ROCKSHOX

ZEB | LYRIK | PIKE

2023+
ZEB, Lyrik, Pike

MANUEL D'ENTRETIEN

GEN.0000000007162 Rev E © 2024 SRAM, LLC

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 votre équipement de sécurité !

⚠AVERTISSEMENT - DISPOSITIF SOUS PRESSION

Les produits de suspension peuvent contenir de l'air, de l'azote, des ressorts et de l'huile sous pression.

Portez toujours des lunettes de sécurité homologuées (ANSI Z87.1, EN166 EU) lorsque vous réalisez une opération d'entretien sur un produit de suspension (fourche à suspension, amortisseur arrière, tige de selle). Le fait de ne pas porter de lunettes de sécurité peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLE.

Entretien RockShox

Nous vous recommandons de faire entretenir votre suspension 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/liquides spécialisés. Le fait de ne pas suivre les procédures indiquées dans ce manuel d'entretien peut entraîner des dommages sur votre composant et annuler la garantie.

Pour obtenir le dernier *Catalogue des pièces détachées RockShox* ou des informations techniques, consultez le site 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.

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

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.

Mesures et avertissements de sécurité concernant les produits de suspension

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Afin d'éviter toute blessure grave voire mortelle, vous DEVEZ comprendre et respecter les informations de sécurité indiquées dans ce document.

⚠AVERTISSEMENT - DISPOSITIF SOUS PRESSION

Les produits de suspension peuvent contenir de l'air, de l'azote, des ressorts et de l'huile sous pression.

Portez toujours des lunettes de sécurité homologuées (ANSI Z87.1, EN166 EU) lorsque vous réalisez une opération d'entretien sur un produit de suspension (fourche à suspension, amortisseur arrière, tige de selle).

N'essayez JAMAIS de démonter un produit de suspension tant que le produit n'a pas été totalement dépressurisé. Avant d'essayer de démonter un produit de suspension, suivez les procédures de dépressurisation et retirez la valve à air comme indiqué.

Lorsque vous réalisez une opération d'entretien sur un produit de suspension, éloignez vos yeux, votre visage et toute autre partie de votre corps des pièces et du lubrifiant qui pourraient être éjectés brutalement sous l'effet de la pression. Ne dirigez JAMAIS une pièce de suspension sous pression vers une personne.

N'essayez JAMAIS de percer, d'écraser ou de brûler un produit de suspension monté.

Le fait de ne pas respecter ces mesures de prévention peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé.

Afin d'éviter le desserrage des pièces, du frein filet doit être appliqué comme illustré. Le fait de ne pas appliquer de frein filet peut entraîner le desserrage des pièces.

Les anneaux de blocage doivent être parfaitement installés dans leur cannelure. Après l'avoir mis en place, vérifiez que l'anneau de blocage est parfaitement installé dans sa cannelure.

N'utilisez aucun type de vinaigre pour nettoyer les pièces des produits de suspension RockShox. Le vinaigre peut endommager irréversiblement les pièces et cela peut, au fil du temps, entraîner la défaillance structurelle du produit.

Le fait de ne pas respecter ces mesures de prévention peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

⚠AVERTISSEMENT

N'ingérez jamais d'huile, de liquide, de graisse, de lubrifiant ou de produit de nettoyage. Toute ingestion d'un tel produit peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES. En cas d'ingestion d'huile, de liquide, de graisse, de lubrifiant ou de produit de nettoyage, consultez immédiatement un médecin.

⚠ATTENTION

Les produits de suspension peuvent contenir des lubrifiants qui peuvent provoquer des irritations cutanées. Portez toujours des gants en nitrile lorsque vous réalisez une opération d'entretien sur un produit de suspension. Le fait de ne pas protéger convenablement votre peau peut entraîner des irritations. En cas de contact de la peau avec de l'huile de suspension, du liquide, de la graisse, du lubrifiant et/ou du produit de nettoyage, consultez un médecin.

Portez toujours des lunettes de sécurité. Évitez tout contact des yeux ou de la peau avec de l'huile, du liquide, de la graisse, du lubrifiant ou du produit de nettoyage. En cas d'irritation, consultez immédiatement un médecin.

Faites preuve de prudence lorsque vous utilisez des pièces ou des outils pointus. N'utilisez jamais d'outils pointus présentant des traces d'huile et/ou de graisse. Avant d'utiliser une pièce ou un outil pointu, nettoyez toute trace d'huile ou de graisse sur vos mains et vos gants ainsi que sur les outils nécessaires. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des blessures.

Posez un récipient au sol sous le produit concerné par l'opération d'entretien afin de recueillir les éventuelles coulures ou giclures de liquide. Afin d'éviter de glisser et de chuter et donc de provoquer de possibles blessures ou dommages, nettoyez immédiatement toute trace d'huile, de liquide, de graisse ou de lubrifiant sur le sol où vous réalisez l'opération d'entretien.

TABLE DES MATIÈRES

ENTRETIEN ROCKSHOX **3**

MESURES ET AVERTISSEMENTS DE SÉCURITÉ CONCERNANT LES PRODUITS DE SUSPENSION **3**

PRÉPARATION DES PIÈCES ET PROCÉDURES D'ENTRETIEN **6**
- PRÉPARATION DES PIÈCES 6
- PROCÉDURES D'ENTRETIEN 6
- IDENTIFICATION DU CODE DU MODÈLE 7
- GARANTIE ET MARQUE DE COMMERCE 7
- PIÈCES, OUTILS ET ACCESSOIRES 8
- FRÉQUENCES D'ENTRETIEN RECOMMANDÉES 9
- NOTEZ VOS RÉGLAGES 9
- VALEURS DE COUPLE DE SERRAGE 10
- VOLUME D'HUILE ET LUBRIFIANT 11

VUE ÉCLATÉE **12**
- ZEB ULTIMATE 2023-2024 (A2), 2025+ (A3)- CHARGER 3 RC2, CHARGER 3.1 RC2 - DEBONAIR+ 12
- ZEB ULTIMATE (A2) 2023+ - CHARGER 3 RC2 - DUAL POSITION AIR 13
- ZEB SELECT+ 2023-2024 (A2), 2025+ (A3) - CHARGER 3 RC2, CHARGER 3.1 RC2 - DEBONAIR+ 14
- ZEB SELECT+ (A2) 2023+ - CHARGER 3 RC2 - DUAL POSITION AIR 15
- ZEB SELECT (A2) 2023+ - CHARGER RC - DEBONAIR+ 16
- ZEB SELECT (A2) 2023+ - CHARGER RC - DUAL POSITION AIR 17
- ZEB BASE (A2) 2023+ - RUSH RC - DEBONAIR+ 18
- ZEB BASE (A2) 2023+ - RUSH RC - DUAL POSITION AIR 19
- LYRIK ULTIMATE 2023-2024 (D1), 2025+ (D2) - CHARGER 3 RC2, CHARGER 3.1 RC2 - DEBONAIR+ 20
- LYRIK SELECT+ (D1) 2023-2024, (D2) 2025+ - CHARGER 3 RC2, CHARGER 3.1 RC2 - DEBONAIR+ 21
- LYRIK SELECT (D1) 2023+ - CHARGER RC - DEBONAIR+ 22
- LYRIK BASE (D1) 2023+ - RUSH RC - DEBONAIR+ 23
- PIKE ULTIMATE (C2) 2025+ - CHARGER 3.1 RC2 - DEBONAIR+ 24
- PIKE ULTIMATE (C1) 2023-2024 - CHARGER 3 RC2 - DEBONAIR+ 25
- PIKE SELECT+ (C2) 2025+ - CHARGER 3.1 RC2 - DEBONAIR+ 26
- PIKE SELECT+ (C1) 2023-2024 - CHARGER 3 RC2 - DEBONAIR+ 27
- PIKE SELECT (C1) 2023+ - CHARGER RC - DEBONAIR+ 28
- PIKE SELECT 2023+ (C1) CHARGER RL3R 28
- PIKE BASE (C1) 2023+ - RUSH RC - DEBONAIR+ 29
- PIKE BASE 2023+ (C1) RUSH RL3R 29
- CARACTÉRISTIQUES DES FOURREAUX - ZEB, LYRIK, PIKE 30
- BUTTERCUPS - ZEB, LYRIK, PIKE - ULTIMATE - CHARGER 3 RC2, CHARGER 3.1 RC2 ET DEBONAIR+ 31

DÉMONTAGE ET ENTRETIEN DES FOURREAUX **32**

ENTRETIEN 50/200 HEURES
- DÉMONTAGE DES FOURREAUX 32

ENTRETIEN 50 HEURES
- ENTRETIEN DES FOURREAUX 39

ENTRETIEN 200 HEURES
- ENTRETIEN DES JOINTS DES FOURREAUX 41

DEBONAIR+ - ENTRETIEN DU RESSORT À AIR, MODIFICATION DU DÉBATTEMENT ET AMÉLIORATION BUTTERCUPS **44**

ENTRETIEN 200 HEURES
- DÉMONTAGE DU RESSORT À AIR 44
- DÉMONTAGE DES BUTTERCUPS - DEBONAIR+ - ULTIMATE 50
- MODIFICATION DU DÉBATTEMENT DU RESSORT À AIR DEBONAIR+ (FACULTATIF) 52
- BOTTOMLESS TOKENS DEBONAIR+ 56
- INSTALLATION DES BOTTOMLESS TOKENS DEBONAIR+ (FACULTATIF) 56
- ENTRETIEN DU RESSORT À AIR 57
- INSTALLATION DES BUTTERCUPS - DEBONAIR+ - ULTIMATE 62
- INSTALLATION DU RESSORT À AIR 65

DUAL POSITION AIR (DPA) - ZEB - ENTRETIEN DU RESSORT À AIR **70**

ENTRETIEN 200 HEURES
- DÉMONTAGE DU RESSORT À AIR 70
- DÉBATTEMENT DU RESSORT À AIR DPA ET BOTTOMLESS TOKENS 74
- INSTALLATION DES BOTTOMLESS TOKENS DPA (FACULTATIF) 74
- MODIFICATION DU DÉBATTEMENT DU RESSORT À AIR DPA ET BOTTOMLESS TOKENS (FACULTATIF) 75
- ENTRETIEN DU RESSORT À AIR 75
- INSTALLATION DU RESSORT À AIR 77

ENTRETIEN DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3, CHARGER 3.1 81

ENTRETIEN 200 HEURES

DÉMONTAGE DES COMMANDES - CHARGER 3, CHARGER 3.1 81
DÉMONTAGE DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3, CHARGER 3.1 84
DÉMONTAGE DES BUTTERCUPS - CHARGER 3, CHARGER 3,1 86
ENTRETIEN DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3, CHARGER 3,1 88
MISE À NIVEAU DE L'AMORTISSEUR ET RÉGLAGE DES RONDELLES - CHARGER 3.1 (FACULTATIF) 99
MISE À NIVEAU DE LA CARTOUCHE DE REBOND ET RÉGLAGE DES RONDELLES - CHARGER 3.1 RC2 104
UNITÉ DE LA CARTOUCHE DE COMPRESSION - CHARGER 3, CHARGER 3.1 110
REMPLACEMENT DU TUBE DE LA CARTOUCHE (FACULTATIF) - CHARGER 3, CHARGER 3.1 121
UNITÉ DE LA CARTOUCHE - CHARGER 3, CHARGER 3.1 123
INSTALLATION DES BUTTERCUPS - CHARGER 3, CHARGER 3,1 - ULTIMATE 131
PURGE DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3, CHARGER 3,1 134
TEST DE LA COMPRESSION - CHARGER 3, CHARGER 3,1 140
INSTALLATION DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3, CHARGER 3,1 141
INSTALLATION DES COMMANDES - CHARGER 3 RC2, CHARGER 3,1 RC2 144

ENTRETIEN DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER RC 148

ENTRETIEN 200 HEURES

DÉMONTAGE DES COMMANDES - CHARGER RC 148
DÉMONTAGE DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER RC 149
ENTRETIEN DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER RC 150
MONTAGE DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER RC 154
TEST DE LA COMPRESSION - CHARGER RC 159
INSTALLATION DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER RC 160
INSTALLATION DES COMMANDES - CHARGER RC 162

ENTRETIEN DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - RUSH RC 164

ENTRETIEN 200 HEURES

DÉMONTAGE DES COMMANDES - RUSH RC 164
DÉMONTAGE DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - RUSH RC 166
ENTRETIEN DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - RUSH RC 167
MONTAGE DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - RUSH RC 170
TEST DE LA COMPRESSION - RUSH RC 174
INSTALLATION DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - RUSH RC 175
INSTALLATION DES COMMANDES - RUSH RC 177

ASSEMBLAGE DES FOURREAUX 179

ENTRETIEN 50/200 HEURES

INSTALLATION DES FOURREAUX 179

Préparation des pièces et procédures d'entretien

Préparation des pièces

Avant de commencer l'entretien, démontez le composant de votre vélo.

Détachez et retirez le câble de la commande à distance ou la durite hydraulique fixé(e) à la fourche ou à l'amortisseur arrière, le cas échéant. Pour plus d'informations sur les commandes à distance RockShox, les manuels utilisateur sont disponibles sur le site www.sram.com.

Nettoyez l'extérieur du produit avec du savon doux et de l'eau afin d'éviter de contaminer les surfaces des pièces d'étanchéité internes.

Procédures d'entretien

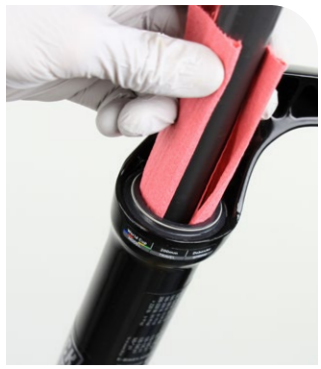
Les procédures suivantes doivent être réalisées au cours de l'entretien, sauf mention contraire.

Nettoyez la pièce avec du produit de nettoyage pour suspension RockShox ou de l'alcool isopropylique et un chiffon propre non pelucheux. Pour les pièces difficiles d'accès (par ex., les plongeurs, les fourreaux), enroulez un chiffon propre non pelucheux autour d'une tige non métallique afin d'en nettoyer l'intérieur.

Nettoyez la surface d'étanchéité de la pièce et vérifiez qu'elle n'est pas rayée.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

N'utilisez AUCUN type de vinaigre pour nettoyer les pièces de suspension RockShox. Le vinaigre peut endommager irréversiblement les pièces et cela peut, au fil du temps, provoquer la défaillance structurelle du produit ainsi que des blessures graves voire mortelles.

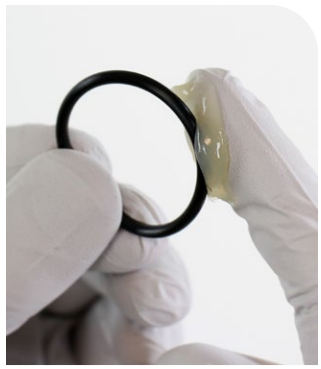


Remplacez le joint ou joint torique par un neuf fourni dans le kit d'entretien. Avec vos doigts ou une pointe, retirez le joint ou joint torique usagé.

Appliquez de la graisse sur le joint ou joint torique neuf.

AVIS

Veillez à ne pas rayer les surfaces d'étanchéité lors de l'entretien du produit. Les rayures peuvent entraîner des fuites. Consultez le catalogue des pièces détachées pour remplacer la pièce endommagée.



Utilisez des mâchoires en métal tendre (aluminium) lorsque vous serrez une pièce dans un étau.

À l'aide d'une clé dynamométrique, serrez la pièce à la valeur de couple de serrage recommandée indiquée dans la bande rouge. Lorsque vous utilisez une clé dynamométrique et une douille articulée, installez la douille articulée à 90 degrés par rapport à la clé.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

Valeur de couple de serrage indiquée en N·m

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-LYRK-ULT-D1**

FS = type de produit - **Fourche avant**
LYRK = plateforme/série - **Lyrik**
ULT = modèle - **Ultimate**
D1 = version - (**D** - quatrième génération, **1** - première version)

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.

Garantie et marque de commerce

Pour plus d'informations sur la garantie SRAM, visitez : www.sram.com/warranty.

Pour obtenir de l'information sur les marques de commerce SRAM, visitez : www.sram.com/website-terms-of-use.

Pièces

- ZEB (Gen A) - Kit d'entretien 200 heures
- Lyrik (Gen D) - Kit d'entretien 200 heures
- Pike (Gen C) - Kit d'entretien 200 heures
- DebonAir+ Montage de la tige du ressort à air (modification du débattement facultative)
- Kit d'amélioration DebonAir+ : Montage du ressort à air avec ButterCups
- Kit d'amélioration Charger 3 RC2 Ultimate
- Kit d'amélioration Charger 3.1 RC2 Ultimate
- Kit de rondelles de réglage de la compression et de l'amortissement de la détente Charger 3.1 RC2
- Kit d'amélioration - Charger 3.1 RC2 - Rondelle/Piston (amélioration de Charger 3 RC2 à Charger 3.1 RC2)

Accessoires de sécurité et de protection

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

Lubrifiants et liquides

- Huile pour suspension Maxima PLUSH 3wt (Charger RC/RL3R, Rush RC/RL3R)
- Huile pour suspension Maxima PLUSH 7wt (Charger 3 RC2, Charger 3.1 RC2)
- Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Heavy (ressort à air)
- Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light (fourreaux)
- Graisse pour joint d'étanchéité dynamique RockShox (joint torique pour PRV uniquement)
- Produit de nettoyage pour suspension RockShox ou alcool isopropylique
- Graisse SRAM Butter

Outils RockShox

- Seringue de purge RockShox
- Outil de piston haut débit RockShox Charger 3.1 RC2 (inclus dans le kit d'amélioration - Charger 3.1 RC2 - Rondelle/Piston)
- Outil d'installation des joints anti-poussière RockShox (38 mm) ou outil d'installation des joints anti-poussière sans épaulement RockShox x Abbey Bike Tools 38 mm
- Outil d'installation des joints anti-poussière RockShox (35 mm) ou outil d'installation des joints anti-poussière sans épaulement RockShox x Abbey Bike Tools 35 mm
- Cales d'étau RockShox Reverb (Charger 3 RC2, Charger 3.1 RC2, Rush RC)
- Cales d'étau Charger (Charger RC)
- Outil RockShox pour valve Schrader
- Pompe pour amortisseur RockShox
- Outil pour capuchon supérieur/cassette RockShox (3/8 po/24 mm) ou outil pour capuchon supérieur/cassette RockShox x Abbey Bike Tools

Outils pour vélo

- Trépied d'atelier
- Démonte-pneu pour roues de descente
- Pompe pour amortisseur

Outils de base

- Clé à molette ou clé plate : 3 ; 15 ; 19 ; 23 ; 24 ; 25 et 28 mm
- Étau avec cales de mâchoires en aluminium tendre
- Douille articulée : 13 ; 15 ; 19 ; 23 ; 24 ; 25 et 28 mm
- Douilles hexagonales : 1,5 ; 2 ; 2,5 ; 4 et 5 mm
- Clés hexagonales : 1,5 ; 2 ; 2,5 ; 4 ; 5 et 8 mm
- Pince pour circlips internes (grand modèle) - circlip pour ressort à air (ZEB)
- Longue tige en bois ou en plastique
- Pointe (métallique) - circlip pour ressort à air (Lyrik/Pike)
- Pointe (non métallique) - pour tous les joints et joints toriques
- Maillet en plastique
- Tube en plastique (manchon fendu) ou article similaire - protection de la tige de la cartouche d'amortissement et du ressort à air
- Douille : 4 ; 10 ; 13 ; 15 ; 24 mm
- Clé à douille
- Clé dynamométrique
- Douille TORX : T25
- Clé TORX : T25

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.

Fréquence d'entretien en heures	Entretien	Avantage
À chaque sortie	Nettoyer la saleté sur les plongeurs et les joints anti-poussière	Prolonge la durée de vie des joints anti-poussière
		Minimise les dommages sur les plongeurs
		Minimise la contamination des fourreaux
Toutes les 50 heures	Réaliser l'entretien des fourreaux	Rétablit la sensibilité sur les petits chocs
		Réduit les frottements
		Prolonge la durée de vie des bagues
Toutes les 200 heures	Réaliser l'entretien de la cartouche d'amortissement 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 suspension pour que vous puissiez reproduire les réglages d'origine. Notez les dates d'entretien pour déterminer les prochains entretiens.

Fréquence d'entretien en heures	Date de l'entretien	Pression pneumatique	Réglage de la LSC : comptez le nombre de clics en tournant le régleur de la LSC à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.	Réglage de la HSC (RC2) : comptez le nombre de clics en tournant le régleur de la HSC à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.	Réglage de la détente : comptez le nombre de clics en tournant le régleur de la détente à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
50					
100					
150					
200					

