



2015-2018

BoXXer World Cup



Manuel d'entretien



# 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 TIME.**

## 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 DE LA BOXXER WORLD CUP .....</b>	<b>5</b>
<b>ENTRETIEN DES SUSPENSIONS ROCKSHOX .....</b>	<b>6</b>
PIÈCES ET OUTILS REQUIS POUR L'ENTRETIEN .....	6
NOTEZ VOS RÉGLAGES.....	7
INFORMATIONS SUR LES FRÉQUENCES D'ENTRETIEN .....	7
TABLEAU DES VALEURS DE COUPLE DE SERRAGE BOXXER .....	7
VOLUMES D'HUILE BOXXER.....	7
<b>DÉPOSE DE LA FOURCHE .....</b>	<b>8</b>
<b>DÉMONTAGE DU FOURREAU INFÉRIEUR .....</b>	<b>10</b>
ENTRETIEN DU JOINT DU FOURREAU INFÉRIEUR.....	13
<b>ENTRETIEN DU RESSORT SOLO AIR.....</b>	<b>16</b>
DÉMONTAGE DU RESSORT PNEUMATIQUE .....	16
INSTALLATION DES ENTRETOISES CREUSES SOLO AIR.....	20
INSTALLATION DU RESSORT PNEUMATIQUE .....	21
<b>ENTRETIEN DU CHARGER DAMPER .....</b>	<b>23</b>
DÉMONTAGE DU CHARGER DAMPER.....	23
<b>NOUVEAU RÉGLAGE FACULTATIF DU CHARGER DAMPER.....</b>	<b>32</b>
NOUVEAU RÉGLAGE FACULTATIF DU REBOND.....	32
NOUVEAU RÉGLAGE FACULTATIF DE COMPRESSION .....	35
<b>ASSEMBLAGE ET PURGE DU CHARGER DAMPER .....</b>	<b>39</b>
<b>ASSEMBLAGE DU FOURREAU INFÉRIEUR .....</b>	<b>49</b>
<b>INSTALLATION DE LA FOURCHE.....</b>	<b>52</b>

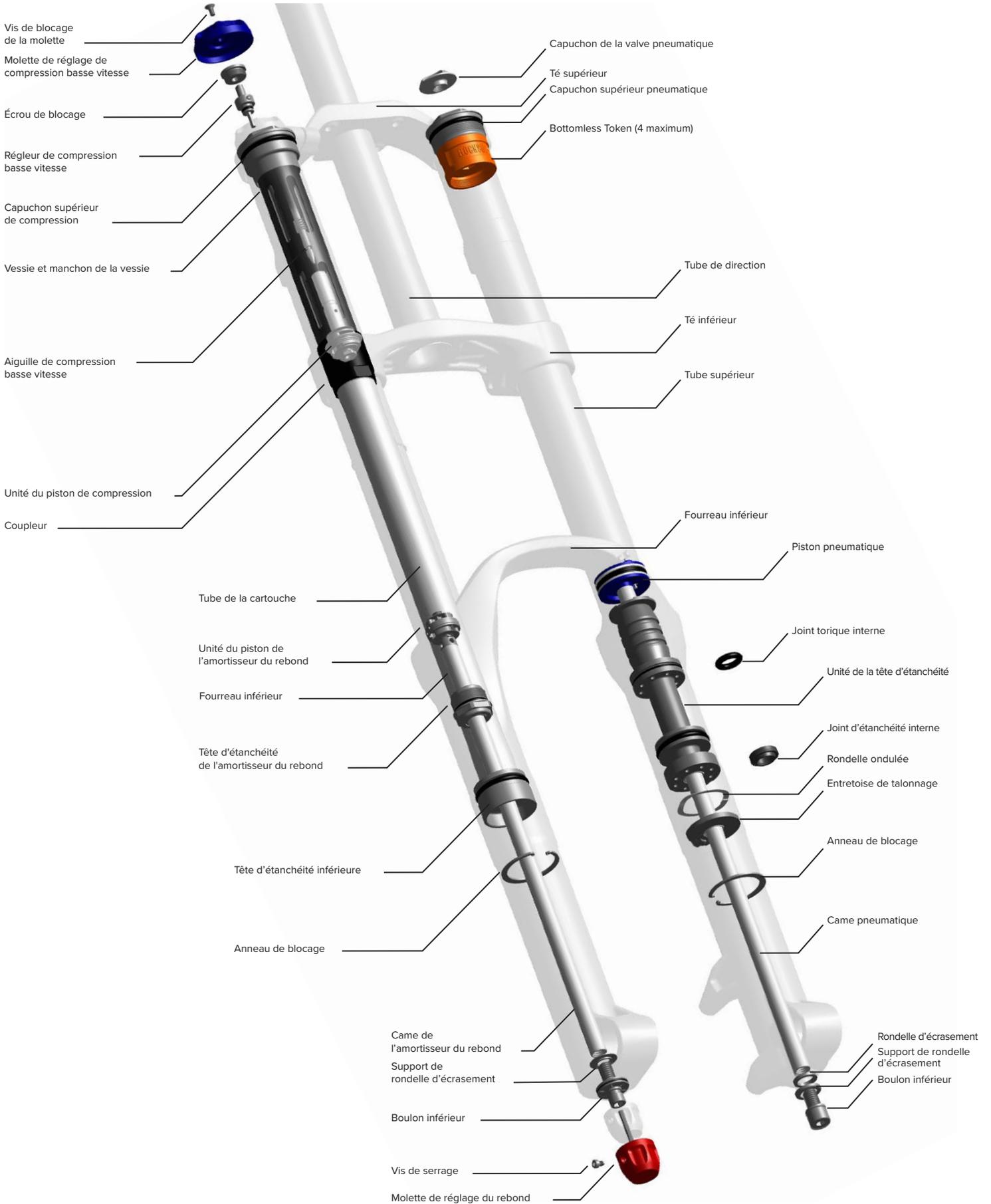


# LA SÉCURITÉ AVANT TOUT !

Nous nous soucions de VOTRE sécurité. Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants de protection lorsque vous procédez à l'entretien de produits RockShox.

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

# Vue éclatée de la BoXXer World Cup



## Entretien des suspensions RockShox

Nous vous recommandons de faire entretenir vos amortisseurs RockShox par un mécanicien vélo qualifié. L'entretien des amortisseurs RockShox requiert des connaissances sur les composants des systèmes d'amortissement ainsi que sur l'utilisation des outils et liquides spéciaux.

Pour obtenir des schémas détaillés et connaître les numéros de pièces détachées, veuillez vous référer au catalogue des pièces détachées disponible sur notre site internet à l'adresse [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.

Les informations contenues dans ce manuel peuvent être modifiées à tout moment et sans préavis. Vous trouverez les dernières informations techniques en visitant notre site Internet à l'adresse [www.sram.com/service](http://www.sram.com/service).

**L'apparence de votre produit peut être différente de celle représentée sur les illustrations de ce manuel.**

### Pièces et outils requis pour l'entretien

- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile
- Tablier
- Chiffons propres et non pelucheux
- Récipient pour recueillir l'huile
- Alcool isopropylique
- Trépied d'atelier
- Étau avec mâchoires en aluminium tendre
- Liquide de suspension Maxima PLUSH 3wt ou RockShox 3wt
- Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light ou Huile de suspension RockShox 0w-30
- Graisse SRAM Butter
- Pompe pour suspension
- Outil d'installation des joints de 35 mm
- Démonte-pneu pour roues de descente
- Maillet en plastique
- Tournevis à tête plate
- Pince coupante diagonale (fourches de 26 po)
- Outil pour obus de valve Schrader
- 2 clés pates de 21 mm, une de 23 mm et une de 25 mm
- Clés articulées de 21, 23 et 25 mm
- Clés hexagonales de 2 ; 2,5 ; 4 ; 5 ; 6 et 8 mm
- Douilles hexagonales de 5/8 po ; 2 ; 2,5 ; 4 ; 5 et 6 mm
- Clés à douilles de 6, 10, 15 et 24 mm
- Clé dynamométrique
- Pince à bec fin
- Grande pince à bec courbé pour anneaux élastiques internes
- Pointe
- Long goujon en bois ou en plastique
- Seringue RockShox avec embout de purge Charger
- Frein-filet Loctite Blue 242
- Frein-filet Loctite Red 2760
- Pied à coulisse (pour régler l'empilement des rondelles)
- Cales d'étau pour amortisseur arrière RockShox (pour régler l'empilement des rondelles)
- Serre-câble (fourches de 26 po)

### CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Portez toujours des gants en nitrile lorsque vous manipulez du liquide de suspension ou de la graisse pour composants de vélo.

