX 1™, SRAM Force 1™, SRAM RIVAL 1™, S-series™, Stealth-a-majig™, StealthRing™, Super-9™, Supercork™, Super Deluxe™, Super Deluxe Coil™, SwingLink™, SX™, Tangente™, TaperCore™, Timing Port Closure™, TSE Technology™, Tool-free Reach Adjust™, Top Loading Pads™, Torque Caps™, TRX™, Turnkey™, TwistLoc™, VCLC™, Vivid™, Vivid Air™, Vuka Aero™, Vuka Alumina™, Vuka Bull™, Vuka Clip™, Vuka Fit™, Wide Angle™, WiFLi™, X1™, X3™, X4™, X5™, X7™, X9™, X-Actuation™, XC™, X-Dome™, XD™, XDR™, XG-1150™, XG-1175™, XG-1180™, XG-1190™, X-Glide™, X-GlideR™, X-Horizon™, XLoc Sprint™, XPLR™, XPRESSO™, XPRO™, X-Range™, XX™, Yari™, ZEB™, Zero Loss™, ZM2™, ZR1™

**POWERED BY SRAM™**

**GXP**

**AXS**

Caractéristiques et coloris peuvent être modifiés sans avis préalable.

© 2022 SRAM, LLC

**Cette publication contient des marques commerciales et des marques déposées des entreprises suivantes:**

Maxima™ et PLUSH™ sont des marques appartenant à Maxima Racing Oils.

# **SRAM**<sup>®</sup>

[www.sram.com](http://www.sram.com)



#### **ASIAN HEADQUARTERS**

SRAM Taiwan  
No. 1598-8 Chung Shan Road  
Shen Kang Hsiang, Taichung City  
Taiwan R.O.C.

#### **WORLD HEADQUARTERS**

SRAM LLC  
1000 W. Fulton Market, 4th Floor  
Chicago, Illinois 60607  
USA

#### **EUROPEAN HEADQUARTERS**

SRAM Europe  
Paasbosweg 14-16  
3862ZS Nijkerk  
The Netherlands