Valeurs de couple de serrage

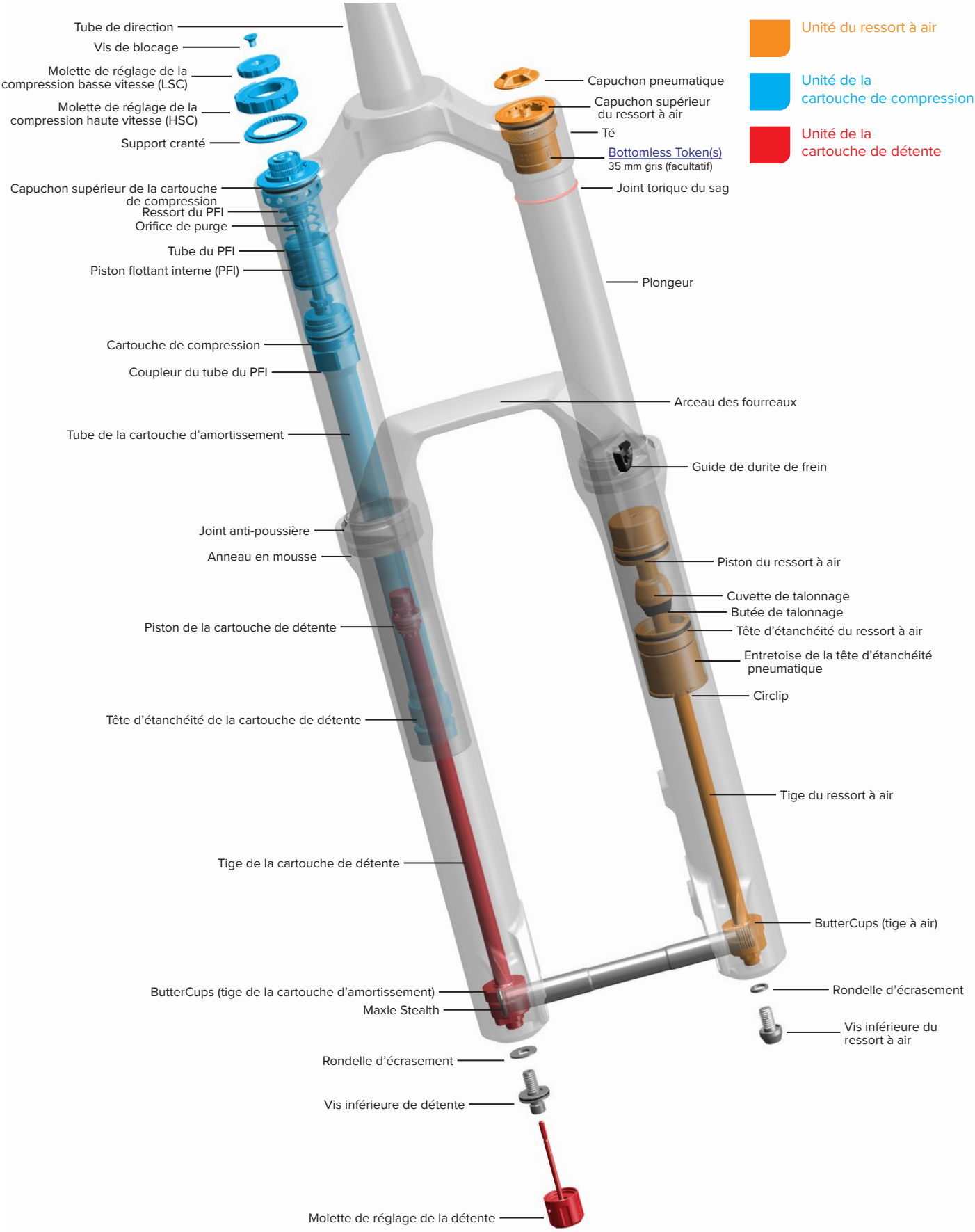
Pièce	Outil	Couple de serrage
Ressort à air		
Insert de la tige du ressort à air (Select+, Select, Base - DebonAir+ uniquement)	Douille/embout hexagonal de 5 mm	4 N•m
Bottomless Token	Douille/embout hexagonal(e) de 8 mm	4 N•m
Embase de la tige du boîtier ButterCup - embase sur la tige - ressort à air	Douille TORX T25	4 N•m
Boîtier ButterCup (supérieur) sur le boîtier ButterCup (inférieur) - ressort à air	Douille articulée de 25 mm	14 N•m
Capuchon supérieur - ressort DebonAir+	Outil pour capuchon supérieur/cassette RockShox (ou outil pour cassette standard)	28 N•m
Capuchon supérieur - ressort Dual Position Air	Douille de 24 mm	28 N•m
Cartouche d'amortissement		
Embase de la tige du boîtier ButterCup - embase sur la tige - cartouche d'amortissement	Douille TORX T25	5 N•m
Boîtier ButterCup (supérieur) sur le boîtier ButterCup (inférieur) - cartouche d'amortissement	Douille articulée de 25 mm	14 N•m
Vis de blocage de la tige - régleur de la cartouche de compression (HSC) x2	Douille hexagonale de 1,5 mm	0,56 N•m
Écrou de la tige de la cartouche de compression (Charger 3.1 RC2 compression)	Douille de 15 mm	2,8 N•m
Piston haut débit	Outil de piston haut débit Charger 3.1 RC2	5,6 N•m
Piston nut - compression damper - Charger 3 and Charger 3.1 (Ultimate, Select+)	Douille/embout hexagonal(e) de 3 mm	1,1 N•m
Vis de blocage - molette de réglage de la compression - Charger RC (Select)	Douille/embout hexagonal de 2,5 mm	1,4 N•m
Vis de blocage - molette de réglage de la compression - Rush RC (Base)	Douille/embout hexagonal de 2,5 mm	0,75 - 1,10 N•m
Vis de blocage - molette de réglage de la compression basse vitesse - Charger 3 et Charger 3.1 (Ultimate, Select+)	Douille/embout hexagonal de 2,5 mm	0,56 N•m
Vis de blocage - bobine de la commande à distance (Pike C1 - Select RL3R, Base RL3R)	Douille/embout hexagonal de 2,5 mm	1,4 N•m
Tête d'étanchéité (détente) sur le tube de la cartouche d'amortissement sur le capuchon supérieur de la cartouche d'amortissement - Charger 3 (monobloc) (Ultimate, Select+)	Clé articulée de 23 mm	14 N•m
Tête d'étanchéité (détente) sur le tube de la cartouche d'amortissement sur le capuchon supérieur de la cartouche d'amortissement - Charger 3 et Charger 3.1 (deux parties) (Ultimate, Select+)	Douille articulée de 24 mm	14 N•m
Tête d'étanchéité (détente) sur le tube de la cartouche d'amortissement sur le capuchon supérieur de la cartouche d'amortissement - Charger RC (Select), Rush RC (Base)	Douille articulée de 19 mm	17 N•m
Vis de blocage - molette de réglage de la compression haute vitesse - Charger 3 et 3.1 (Ultimate, Select+)	Douille/embout hexagonal de 2,5 mm	0,28 N•m
Vis de blocage - molette de réglage de la détente	Douille/embout hexagonal de 2,5 mm	0,84 N•m
Vis de blocage - butée de gaine du câble de la commande à distance (Pike C1 - Select RL3R, Base RL3R)	Douille hexagonale de 2 mm	0,5 N•m
Capuchon supérieur - cartouche de compression	Outil pour capuchon supérieur/cassette RockShox (ou outil pour cassette standard)	28 N•m
Capuchon supérieur - cartouche de compression (RL3R)	Douille de 24 mm	28 N•m
Fourreau inférieur		
Vis inférieure - cartouche d'amortissement et ressort à air	Douille/embout hexagonal de 5 mm	6,8 N•m
Bouchon pour fourreau inférieur	Douille/embout hexagonal(e) de 4 mm	2 N•m

Volume d'huile et lubrifiant

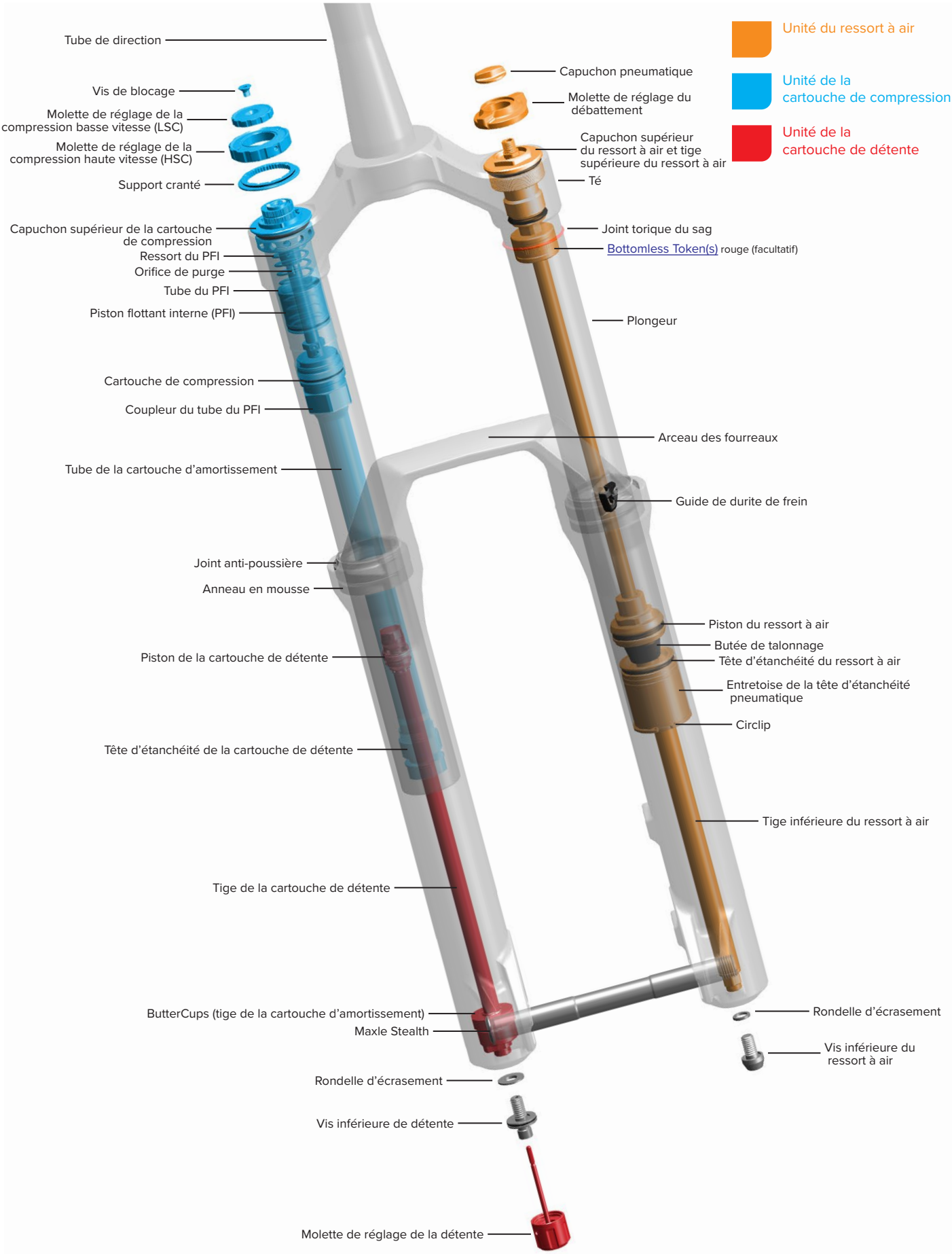
			Cartouche d'amortissement					Ressort						
				Plongeur		Fourreau			Plongeur				Fourreau	
Année du modèle	**Fourche**	**Modèle**	**Cartouche d'amortissement**	**Type d'huile**	**Volume (mL)**	**Huile**	**Volume (mL)**	**Ressort**	**Huile**	**Volume (mL) (+)**	**Volume (mL) (–)**	**Graisse**	**Huile**	**Volume (mL)**
2025+	**ZEB (A3)**	Ultimate Select+	Charger 3.1 RC2	Maxima PLUSH 7wt	Bleed	Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light	30	DebonAir+	Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Heavy	3	1	Graisse SRAM Butter Lubrifier le piston à air	Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light	15
2023+	**ZEB (A2)**	Ultimate Select+	Charger 3 RC2	Maxima PLUSH 7wt				DebonAir+						
		Select	Charger RC	Maxima PLUSH 3wt										
		Base	Rush RC											
2023+	**ZEB (A2)**	Ultimate Select+	Charger 3 RC2	Maxima PLUSH 7wt				Dual Position Air						
		Select	Charger RC	Maxima PLUSH 3wt										
		Base	Rush RC											
2025+	**Lyrik (D2)** **Pike (C2)**	Ultimate Select+	Charger 3.1 RC2	Maxima PLUSH 7wt				DebonAir+						
2023+	**Lyrik (D1)** **Pike (C1)**	Ultimate Select+	Charger 3 RC2	Maxima PLUSH 7wt				DebonAir+						
		Select	Charger RC	Maxima PLUSH 3wt										
		Base	Rush RC											

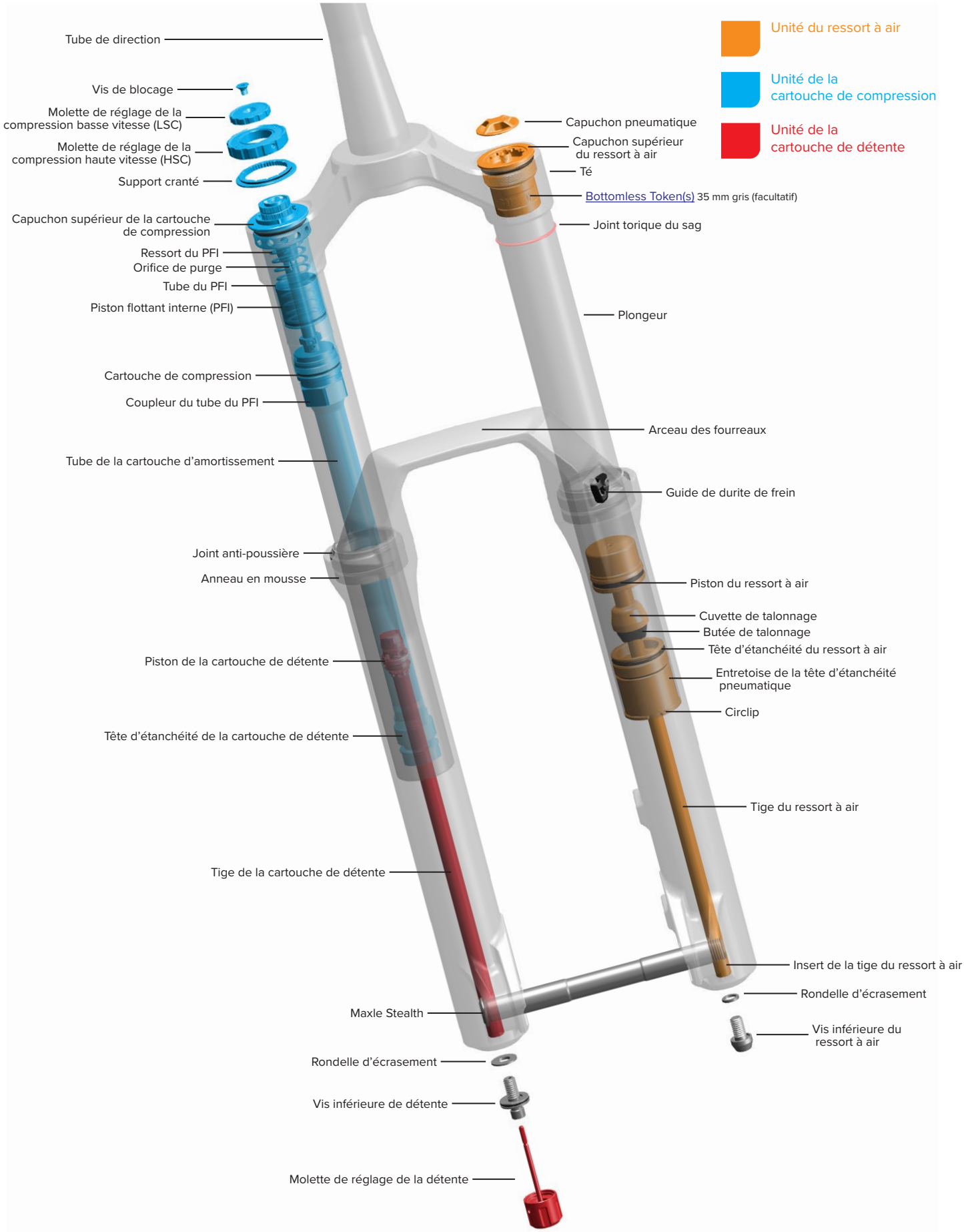
Sauf mention contraire, utilisez UNIQUEMENT la graisse et les huiles/liquides de suspension RockShox, SRAM et Maxima. L'utilisation de tout autre lubrifiant peut endommager les joints et nuire aux performances des composants.

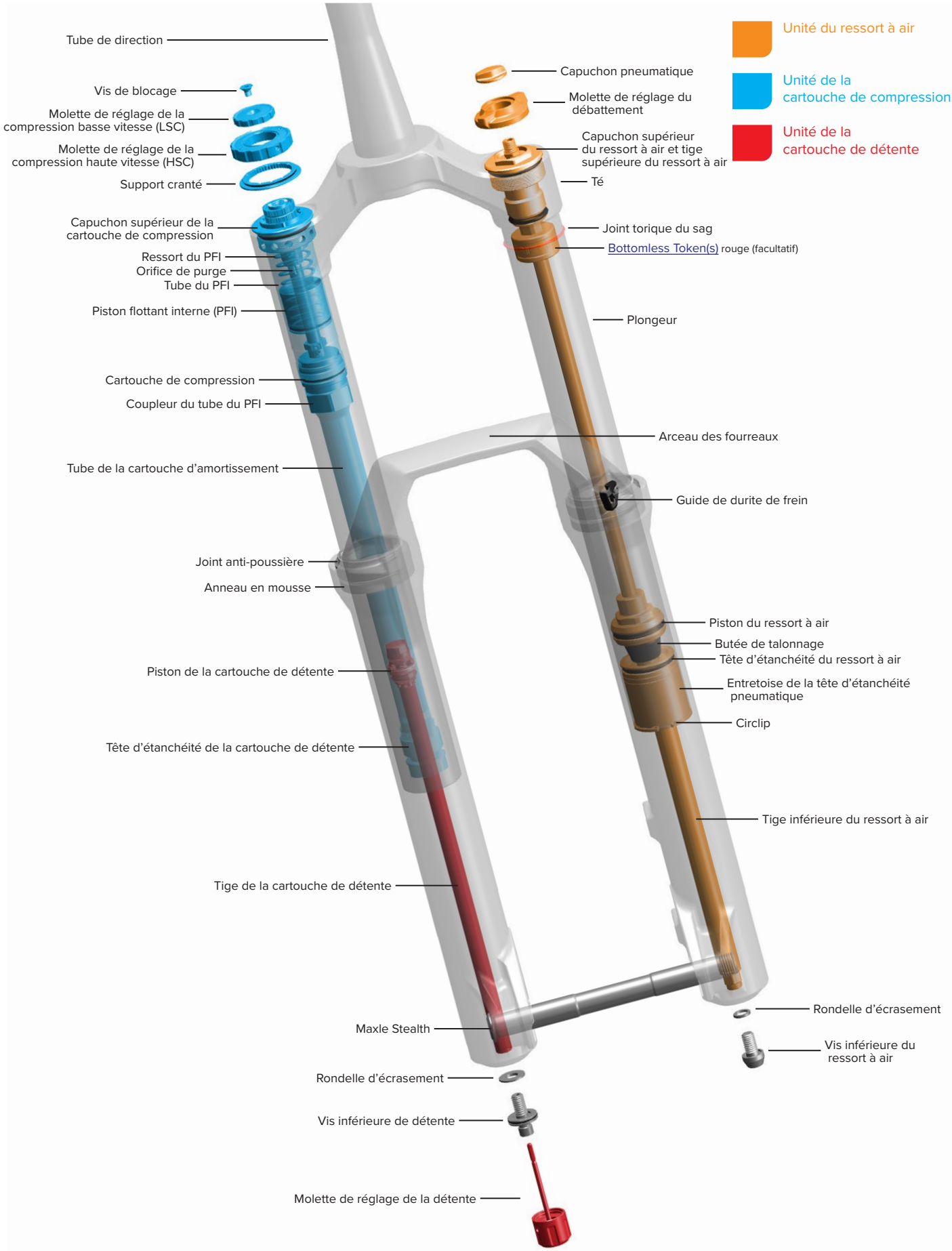
ZEB Ultimate 2023-2024 (A2), 2025+ (A3)- Charger 3 RC2, Charger 3.1 RC2 - DebonAir+

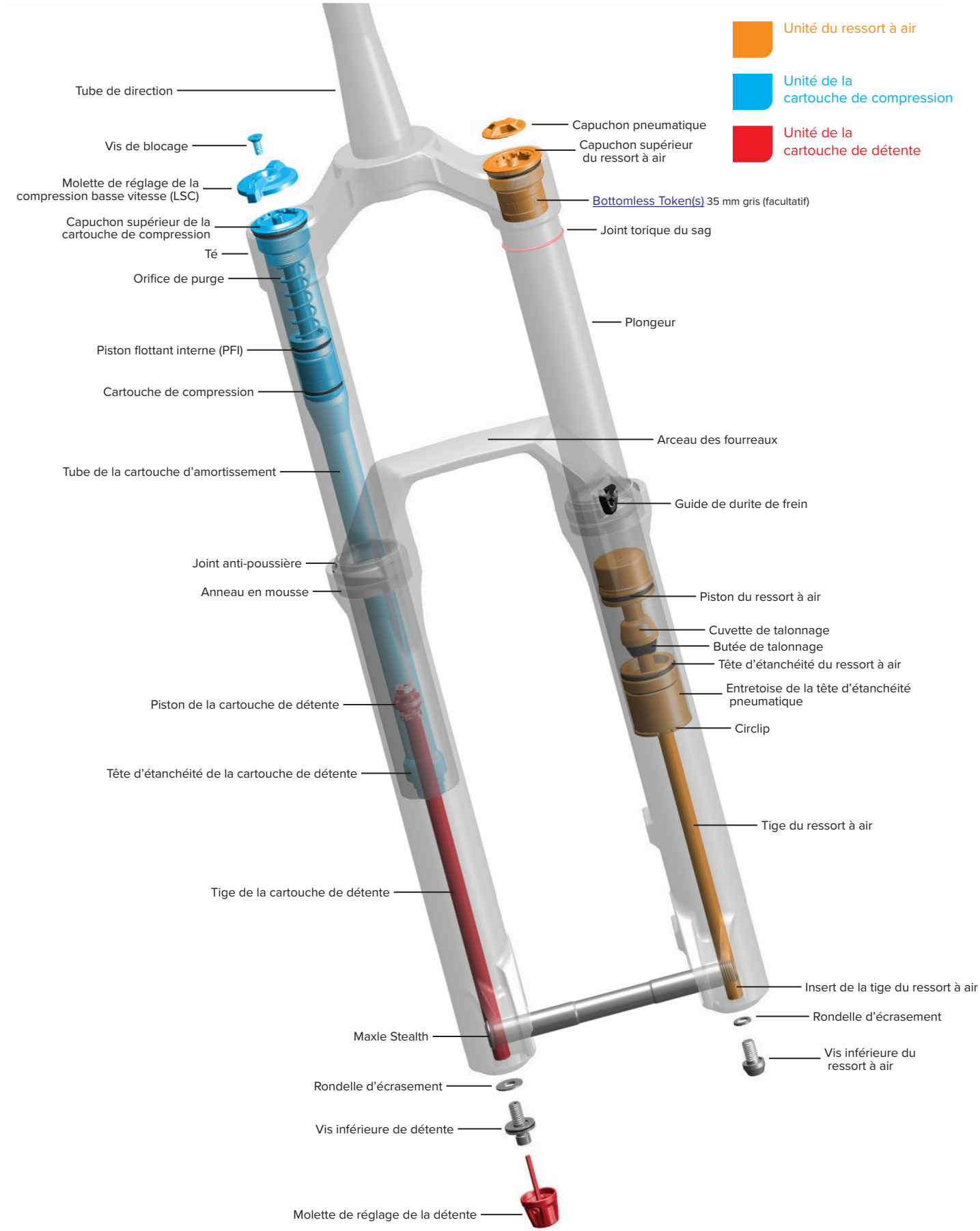


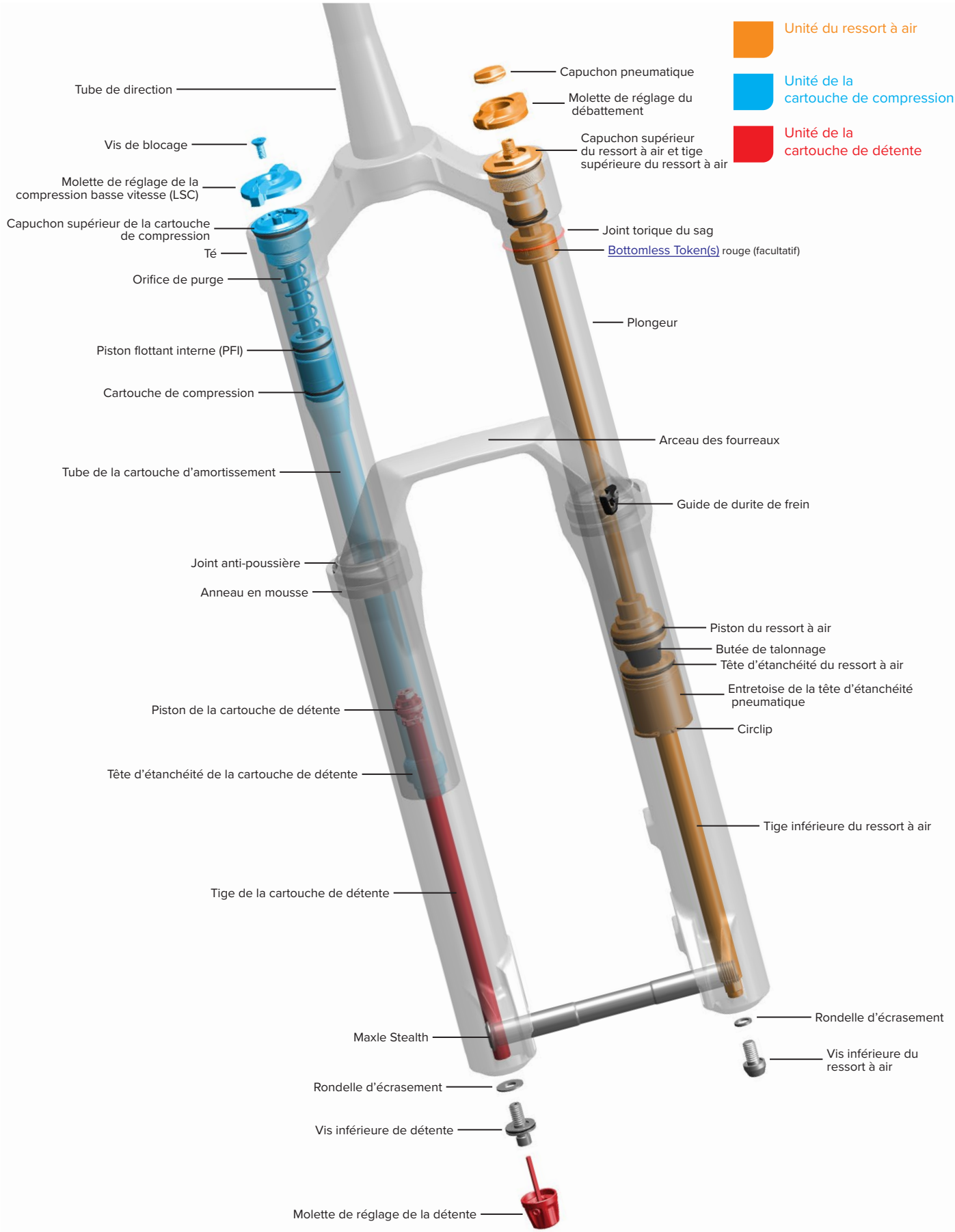
ZEB Ultimate (A2) 2023+ - Charger 3 RC2 - Dual Position Air