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

## Notez vos réglages

À l'aide du tableau ci-dessous, notez les réglages de votre fourche BoXXer 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.

<b>Date d'entretien : permet d'établir un suivi des entretiens.</b>	
Pression pneumatique : à l'aide d'une pompe pour suspension, mesurez la pression pneumatique présente dans le ressort pneumatique.	
Hauteur du té double : mesurez la distance séparant le haut du tube supérieur et le haut du té inférieur (voir le schéma de l'étape 1).	
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 : 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.	

## Informations sur les fréquences d'entretien

Entretien	Intervalles (heures)
Nettoyez la saleté et les débris des tubes supérieurs	À chaque sortie
Vérifiez que les tubes supérieurs ne sont pas éraflés	À chaque sortie
Vérifiez le couple de serrage des attaches de la suspension avant	25
Retirez les tubes inférieurs, nettoyez/examinez les bagues et changez le bain d'huile	50
Nettoyez et lubrifiez l'unité du ressort hélicoïdal	100
Changez l'huile dans le système d'amortissement	100

## Tableau des valeurs de couple de serrage BoXXer

Élément	Outil	Valeur de couple
Maxle Lite DH (côté opposé à la chaîne)	Douille hexagonale de 6 mm	3,4 N•m
Maxle Lite DH (côté de la chaîne)	Douille hexagonale de 4 mm	5,7 N•m
Boulons du té	Douille hexagonale de 5 mm	5 N•m
Boulons inférieurs	Douille de 24 mm	7,3 N•m
Capuchons supérieurs	24 mm socket	7,3 N•m

## Volumes d'huile BoXXer

Élément	Poids d'huile	Volume (ml)
Fourreau inférieur du côté de la chaîne	Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light	10
Fourreau inférieur du côté opposé à la chaîne		
Tube supérieur du côté de la chaîne	Liquide de suspension Maxima PLUSH 3wt	Purge
Tube supérieur du côté opposé à la chaîne	Graisse SRAM Butter	
<p>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.</p> <p>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.</p>		

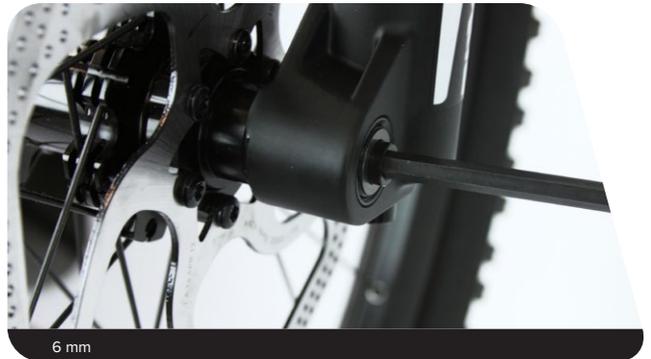
## Dépose de la fourche

Nous vous recommandons de suivre les étapes indiquées pour déposer la fourche BoXXer de votre vélo. En retirant la fourche du vélo, vous pouvez avoir facilement accès aux composants internes et ceci est plus pratique que de manipuler un vélo complet.

- 1 Pour faciliter le remontage après l'entretien, mesurez la distance séparant le haut du tube supérieur et le haut du té inférieur.



- 2 À l'aide d'une clé hexagonale de 6 mm, desserrez le boulon du Maxle Lite DH situé du côté opposé à la chaîne jusqu'à ce que vous ne sentiez plus de clics.



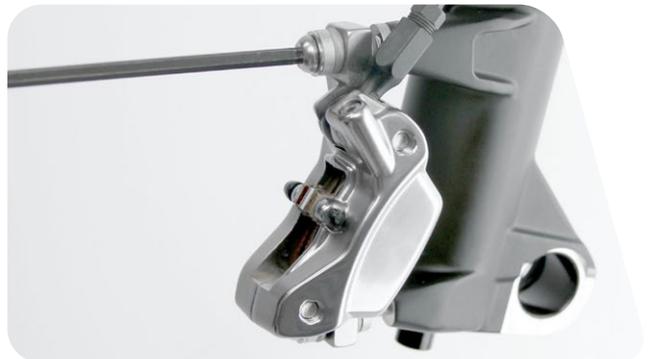
- 3 À l'aide d'une clé hexagonale de 6 mm, retirez le Maxle Lite DH de la fourche situé du côté de la chaîne. Tirez la roue vers le bas pour la retirer de la fourche.



- 4 **Fourches de 27,5 po :** à l'aide d'une clé hexagonale de 2,5 mm, retirez la durite de frein de son attache située sur l'arceau de la fourche.

**Fourches de 26 po :** à l'aide d'une pince coupante diagonale, coupez le serre-câble maintenant la durite de frein sur l'arceau de la fourche.

Retirez l'étrier de frein conformément aux instructions du fabricant des freins.



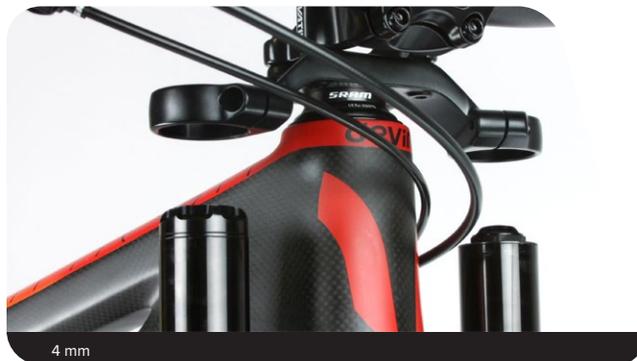
- 5** À l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm, desserrez les quatre boulons du té inférieur et les deux boulons du té supérieur maintenant les tubes supérieurs.

**Ne desserrez pas le boulon du té supérieur qui le maintient au tube pivot.**



- 6** Faites coulisser les tubes supérieurs vers le bas de manière à les retirer du té supérieur. Laissez assez d'espace entre le tube supérieur et le té supérieur pour pouvoir retirer les bagues de protection du cadre.

À l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm, serrez l'un des boulons du té inférieur pour maintenir temporairement les tubes en place lorsque vous retirerez les bagues de protection du cadre.



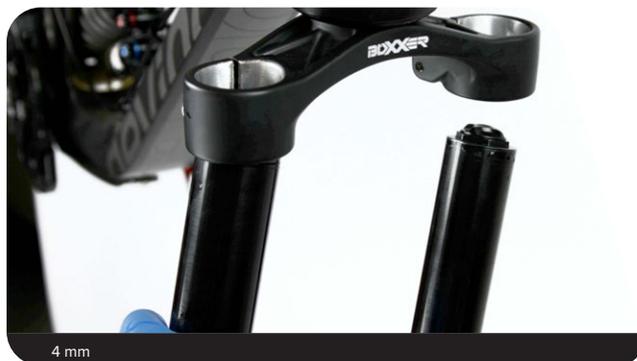
- 7** Avec le pouce, faites levier pour écarter la partie la plus épaisse des bagues de protection du cadre du tube supérieur. Vaporisez de l'alcool isopropylique ou de l'eau entre les bagues de protection du cadre et les tubes supérieurs. Faites tourner les bagues dans tous les sens jusqu'à ce qu'elles coulissent bien sur les tubes supérieurs.

Retirez les bagues de protection du cadre des tubes supérieurs.



- 8** À l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm, desserrez le boulon du té inférieur. Faites coulisser les tubes à travers le té inférieur et retirez la fourche du vélo.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur les tubes supérieurs et sur la surface de serrage du té puis nettoyez-les avec un chiffon.



## Démontage du fourreau inférieur

- 1 Serrez le tube supérieur du côté opposé à la chaîne dans un trépied d'atelier.



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



- 3 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.



- 4 À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, desserrez le boulon inférieur du côté opposé à la chaîne de 3 à 4 tours.



- 5** Déposez un récipient sous la fourche afin de recueillir le liquide susceptible d'en couler. À l'aide d'un maillet en plastique, tapez fort sur le boulon inférieur du côté opposé à la chaîne afin de déloger la came pneumatique du fourreau inférieur.

À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, retirez le boulon inférieur du fourreau inférieur.



- 6** Tirez fermement le fourreau inférieur vers le bas jusqu'à ce que le liquide commence à couler. Continuez à tirer le fourreau inférieur vers le bas afin de le retirer du tube supérieur du côté opposé à la chaîne.

Si le fourreau inférieur ne glisse pas hors du tube supérieur, cela signifie probablement que la partie saillante de la came du fourreau inférieur est toujours engagée. Resserrez le boulon inférieur de 2 ou 3 tours et répétez les étapes 4 à 6.