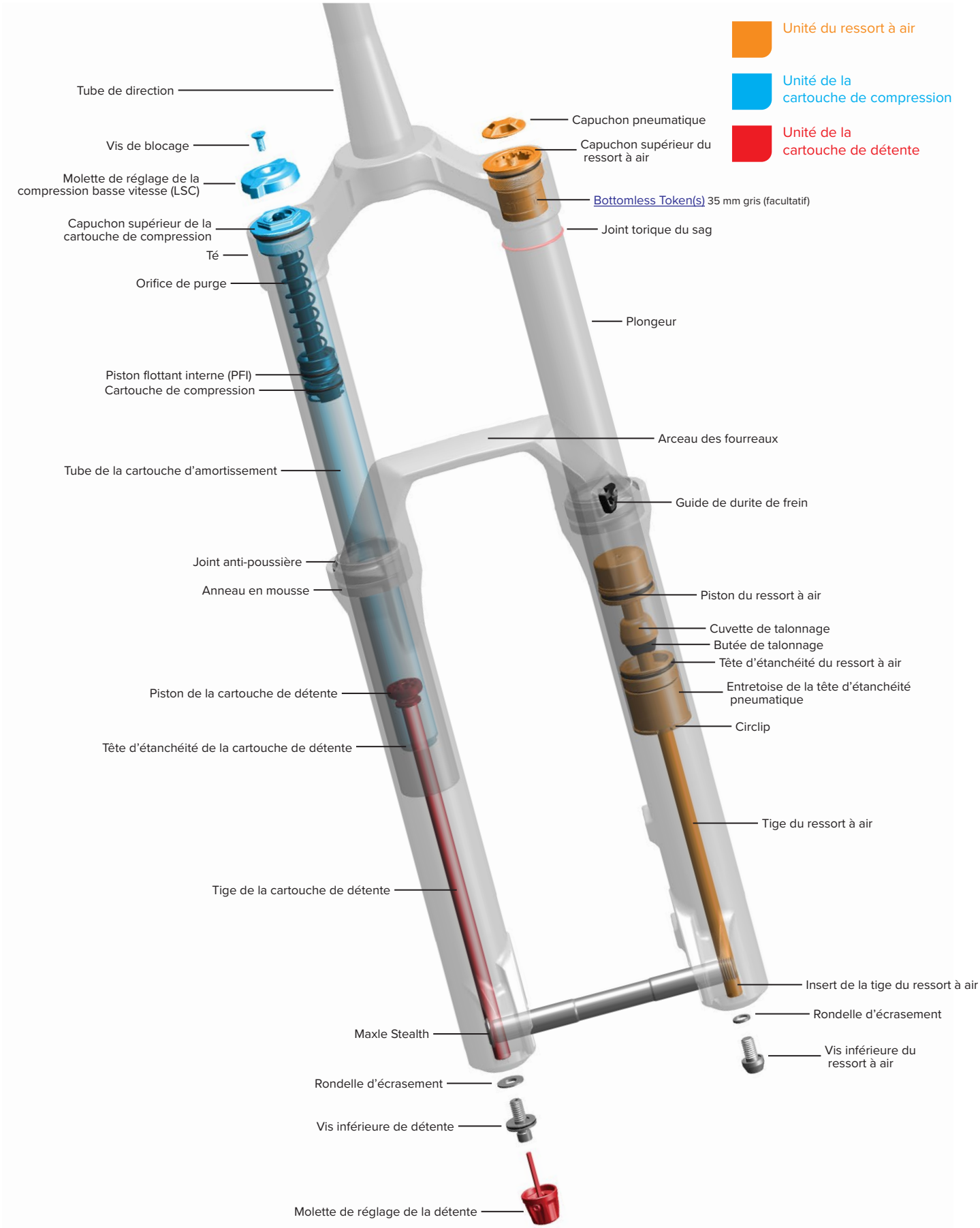


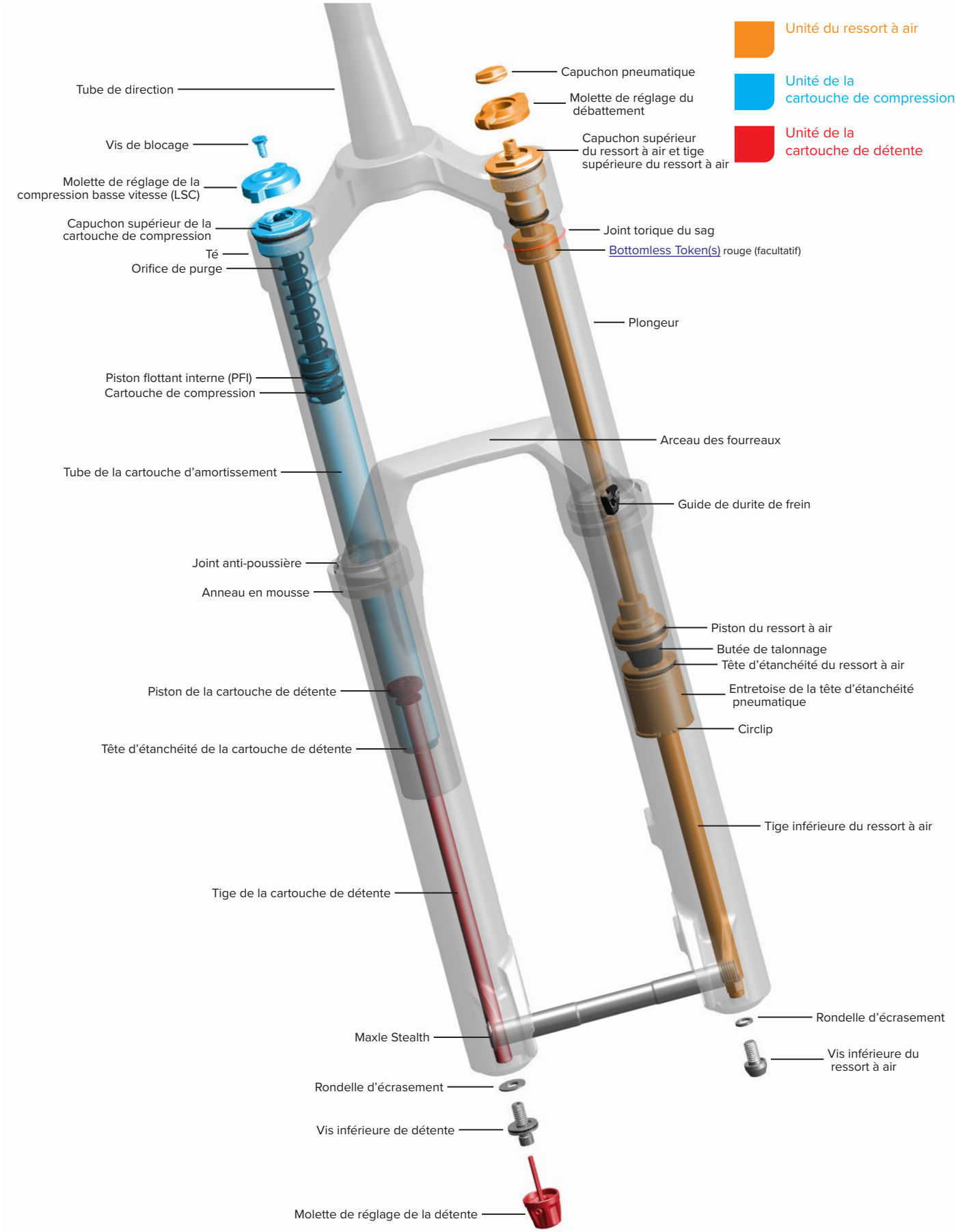

Unité du ressort à air
Unité de la cartouche de compression
Unité de la cartouche de détente
Tube de direction
Vis de blocage
Molette de réglage de la compression basse vitesse (LSC)
Molette de réglage de la compression haute vitesse (HSC)
Support cranté
Capuchon supérieur de la cartouche de compression
Ressort du PFI
Orifice de purge
Tube du PFI
Piston flottant interne (PFI)
Cartouche de compression
Coupleur du tube du PFI
Tube de la cartouche d'amortissement
Joint anti-poussière
Anneau en mousse
Piston de la cartouche de détente
Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
Tige de la cartouche de détente
Maxle Stealth
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure de détente
Molette de réglage de la détente
Capuchon pneumatique
Capuchon supérieur du ressort à air
Té
Bottomless Token(s) 35 mm gris (facultatif)
Joint torique du sag
Plongeur
Arceau des fourreaux
Guide de durite de frein
Piston du ressort à air
Cuvette de talonnage
Butée de talonnage
Tête d'étanchéité du ressort à air
Entretoise de la tête d'étanchéité pneumatique
Circlip
Tige du ressort à air
Insert de la tige du ressort à air
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure du ressort à air

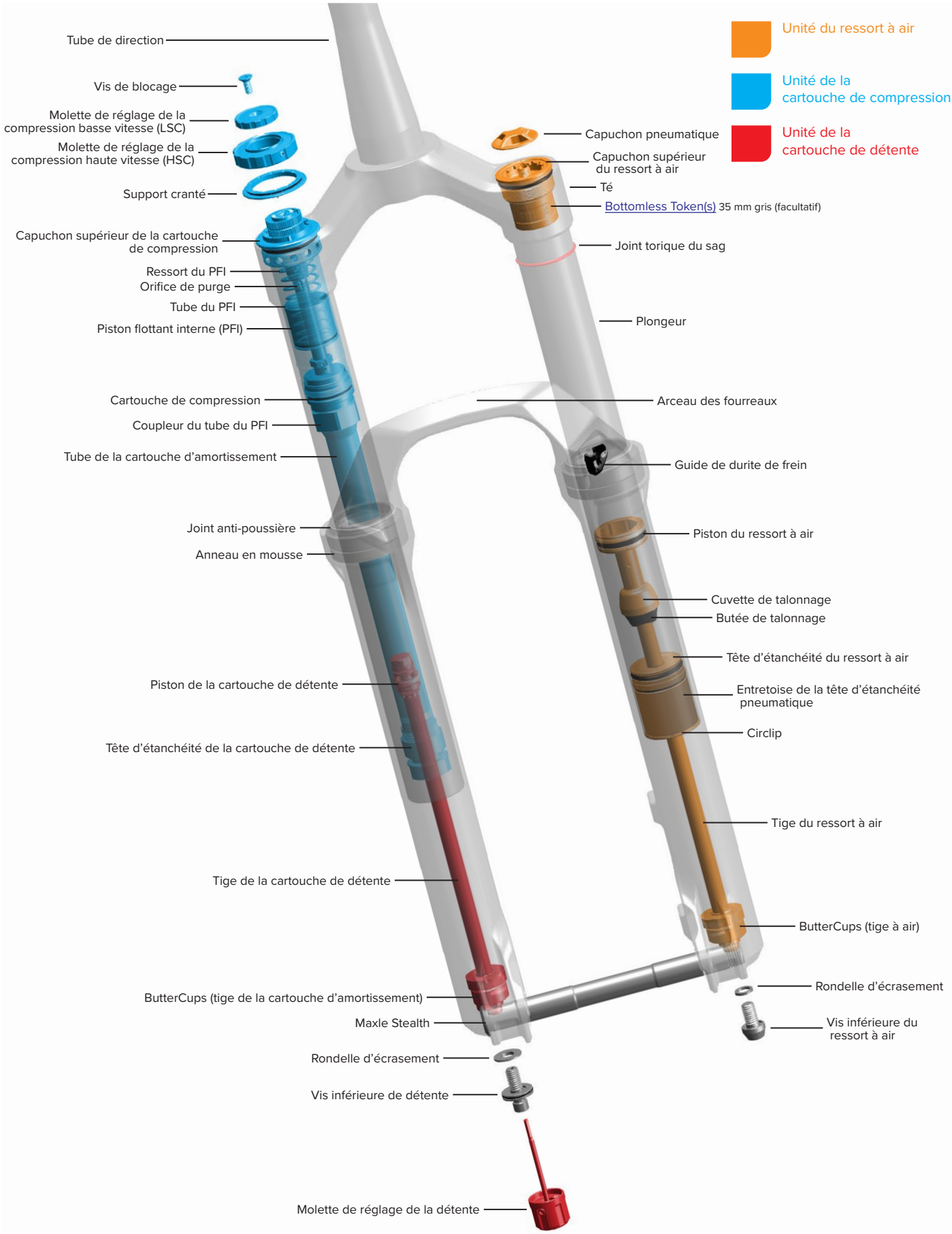

Unité du ressort à air
Unité de la cartouche de compression
Unité de la cartouche de détente
Tube de direction
Vis de blocage
Molette de réglage de la compression basse vitesse (LSC)
Molette de réglage de la compression haute vitesse (HSC)
Support cranté
Capuchon supérieur de la cartouche de compression
Ressort du PFI
Orifice de purge
Tube du PFI
Piston flottant interne (PFI)
Cartouche de compression
Coupleur du tube du PFI
Tube de la cartouche d'amortissement
Joint anti-poussière
Anneau en mousse
Piston de la cartouche de détente
Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
Tige de la cartouche de détente
Maxle Stealth
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure de détente
Molette de réglage de la détente
Capuchon pneumatique
Molette de réglage du débattement
Capuchon supérieur du ressort à air et tige supérieure du ressort à air
Té
Joint torique du sag
Bottomless Token(s) rouge (facultatif)
Plongeur
Arceau des fourreaux
Guide de durite de frein
Piston du ressort à air
Butée de talonnage
Tête d'étanchéité du ressort à air
Entretoise de la tête d'étanchéité pneumatique
Circlip
Tige inférieure du ressort à air
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure du ressort à air

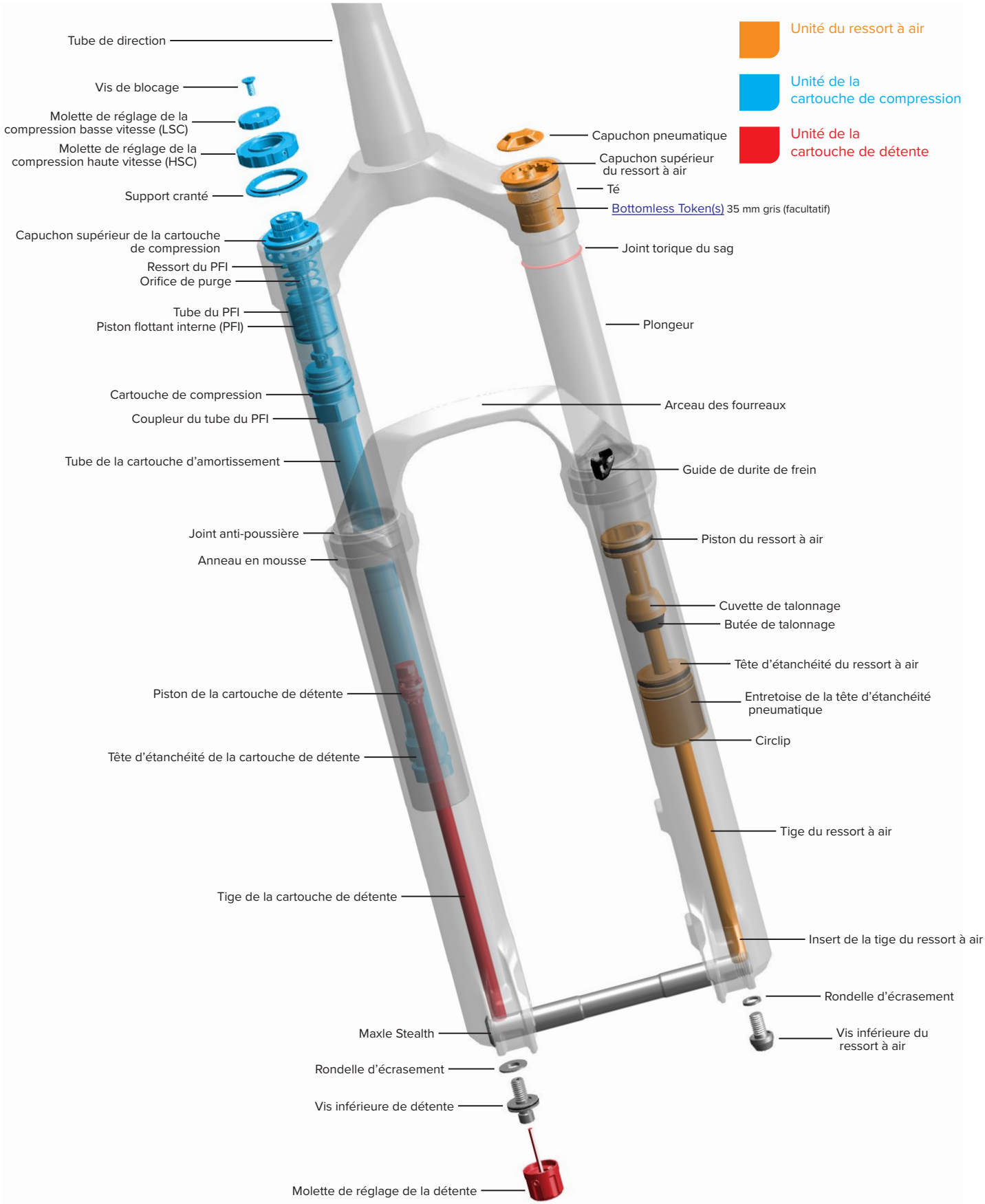

Unité du ressort à air
Unité de la cartouche de compression
Unité de la cartouche de détente
Tube de direction
Vis de blocage
Molette de réglage de la compression basse vitesse (LSC)
Capuchon supérieur de la cartouche de compression
Té
Orifice de purge
Piston flottant interne (PFI)
Cartouche de compression
Tube de la cartouche d'amortissement
Joint anti-poussière
Anneau en mousse
Piston de la cartouche de détente
Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
Tige de la cartouche de détente
Maxle Stealth
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure de détente
Molette de réglage de la détente
Capuchon pneumatique
Capuchon supérieur du ressort à air
Bottomless Token(s) 35 mm gris (facultatif)
Joint torique du sag
Plongeur
Arceau des fourreaux
Guide de durite de frein
Piston du ressort à air
Cuvette de talonnage
Butée de talonnage
Tête d'étanchéité du ressort à air
Entretoise de la tête d'étanchéité pneumatique
Circlip
Tige du ressort à air
Insert de la tige du ressort à air
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure du ressort à air

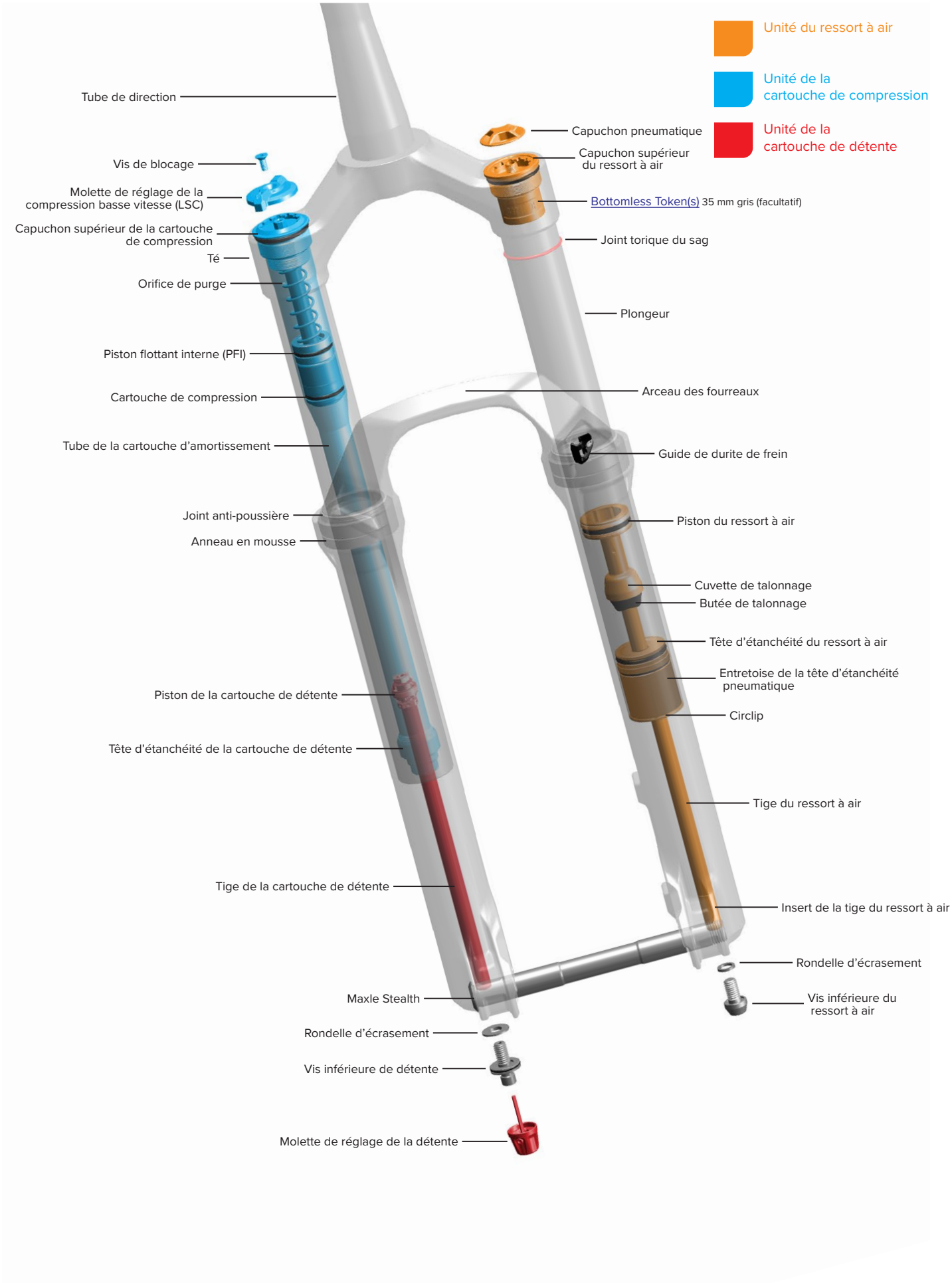

Unité du ressort à air
Unité de la cartouche de compression
Unité de la cartouche de détente
Tube de direction
Capuchon pneumatique
Molette de réglage du débattement
Vis de blocage
Capuchon supérieur du ressort à air et tige supérieure du ressort à air
Molette de réglage de la compression basse vitesse (LSC)
Capuchon supérieur de la cartouche de compression
Joint torique du sag
Bottomless Token(s) rouge (facultatif)
Té
Orifice de purge
Plongeur
Piston flottant interne (PFI)
Cartouche de compression
Arceau des fourreaux
Tube de la cartouche d'amortissement
Guide de durite de frein
Joint anti-poussière
Anneau en mousse
Piston du ressort à air
Butée de talonnage
Tête d'étanchéité du ressort à air
Entretoise de la tête d'étanchéité pneumatique
Piston de la cartouche de détente
Circlip
Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
Tige inférieure du ressort à air
Tige de la cartouche de détente
Rondelle d'écrasement
Maxle Stealth
Vis inférieure du ressort à air
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure de détente
Molette de réglage de la détente