### AVIS

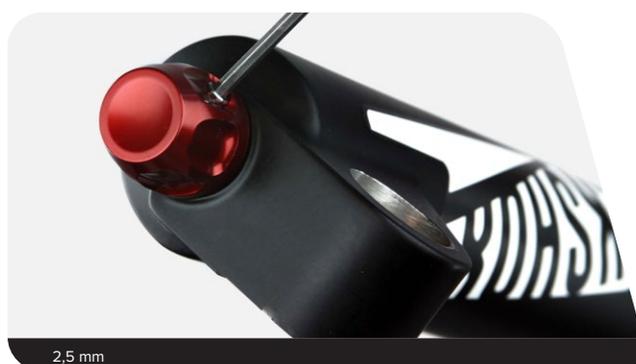
Veillez à ne jamais heurter l'arceau de la fourche avec un outil lors de la dépose du fourreau inférieur car cela risquerait d'endommager le fourreau inférieur.



- 7** Serrez le tube supérieur du côté de la chaîne dans un trépied d'atelier.



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



- 9 À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, desserrez le boulon inférieur du côté de la chaîne de 3 à 4 tours.



- 10 Déposez un récipient sous la fourche afin de recueillir le liquide susceptible d'en couler. À l'aide d'un maillet en plastique, tapez fort sur le boulon inférieur du côté de la chaîne afin de déloger la came de l'amortisseur du rebond du fourreau inférieur.

À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, retirez le boulon inférieur du fourreau inférieur.

**N'enlevez pas le bouchon moulé de couleur argentée du fourreau inférieur du côté de la chaîne.**



- 11 Tirez fermement le fourreau inférieur vers le bas jusqu'à ce que le liquide commence à couler. Continuez à tirer le fourreau inférieur vers le bas afin de le retirer de la fourche.

Si le fourreau inférieur ne glisse pas hors du tube supérieur, cela signifie probablement que la partie saillante de la came du fourreau inférieur est toujours engagée. Resserrez le boulon inférieur de 2 ou 3 tours et répétez les étapes 9 à 11.

### AVIS

Veillez à ne jamais heurter l'arceau de la fourche avec un outil lors de la dépose du fourreau inférieur car cela risquerait d'endommager la fourche.



## Entretien du joint du fourreau inférieur

- 1 Insérez la pointe d'un démonte-pneu pour roues de descente sous la lèvres 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 le fourreau inférieur est droit et bien stable, sur un établi ou sur le sol. Appuyez vers le bas sur le manche du démonte-pneu afin de retirer le joint anti-poussière.

Répétez l'opération de l'autre côté.

### AVIS

Veillez à la stabilité du fourreau inférieur. 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 joints en mousse qui se trouvent à l'intérieur du fourreau inférieur.



- 4 Trempez les joints en mousse neufs dans du liquide de suspension Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light.



**5** Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'intérieur et l'extérieur du fourreau inférieur. Nettoyez l'extérieur du fourreau inférieur avec un chiffon.

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



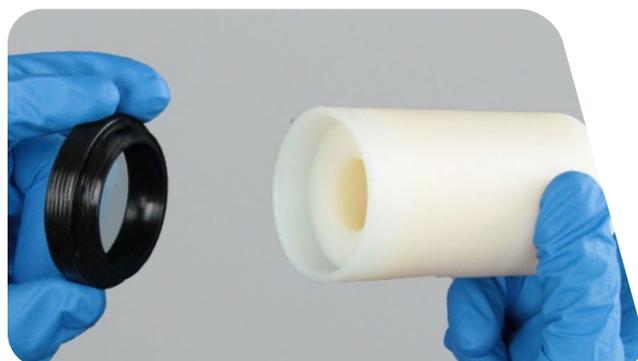
**6** Mettez en place les joints en mousse neufs sur les douilles supérieures à l'intérieur du fourreau inférieur.



**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 à 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 joints en mousse.



### AVIS

Vérifiez qu'il n'y ait pas d'éraflures 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 chaque pièce et nettoyez-la avec un chiffon. Appliquez de la graisse SRAM Butter sur les nouveaux joints.

- 1 Serrez le tube supérieur du côté opposé à la chaîne dans un trépied d'atelier.



- 2 À l'aide d'une petite clé hexagonale, appuyez sur la valve Schrader et vérifiez que toute la pression pneumatique a été évacuée du réservoir pneumatique.

### ⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Assurez-vous qu'il ne reste plus de pression dans la fourche avant de poursuivre l'entretien.

En cas de non-respect de ces consignes, le capuchon supérieur pourrait être éjecté violemment hors du tube supérieur et entraîner des blessures. Portez toujours des lunettes de sécurité.



- 3 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.



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

Avec les doigts, installez un joint torique neuf.



**5** À l'aide d'un tournevis plat, poussez la languette de la tête d'étanchéité 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 à bec courbé pour anneaux élastiques dans les œillets de l'anneau de blocage. Appuyez fortement sur la pince pour pousser la tête d'étanchéité Solo Air à l'intérieur du tube supérieur de manière à ce qu'il comprime et éjecte l'anneau de blocage. Faites glisser l'anneau de blocage sur votre doigt puis relâchez la came pneumatique.



Tournevis plat

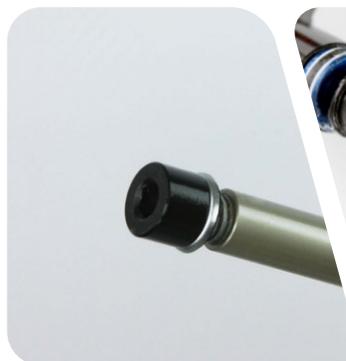


Pince pour anneaux élastiques



**6** Avec les doigts, installez le boulon inférieur dans la came pneumatique.

Tirez fermement sur le boulon inférieur afin de retirer l'unité de la came pneumatique du tube supérieur. Dévissez puis retirez le boulon inférieur de la came pneumatique.



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

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



**8** Retirez l'entretoise de talonnage, la rondelle ondulée et l'unité de la tête d'étanchéité de la came pneumatique.

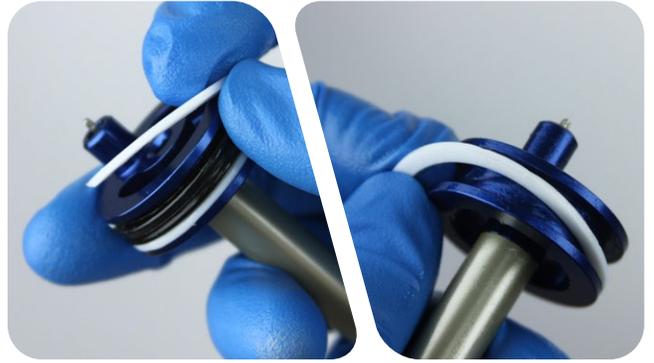
Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'unité de la tête d'étanchéité et la came pneumatique puis nettoyez-les avec un chiffon.



**9** Avec les doigts ou une pointe, retirez les joints toriques externes de la tête d'étanchéité. Avec une pointe, piquez et retirez le joint torique interne et le joint d'étanchéité. Avec les doigts, installez les joints toriques et d'étanchéité neufs.



- 10** Avec les doigts ou une pointe, retirez l'anneau de section carrée et les bagues d'appui du piston pneumatique. Avec les doigts, installez un joint torique de section carrée et des bagues d'appui neufs.



## Installation des entretoises creuses Solo Air

Les entretoises creuses réduisent le volume d'air présent dans la fourche afin de créer une plus grande dureté sur la partie finale du débattement de la fourche. Ajoutez des entretoises pour préserver l'impression que la fourche ne talonne jamais. Consultez le guide de l'utilisateur des entretoises creuses pour connaître le nombre maximal d'entretoises autorisées pour votre fourche.

- 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 du ressort pneumatique

- 1** Appliquez une bonne dose de graisse SRAM Butter sur les joints toriques internes et le joint d'étanchéité. Mettez en place l'unité de la tête d'étanchéité, la rondelle ondulée et l'entretoise de talonnage sur la came pneumatique.

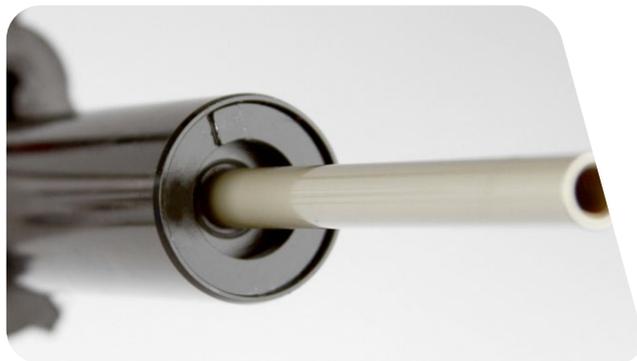


- 2** Appliquez une bonne dose de graisse SRAM Butter sur le piston pneumatique et la tête d'étanchéité.