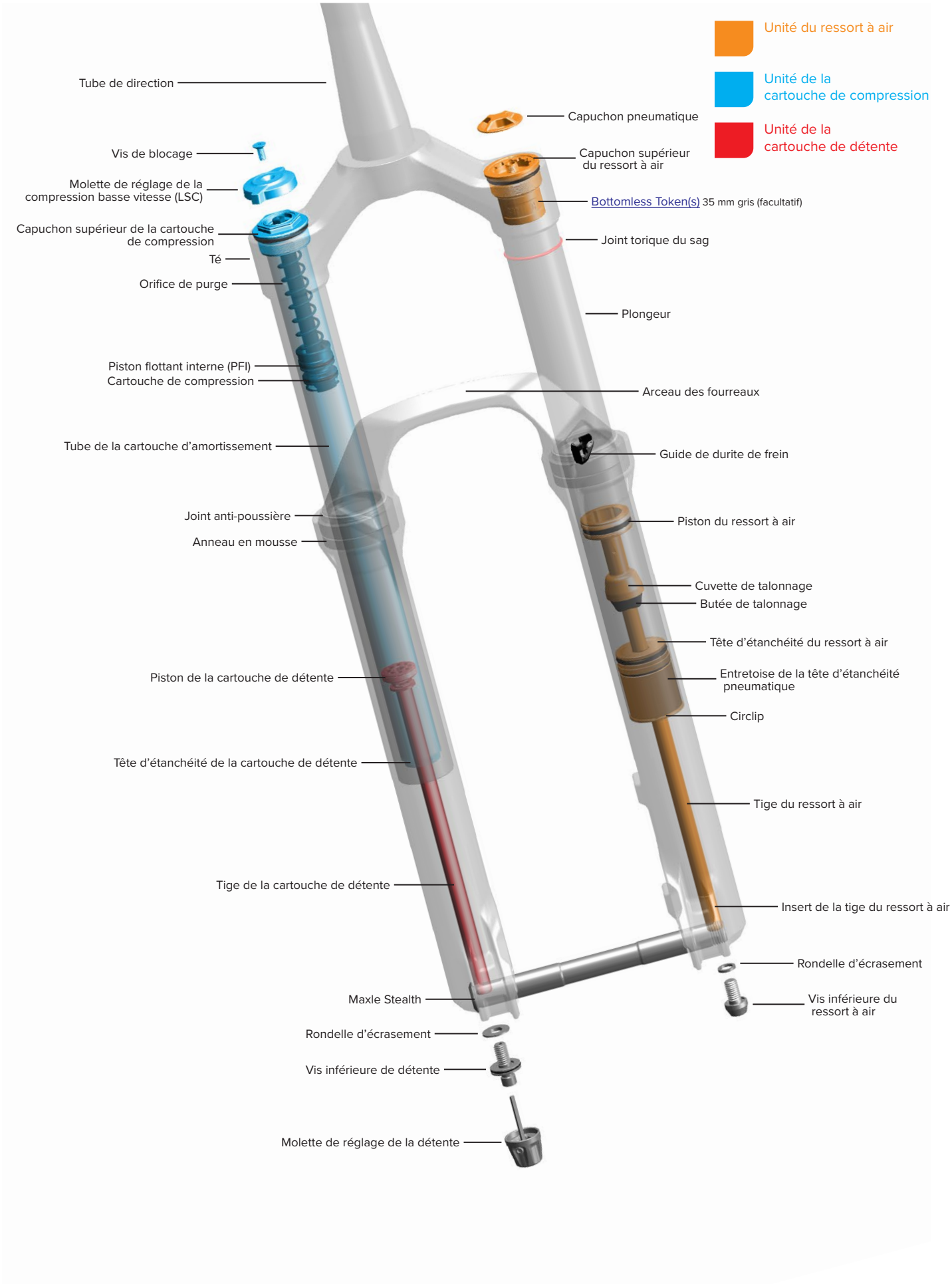

Unité du ressort à air
Unité de la cartouche de compression
Unité de la cartouche de détente
Tube de direction
Vis de blocage
Molette de réglage de la compression basse vitesse (LSC)
Capuchon supérieur de la cartouche de compression
Té
Orifice de purge
Piston flottant interne (PFI)
Cartouche de compression
Tube de la cartouche d'amortissement
Joint anti-poussière
Anneau en mousse
Piston de la cartouche de détente
Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
Tige de la cartouche de détente
Maxle Stealth
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure de détente
Molette de réglage de la détente
Capuchon pneumatique
Capuchon supérieur du ressort à air
Bottomless Token(s) 35 mm gris (facultatif)
Joint torique du sag
Plongeur
Arceau des fourreaux
Guide de durite de frein
Piston du ressort à air
Cuvette de talonnage
Butée de talonnage
Tête d'étanchéité du ressort à air
Entretoise de la tête d'étanchéité pneumatique
Circlip
Tige du ressort à air
Insert de la tige du ressort à air
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure du ressort à air

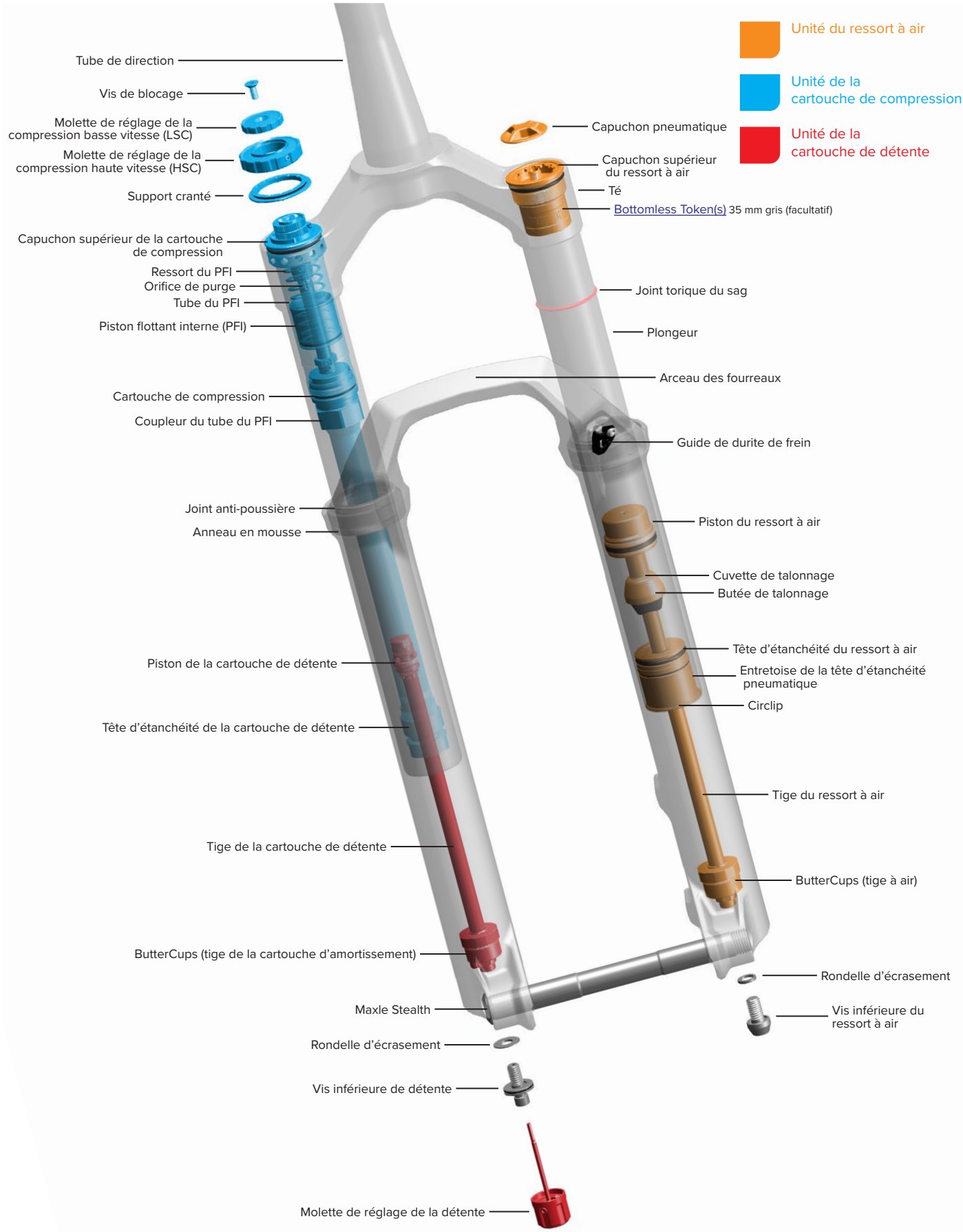

Unité du ressort à air
Unité de la cartouche de compression
Unité de la cartouche de détente
Tube de direction
Capuchon pneumatique
Molette de réglage du débattement
Vis de blocage
Capuchon supérieur du ressort à air et tige supérieure du ressort à air
Molette de réglage de la compression basse vitesse (LSC)
Capuchon supérieur de la cartouche de compression
Joint torique du sag
Bottomless Token(s) rouge (facultatif)
Té
Orifice de purge
Plongeur
Piston flottant interne (PFI)
Cartouche de compression
Arceau des fourreaux
Tube de la cartouche d'amortissement
Guide de durite de frein
Joint anti-poussière
Anneau en mousse
Piston du ressort à air
Butée de talonnage
Tête d'étanchéité du ressort à air
Piston de la cartouche de détente
Entretoise de la tête d'étanchéité pneumatique
Circlip
Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
Tige inférieure du ressort à air
Tige de la cartouche de détente
Rondelle d'écrasement
Maxle Stealth
Vis inférieure du ressort à air
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure de détente
Molette de réglage de la détente

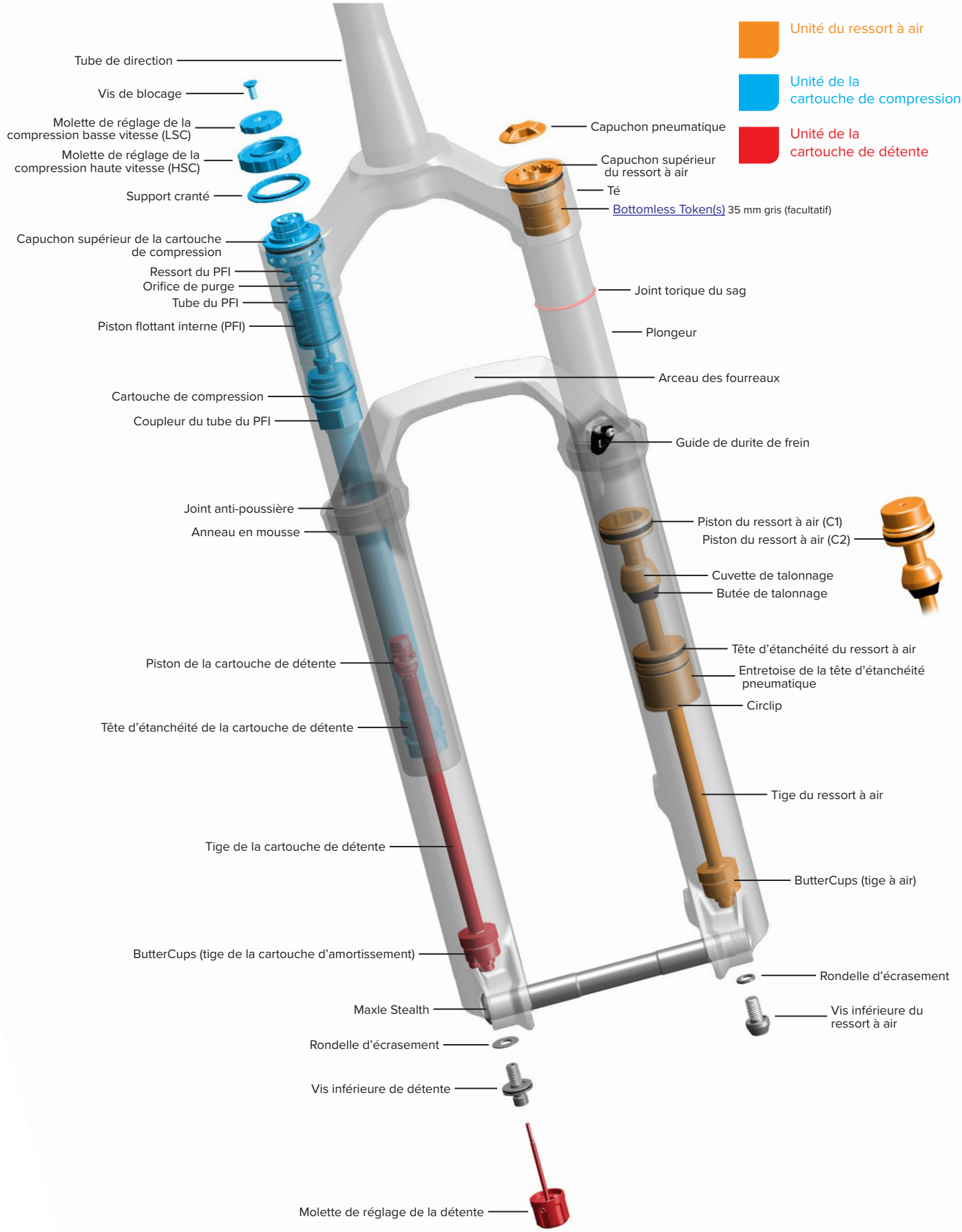

Unité du ressort à air
Unité de la cartouche de compression
Unité de la cartouche de détente
Tube de direction
Vis de blocage
Molette de réglage de la compression basse vitesse (LSC)
Molette de réglage de la compression haute vitesse (HSC)
Support cranté
Capuchon supérieur de la cartouche de compression
Ressort du PFI
Orifice de purge
Tube du PFI
Piston flottant interne (PFI)
Cartouche de compression
Coupleur du tube du PFI
Tube de la cartouche d'amortissement
Joint anti-poussière
Anneau en mousse
Piston de la cartouche de détente
Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
Tige de la cartouche de détente
ButterCups (tige de la cartouche d'amortissement)
Maxle Stealth
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure de détente
Molette de réglage de la détente
Capuchon pneumatique
Capuchon supérieur du ressort à air
Té
Bottomless Token(s) 35 mm gris (facultatif)
Joint torique du sag
Plongeur
Arceau des fourreaux
Guide de durite de frein
Piston du ressort à air
Cuvette de talonnage
Butée de talonnage
Tête d'étanchéité du ressort à air
Entretoise de la tête d'étanchéité pneumatique
Circlip
Tige du ressort à air
ButterCups (tige à air)
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure du ressort à air

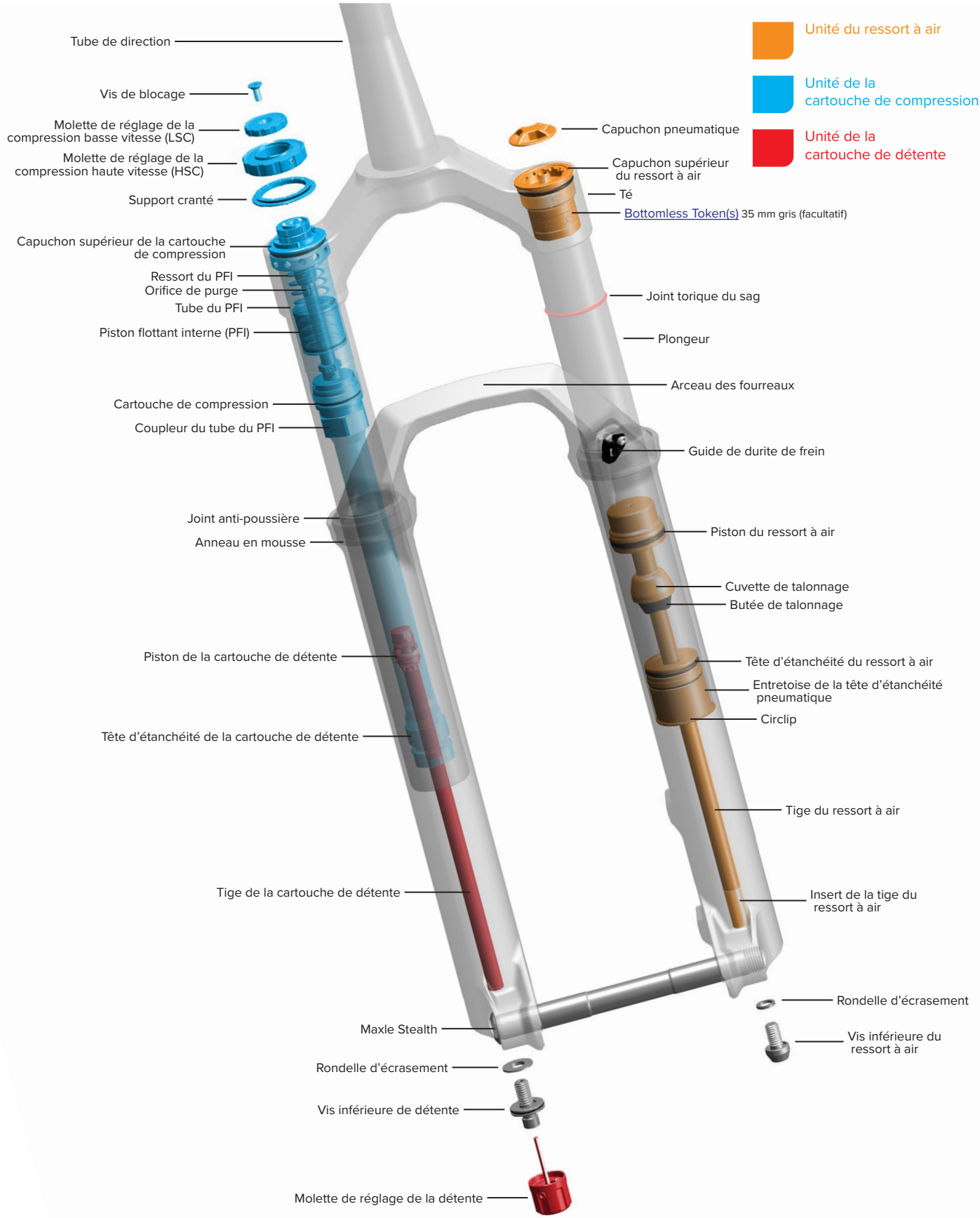

Unité du ressort à air
Unité de la cartouche de compression
Unité de la cartouche de détente
Tube de direction
Vis de blocage
Molette de réglage de la compression basse vitesse (LSC)
Molette de réglage de la compression haute vitesse (HSC)
Support cranté
Capuchon supérieur de la cartouche de compression
Ressort du PFI
Orifice de purge
Tube du PFI
Piston flottant interne (PFI)
Cartouche de compression
Coupleur du tube du PFI
Tube de la cartouche d'amortissement
Joint anti-poussière
Anneau en mousse
Piston de la cartouche de détente
Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
Tige de la cartouche de détente
Maxle Stealth
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure de détente
Molette de réglage de la détente
Capuchon pneumatique
Capuchon supérieur du ressort à air
Té
Bottomless Token(s) 35 mm gris (facultatif)
Joint torique du sag
Plongeur
Arceau des fourreaux
Guide de durite de frein
Piston du ressort à air
Cuvette de talonnage
Butée de talonnage
Tête d'étanchéité du ressort à air
Entretoise de la tête d'étanchéité pneumatique
Circlip
Tige du ressort à air
Insert de la tige du ressort à air
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure du ressort à air

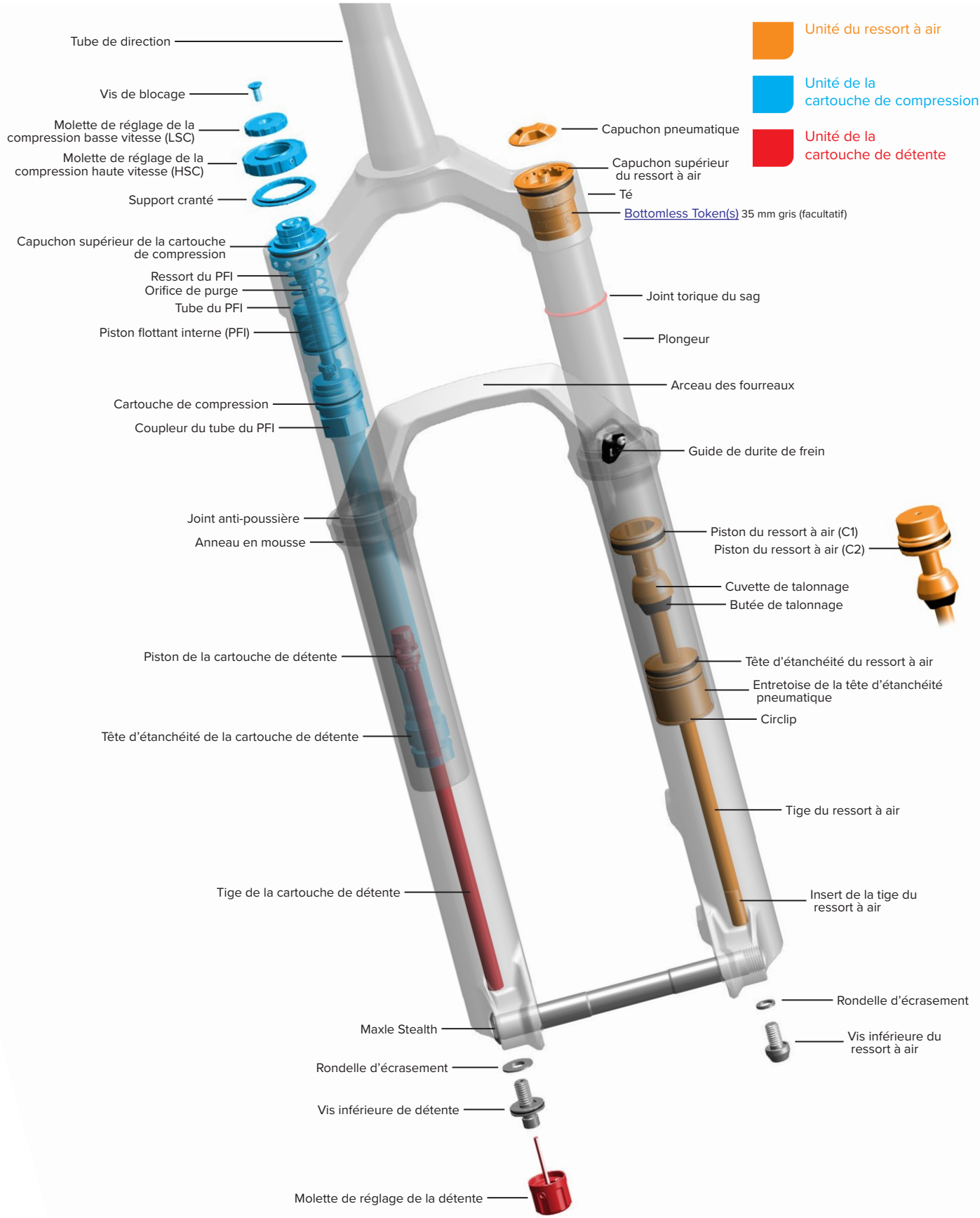

Unité du ressort à air
Unité de la cartouche de compression
Unité de la cartouche de détente
Tube de direction
Vis de blocage
Molette de réglage de la compression basse vitesse (LSC)
Capuchon supérieur de la cartouche de compression
Té
Orifice de purge
Piston flottant interne (PFI)
Cartouche de compression
Tube de la cartouche d'amortissement
Joint anti-poussière
Anneau en mousse
Piston de la cartouche de détente
Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
Tige de la cartouche de détente
Maxle Stealth
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure de détente
Molette de réglage de la détente
Capuchon pneumatique
Capuchon supérieur du ressort à air
Bottomless Token(s) 35 mm gris (facultatif)
Joint torique du sag
Plongeur
Arceau des fourreaux
Guide de durite de frein
Piston du ressort à air
Cuvette de talonnage
Butée de talonnage
Tête d'étanchéité du ressort à air
Entretoise de la tête d'étanchéité pneumatique
Circlip
Tige du ressort à air
Insert de la tige du ressort à air
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure du ressort à air