- 3** Appuyez fermement sur la came pneumatique et la tête d'étanchéité afin de les faire rentrer par le bas à l'intérieur du tube supérieur tout en faisant bouger délicatement la came pneumatique de gauche à droite.

Installez la rondelle ondulée et l'entretoise de talonnage à l'intérieur du tube supérieur.



- 4 Avec le doigt, repoussez la came pneumatique afin d'éviter de la rayer lors de l'installation 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.

Insérez les bouts d'une grande pince à bec courbé dans les œillets de l'anneau de blocage, puis installez-le dans la cannelure. La languette de la tête d'étanchéité doit se trouver positionnée entre les œillets de l'anneau de blocage.

**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 à bec courbé, faites tourner l'anneau de blocage et la tête d'étanchéité de gauche à droite à plusieurs reprises.**

*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. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 24 mm, serrez le capuchon supérieur à un couple de 7,3 N·m.



- 6 À l'aide d'une pompe pour suspension, mettez l'amortisseur pneumatique en pression à 30 psi (2,1 bar) afin de repousser la came pneumatique hors du tube supérieur.



### AVIS

Utilisez des mâchoires en aluminium tendre afin de protéger l'unité du Charger Damper lorsque vous la serrez dans un étau.

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 chaque pièce puis nettoyez-la avec un chiffon. Appliquez de la graisse SRAM Butter sur les nouveaux joints.

- 1 Serrez le tube supérieur du côté de la chaîne dans un trépied d'atelier.



- 2 À l'aide d'une clé hexagonale de 2 mm, retirez la vis de blocage de la molette. Retirez la molette de réglage de compression basse vitesse.



- 3 À l'aide d'une clé à douille de 24 mm, desserrez le capuchon supérieur de compression. Retirez l'unité du Charger Damper du tube supérieur. Nettoyez le filetage du tube supérieur avec un chiffon.



- 4** À l'aide d'une pointe ou de vos doigts, retirez le joint torique du capuchon supérieur de compression. Installez un joint torique neuf sur le capuchon supérieur de compression.



- 5** À l'aide d'une grande pince à bec courbé pour anneaux élastiques, retirez l'anneau de blocage situé en bas du tube supérieur.

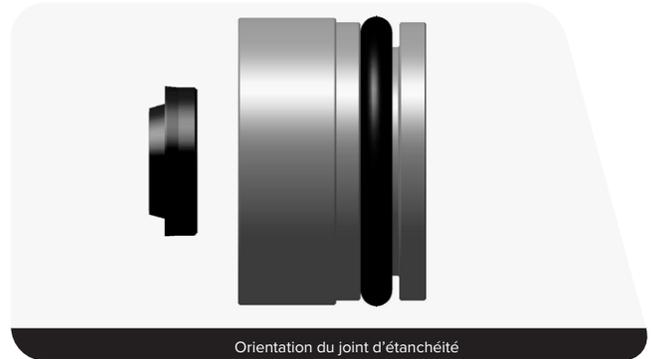


- 6** Insérez un long goujon par le haut du tube supérieur et poussez la tête d'étanchéité inférieure hors du tube supérieur.



**7** Avec les doigts, retirez le joint torique externe situé sur la tête d'étanchéité inférieure. À l'aide d'une pointe, piquez et retirez le joint d'étanchéité interne de la tête d'étanchéité inférieure.

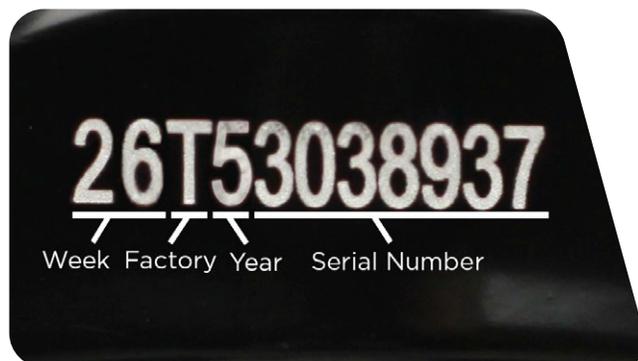
Avec les doigts, installez un joint torique et un joint d'étanchéité neufs sur la tête d'étanchéité inférieure.



**8** Retirez le tube supérieur du côté de la chaîne du trépied d'atelier. Serrez le tube de la cartouche dans un trépied d'atelier avec l'amortisseur du rebond tourné vers le haut.



- 9** Repérez le code de la date de fabrication situé sur votre fourche en regardant à l'arrière du té. Le code se compose de différentes parties : les deux premiers chiffres indiquent la semaine de fabrication de la fourche ; la lettre représente le code de l'usine ; le chiffre suivant est le dernier chiffre de l'année ; et le reste du code est le numéro de série de la fourche. Seuls les quatre premiers caractères sont importants pour cette étape.



**Code de la date de fabrication avant 26T5 :** placez une clé plate de 21 mm sur les bords plats du tube de la cartouche. Placez une seconde clé plate de 21 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.

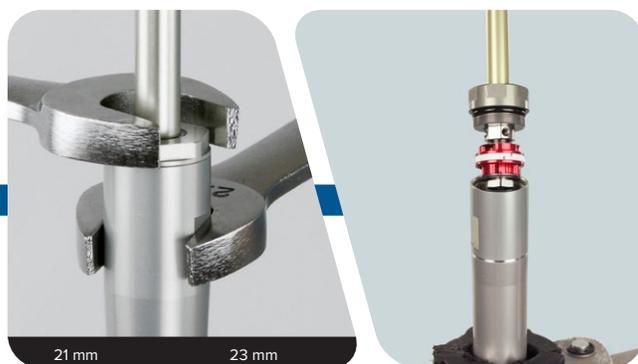


**Code de la date de fabrication après 26T5 :** placez une clé plate de 21 mm sur les bords plats du tube de la cartouche. Placez une clé plate de 23 mm sur la tête d'étanchéité de l'amortisseur.

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.

### AVIS

Les fourches dont le code de la date de fabrication est postérieur à **26T5** possèdent les mises à jour les plus récentes et il n'est pas nécessaire de remplacer les composants de l'amortisseur à moins qu'ils ne soient endommagés ou usés.



- 10** Retirez le tube de la cartouche du trépied d'atelier et versez le liquide dans le récipient prévu à cet effet.



- 11 Retirez la tête d'étanchéité de l'amortisseur du rebond de la came de l'amortisseur du rebond.



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

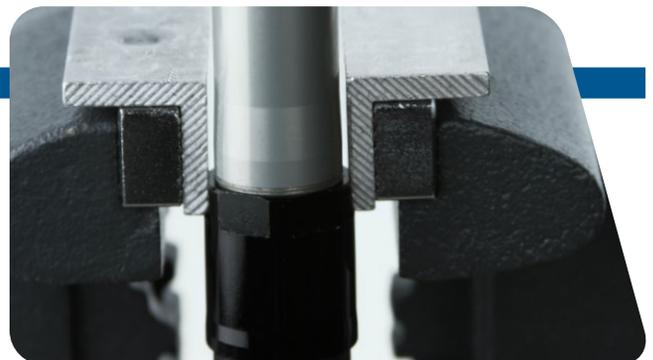
Avec les doigts, installez une bague de coulissage neuve. Conservez précieusement l'unité de la came du rebond.



- 13 Serrez les bords plats du coupleur dans un étau avec le tube de la cartouche tourné vers le haut.

### AVIS

Ne serrez pas le tube de la cartouche dans l'étau.



- 14 Serrez une clé plate de 21 mm sur les bords plats du tube de la cartouche. Maintenez le coupleur bien en place dans l'étau et tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre afin de desserrer et de retirer le tube de la cartouche du coupleur.

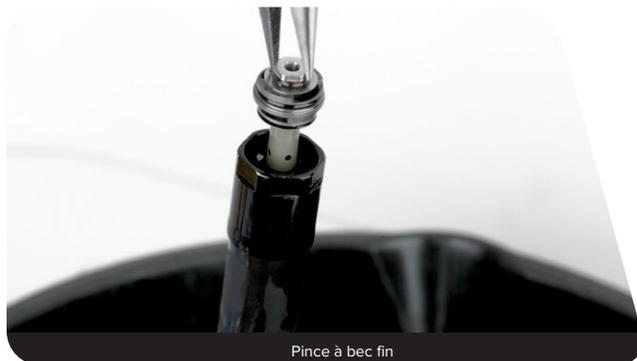
Conservez précieusement le tube de la cartouche.



**15** Retirez le coupleur, la vessie et l'unité du capuchon supérieur de compression de l'étau.

À l'aide d'une pince à bec fin, retirez l'unité du piston de compression au-dessus d'un récipient pour recueillir l'huile.

*Du liquide va s'écouler du coupleur.*



**16** Versez le liquide dans le récipient prévu à cet effet.

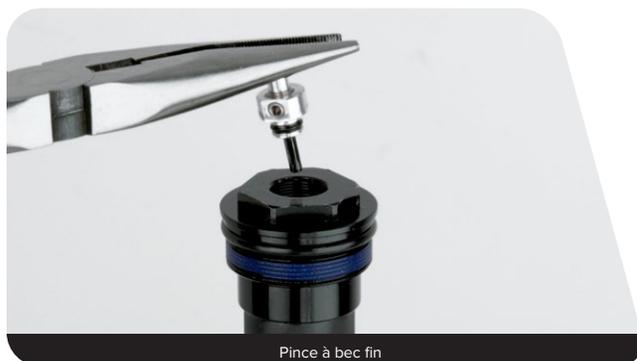


**17** Serrez les bords plats du coupleur dans un étau avec le capuchon supérieur de compression tourné vers le haut.

À l'aide d'une clé à douille de 6 mm, retirez l'écrou de maintien du capuchon supérieur de compression.



**18** À l'aide d'une pince à bec fin, retirez le régulateur de compression basse vitesse hors du capuchon supérieur de compression.



**19** Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique situé sur le réglage de compression basse vitesse.

Avec les doigts, installez un joint torique neuf.



**20** Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique du piston de compression.

Avec les doigts, installez un joint torique neuf.



**21** À l'aide d'une clé hexagonale de 2,5 mm ou avec les doigts, retirez l'aiguille de compression basse vitesse.



**22** Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique de l'aiguille de compression basse vitesse.

Avec les doigts, installez un joint torique neuf.



**23** À l'aide d'une clé à douille de 24 mm, desserrez et retirez le coupleur ou le capuchon supérieur de compression (en fonction de ce qui vient en premier) de la vessie.

Retirez l'unité de l'étau.



**24** Serrez une douille hexagonale de 5/8 po dans un étau.

Si le **capuchon supérieur de compression** est venu en premier à l'étape 24, placez la vessie sur la douille hexagonale avec le coupleur tourné vers le haut. À l'aide d'une clé plate de 25 mm, retirez le coupleur.

Si le **coupleur** est venu en premier à l'étape 24, placez la vessie sur la douille hexagonale avec le capuchon supérieur de compression tourné vers le haut. À l'aide d'une clé à douille de 24 mm, retirez le capuchon supérieur de compression.

Retirez l'unité de l'étau.



**25** À l'aide d'une pointe ou de vos doigts, retirez le joint torique situé à l'intérieur du coupleur.

Avec les doigts, installez un joint torique neuf.



**26** Avec les doigts, retirez la vessie du manchon de la vessie. Vérifiez qu'elle ne présente ni marque d'usure ni fissure. Dans le cas contraire, remplacez la vessie.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur la vessie et le manchon de la vessie puis nettoyez-les avec un chiffon.



## Nouveau réglage facultatif du Charger Damper

Le Charger Damper de la fourche BoXXer est vendu avec des rondelles supplémentaires sur le piston afin de permettre au cycliste de modifier le réglage de la compression et/ou du rebond.

Si votre réglage du rebond est de un ou deux clics à partir de la position ouverte, nous vous recommandons d'opter pour un réglage doux du rebond. Si votre réglage de la compression est de un ou deux clics à partir de la position ouverte, nous vous recommandons d'opter pour un réglage doux de la compression.

Inversement, si votre réglage du rebond est de un ou deux clics à partir de la position fermée, nous vous recommandons d'opter pour un réglage ferme du rebond. Si votre réglage de la compression est de un ou deux clics à partir de la position fermée, nous vous recommandons d'opter pour un réglage ferme de la compression.

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

## Nouveau réglage facultatif du rebond

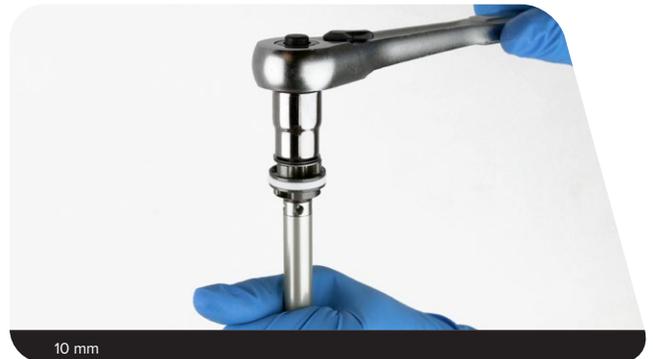
- 1 Serrez la base de la came de l'amortisseur du rebond dans un étau équipé de cales pour amortisseur arrière RockShox.

### AVIS

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



- 2 À l'aide d'une clé à douille de 10 mm, retirez l'écrou du piston. À la main, maintenez la came de l'amortisseur du rebond pour qu'elle soit bien stable.



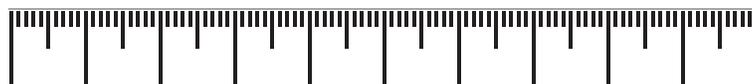
- 3 Faites glisser les rondelles sur une petite clé ou une pointe pour les retirer du piston de l'amortisseur du rebond. Déposez délicatement les rondelles sur un chiffon en les laissant bien dans l'ordre dans lequel elles se trouvaient sur le piston.



**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 BoXXer sont réglés sur un amortissement moyen.

100 mm



\*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* Dimension externe (mm)	Rondelle 1:1* Épaisseur (mm)
8	0,3
12	0,1
14	0,1
16	0,1
8	0,2
16	0,1

Bas de l'empilement  
face au piston

16	0,1
14	0,1
Anneau de 16	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* Dimension externe (mm)	Rondelle 1:1* Épaisseur (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 l'empilement  
face au piston

### Réglage ferme du rebond

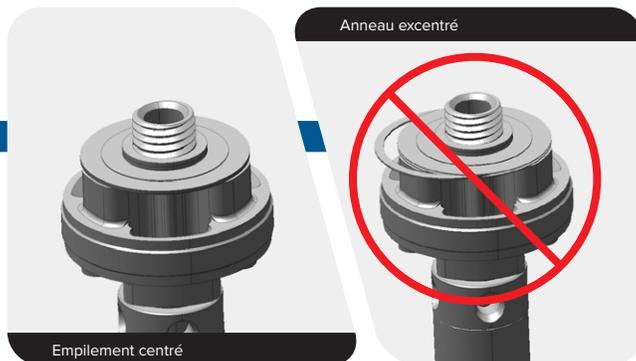
Taille de la rondelle 1:1* Dimension externe (mm)	Rondelle 1:1* Épaisseur (mm)
8	0,3
14	0,1
16	0,1
8	0,2
12	0,1
16	0,1
Anneau de 16	0,2
14	0,1
16	0,1

Bas de l'empilement  
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 sur le piston. Avec les doigts, appuyez sur les rondelles et centrez l'empilement.

### AVIS

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

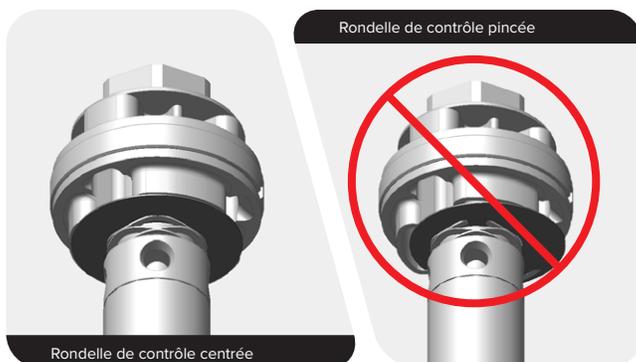


- 6** Vissez l'écrou du piston principal sur le piston de l'amortisseur du rebond. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 10 mm, serrez l'écrou à un couple de 3,7 N·m.