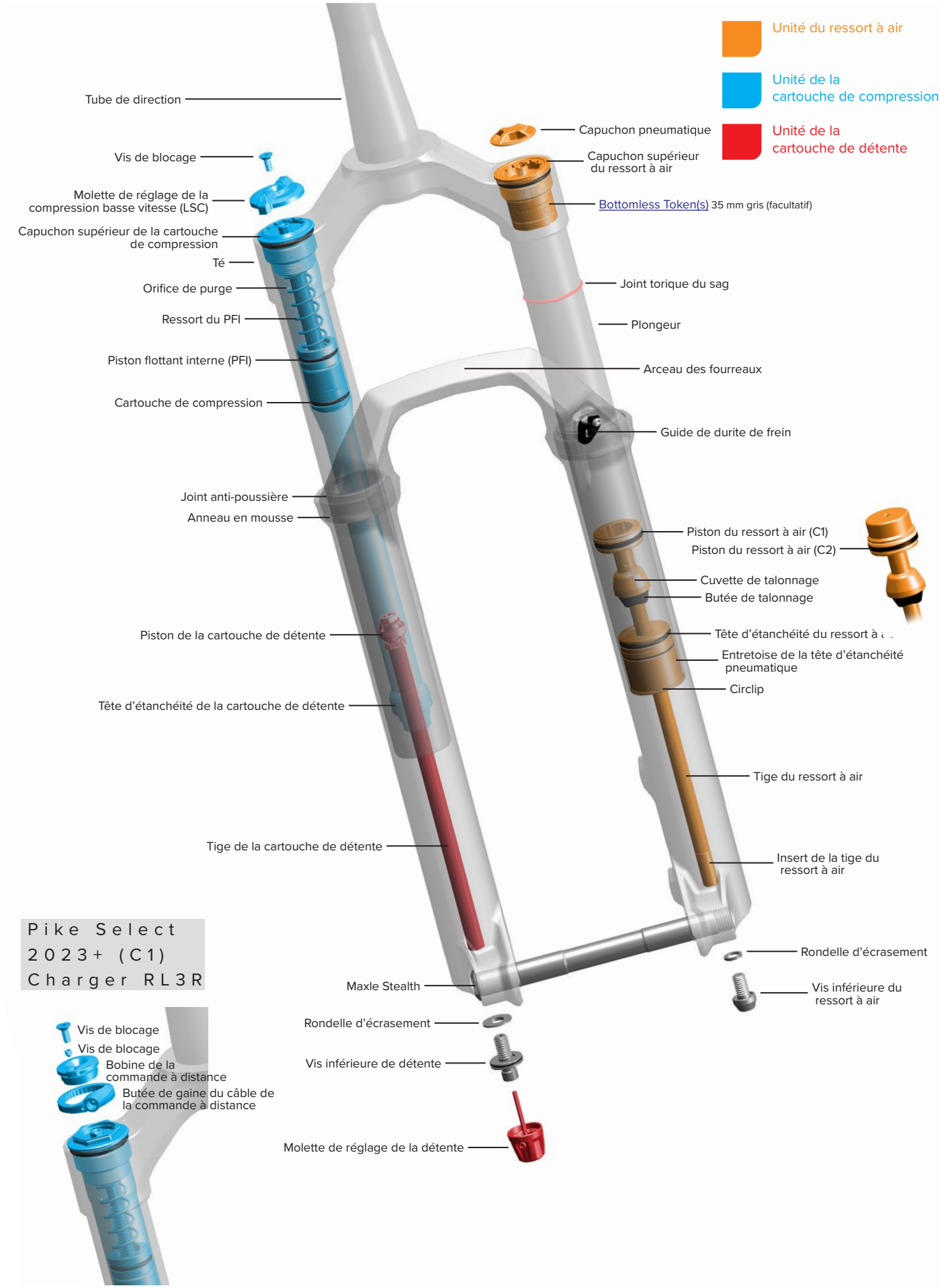

Unité du ressort à air
Unité de la cartouche de compression
Unité de la cartouche de détente
Tube de direction
Capuchon pneumatique
Vis de blocage
Capuchon supérieur du ressort à air
Molette de réglage de la compression basse vitesse (LSC)
Bottomless Token(s) 35 mm gris (facultatif)
Capuchon supérieur de la cartouche de compression
Joint torique du sag
Té
Orifice de purge
Plongeur
Piston flottant interne (PFI)
Cartouche de compression
Arceau des fourreaux
Tube de la cartouche d'amortissement
Guide de durite de frein
Joint anti-poussière
Piston du ressort à air
Anneau en mousse
Cuvette de talonnage
Butée de talonnage
Tête d'étanchéité du ressort à air
Piston de la cartouche de détente
Entretoise de la tête d'étanchéité pneumatique
Circlip
Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
Tige du ressort à air
Tige de la cartouche de détente
Insert de la tige du ressort à air
Rondelle d'écrasement
Maxle Stealth
Vis inférieure du ressort à air
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure de détente
Molette de réglage de la détente

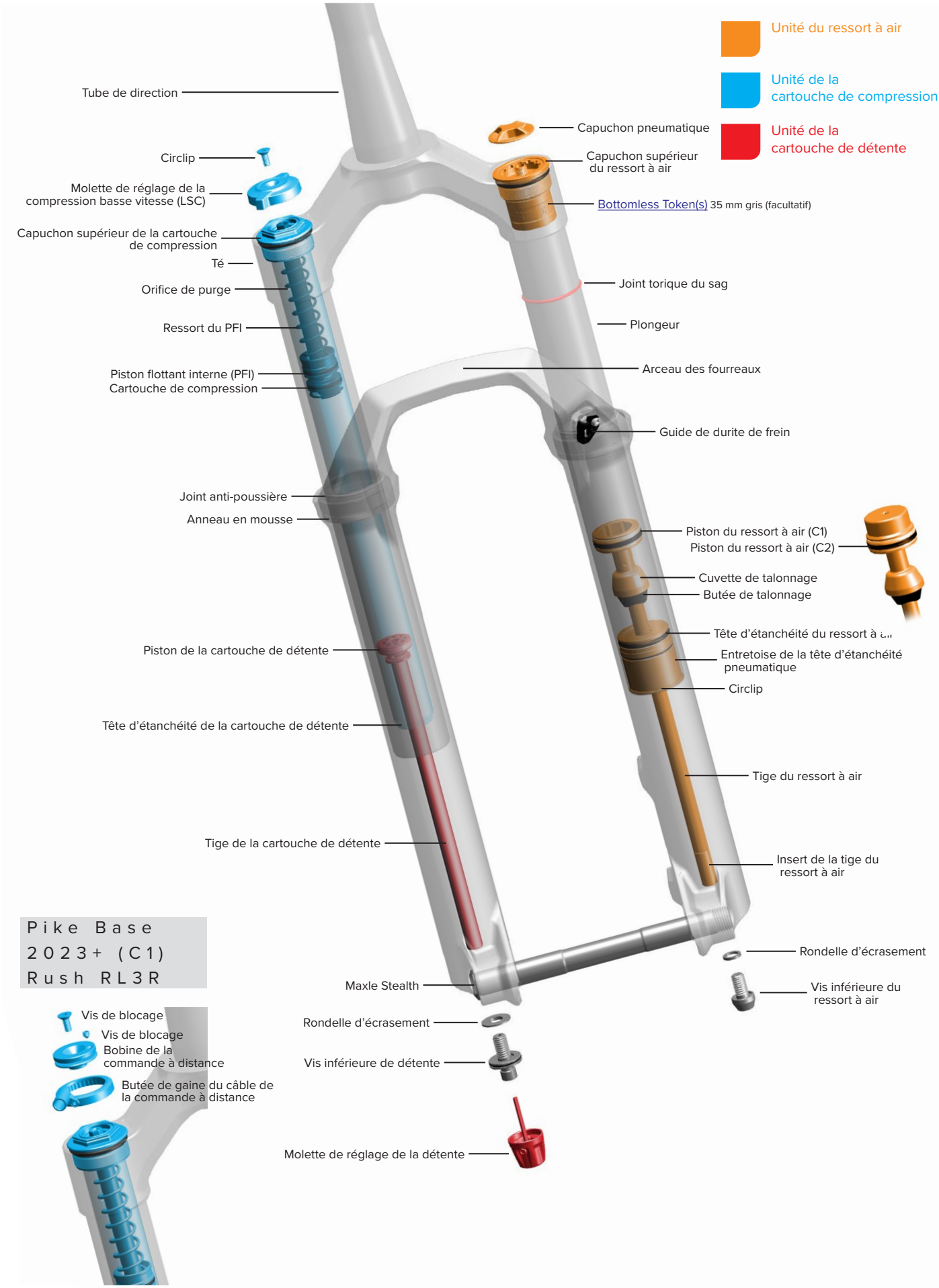

Unité du ressort à air
Unité de la cartouche de compression
Unité de la cartouche de détente
Tube de direction
Vis de blocage
Molette de réglage de la compression basse vitesse (LSC)
Molette de réglage de la compression haute vitesse (HSC)
Support cranté
Capuchon supérieur de la cartouche de compression
Ressort du PFI
Orifice de purge
Tube du PFI
Piston flottant interne (PFI)
Cartouche de compression
Coupleur du tube du PFI
Joint anti-poussière
Anneau en mousse
Piston de la cartouche de détente
Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
Tige de la cartouche de détente
ButterCups (tige de la cartouche d'amortissement)
Maxle Stealth
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure de détente
Molette de réglage de la détente
Capuchon pneumatique
Capuchon supérieur du ressort à air
Té
Bottomless Token(s) 35 mm gris (facultatif)
Joint torique du sag
Plongeur
Arceau des fourreaux
Guide de durite de frein
Piston du ressort à air
Cuvette de talonnage
Butée de talonnage
Tête d'étanchéité du ressort à air
Entretoise de la tête d'étanchéité pneumatique
Circlip
Tige du ressort à air
ButterCups (tige à air)
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure du ressort à air


Unité du ressort à air
Unité de la cartouche de compression
Unité de la cartouche de détente
Tube de direction
Vis de blocage
Molette de réglage de la compression basse vitesse (LSC)
Molette de réglage de la compression haute vitesse (HSC)
Support cranté
Capuchon supérieur de la cartouche de compression
Ressort du PFI
Orifice de purge
Tube du PFI
Piston flottant interne (PFI)
Cartouche de compression
Coupleur du tube du PFI
Joint anti-poussière
Anneau en mousse
Piston de la cartouche de détente
Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
Tige de la cartouche de détente
ButterCups (tige de la cartouche d'amortissement)
Maxle Stealth
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure de détente
Molette de réglage de la détente
Capuchon pneumatique
Capuchon supérieur du ressort à air
Té
Bottomless Token(s) 35 mm gris (facultatif)
Joint torique du sag
Plongeur
Arceau des fourreaux
Guide de durite de frein
Piston du ressort à air (C1)
Piston du ressort à air (C2)
Cuvette de talonnage
Butée de talonnage
Tête d'étanchéité du ressort à air
Entretoise de la tête d'étanchéité pneumatique
Circlip
Tige du ressort à air
ButterCups (tige à air)
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure du ressort à air

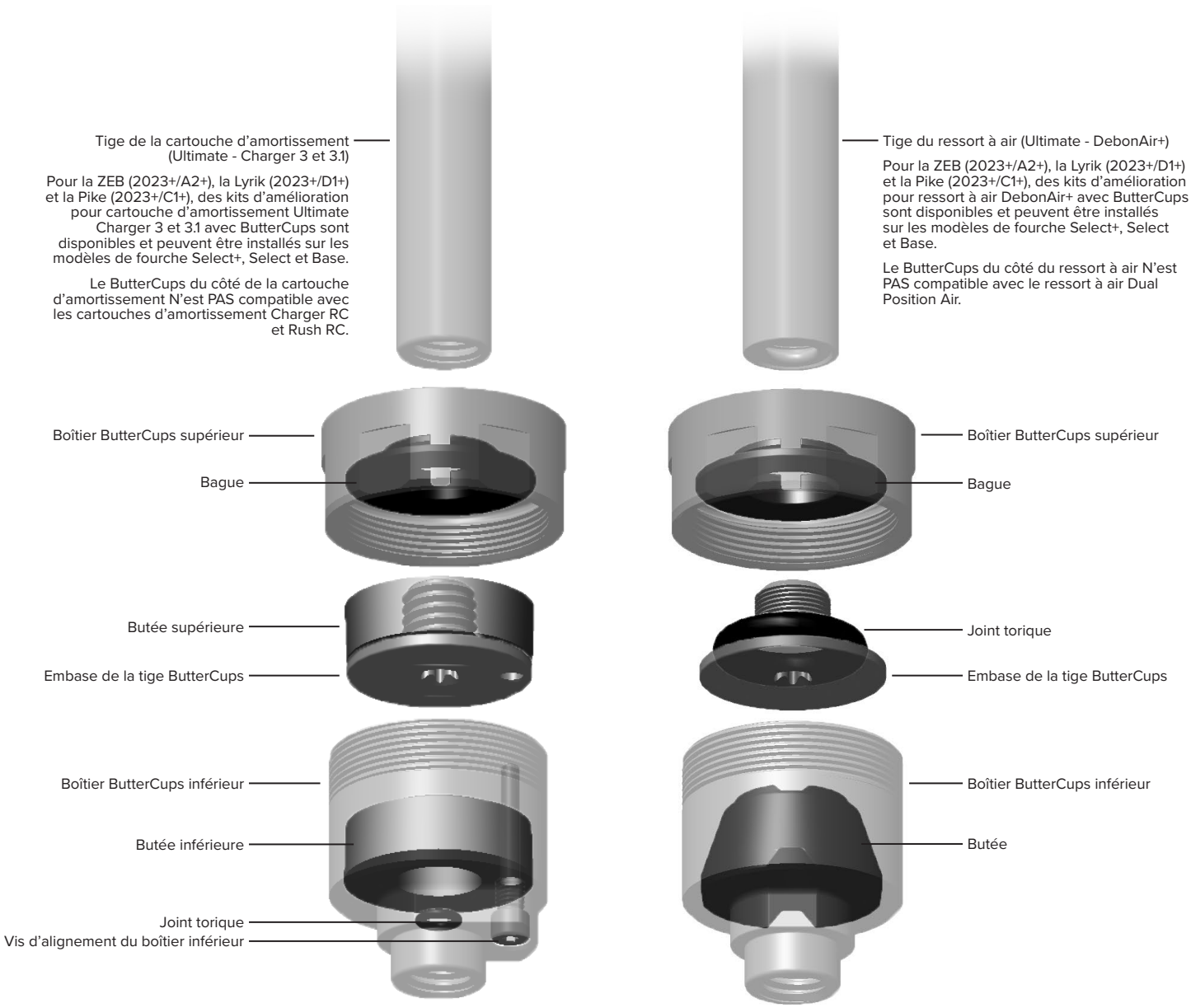

Unité du ressort à air
Unité de la cartouche de compression
Unité de la cartouche de détente
Tube de direction
Vis de blocage
Molette de réglage de la compression basse vitesse (LSC)
Molette de réglage de la compression haute vitesse (HSC)
Support cranté
Capuchon supérieur de la cartouche de compression
Ressort du PFI
Orifice de purge
Tube du PFI
Piston flottant interne (PFI)
Cartouche de compression
Coupleur du tube du PFI
Joint anti-poussière
Anneau en mousse
Piston de la cartouche de détente
Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
Tige de la cartouche de détente
Maxle Stealth
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure de détente
Molette de réglage de la détente
Capuchon pneumatique
Capuchon supérieur du ressort à air
Té
Bottomless Token(s) 35 mm gris (facultatif)
Joint torique du sag
Plongeur
Arceau des fourreaux
Guide de durite de frein
Piston du ressort à air
Cuvette de talonnage
Butée de talonnage
Tête d'étanchéité du ressort à air
Entretoise de la tête d'étanchéité pneumatique
Circlip
Tige du ressort à air
Insert de la tige du ressort à air
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure du ressort à air


Unité du ressort à air
Unité de la cartouche de compression
Unité de la cartouche de détente
Tube de direction
Vis de blocage
Molette de réglage de la compression basse vitesse (LSC)
Molette de réglage de la compression haute vitesse (HSC)
Support cranté
Capuchon supérieur de la cartouche de compression
Ressort du PFI
Orifice de purge
Tube du PFI
Piston flottant interne (PFI)
Cartouche de compression
Coupleur du tube du PFI
Joint anti-poussière
Anneau en mousse
Piston de la cartouche de détente
Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
Tige de la cartouche de détente
Maxle Stealth
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure de détente
Molette de réglage de la détente
Capuchon pneumatique
Capuchon supérieur du ressort à air
Té
Bottomless Token(s) 35 mm gris (facultatif)
Joint torique du sag
Plongeur
Arceau des fourreaux
Guide de durite de frein
Piston du ressort à air (C1)
Piston du ressort à air (C2)
Cuvette de talonnage
Butée de talonnage
Tête d'étanchéité du ressort à air
Entretoise de la tête d'étanchéité pneumatique
Circlip
Tige du ressort à air
Insert de la tige du ressort à air
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure du ressort à air


Unité du ressort à air
Unité de la cartouche de compression
Unité de la cartouche de détente
Tube de direction
Vis de blocage
Molette de réglage de la compression basse vitesse (LSC)
Capuchon supérieur de la cartouche de compression
Té
Orifice de purge
Ressort du PFI
Piston flottant interne (PFI)
Cartouche de compression
Joint anti-poussière
Anneau en mousse
Piston de la cartouche de détente
Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
Tige de la cartouche de détente
Maxle Stealth
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure de détente
Molette de réglage de la détente
Capuchon pneumatique
Capuchon supérieur du ressort à air
Bottomless Token(s) 35 mm gris (facultatif)
Joint torique du sag
Plongeur
Arceau des fourreaux
Guide de durite de frein
Piston du ressort à air (C1)
Piston du ressort à air (C2)
Cuvette de talonnage
Butée de talonnage
Tête d'étanchéité du ressort à
Entretoise de la tête d'étanchéité pneumatique
Circlip
Tige du ressort à air
Insert de la tige du ressort à air
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure du ressort à air
Pike Select 2023+ (C1) Charger RL3R
Vis de blocage
Vis de blocage
Bobine de la commande à distance
Butée de gaine du câble de la commande à distance


Unité du ressort à air
Unité de la cartouche de compression
Unité de la cartouche de détente
Tube de direction
Capuchon pneumatique
Circlip
Capuchon supérieur du ressort à air
Molette de réglage de la compression basse vitesse (LSC)
Bottomless Token(s) 35 mm gris (facultatif)
Capuchon supérieur de la cartouche de compression
Té
Joint torique du sag
Orifice de purge
Plongeur
Ressort du PFI
Arceau des fourreaux
Piston flottant interne (PFI)
Cartouche de compression
Guide de durite de frein
Joint anti-poussière
Anneau en mousse
Piston du ressort à air (C1)
Piston du ressort à air (C2)
Cuvette de talonnage
Butée de talonnage
Tête d'étanchéité du ressort à air
Piston de la cartouche de détente
Entretoise de la tête d'étanchéité pneumatique
Circlip
Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
Tige du ressort à air
Tige de la cartouche de détente
Insert de la tige du ressort à air
Pike Base 2023+ (C1) Rush RL3R
Rondelle d'écrasement
Maxle Stealth
Vis inférieure du ressort à air
Vis de blocage
Vis de blocage
Bobine de la commande à distance
Rondelle d'écrasement
Vis inférieure de détente
Butée de gaine du câble de la commande à distance
Molette de réglage de la détente

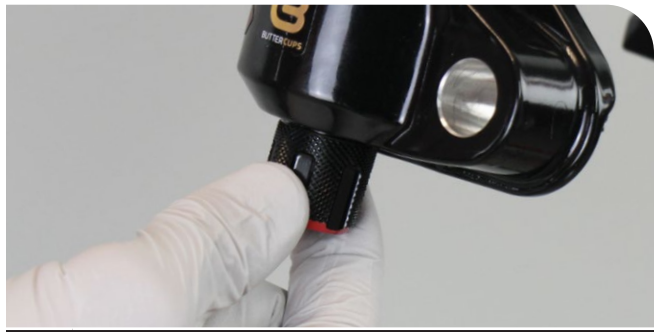
Fixation des garde-boue (x3)
Bouchon pour fourreau (x2)
Vis (x2)
Adaptateur de patte (x2)


Tige de la cartouche d'amortissement (Ultimate - Charger 3 et 3.1)
Pour la ZEB (2023+/A2+), la Lyrik (2023+/D1+) et la Pike (2023+/C1+), des kits d'amélioration pour cartouche d'amortissement Ultimate Charger 3 et 3.1 avec ButterCups sont disponibles et peuvent être installés sur les modèles de fourche Select+, Select et Base.
Le ButterCups du côté de la cartouche d'amortissement N'est PAS compatible avec les cartouches d'amortissement Charger RC et Rush RC.
Tige du ressort à air (Ultimate - DebonAir+)
Pour la ZEB (2023+/A2+), la Lyrik (2023+/D1+) et la Pike (2023+/C1+), des kits d'amélioration pour ressort à air DebonAir+ avec ButterCups sont disponibles et peuvent être installés sur les modèles de fourche Select+, Select et Base.
Le ButterCups du côté du ressort à air N'est PAS compatible avec le ressort à air Dual Position Air.
Boîtier ButterCups supérieur
Bague
Boîtier ButterCups supérieur
Bague
Butée supérieure
Embase de la tige ButterCups
Joint torique
Embase de la tige ButterCups
Boîtier ButterCups inférieur
Butée inférieure
Joint torique
Vis d'alignement du boîtier inférieur
Boîtier ButterCups inférieur
Butée

Entretien 50/200 heures — Démontage des fourreaux

C'est la fourche ZEB qui est illustrée dans cette rubrique. Sauf mention contraire, les procédures sont identiques pour les fourches Lyrik et Pike.

1 Tournez la molette du régleur de la détente dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque. C'est le réglage de la détente le plus ouvert/rapide.



RC2 Dans le sens inverse des aiguilles d'une montre - Réglage d'ouverture maximale

RC Dans le sens inverse des aiguilles d'une montre - Réglage d'ouverture maximale

2 Desserrez la vis de fixation, puis retirez la molette de réglage de la cartouche de détente.

2,5 mm RC2

2,5 mm RC

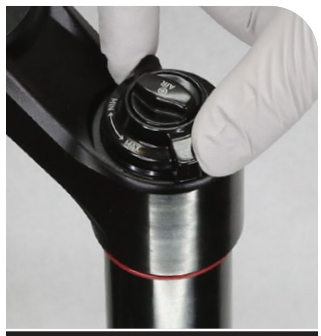
3 **Tous les modèles de fourches DebonAir+ :** Passez à l'étape suivante.

ZEB Dual Position Air (DPA) : avant de retirer les fourreaux et le capuchon supérieur du ressort Dual Position Air, vérifiez que la fourche est réglée sur son débattement MAXIMAL.

Réglage du débattement minimal

Réglage du débattement maximal

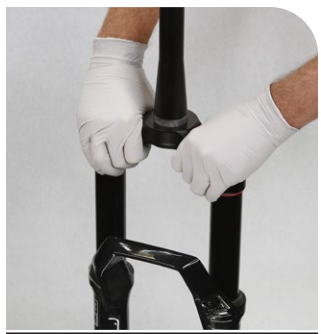
Tournez la molette du régleur Dual Position Air sur le réglage du débattement MAXIMAL.

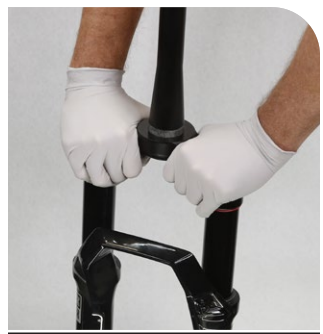


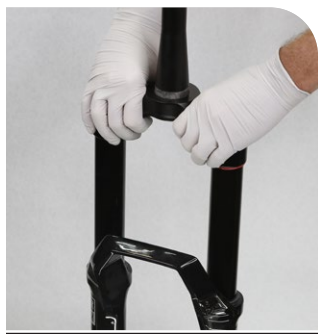
Réglage du débattement minimal

Réglage du débattement maximal

Positionnez la fourche à la verticale sur le sol en plaçant une fine plaque de caoutchouc sous l'extrémité de chaque fourreau. Comprimez la fourche sur au moins 50 % de son débattement total puis laissez la fourche se déployer totalement. Avant de commencer, vérifiez que le réglage de la fourche est positionné sur son débattement maximal (180 mm, 170 mm ou 160 mm).


Comprimer la fourche sur 75 % de son débattement


Relâcher la fourche : extension maximale


Comprimer la fourche sur 50 % de son débattement

Relâcher la fourche : extension maximale

4 **Tous les modèles** de fourches : serrez la fourche à la verticale dans un trépied d'atelier en positionnant le tube de direction vers le haut.

⚠AVERTISSEMENT - DISPOSITIF SOUS PRESSION

Afin d'éviter tout risque de BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES, positionnez la fourche à la verticale en tournant le tube de direction vers le haut de sorte que le capuchon supérieur soit orienté vers le haut et qu'il ne soit pas dirigé vers vous ou une autre personne.

Trépied d'atelier Dual Position Air

Trépied d'atelier DebonAir+

5 Retirez le capuchon de la valve à air.

ZEB Dual Position Air

ZEB, Lyrik, Pike DebonAir+

6

⚠AVERTISSEMENT - DISPOSITIF SOUS PRESSION

Portez toujours des lunettes de sécurité homologuées (ANSI Z87.1, EN166 EU).

Vérifiez que toute la pression d'air a été évacuée du composant de suspension. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES. Pour prendre connaissance des consignes et avertissements détaillés sur les dispositifs sous pression, consultez la rubrique Mesures et avertissements de sécurité concernant les produits de suspension.