### AVIS

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

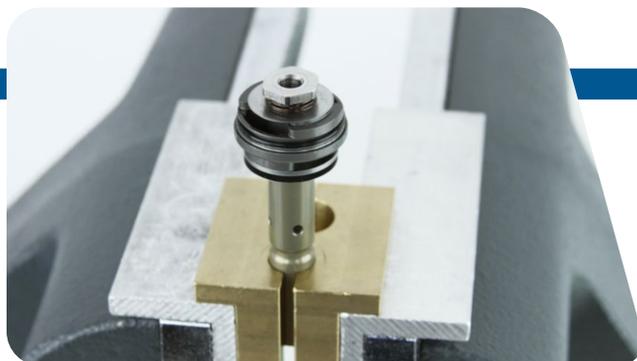
Retirez l'unité de l'étau.



- 1 Serrez la came du piston de compression dans un étau équipé de cales pour amortisseur arrière RockShox.

### AVIS

Pour éviter d'endommager le piston de compression, veillez à placer la came dans l'étau de manière à ce que les cales ne touchent jamais le piston.



- 2 À l'aide d'une clé à douille de 10 mm, retirez l'écrou du piston.



- 3 À l'aide d'une petite clé, retirez l'unité du piston de la came de l'amortisseur de compression. 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 compression 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 BoXXer sont réglés sur un amortissement moyen.

100 mm



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



### Réglage de compression souple

Taille de la rondelle 1:1* Dimension externe (mm)	Rondelle 1:1* Épaisseur (mm)
16	0,1
18	0,2
18	0,15
8	0,3
8	0,3
8	0,3
8	0,3
18	0,15
18	0,15
18	0,15
18	0,15
Anneau de 18	0,3
16	0,15
18	0,1

Bas de l'empilement face au piston

### Réglage de compression moyen (réglage usine)

Taille de la rondelle 1:1* Dimension externe (mm)	Rondelle 1:1* Épaisseur (mm)
16	0,1
18	0,2
8	0,3
8	0,3
8	0,3
8	0,3
18	0,15
18	0,15
18	0,15
18	0,15
Anneau de 18	0,3
16	0,15
18	0,1

Bas de l'empilement face au piston

### Réglage de compression ferme

Taille de la rondelle 1:1* Dimension externe (mm)	Rondelle 1:1* Épaisseur (mm)
16	0,15
18	0,15
8	0,3
8	0,3
8	0,3
8	0,3
18	0,2
18	0,15
18	0,15
18	0,15
Anneau de 18	0,3
16	0,1
18	0,1

Bas de l'empilement face au piston

- 5** Appliquez une petite quantité de frein-filet Loctite Red 2760 sur le filetage de la came de compression.

### AVIS

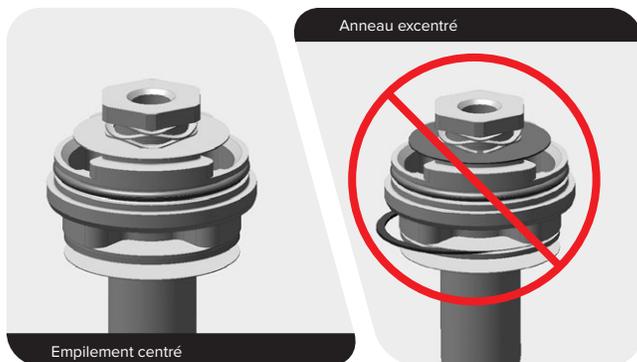
Veillez à ce que le frein-filet n'entre pas en contact avec les rondelles.



- 6** Mettez les rondelles en place sur une petite clé en respectant l'ordre requis pour le réglage souhaité. Installez l'unité du piston sur la came de l'amortisseur de compression. Avec les doigts, appuyez sur les rondelles et centrez l'empilement.

### AVIS

Vérifiez que l'anneau est bien centré par rapport aux autres rondelles.

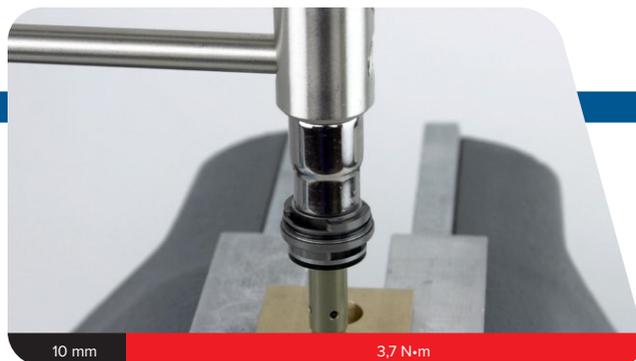


- 7** Vissez l'écrou du piston sur la came de l'amortisseur de compression. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 10 mm, serrez l'écrou à un couple de 3,7 N-m.

### AVIS

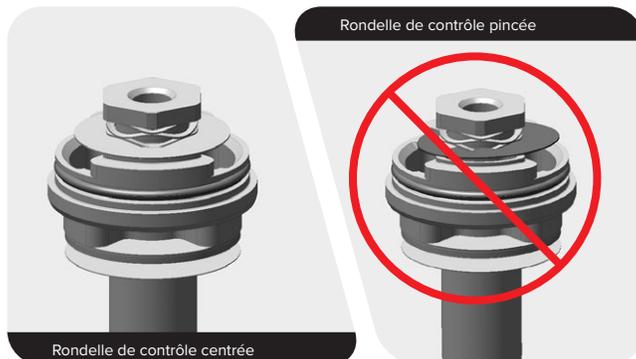
Veillez à ce que la rondelle de contrôle soit bien centrée et non pincée par l'écrou du piston.

Retirez l'unité de l'étau.



10 mm

3,7 N·m



Rondelle de contrôle centrée

Rondelle de contrôle pincée

## AVIS

Veillez à utiliser des mâchoires en aluminium tendre afin de protéger l'unité du Charger Damper lorsque vous utilisez un étau.

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 chaque pièce et essuyez-la avec un chiffon. Appliquez de la graisse SRAM Butter sur les nouveaux joints.

- 1 Avec les doigts, mettez en place la vessie dans le manchon de la vessie. Veillez à ce que la vessie soit bien centrée dans le manchon.



- 2 Appliquez une bonne dose de SRAM Butter sur les deux extrémités de la vessie.



- 3 Vissez le capuchon supérieur de compression sur une extrémité de l'unité de la vessie et le coupleur sur l'autre extrémité.



- 4** Serrez les bords plats du coupleur dans un étau avec le capuchon supérieur de compression tourné vers le haut.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 24 mm, serrez le capuchon supérieur de compression à un couple compris entre 4,5 et 5,5 N·m.

### AVIS

Veillez à ce que la vessie ne tourne pas durant l'opération. Si la vessie commence à tourner, dévissez le capuchon supérieur de compression et le coupleur et répétez les étapes 1 à 4.



- 5** Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'intérieur et l'extérieur du tube de la cartouche. Nettoyez l'extérieur du tube de la cartouche avec un chiffon.

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



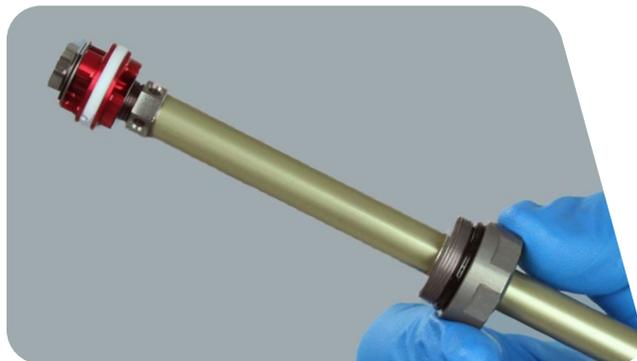
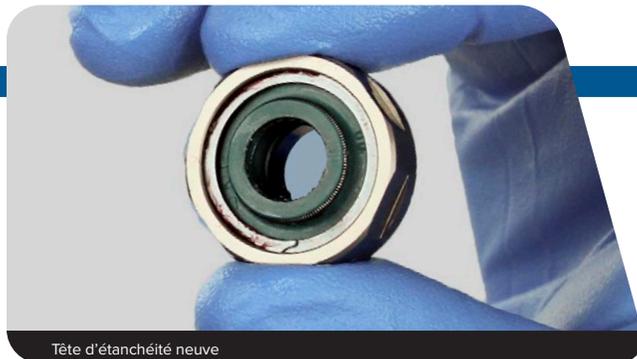
- 6** Serrez le tube de la cartouche dans un trépied d'atelier avec le filetage tourné vers le bas et les bords plats tournés vers le haut.



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

### AVIS

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



- 8 Serrez légèrement le tube de la cartouche dans un trépied d'atelier avec le filetage tourné vers le bas et les bords plats tournés vers le haut. Vissez à la main l'unité du rebond sur le tube de la cartouche.



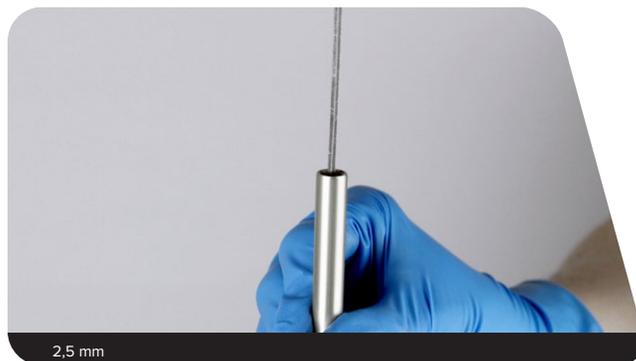
- 9 Placez une clé dynamométrique équipée d'une douille articulée de 23 mm sur les bords plats de la tête d'étanchéité de l'amortisseur. Placez une clé plate de 21 mm sur les bords plats du tube de la cartouche de l'amortisseur.

Tout en maintenant le tube de la cartouche de l'amortisseur bien en place, faites tourner la tête d'étanchéité de l'amortisseur du rebond dans le sens des aiguilles d'une montre pour serrer l'unité du rebond 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.**

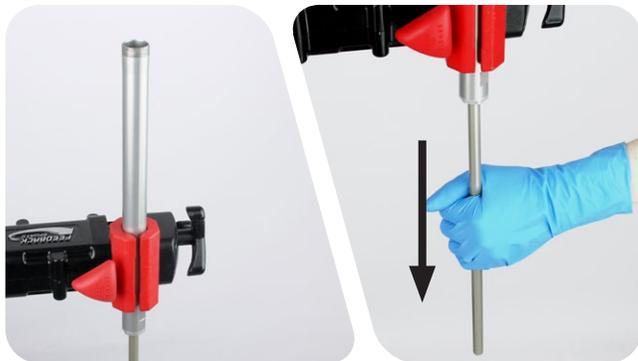


- 10** Insérez une clé hexagonale de 2,5 mm à l'intérieur de la came du rebond jusqu'à ce qu'elle touche la vis de réglage du rebond. Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque. Le réglage du rebond est désormais en position ouverte.



- 11** Retirez l'unité du tube de la cartouche du trépied d'atelier, retournez-la et serrez-la dans un trépied d'atelier de manière à ce que la came du rebond soit tournée vers le bas.

Tirez la came du rebond vers le bas.



- 12** Versez du liquide de suspension 3wt à l'intérieur du tube de la cartouche jusqu'à ce que celui-ci soit à moitié plein environ.



**13** Avec la paume de la main ou un chiffon, recouvrez le tube de la cartouche et actionnez la came de rebond de l'amortisseur à plusieurs reprises afin de préparer la purge de l'air contenu dans l'amortisseur.

Ajoutez du liquide de suspension 3wt dans le tube de la cartouche jusqu'à ce que le liquide affleure avec le haut du tube.

Avec le doigt, faites disparaître toutes les bulles d'air présentes à la surface du liquide.

**⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX**

Tirez lentement la came de l'amortisseur du rebond vers le bas. Le non-respect de ces instructions ferait jaillir du liquide hors du tube de la cartouche. Portez toujours des lunettes de sécurité.



**14** Insérez l'aiguille de compression basse vitesse dans l'unité du piston de compression. Avec les doigts ou une clé hexagonale de 2,5 mm, tournez l'aiguille dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque puis dévissez-la d'un demi-tour.

Enroulez un chiffon autour du tube de la cartouche. Insérez l'unité du piston de compression dans le tube de la cartouche.

**AVIS**

Le fait de ne pas dévisser l'aiguille d'un demi-tour peut empêcher la fourche de fonctionner correctement.



**15** Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le filetage du tube de la cartouche puis nettoyez-le avec un chiffon.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le filetage à l'intérieur du coupleur puis nettoyez-le avec un chiffon.



- 16 Appliquez une petite quantité de frein-filet Loctite Blue 242 sur le filetage du coupleur.

### AVIS

Veillez à ce que le frein-filet n'entre pas en contact avec les joints toriques ou la vessie.



- 17 Avec les doigts, vissez le coupleur sur le tube de la cartouche.

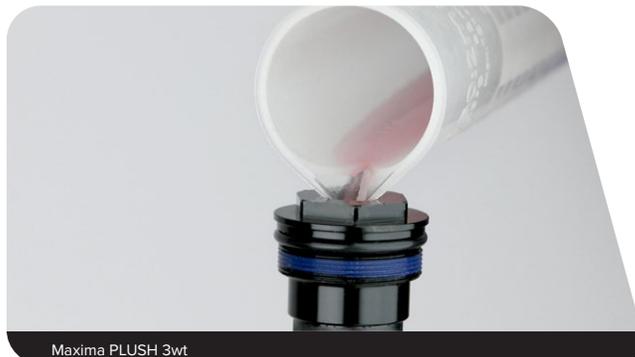
Serrez une clé dynamométrique équipée d'une douille articulée de 25 mm sur les bords plats du coupleur. Serrez une clé plate de 21 mm sur les bords plats du tube de la cartouche de l'amortisseur.

Tout en maintenant le tube de la cartouche de l'amortisseur bien en place, serrez le coupleur 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.**



- 18 Versez du liquide de suspension 3wt à l'intérieur du capuchon supérieur de compression jusqu'à ce que celui-ci soit environ à moitié plein.



**19** Avec la paume de la main ou un chiffon, recouvrez le capuchon supérieur de compression et actionnez la came de l'amortisseur du rebond à plusieurs reprises afin de préparer la purge des bulles d'air contenues dans l'amortisseur.

Ajoutez du liquide de suspension 3wt à l'intérieur du capuchon supérieur jusqu'à ce que le liquide affleure avec le haut du capuchon supérieur.

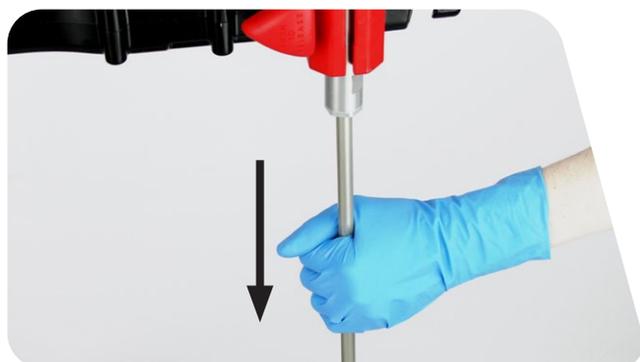
Avec le doigt, faites disparaître toutes les bulles d'air présentes à la surface du liquide.

**⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX**

Du liquide peut jaillir de l'unité du capuchon supérieur de l'amortisseur. Portez toujours des lunettes de sécurité.



**20** Tirez la came de l'amortisseur du rebond vers le bas et à fond.



**21** Remplissez la seringue de purge d'1/3 avec du liquide de suspension 3wt puis vissez la seringue dans l'unité du capuchon supérieur de compression.



**22** 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.



**23** Assurez-vous que la came de l'amortisseur du rebond est en position de détente complète en la tirant vers le bas.

Repoussez le piston de la seringue 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 la seringue et l'orifice de purge du capuchon supérieur de compression puis dévissez et retirez la seringue.

**⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX**

Du liquide peut jaillir de l'unité du capuchon supérieur de l'amortisseur si la vessie n'est pas dans sa position normale. Portez toujours des lunettes de sécurité.



**24** Avec les doigts, installez le réglage de compression basse vitesse dans le capuchon supérieur de compression.



**25** Avec les doigts, installez l'écrou de maintien du capuchon supérieur de compression. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 6 mm, serrez à un couple de 4,8 N·m.



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

**27** Insérez l'unité du Charger Damper par le haut du tube supérieur sur lequel se trouve le logo BoXXer. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 24 mm, serrez le capuchon supérieur de compression à un couple de 7,3 N·m.



**28** Appliquez de la graisse SRAM Butter sur le joint d'étanchéité de la tête d'étanchéité inférieure puis installez-la sur la came du rebond avec le côté épais de la tête d'étanchéité inférieure tourné vers le tube supérieur. Appuyez sur la tête d'étanchéité inférieure afin qu'elle se loge dans le bas du tube supérieur.

Poussez la came de l'amortisseur du rebond dans le tube supérieur afin d'éviter qu'elle ne se raye lors de la mise en place de l'anneau de blocage.