Pour dépressuriser les chambres du ressort à air positive et négative, réalisez les procédures de transfert et de purge de l'air indiquées ci-dessous.

Tout en poussant l'arceau des fourreaux vers le bas, appuyez sur la valve Schrader afin d'évacuer lentement la pression d'air. Tout en appuyant sur la valve Schrader, laissez les fourreaux se comprimer lentement tout en leur opposant une force contraire jusqu'à ce que vous sentiez une nette diminution de la résistance de compression. Ensuite, maintenez les fourreaux en place pour laisser les deux chambres d'air se dépressuriser. Vous devez entendre l'air passer de la chambre d'air négative à la chambre d'air positive.

Tout en appuyant sur la valve Schrader, poussez les fourreaux vers le bas afin de déployer la fourche jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de résistance et que la fourche puisse se déployer totalement. La chambre d'air négative est totalement dépressurisée lorsque la fourche peut totalement se déployer et qu'il n'y a plus aucune résistance.

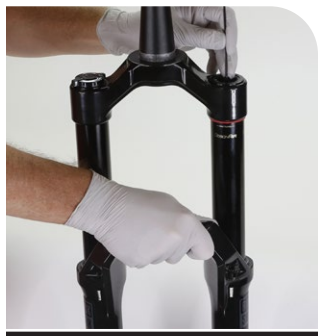
Recommencez cette procédure deux ou trois fois.

Pointe ou petite clé hexagonale — Dual Position Air

Pointe ou petite clé hexagonale — Dual Position Air

Pointe ou petite clé hexagonale — Dual Position Air

Pointe ou petite clé hexagonale — Dual Position Air


Pointe ou petite clé hexagonale — DebonAir+

Pointe ou petite clé hexagonale — DebonAir+

Pointe ou petite clé hexagonale — DebonAir+

Pointe ou petite clé hexagonale — DebonAir+

7 Retirez le corps de la valve Schrader situé sur le capuchon supérieur puis mettez-le de côté.

⚠AVERTISSEMENT - DISPOSITIF SOUS PRESSION

Portez toujours des lunettes de sécurité homologuées (ANSI Z87.1, EN166 EU).

Vérifiez que toute la pression d'air a été évacuée du composant de suspension. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES. Pour prendre connaissance des consignes et avertissements détaillés sur les dispositifs sous pression, consultez la rubrique Mesures et avertissements de sécurité concernant les produits de suspension.

Outil RockShox pour valve Schrader — Dual Position Air

Outil RockShox pour valve Schrader — DebonAir+

8 Comprimez et déployez la fourche pour vérifier que la chambre d'air négative a été dépressurisée.

Dual Position Air

Dual Position Air

DebonAir+

DebonAir+

9 Posez un récipient sous la fourche pour recueillir les coulures d'huile.

Desserrez les deux vis inférieures de 3 à 4 tours.

⚠ATTENTION

Posez un récipient au sol sous le produit concerné par l'opération d'entretien afin de recueillir les éventuelles coulures ou giclures de liquide. Afin d'éviter de glisser et de chuter et donc de provoquer de possibles blessures ou dommages, nettoyez immédiatement toute trace d'huile, de liquide, de graisse ou de lubrifiant sur le sol où vous réalisez l'opération d'entretien.

5 mm — Côté ressort

5 mm — Côté cartouche d'amortissement

5 mm — Côté ressort

5 mm — Côté cartouche d'amortissement

10 Tapez sur la tête de chaque vis afin de déloger les ButterCups de la tige de la cartouche d'amortissement et du ressort hors des fourreaux. La tête de la vis doit toucher la base du fourreau.

Retirez chaque vis inférieure. Nettoyez les deux vis, puis mettez-les de côté.

AVIS

Ne tapez pas sur le fourreau de la fourche avec un maillet car cela pourrait endommager le fourreau.

Maillet — Côté ressort

5 mm — Côté ressort

Maillet — Côté cartouche d'amortissement

5 mm — Côté cartouche d'amortissement

Pike 27,5 po et 29 po, Lyrik 29 po : insérez une clé hexagonale de 5 mm dans la vis, puis tapez sur la clé pour éviter d'endommager le fourreau.

AVIS

Ne tapez pas sur le fourreau de la fourche avec un maillet car cela pourrait endommager le fourreau.

Maillet - Clé hexagonale de 5 mm — Côté ressort

5 mm — Côté ressort

Maillet - Clé hexagonale de 5 mm — Côté cartouche d'amortissement

5 mm — Côté cartouche d'amortissement

11 Tirez fermement les fourreaux vers le bas jusqu'à ce que le liquide commence à s'écouler. Tirez les fourreaux vers le bas pour les retirer de la fourche.

Si les fourreaux ne glissent pas hors des plongeurs ou si l'huile ne s'écoule pas d'un côté ou de l'autre, cela peut signifier que la partie saillante de la (des) tige(s) est toujours engagée dans les fourreaux. Resserrez les vis inférieures de 2 ou 3 tours et répétez l'étape précédente.

AVIS

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

Entretien 50 heures Poursuivez l'entretien des 50 heures en passant à l'Entretien des fourreaux.

Entretien 200 heures Poursuivez l'entretien des 200 heures en passant à l'Entretien des joints des fourreaux.

MODIFICATION DU DÉBATTEMENT **Ultimate, Select+, Select, Base :** pour modifier le débattement du ressort à air DebonAir+, il faut retirer l'unité du ressort à air d'origine. Passez à la rubrique Démontage du ressort à air.

AMÉLIORATION - RESSORT À AIR DEBONAIR+ AVEC BUTTERCUPS **Select+, Select, Base :** pour remplacer le ressort à air DebonAir+, il faut retirer l'unité du ressort à air d'origine. Passez à la rubrique Démontage du ressort à air.

AMÉLIORATION - CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT CHARGER 3 ET CHARGER 3.1 AVEC BUTTERCUPS **Select+, Select, Base :** pour remplacer la cartouche d'amortissement, il faut retirer l'unité de la cartouche d'amortissement d'origine. Passez à la rubrique Entretien de la cartouche d'amortissement correspondante pour prendre connaissance des procédures de démontage et d'installation de la cartouche d'amortissement. Suivez les étapes correspondantes afin de retirer la cartouche d'amortissement d'origine et d'installer la cartouche d'amortissement du kit d'amélioration.

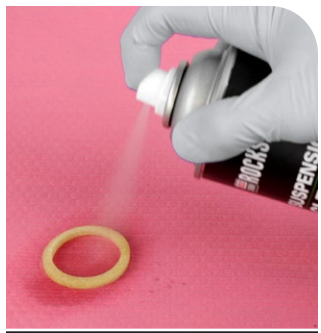
Select+ : Entretien de la cartouche d'amortissement - Charger 3, Charger 3.1
Select : Entretien de la cartouche d'amortissement - Charger RC
Base : Entretien de la cartouche d'amortissement - Rush RC

1 Retirez les anneaux en mousse.

Pointe

2 Nettoyez les anneaux en mousse.

Remplacez les anneaux en mousse s'ils sont usés, endommagés ou contaminés de façon irréversible.



Produit de nettoyage pour suspension RockShox

3 Faites tremper les anneaux en mousse dans du lubrifiant fluide pour suspension Maxima PLUSH Dynamic (Light).

Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light

4 Nettoyez l'intérieur et l'extérieur des fourreaux.

Nettoyez les joints anti-poussière.

Produit de nettoyage pour suspension RockShox

Tige

5 Installez les anneaux en mousse sous les joints anti-poussière.

Vérifiez que les anneaux en mousse sont parfaitement mis en place dans l'espace situé sous les joints anti-poussière et qu'ils ne dépassent pas de leur cannelure.

Entretien 50 heures Poursuivez l'entretien des 50 heures en passant à l'Installation des fourreaux.

1 Retirez et jetez les anneaux en mousse.

Retirez les ressorts métalliques externes situés sur les joints anti-poussière.

Pointe

2 Assurez-vous que les fourreaux sont bien stables sur un établi. Insérez la pointe d'un démonte-pneu pour roues de descente sous le joint anti-poussière. Appuyez sur la poignée du démonte-pneu pour roues de descente afin de retirer le joint.

Répétez l'opération de l'autre côté. Jetez les joints anti-poussière.

AVIS

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

Démonte-pneu pour roues de descente

3 Nettoyez l'intérieur et l'extérieur des fourreaux.

Produit de nettoyage pour suspension RockShox

Tige

4 Faites tremper les anneaux en mousse neufs dans du lubrifiant fluide pour suspension Maxima PLUSH Dynamic (Light).

Installez les anneaux en mousse neufs dans les fourreaux.

Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light

5 Retirez le ressort métallique externe de chaque joint anti-poussière neuf et mettez-le de côté.

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

38 mm - ZEB
35 mm - Lyrik et Pike

Outil d'installation des joints anti-poussière RockShox

7 Assurez-vous que les fourreaux sont bien stables sur un établi. Maintenez le fourreau en place, puis enfoncez le joint anti-poussière dans le fourreau avec le doigt ou en tapant dessus avec un maillet jusqu'à ce que le haut du joint affleure avec le haut du fourreau.

38 mm - ZEB
35 mm - Lyrik et Pike

Répétez l'opération de l'autre côté.

AVIS

Contentez-vous d'enfoncer le joint anti-poussière dans le fourreau avec le doigt ou en tapant dessus avec un maillet jusqu'à ce qu'il affleure avec le haut du fourreau. Le fait d'enfoncer le joint anti-poussière au-delà du haut du fourreau pourrait écraser l'anneau en mousse.

Outil d'installation des joints anti-poussière RockShox

Maillet

8 Mettez les ressorts métalliques externes en place.

Entretien 200 heures **DebonAir+ - Entretien du ressort à air :** poursuivez avec la rubrique Entretien du ressort à air, modification du débattement et amélioration ButterCups.

Entretien 200 heures **ZEB avec Dual Position Air - Entretien du ressort à air :** poursuivez avec la rubrique Dual Position Air (DPA) - ZEB - Entretien du ressort à air.

Sauf mention ou illustration contraire, les procédures sont identiques pour les fourches ZEB, Lyrik et Pike.

Entretien 200 heures Démontage du ressort à air

AVIS

Inspectez chaque pièce pour vérifier qu'il n'y a pas d'éraflures. 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 ou joints toriques, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint ou joint torique. Vaporisez du produit de nettoyage pour suspension RockShox ou de l'alcool isopropylique sur toutes les pièces, puis nettoyez chacune d'entre elles avec un chiffon propre non pelucheux.

Appliquez de la graisse SRAM Butter sur tous les joints et joints toriques neufs.

Graisse SRAM Butter

1 Serrez la fourche dans un trépied d'atelier à la verticale en positionnant le tube de direction vers le haut.

⚠AVERTISSEMENT - DISPOSITIF SOUS PRESSION

Afin d'éviter tout risque de BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES, positionnez la fourche à la verticale en tournant le tube de direction vers le haut de sorte que le capuchon supérieur soit orienté vers le haut et qu'il ne soit pas dirigé vers vous ou une autre personne.

Trépied d'atelier

2 Avant de continuer, vérifiez que le corps de la valve Schrader n'est PAS INSTALLÉ sur le capuchon supérieur du ressort à air. Retirez le corps de la valve Schrader s'il a été installé.

⚠AVERTISSEMENT - DISPOSITIF SOUS PRESSION

Portez toujours des lunettes de sécurité homologuées (ANSI Z87.1, EN166 EU).

Vérifiez que toute la pression d'air a été évacuée du composant de suspension. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES. Pour prendre connaissance des consignes et avertissements détaillés sur les dispositifs sous pression, consultez la rubrique Mesures et avertissements de sécurité concernant les produits de suspension.

DebonAir+

Outil RockShox pour valve Schrader DebonAir+

3 Les chambres du ressort à air positive et négative **doivent être TOTALEMENT dépressurisées** avant de retirer l'unité du capuchon supérieur du ressort à air.

Comprimez et déployez lentement (poussez vers le haut/tirez vers le bas) la tige du ressort à air afin que la pression d'air négative restante puisse s'évacuer à travers l'orifice de transfert d'air situé sur la surface interne du plongeur.

La chambre du ressort à air négative est totalement dépressurisée lorsque la tige peut être tirée en position d'extension complète. Si vous la relâchez, la tige du ressort à air va se rétracter légèrement à l'intérieur du plongeur en raison de la pression créée lorsque le piston à air est déployé au-delà de l'orifice de transfert d'air dans le plongeur. Ceci est normal.

Recommencez cette procédure deux ou trois fois.

4

⚠AVERTISSEMENT - DISPOSITIF SOUS PRESSION

Portez toujours des lunettes de sécurité homologuées (ANSI Z87.1, EN166 EU).

Vérifiez que toute la pression d'air a été évacuée du composant de suspension. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES. Pour prendre connaissance des consignes et avertissements détaillés sur les dispositifs sous pression, consultez la rubrique Mesures et avertissements de sécurité concernant les produits de suspension.

Dévissez et retirez le capuchon supérieur du ressort à air. Appuyez fermement vers le bas lorsque vous desserrez le capuchon supérieur.

Outil pour capuchon supérieur/cassette

AVIS

Le serrage des capuchons supérieurs des fourches correspond à une valeur de couple élevée. Vérifiez que la fourche est parfaitement maintenue dans le trépied d'atelier. Pour éviter d'endommager le capuchon supérieur, enfoncez parfaitement l'outil pour capuchon supérieur/cassette et appuyez fermement vers le bas afin de le desserrer. Si vous avez besoin de force supplémentaire, utilisez une clé à douille dotée d'un long manche.

Nettoyez le filetage du plongeur.

5 Retirez le joint torique du capuchon supérieur, puis jetez-le.

Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf, puis installez-le.

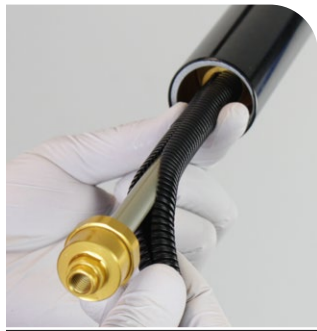
6 **ZEB (Ultimate sur la photo):** Installez un morceau de tube de protection fendu en plastique ou un chiffon autour de la tige du ressort à air afin de protéger la surface de la tige lors du démontage.

Retirez le circlip.

AVIS

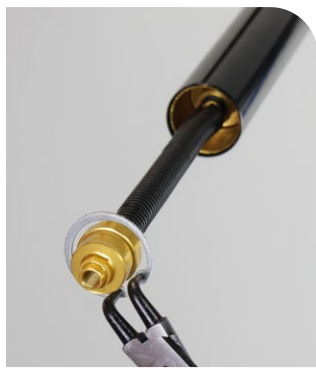
Veillez à ne pas rayer la tige du ressort à air. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez l'unité du ressort à air si vous repérez une rayure.

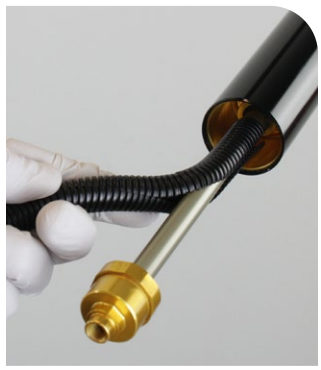
Retirez le tube en plastique fendu ou le chiffon placé autour de la tige.



Tube fendu en plastique

Pince pour circlips





Lyrik/Pike (Select+, Select, Base sur la photo): Installez un morceau de tube de protection fendu en plastique ou un chiffon autour de la tige du ressort à air afin de protéger la surface de la tige lors du démontage.

Retirez le circlip.

⚠AVERTISSEMENT - DISPOSITIF SOUS PRESSION

Portez toujours des lunettes de sécurité homologuées (ANSI Z87.1, EN166 EU).

Vérifiez que toute la pression d'air a été évacuée du composant de suspension. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES. Pour prendre connaissance des consignes et avertissements détaillés sur les dispositifs sous pression, consultez la rubrique Mesures et avertissements de sécurité concernant les produits de suspension.

⚠ATTENTION

Faites preuve de prudence lorsque vous utilisez des pièces ou des outils pointus. N'utilisez jamais d'outils pointus présentant des traces d'huile et/ou de graisse. Avant d'utiliser une pièce ou un outil pointu, nettoyez toute trace d'huile ou de graisse sur vos mains et vos gants ainsi que sur les outils nécessaires. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des blessures.

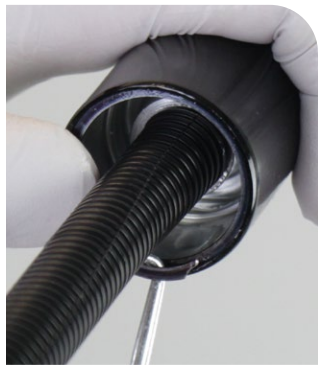
AVIS

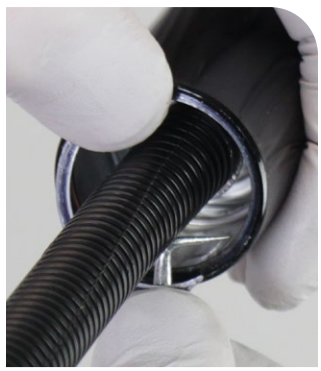
Veillez à ne pas rayer la tige du ressort à air. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez l'unité du ressort à air si vous repérez une rayure.

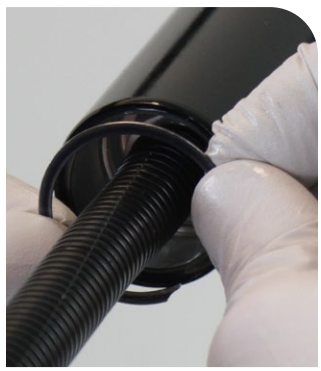
Retirez le tube en plastique fendu ou le chiffon placé autour de la tige.

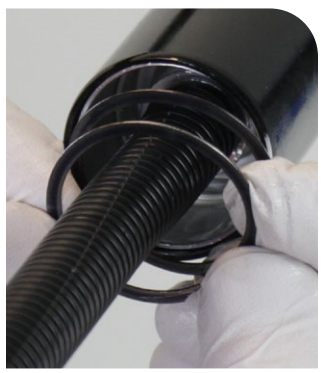
Tube fendu en plastique

Pointe (métallique)









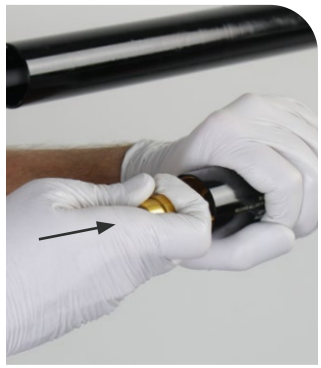
7 **Select+, Select, Base :** vissez une vis inférieure sur la tige pour avoir une meilleure prise en main.

Repoussez la tige à l'intérieur du plongeur sur la moitié de sa longueur, puis tirez fermement et rapidement la tige afin de déloger la tête d'étanchéité.

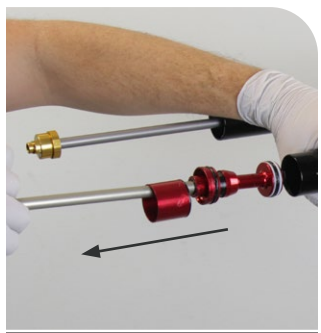
Retirez l'unité du ressort à air et l'entretoise de la tête d'étanchéité hors du plongeur.

Select+, Select, Base

Select+, Select, Base



ZEB



Lyrik

Pike C1

Pike C2

8 Nettoyez l'intérieur et l'extérieur des plongeurs.

Inspectez l'intérieur et l'extérieur des plongeurs pour vérifier qu'ils ne sont pas endommagés.

AVIS

Les rayures sur les surfaces internes des plongeurs peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez l'unité plongeurs/té de la fourche si vous repérez une rayure.

Produit de nettoyage pour suspension RockShox

Tige

Tige

Produit de nettoyage pour suspension RockShox

Entretien 200 heures **Ultimate - Démontage des ButterCups :** poursuivez avec la rubrique Démontage des ButterCups - Tige du ressort à air - Ultimate.

Entretien 200 heures **Select+, Select, Base - Entretien du ressort :** poursuivez avec la rubrique Entretien du ressort à air DebonAir+.

MODIFICATION DU DÉBATTEMENT **Ultimate, Select+, Select, Base :** pour modifier le débattement du ressort à air DebonAir+, passez à la rubrique correspondante indiquée ci-dessous.

Ultimate : passez à la rubrique Démontage des ButterCups - Ultimate.

Select+, Select, Base : passez à la rubrique Modification du débattement du ressort à air DebonAir+ (facultatif).

AMÉLIORATION - RESSORT À AIR DEBONAIR+ AVEC BUTTERCUPS **Select+, Select, Base :** pour remplacer le ressort à air DebonAir+ avec ButterCups, passez à la rubrique Installation du ressort à air.

1 Serrez le boîtier ButterCups inférieur dans un étau équipé de cales d'étau Reverb sur ses méplats avec le ressort à air tourné vers le haut.

Tout en maintenant la tige du ressort à air, dévissez le boîtier ButterCups supérieur (25 mm) situé sur le boîtier ButterCups inférieur.

REMARQUE : Si vous ne parvenez pas à dévisser le boîtier ButterCup supérieur, chauffez l'unité ButterCup au niveau du joint avec un décapeur thermique pour ramollir le frein filet.

AVIS

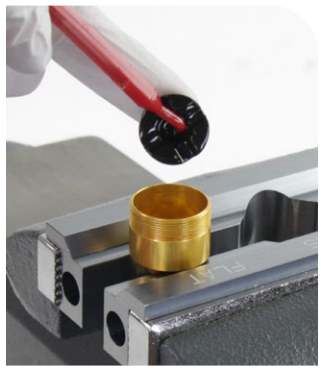
Afin d'éviter tout dommage, si vous décidez de chauffer la pièce, ne dirigez pas la chaleur vers la bague en plastique et veillez à ne pas surchauffer les pièces. Utilisez uniquement un décapeur thermique.

Clé à molette ou clé plate de 25 mm

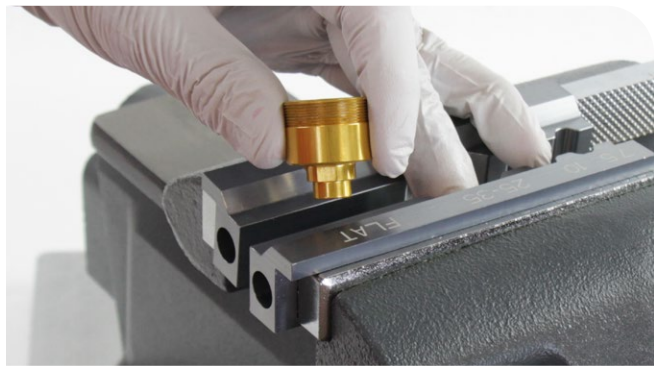
2 Retirez l'unité du ressort à air située sur le boîtier ButterCups inférieur, puis mettez-la de côté.

3 Retirez la butée ButterCups située sur le boîtier ButterCups inférieur, puis jetez-la.

Pointe (non métallique)



4 Retirez le boîtier ButterCups inférieur hors de l'étau. Nettoyez le boîtier ButterCups inférieur.



5 Serrez la tige du ressort à air à environ 12 à 15 mm de l'extrémité de la tige dans l'encoche de 10 mm des cales d'étau Reverb ou des cales d'étau pour amortisseur arrière RockShox avec le piston à air tourné vers le bas.

Serrez suffisamment la tige du ressort à air pour qu'elle ne tourne pas lors du démontage de l'embase de la tige ButterCups.

REMARQUE : Si vous ne parvenez pas à dévisser l'embase, chauffez la pièce avec un décapeur thermique pour ramollir le frein filet.

AVIS

Afin d'éviter tout dommage, si vous décidez de chauffer la pièce, retirez d'abord le joint torique avant de chauffer légèrement les pièces. Veillez à ne pas surchauffer les pièces ni à brûler la surface de la tige du ressort à air. Utilisez uniquement un décapeur thermique et non une flamme nue.

AVIS

Veillez à ne pas rayer la tige du ressort à air. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez l'unité du ressort à air si vous repérez une rayure.

Ne serrez pas la tige du ressort à air au niveau du milieu de la tige. La force de serrage endommagerait la tige du ressort à air. Si la tige du ressort à air est endommagée, l'unité du ressort à air doit être remplacée.

Dévissez et retirez l'embase de la tige ButterCups située sur la tige du ressort à air.

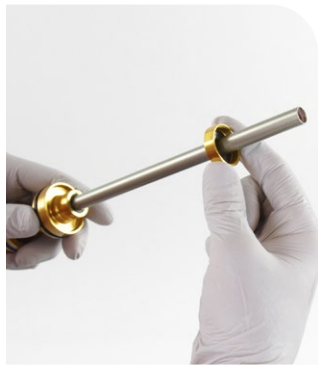
T25 Cales d'étau Reverb (10 mm)

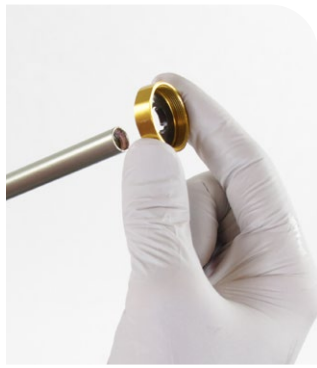
6 Retirez le joint torique de l'embase de la tige ButterCups (le plus grand), puis jetez-le.

Le petit joint torique n'a pas besoin d'être retiré ou remplacé.

7 Retirez la tige du ressort à air hors des cales de l'étau.

Retirez l'unité bague et boîtier ButterCups supérieur hors de la tige du ressort à air, puis mettez-la de côté.





Entretien 200 heures **Ultimate, Select+, Select, Base :** poursuivez avec la rubrique Entretien du ressort à air DebonAir+.

MODIFICATION DU DÉBATTEMENT **Ultimate :** poursuivez avec la rubrique Modification du débattement du ressort à air DebonAir+ (facultatif).

Modification du débattement du ressort à air DebonAir+ (facultatif)

Le débattement maximal de la fourche peut être modifié en remplaçant l'unité piston/tige du ressort à air par une unité piston/tige du ressort à air plus courte ou plus longue. Pour augmenter ou diminuer le débattement maximal, une unité piston/tige du ressort à air plus longue ou plus courte doit être installée. Par exemple, pour faire passer une fourche avec un débattement maximal de 140 mm à un débattement maximal de 160 mm, il faut installer une unité piston/tige du ressort à air de 160 mm.

Modification du débattement - Select+, Select, Base : l'insert de la tige du ressort à air doit être retiré de la tige du ressort à air d'origine et installé sur une tige du ressort à air plus longue ou plus courte.

Modification du débattement - Utimate : l'unité ButterCups doit être retirée de l'unité piston/tige du ressort à air d'origine et installée sur l'unité piston/tige du ressort à air de remplacement plus longue ou plus courte pour modifier le débattement. Passez à l'étape 2 indiquée ci-dessous.

Il peut également être nécessaire d'ajouter ou de retirer des Bottomless Tokens si le débattement est modifié. Pour plus de renseignements, reportez-vous au chapitre intitulé Modification du débattement du ressort à air et Bottomless Tokens.

Reportez-vous au *Catalogue des pièces détachées RockShox* sur le site www.sram.com/service pour connaître les disponibilités des différents kits d'amélioration pour ressort à air, pour cartouche d'amortissement avec ButterCups et pour la modification du débattement du ressort à air. Pour obtenir des informations sur les commandes de produits, veuillez contacter votre distributeur ou revendeur SRAM habituel.

1 **Select+, Select, Base uniquement :** pour modifier le débattement, l'insert de la tige du ressort à air doit être retiré.

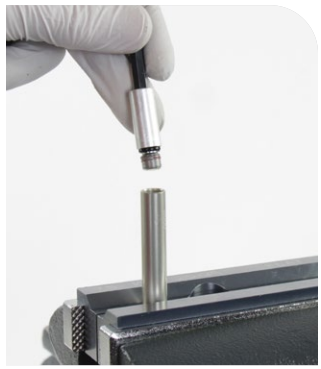
Serrez la tige du ressort à air dans l'encoche de 10 mm des cales d'étau Reverb ou des cales d'étau pour amortisseur arrière RockShox avec le piston à air tourné vers le bas.

Serrez suffisamment la tige du ressort à air pour qu'elle ne tourne pas lors du démontage de l'insert de la tige du ressort à air.

Dévissez et retirez l'insert de la tige du ressort à air situé sur la tige du ressort à air, puis mettez-le de côté. Retirez la tige du ressort à air hors de l'étau.

Retirez le joint torique, puis jetez-le. Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf, puis installez-le.

5 mm Cales d'étau Reverb (10 mm)



AVIS

Veillez à ne pas rayer la tige du ressort à air. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez l'unité du ressort à air si vous repérez une rayure.

Ne serrez pas la tige du ressort à air au niveau du milieu de la tige. La force de serrage endommagerait la tige du ressort à air. Si la tige du ressort à air est endommagée, l'unité du ressort à air doit être remplacée.

MODIFICATION DU DÉBATTEMENT : l'insert de la tige du ressort à air sera installé sur la nouvelle tige du ressort à air plus longue ou plus courte. Passez à l'étape 2.

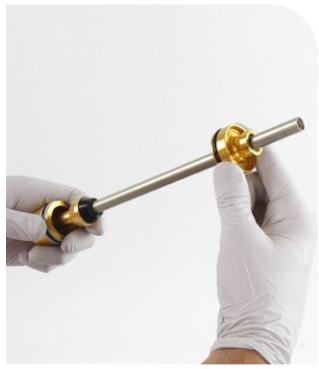
2 Retirez l'unité de la tête d'étanchéité pneumatique et la butée de talonnage situées sur la tige du ressort à air.

Nettoyez la butée de talonnage.

Mettez l'unité de la tête d'étanchéité de côté.

Si une opération d'entretien est nécessaire pour votre fourche, jetez l'unité de la tête d'étanchéité et installez une unité de la tête d'étanchéité neuve comme indiqué à l'étape 7 (kit d'entretien 200 heures nécessaire). Passez à la rubrique Entretien du ressort à air pour connaître les procédures d'entretien complètes.

Ultimate : passez à l'étape 4.



3 **Select+, Select, Base uniquement :** serrez la tige du ressort à air neuve (plus longue ou plus courte) dans l'encoche de 10 mm des cales d'étau Reverb ou des cales d'étau pour amortisseur arrière RockShox avec le piston à air tourné vers le bas.

Serrez suffisamment la tige du ressort à air pour qu'elle ne tourne pas lors du démontage de l'insert de la tige du ressort à air.

Appliquez du frein filet Threadlocker Loctite 2760 (rouge) ou produit équivalent sur les 2 ou 3 premiers filets de l'insert de la tige du ressort à air.

Installez l'insert sur la tige, puis serrez-le.

Retirez la tige du ressort à air hors de l'étau.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Afin d'éviter le desserrage des pièces, du frein filet doit être appliqué comme illustré. Le fait de ne pas appliquer de frein filet peut entraîner le desserrage des pièces.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

AVIS

Veillez à ne pas rayer la tige du ressort à air. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez l'unité du ressort à air si vous repérez une rayure.

Frein filet Threadlocker Loctite 2760 - Rouge

5 mm | 4 N·m

4 Appliquez de la graisse sur le joint quadrilobe et le piston à air.

Graisse SRAM Butter

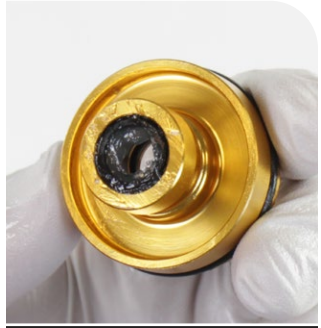
5 Appliquez une bonne dose de graisse sur la tige du ressort à air.

Graisse SRAM Butter

6 Appliquez une fine couche de graisse sur la butée de talonnage, puis installez-la sur la tige du ressort à air.

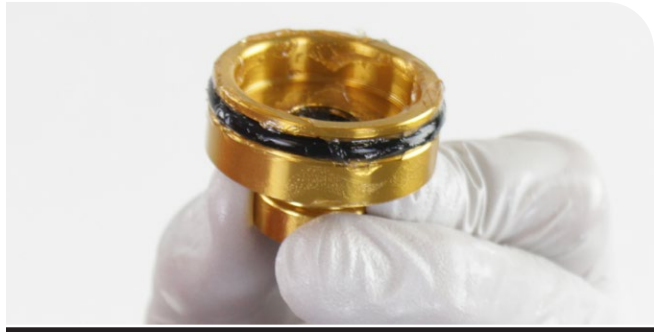
Graisse SRAM Butter

7 Appliquez de la graisse sur les joints interne et externe de la tête d'étanchéité.



Graisse SRAM Butter

Graisse SRAM Butter



Graisse SRAM Butter

8 Installez l'unité de la tête d'étanchéité sur la tige à air, avec son côté plat inséré en premier.

9 Retirez la graisse enduite sur le filetage interne de la tige (Ultimate) ou de l'insert de la tige (Select+, Select, Base).

Ultimate

Select+, Select, Base

MODIFICATION DU DÉBATTEMENT **Select+, Select, Base :** pour modifier le débattement uniquement, passez à la rubrique Installation du ressort à air.

MODIFICATION DU DÉBATTEMENT **Ultimate :** pour modifier le débattement uniquement, passez à la rubrique Installation des ButterCups.

Bottomless Tokens DebonAir+

On peut ajouter ou retirer des Bottomless Tokens au capuchon supérieur DebonAir+ pour affiner le réglage du talonnage et de la courbe d'amortissement. À l'aide du tableau ci-dessous, vous pouvez déterminer le nombre de Bottomless Tokens à utiliser selon le débattement maximal choisi pour 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 Bottomless Tokens.

Pour en savoir plus, reportez-vous au *Guide de configuration et de réglage des suspensions RockShox*. Reportez-vous au *Catalogue des pièces détachées RockShox* à l'adresse www.sram.com/service pour connaître les kits pour ressort à air et Bottomless Tokens disponibles. Pour obtenir des informations sur les commandes de produits, veuillez contacter votre distributeur ou revendeur SRAM habituel.

ZEB - 27,5 po Boost et 29 po Boost		
Débattement de la fourche (mm)	Bottomless Tokens (gris) Installés d'origine	Bottomless Tokens (gris) Nombre maximal
190	0	4
180	0	4
170	1	4
160	1	5
150	2	5

Lyrik - 27,5 po Boost et 29 po Boost		
Débattement de la fourche (mm)	Bottomless Tokens (gris) Installés d'origine	Bottomless Tokens (gris) Nombre maximal
160	0	5
150	0	5
140	1	5

Pike - 27,5 po Boost et 29 po Boost		
Débattement de la fourche (mm)	Bottomless Tokens (gris) Installés d'origine	Bottomless Tokens (gris) Nombre maximal
140	0	5
130	0	6
120	1	6

Installation des Bottomless Tokens DebonAir+ (facultatif)

Les Bottomless Tokens 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 ou retirez des Tokens afin de régler la progressivité de votre fourche. Ne dépassez jamais le nombre maximal de Bottomless Tokens autorisé pour votre fourche.

Installez le(s) Bottomless Token(s) sur le capuchon supérieur du ressort à air selon vos préférences. Vissez un Bottomless Token sur un autre Bottomless Token et/ou dans la base du capuchon supérieur, puis serrez-le.

8 mm	4 N·m	Outil pour capuchon supérieur/cassette

C'est une unité du ressort à air ZEB Ultimate qui est illustrée dans cette rubrique. Sauf mention ou illustration contraire, les procédures sont identiques pour les fourches ZEB, Lyrik et Pike.

1 Retirez l'unité de la tête d'étanchéité pneumatique et la butée de talonnage situées sur la tige du ressort à air.

Jetez l'unité de la tête d'étanchéité.

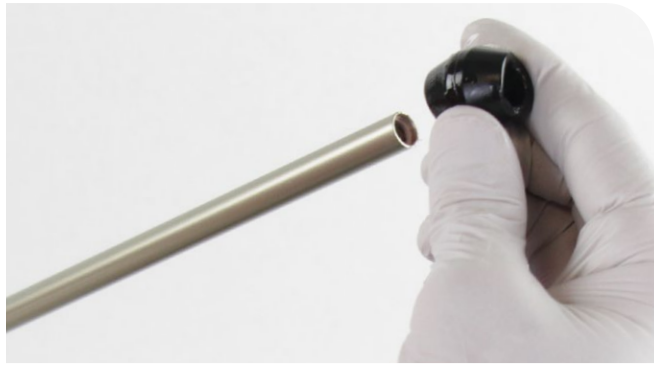
Nettoyez la butée de talonnage.

Nettoyez la tige du ressort à air, puis vérifiez qu'elle n'est pas endommagée.

AVIS

Les rayures peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez l'unité du ressort à air si vous repérez une rayure.

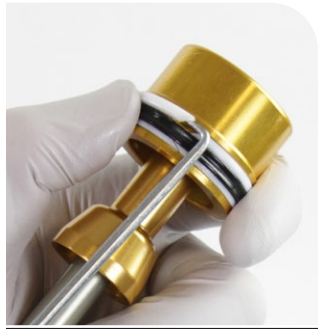
Pointe (non métallique)

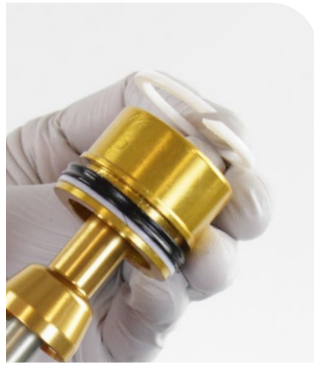


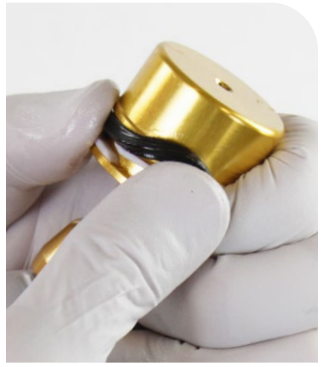
2 Retirez l'anneau de coulissage (supérieur), le joint quadrilobe et la bague d'appui (inférieure) situés sur le piston à air, puis jetez-les.

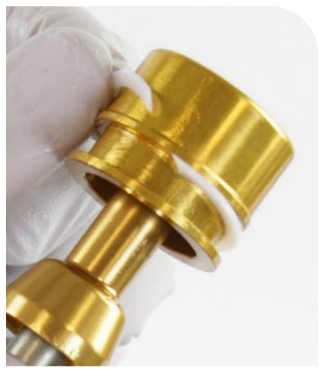
AVIS

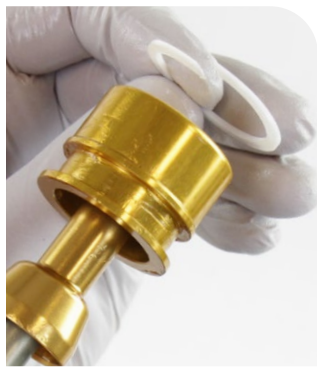
Veillez à ne pas rayer le piston à air. Les rayures entraîneraient des fuites d'air. Remplacez l'unité du ressort à air si vous repérez une rayure.


Pointe

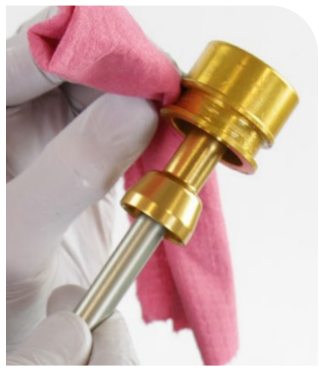








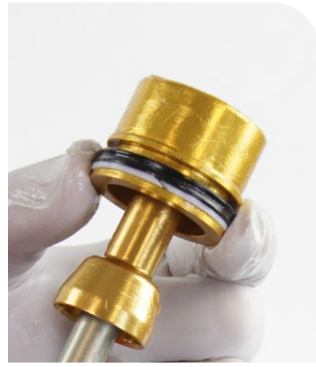
3 Nettoyez le piston à air.



4 Installez une bague d'appui neuve (inférieure et fine) sur le piston à air.

Appliquez de la graisse sur le joint quadrilobe neuf, puis installez-le sur le piston à air, au-dessus de la bague d'appui.

Installez un anneau de coulissage neuf (supérieur et épais) avec son côté à épaulement tourné vers le haut, au-dessus du joint quadrilobe.



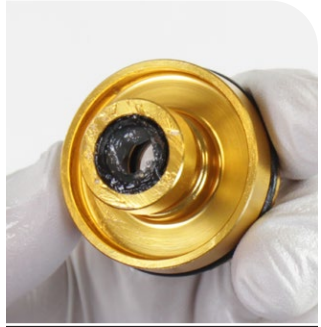
5 Appliquez une bonne dose de graisse sur la tige du ressort à air.

Graisse SRAM Butter

6 Appliquez une fine couche de graisse sur la butée de talonnage neuve, puis installez-la sur la tige du ressort à air.

Graisse SRAM Butter

7 Appliquez de la graisse sur les joints interne et externe de la tête d'étanchéité **neuve**.



Graisse SRAM Butter

Graisse SRAM Butter

Graisse SRAM Butter

8 Installez l'unité de la tête d'étanchéité neuve sur la tige à air, avec son côté plat inséré en premier.

9 Retirez la graisse enduite sur le filetage interne de la tige.

Ultimate

Select+, Select, Base

Reportez-vous au *Catalogue des pièces détachées RockShox* sur le site www.sram.com/service pour connaître les disponibilités des kits d'amélioration pour ressort à air DebonAir+ avec ButterCups. Pour obtenir des informations sur les commandes de produits, veuillez contacter votre distributeur ou revendeur SRAM habituel.

L'unité de la tige du ressort à air DebonAir+ avec ButterCups N'est PAS compatible avec le ressort Dual Position Air. N'installez pas une unité de la tige du ressort à air DebonAir+ avec ButterCups sur une tige du ressort à air Dual Position Air.

L'unité de la tige du ressort à air DebonAir+ avec ButterCups N'est PAS compatible avec une tige du ressort à air DebonAir+ équipée d'un insert de tige (Select+, Select, Base). N'installez pas une unité de la tige du ressort à air DebonAir+ avec ButterCups sur une tige du ressort à air DebonAir+ équipée d'un insert de tige. Retirez l'insert de la tige avant d'installer une unité DebonAir+ avec ButterCups.

1 Installez l'unité bague et boîtier ButterCups supérieur sur la tige du ressort à air.

2 Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf, puis installez-le sur l'embase de la tige ButterCups, par-dessus le filetage.

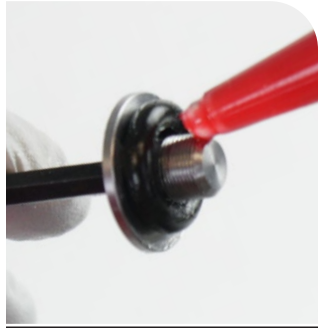
Nettoyez toute la graisse enduite sur le filetage.

Graisse SRAM Butter

3 Appliquez du frein filet Loctite Threadlocker 2760 (rouge) ou produit équivalent sur les deux ou trois premiers filets de l'embase de la tige ButterCups.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Afin d'éviter le desserrage des pièces, du frein filet doit être appliqué comme illustré. Le fait de ne pas appliquer de frein filet peut entraîner le desserrage des pièces.



Frein filet Threadlocker Loctite 2760 - Rouge

4 Positionnez le boîtier ButterCups supérieur au-dessus des cales d'étau.

Serrez la tige à air dans l'encoche de 10 mm des cales d'étau Reverb ou des cales d'étau pour amortisseur arrière RockShox.

Serrez suffisamment la tige à air pour qu'elle ne tourne pas lors du serrage du ButterCups.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

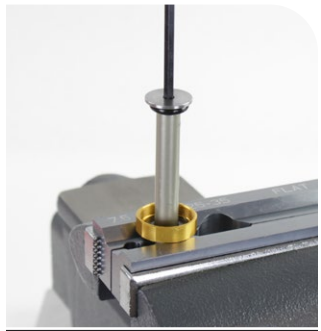
Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

AVIS

Les rayures peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez l'unité du ressort à air si vous repérez une rayure.

Ne serrez pas la tige du ressort à air au niveau du milieu de la tige. La force de serrage endommagerait la tige du ressort à air. Si la tige du ressort à air est endommagée, l'unité du ressort à air doit être remplacée.

Vissez l'embase de la tige ButterCups dans la tige à air, puis serrez-la.



T25 Cales d'étau RockShox (10 mm)

T25 4 N·m

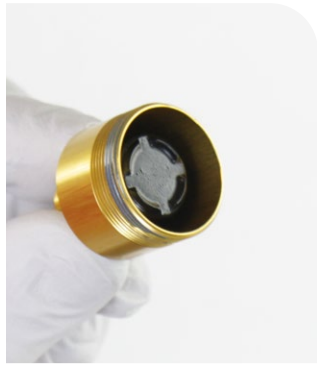
5 Appliquez du frein filet Loctite Threadlocker Blue 242 (bleu) ou produit équivalent sur les trois premiers filets externes du boîtier ButterCups inférieur.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Afin d'éviter le desserrage des pièces, du frein filet doit être appliqué comme illustré. Le fait de ne pas appliquer de frein filet peut entraîner le desserrage des pièces.

Frein filet Threadlocker Loctite 242 - Bleu

6 Installez une butée ButterCups neuve dans le boîtier ButterCups inférieur, avec son côté large inséré en premier.



7 Positionnez le boîtier ButterCups inférieur avec sa butée sur l'embase ButterCups.

Faites coulisser l'unité bague et boîtier ButterCups supérieur vers le haut, puis serrez-la à la main sur le boîtier ButterCups inférieur.

8 Retirez la tige à air hors des cales de l'étau.

Serrez le boîtier ButterCups inférieur dans un étau équipé de cales d'étau Reverb sur ses méplats avec le piston du ressort à air tourné vers le haut.

Serrez le boîtier ButterCups supérieur sur le boîtier inférieur.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

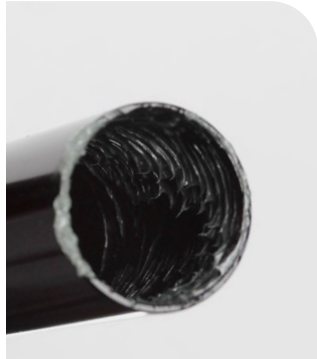
25 mm	14 N·m

MODIFICATION DU DÉBATTEMENT **Ultimate :** pour modifier le débattement uniquement, passez à la rubrique Installation du ressort à air.

Amélioration pour ressort à air DebonAir+ avec ButterCups (Select+, Select et Base) : suivez les procédures indiquées ci-dessous pour installer un kit d'amélioration facultatif pour unité du ressort à air DebonAir+ avec ButterCups.

1 Appliquez de manière uniforme une bonne dose de graisse SRAM Butter autour de l'extrémité d'une tige en plastique propre sur une longueur de 150 mm environ. Utilisez cette tige pour appliquer la graisse sur la surface interne du plongeur, sur une longueur de 150 mm environ.

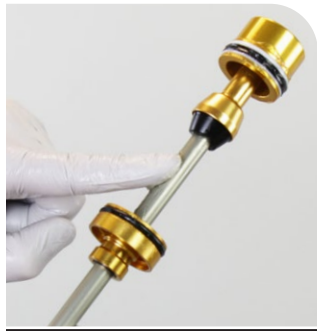
Tige avec graisse 150 mm

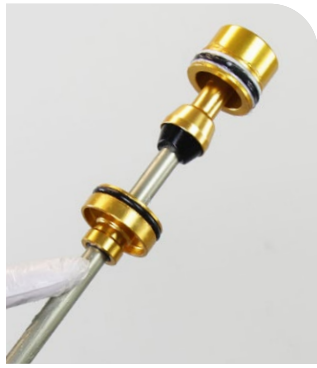


2 Appliquez de la graisse sur le piston à air et les joints toriques externes de la tête d'étanchéité.

Graisse SRAM Butter

3 **Amélioration uniquement - Ressort à air DebonAir+ avec ButterCups :** appliquez de la graisse sur la tige du ressort à air NEUVE au-dessus et en dessous de la tête d'étanchéité. Faites coulisser la tête d'étanchéité et la butée de talonnage vers le haut et vers le bas pour répartir la graisse et lubrifier les joints.