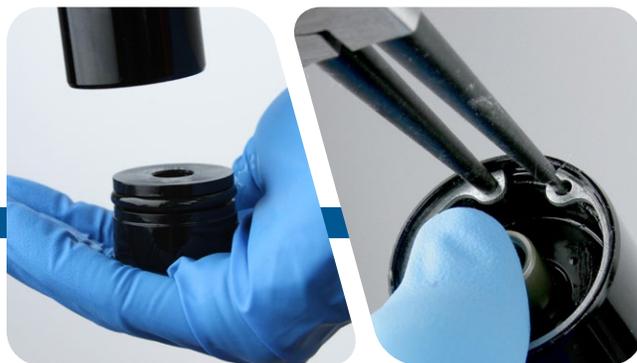
### AVIS

Des rayures sur la came de rebond peuvent laisser passer de l'huile dans le fourreau inférieur, par la tête d'étanchéité, ce qui nuirait au bon fonctionnement de la fourche.

Insérez les bouts d'une grande pince à bec courbé dans les œillets de l'anneau de blocage, puis installez l'anneau de blocage dans la cannelure.

**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 à bec courbé, faites tourner l'anneau de blocage et la tête d'étanchéité de gauche à droite à plusieurs reprises avant de tirer la came du rebond 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.*



**29** Mettez en place la molette de réglage de compression 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 la vis à un couple compris entre 1 et 1,5 N•m.



## Assemblage du fourreau inférieur

- 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 le tube supérieur avec le Charger Damper dans le fourreau inférieur du côté de la chaîne de manière à ce que la bague supérieure rentre dans le tube supérieur.

Faites coulisser le tube supérieur avec le ressort hélicoïdal dans le fourreau inférieur du côté opposé à la chaîne de manière à ce que la bague supérieure rentre dans le tube supérieur.

### AVIS

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



- 4 Serrez le tube supérieur dans un trépied d'atelier. Mettez la fourche en position presque horizontale de sorte que le trou du boulon des fourreaux inférieurs soit bien visible. Positionnez une seringue dans le trou du boulon de chaque fourreau inférieur de manière à ce que le liquide n'entre en contact qu'avec l'intérieur du fourreau inférieur.

Injectez 10 ml de liquide de suspension dans le fourreau du côté de la chaîne et 10 ml du même liquide dans le fourreau du côté opposé à la chaîne.

### AVIS

Ne dépassez pas le volume recommandé de liquide par fourreau au risque d'endommager la fourche. Veillez à ce que le liquide ne remplisse pas la came du rebond.



- 5** Faites coulisser l'unité du fourreau inférieur 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 le trou du boulon des fourreaux inférieurs.

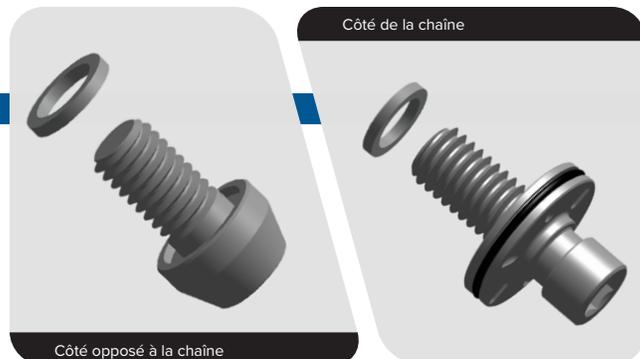
À l'aide d'un chiffon, nettoyez la surface externe du fourreau inférieur.



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

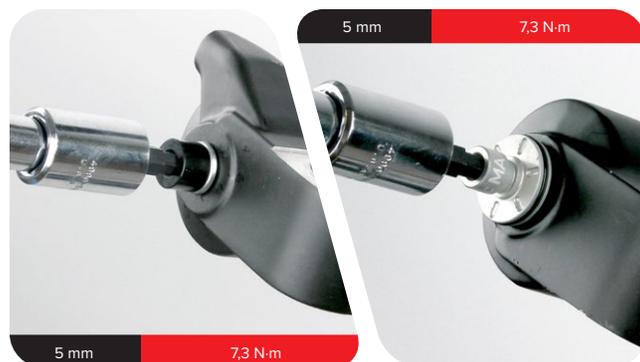
### AVIS

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



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

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

### AVIS

Veillez à maintenir la molette de réglage du rebond en place au cours de l'installation de la vis de réglage afin d'éviter d'endommager le boulon inférieur.



- 9** Reportez-vous aux pressions notées avant l'entretien de la fourche ou reportez-vous au tableau des pressions pneumatiques imprimé sur le fourreau inférieur de la fourche afin de mettre le ressort pneumatique à la pression adaptée au poids du cycliste.

*Il se peut que l'aiguille indiquant la pression pneumatique chute brutalement lors du remplissage du ressort pneumatique : ceci est normal. Continuez à remplir le ressort pneumatique jusqu'à atteindre la valeur conseillée.*



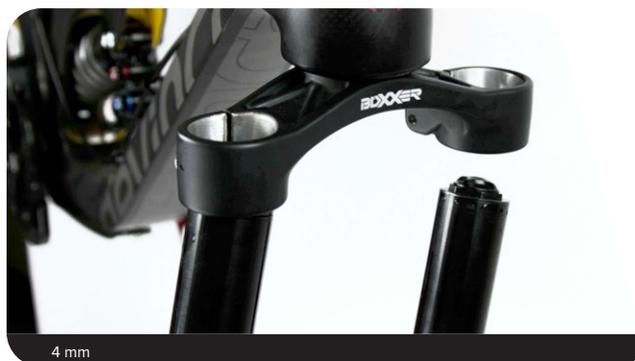
- 10** Vissez le capuchon de la valve pneumatique sur le capuchon supérieur du fourreau de la fourche du côté opposé à la chaîne jusqu'à ce qu'il se bloque.



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

## Installation de la fourche

- 1 Faites coulisser les tubes supérieurs à travers le té inférieur. Laissez assez d'espace entre le tube supérieur et le té supérieur pour installer les bagues de protection du cadre. À l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm, serrez l'un des boulons du té inférieur pour maintenir temporairement les tubes en place lorsque vous installerez la bague de protection du cadre.



- 2 Vaporisez de l'alcool isopropylique ou de l'eau sur les surfaces internes de chaque bague de protection du cadre et de chaque tube supérieur. Remettez en place les bagues de protection du cadre sur les tubes supérieurs.



- 3 Poussez les tubes supérieurs en les faisant tourner à travers le té supérieur jusqu'à ce que les deux tubes supérieurs dépassent le haut du té supérieur d'au moins 2 mm et de manière symétrique.

Mesurez la distance séparant le haut du tube supérieur et le haut du té inférieur. Cette distance doit être de 156 mm (+/- 2 mm).



- 4 Alignez le logo BoXXer du tube supérieur du côté de la chaîne avec le logo RockShox du fourreau inférieur.



- 5** À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 4 mm, serrez le boulon supérieur du té inférieur à un couple de 5 N•m. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 4 mm, serrez le boulon inférieur du té inférieur à un couple de 5 N•m. Serrez de nouveau le boulon supérieur au couple requis puis le boulon inférieur au couple requis également.

Répétez le serrage pour les boulons situés de l'autre côté du té inférieur.



- 6** À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 4 mm, serrez les deux boulons du té supérieur à un couple de 5 N•m.



- 7 Fourches de 27,5 po :** à l'aide d'une clé hexagonale de 2,5 mm, mettez la durite de frein en place dans son attache située sur l'arceau de la fourche.

**Fourches de 26,5 po :** à l'aide d'un serre-câble, maintenez la durite de frein sur l'arceau de la fourche.

Installez l'étrier de frein conformément aux instructions du fabricant des freins.



- 8** Installez la roue avant dans les pattes du fourreau inférieur de manière à ce que le moyeu soit bien en place au fond des pattes.

## AVIS

Vérifiez qu'aucune pièce ne frotte contre le fourreau inférieur. Reportez-vous aux instructions du fabricant des freins de votre vélo pour le réglage des freins à disque.



**9** Insérez la partie filetée du Maxle Lite DH dans le moyeu du côté de la chaîne jusqu'à ce qu'il s'engage dans le filetage de la patte du fourreau inférieur.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 6 mm, serrez le boulon de l'axe du côté de la chaîne à un couple de 5,7 N·m.



**10** À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 6 mm, serrez le boulon de l'axe du côté opposé à la chaîne à un couple de 3,4 N·m.



**11** Reportez-vous aux réglages notés avant l'entretien pour régler le rebond et la compression de la fourche.



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



L'entretien de votre fourche RockShox BoXXer 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™



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:**

Loctite® est une marque déposée de Henkel Corporation

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