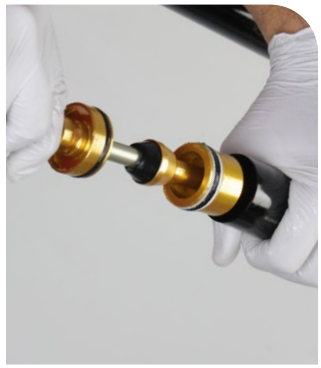

Graisse SRAM Butter

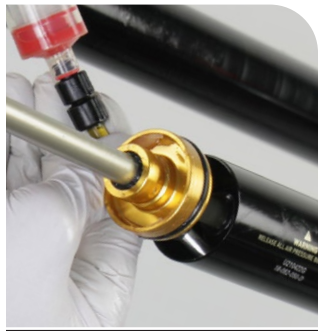


4 Serrez l'unité plongeurs/tube de direction dans le trépied d'atelier avec les plongeurs tournés vers le haut et le tube de direction tourné vers le bas.

Insérez l'unité du ressort à air à l'intérieur du plongeur. Enfoncez fermement le piston à air dans le plongeur.

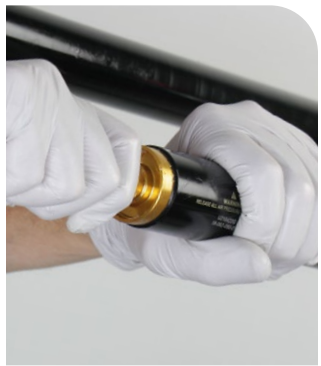
Injectez 1 ml de lubrifiant épais pour suspension Maxima PLUSH Dynamic (Heavy) à l'intérieur du plongeur, entre le piston et la tête d'étanchéité, dans la chambre négative.

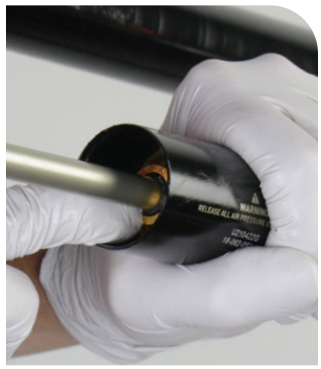




1 mL Seringue de purge RockShox

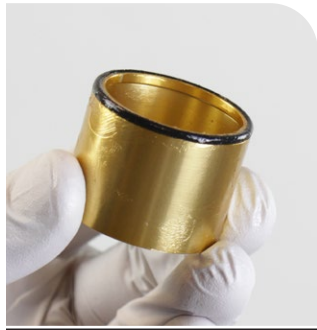
5 Insérez la tête d'étanchéité pneumatique dans le plongeur, puis enfoncez-la fermement à l'intérieur du plongeur jusqu'à ce qu'elle se bloque.





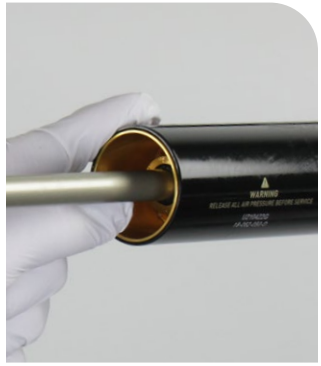
6 Retirez le joint torique situé sur l'entretoise du ressort, puis jetez-le. Appliquez de la graisse sur un nouveau joint torique pour l'entretoise de la tête d'étanchéité, puis installez-le sur l'entretoise de la tête d'étanchéité.

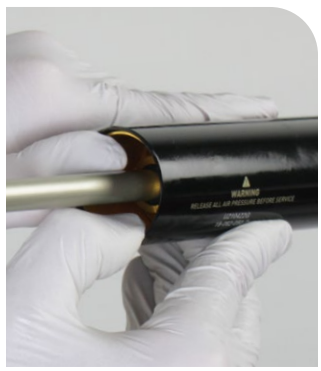
Amélioration uniquement - Ressort à air DebonAir+ avec ButterCups : appliquez de la graisse sur le joint torique situé sur l'entretoise de la tête d'étanchéité.

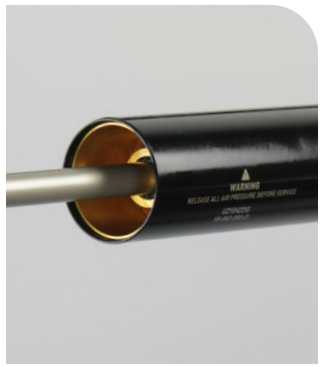


Graisse SRAM Butter

7 Insérez l'entretoise de la tête d'étanchéité à l'intérieur du plongeur avec son côté équipé du joint torique inséré en premier, puis poussez-la à l'intérieur de l'épaulement du plongeur jusqu'à ce qu'elle se bloque.







8 Installez un morceau de tube de protection fendu en plastique ou un chiffon autour de la tige du ressort à air afin de protéger la surface de la tige lors de l'installation.

Ultimate sur la photo.

ZEB : *les circlips à œillets ont un côté avec un angle acéré et un autre avec un angle arrondi. Installez les circlips en faisant en sorte que le côté avec l'angle acéré soit orienté vers l'outil pour faciliter l'installation et le démontage.*

Avec votre doigt, guidez le circlip pour éviter de rayer la tige à air.

Insérez les bouts d'une pince pour circlips dans les œillets du circlip, puis utilisez la pince pour repousser la tête d'étanchéité dans le plongeur tout en installant le circlip dans la cannelure.

AVIS

Veillez à ne pas rayer la tige du ressort à air. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez l'unité du ressort à air si vous repérez une rayure.

Assurez-vous que le circlip est correctement installé dans la cannelure prévue à cet effet et, à l'aide de la pince pour circlips, faites tourner le circlip et la tête d'étanchéité de gauche à droite à plusieurs reprises.

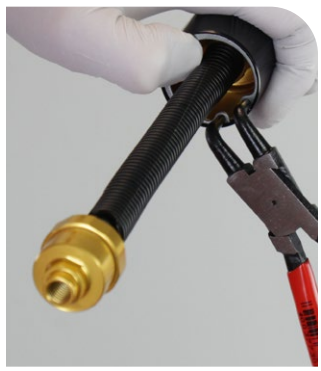
⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

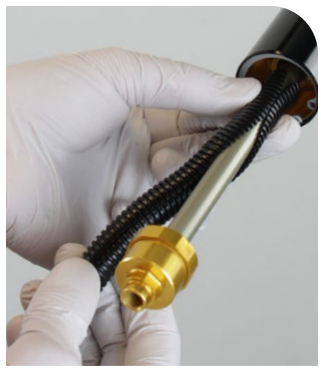
Les anneaux de blocage doivent être parfaitement installés dans leur cannelure. Après l'avoir mis en place, vérifiez que l'anneau de blocage est parfaitement installé dans sa cannelure. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

Retirez le tube en plastique fendu ou le chiffon placé autour de la tige.

Tube fendu en plastique

Pince pour circlips





Installez un morceau de tube de protection fendu en plastique ou un chiffon autour de la tige du ressort à air afin de protéger la surface de la tige lors de l'installation.

Select+, Select, Base sur la photo.

AVIS

Veillez à ne pas rayer la tige du ressort à air. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez l'unité du ressort à air si vous repérez une rayure.

Lyrik et Pike : pour ouvrir le circlip et pouvoir l'installer, écartez ses deux extrémités.

Insérez l'extrémité interne du circlip dans la cannelure pour circlip située dans le plongeur.

Avec votre pouce, guidez et poussez le circlip à partir de l'extrémité déjà mise en place pour l'installer autour du bord du plongeur et dans la cannelure.

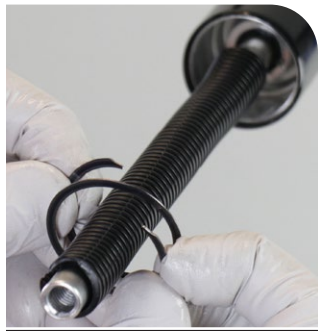
Le circlip est installé correctement lorsque l'extrémité externe s'enclenche dans la cannelure.

Vérifiez que le circlip est parfaitement mis en place dans sa cannelure.

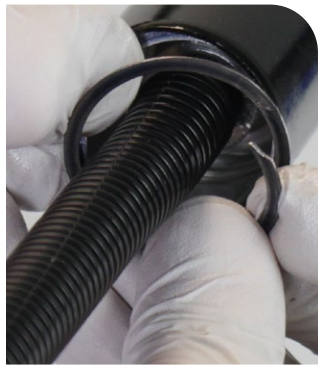
⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

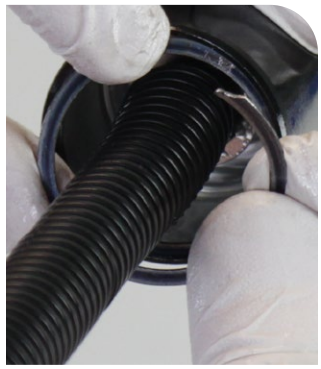
Les anneaux de blocage doivent être parfaitement installés dans leur cannelure. Après l'avoir mis en place, vérifiez que l'anneau de blocage est parfaitement installé dans sa cannelure. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

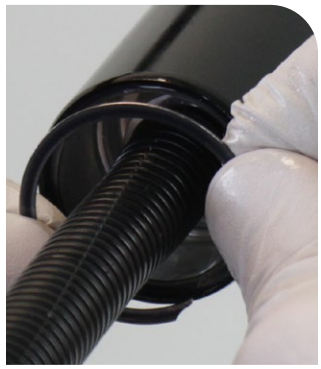
Retirez le tube en plastique fendu ou le chiffon placé autour de la tige.



Tube fendu en plastique







9 Injectez ou versez 3 ml de lubrifiant épais pour suspension Maxima PLUSH Dynamic (Heavy) à l'intérieur du plongeur du ressort à air.

3 mL Seringue de purge RockShox

10 Mettez en place le capuchon supérieur du ressort à air sur le plongeur, puis serrez-le. Appuyez fermement vers le bas lorsque vous serrez le capuchon supérieur.

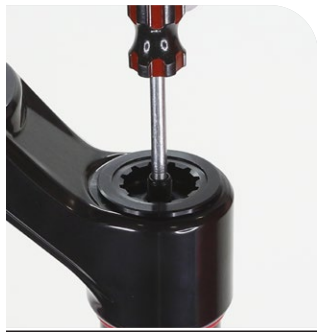
⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

Outil pour capuchon supérieur/cassette | 28 N·m

11 Installez le corps de la valve Schrader dans le capuchon supérieur puis serrez-le à la main.

Outil RockShox pour valve Schrader



Outil RockShox pour valve Schrader

Entretien 200 heures Pour poursuivre l'entretien de la cartouche d'amortissement, passez à la rubrique Entretien de la cartouche d'amortissement correspondante.

Ultimate, Select+ - Cartouche d'amortissement Charger 3 et Charger 3.1 :
Entretien de la cartouche d'amortissement - Charger 3, Charger 3.1
Select - Cartouche d'amortissement Charger RC : Entretien de la cartouche d'amortissement - Charger RC
Base - Cartouche d'amortissement Rush RC : Entretien de la cartouche d'amortissement - Rush RC

MODIFICATION DU DÉBATTEMENT **Ultimate, Select+, Select, Base :** pour modifier le débattement uniquement, passez à la rubrique Installation des fourreaux.

AMÉLIORATION - RESSORT À AIR DEBONAIR+ AVEC BUTTERCUPS **Select+, Select, Base :** pour installer le kit d'amélioration pour ressort à air DebonAir+, passez à la rubrique Installation des fourreaux.

Les ButterCups NE sont PAS compatibles avec le ressort Dual Position Air. N'installez PAS une unité ButterCups sur une tige du ressort Dual Position Air.

Entretien 200 heures Démontage du ressort à air

AVIS

Inspectez chaque pièce pour vérifier qu'il n'y a pas d'éraflures. 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 ou joints toriques, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint ou joint torique. Vaporisez du produit de nettoyage pour suspension RockShox ou de l'alcool isopropylique sur toutes les pièces, puis nettoyez chacune d'entre elles avec un chiffon propre non pelucheux.

Appliquez de la graisse SRAM Butter sur tous les joints et joints toriques neufs.

Graisse SRAM Butter

1 Serrez la fourche dans un trépied d'atelier à la verticale en positionnant le tube de direction vers le haut.

⚠AVERTISSEMENT - DISPOSITIF SOUS PRESSION

Afin d'éviter tout risque de BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES, positionnez la fourche à la verticale en tournant le tube de direction vers le haut de sorte que le capuchon supérieur soit orienté vers le haut et qu'il ne soit pas dirigé vers vous ou une autre personne.

Trépied d'atelier

2 Vérifiez que la molette du régleur Dual Position Air est réglée sur la position du débattement maximal (à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre).

Avant de continuer, vérifiez que le corps de la valve Schrader n'est PAS INSTALLÉ sur le capuchon supérieur du ressort à air. Retirez le corps de la valve Schrader s'il a été installé.

Réglage du débattement maximal

Outil RockShox pour valve Schrader

3 Les chambres du ressort à air positive et négative **doivent être TOTALEMENT dépressurisées** avant de retirer l'unité capuchon supérieur du ressort à air/tige à air supérieure.

Comprimez et déployez lentement (poussez vers le haut/tirez vers le bas) la tige du ressort à air afin que la pression d'air négative restante puisse s'évacuer à travers l'orifice de transfert d'air situé sur la surface interne du plongeur.

La chambre du ressort à air négative est totalement dépressurisée lorsque la tige peut être tirée en position d'extension complète. Si vous la relâchez, la tige du ressort à air va se rétracter légèrement à l'intérieur du plongeur en raison de la pression créée lorsque le piston à air est déployé au-delà de l'orifice de transfert d'air dans le plongeur. Ceci est normal.

4 Retirez l'écrou de blocage de la molette de réglage du débattement.

10 mm

Retirez la molette de réglage du débattement.

5

⚠AVERTISSEMENT - DISPOSITIF SOUS PRESSION

Portez toujours des lunettes de sécurité homologuées (ANSI Z87.1, EN166 EU).

Vérifiez que toute la pression d'air a été évacuée du composant de suspension. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES. Pour prendre connaissance des consignes et avertissements détaillés sur les dispositifs sous pression, consultez la rubrique Mesures et avertissements de sécurité concernant les produits de suspension.

Dévissez et retirez l'unité du capuchon supérieur du ressort à air et de la tige supérieure du ressort à air. Appuyez fermement vers le bas lorsque vous desserrez le capuchon supérieur.

24 mm

AVIS

Le serrage des capuchons supérieurs des fourches correspond à une valeur de couple élevée. Vérifiez que la fourche est parfaitement maintenue dans le trépied d'atelier. Pour éviter d'endommager le capuchon supérieur, enfoncez parfaitement l'outil pour capuchon supérieur/cassette et appuyez fermement vers le bas afin de le desserrer. Si vous avez besoin de force supplémentaire, utilisez une clé à douille dotée d'un long manche.

Veillez à ne pas rayer la tige supérieure du ressort à air. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'air.

Nettoyez le filetage du plongeur.

6 Retirez le joint torique du capuchon supérieur, puis jetez-le. Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf, puis installez-le.

7 Repoussez la tige à air inférieure à l'intérieur du plongeur afin d'éviter qu'elle ne se raye au moment de retirer l'anneau de blocage.

Retirez le circlip.

AVIS

Veillez à ne pas rayer la tige du ressort à air. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez l'unité du ressort à air si vous repérez une rayure.

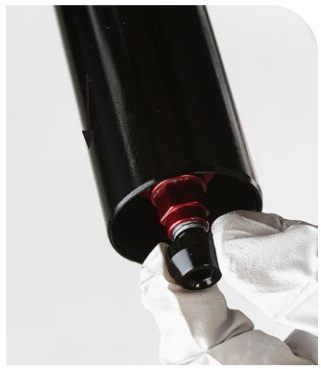
Pince pour circlips

Pince pour circlips

8 Vissez la vis de la tige sur l'extrémité de la tige inférieure du ressort à air pour avoir une bonne prise en main.

Poussez la tige sur la moitié de sa longueur à l'intérieur du plongeur, puis tirez fermement et rapidement la tige afin de déloger les unités de la tête d'étanchéité et du ressort à air et de les faire sortir du plongeur.

Retirez la vis de la tige située sur la tige du ressort à air.



9 Nettoyez l'intérieur et l'extérieur des plongeurs.

Inspectez l'intérieur et l'extérieur des plongeurs pour vérifier qu'ils ne sont pas endommagés.

AVIS

Les rayures sur les surfaces internes des plongeurs peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez l'unité plongeurs/té de la fourche si vous repérez une rayure.

Produit de nettoyage pour suspension RockShox

Tige

Tige

Produit de nettoyage pour suspension RockShox

Débattement du ressort à air DPA et Bottomless Tokens

Afin d'augmenter ou de réduire le débattement de votre fourche RockShox ZEB, il faut remplacer le ressort à air par une unité de la tige du ressort à air de la longueur appropriée. Par exemple, pour passer d'une ZEB avec un débattement maximal de 160 mm à une fourche avec un débattement maximal de 180 mm, il faut installer une unité de la tige du ressort à air de 180 mm.

Pour affiner les réglages de talonnage et d'amortissement, il est possible d'ajouter ou de retirer des Bottomless Tokens à l'unité du ressort à air Dual Position Air (DPA). À l'aide du tableau ci-dessous, vous pouvez déterminer le nombre de Bottomless Tokens 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 Bottomless Tokens.

Reportez-vous au *Catalogue des pièces détachées RockShox* à l'adresse www.sram.com/service pour connaître les kits pour ressort à air et Bottomless Tokens disponibles. Pour obtenir des informations sur les commandes de produits, veuillez contacter votre distributeur ou revendeur SRAM habituel.

ZEB - 27,5 po Boost et 29 po Boost		
Débattement de la fourche (mm)	Bottomless Tokens (rouges) Installés en usine	Bottomless Tokens (rouges) Nombre maximal
180	0	4
170	1	4
160	2	5

Installation des Bottomless Tokens DPA (facultatif)

Les Bottomless Tokens 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 Bottomless Tokens pour préserver l'impression que la fourche ne talonne jamais. Ne dépassez jamais le nombre maximal de Bottomless Tokens autorisé pour votre fourche.

Installez un (des) Bottomless Token(s) sur la tige du ressort à air DPA selon vos préférences.

Modification du débattement du ressort à air DPA et Bottomless Tokens (facultatif)

Il n'est pas obligatoire de modifier le débattement maximal de la fourche en remplaçant l'unité de la tige du ressort à air d'origine par une unité de la tige du ressort à air plus longue ou plus courte. Si vous choisissez d'augmenter ou de réduire le débattement maximal, suivez les étapes d'installation suivantes pour mettre en place une unité complète de la tige du ressort à air neuve. Il peut également être nécessaire d'ajouter ou de retirer des Bottomless Tokens. Pour plus de renseignements, reportez-vous au chapitre intitulé Modification du débattement du ressort à air et Bottomless Tokens.

Reportez-vous au *Catalogue des pièces détachées RockShox* disponible sur le site www.sram.com/service pour obtenir les kits de pièces détachées nécessaires.

Pour obtenir des informations sur les commandes de produits, veuillez contacter votre distributeur ou revendeur SRAM habituel.

Entretien 200 heures Entretien du ressort à air

1 Retirez la tête d'étanchéité et la butée de talonnage situées sur la tige du ressort à air.

Jetez la tête d'étanchéité.

Nettoyez la tige et vérifiez qu'elle n'est pas endommagée.

Nettoyez la butée de talonnage.

AVIS

Veillez à ne pas rayer la tige du ressort à air. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez l'unité du ressort à air si vous repérez une rayure.

2 Retirez les joints toriques interne et externe situés sur le piston à air, puis jetez-les. Nettoyez le piston à air.

Appliquez de la graisse sur les joints toriques neufs, puis mettez-les en place.

AVIS

Veillez à ne pas rayer le piston à air. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez l'unité du ressort à air si vous repérez une rayure.

Graisse SRAM Butter

3 Installez la butée de talonnage sur la tige du ressort à air.

Appliquez une bonne dose de graisse sur la tige du ressort à air.

Graisse SRAM Butter

4 Appliquez de la graisse sur le joint torique interne de la tête d'étanchéité neuve ainsi que sur le joint anti-poussière.

Graisse SRAM Butter

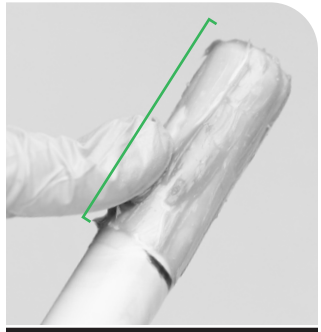
5 Mettez en place la rondelle de blocage/bague d'appui, un ressort ondulé neuf et une unité de tête d'étanchéité neuve, en respectant cet ordre, sur la tige à air.

6 Appliquez de la graisse sur le piston à air et les joints/joints toriques externes de la tête d'étanchéité.

Graisse SRAM Butter

Graisse SRAM Butter

1 Appliquez de manière uniforme une bonne dose de graisse SRAM Butter autour de l'extrémité d'une tige en plastique propre sur une longueur de 60 mm environ. Utilisez cette tige pour appliquer la graisse sur la surface interne du plongeur, sur une longueur de 60 mm environ.



Tige avec graisse 60 mm

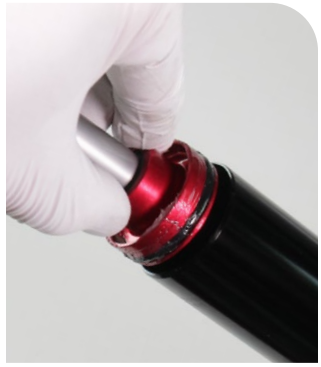
2 Insérez le piston du ressort à air à l'intérieur du plongeur. Enfoncez fermement le piston du ressort à air dans le plongeur.

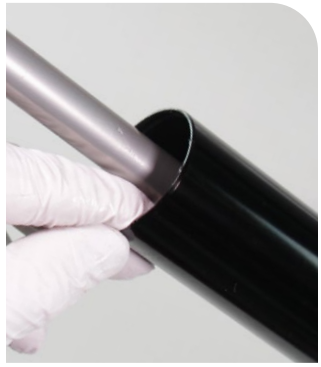
Injectez 1 ml de lubrifiant épais pour suspension Maxima PLUSH Dynamic (Heavy) à l'intérieur du plongeur, entre le piston et la tête d'étanchéité, dans la chambre négative.

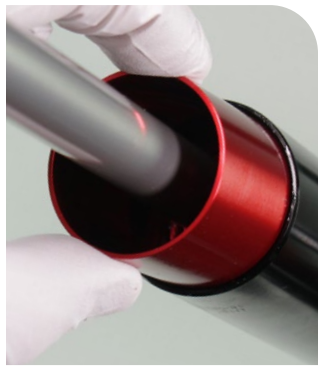
Insérez la tête d'étanchéité à l'intérieur du plongeur. Appuyez fermement sur la tête d'étanchéité pour la faire rentrer dans le plongeur jusqu'à ce qu'elle se bloque.

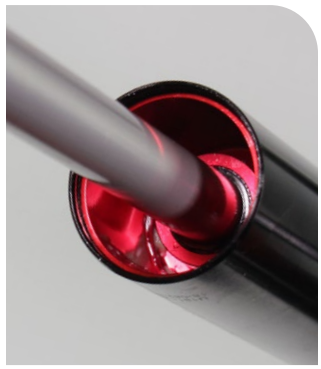
Insérez l'entretoise de la tête d'étanchéité dans le plongeur. Appuyez fermement sur l'entretoise de la tête d'étanchéité pour la faire rentrer dans le plongeur jusqu'à ce qu'elle se bloque.

1 mL Seringue de purge RockShox









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

Repoussez la tige à air inférieure à l'intérieur du plongeur afin d'éviter qu'elle ne se raye au moment de retirer l'anneau de blocage.

Insérez les bouts d'une pince pour circlips dans les œillets du circlip, puis utilisez la pince pour repousser la tête d'étanchéité dans le plongeur tout en installant le circlip dans la cannelure.

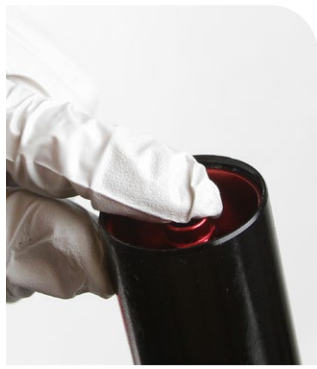
Veillez bien à ce que le circlip soit correctement installé dans la cannelure prévue à cet effet et, à l'aide de la pince pour circlips, faites tourner le circlip et la tête d'étanchéité de gauche à droite à plusieurs reprises avant de tirer la tige à air fermement vers le bas.

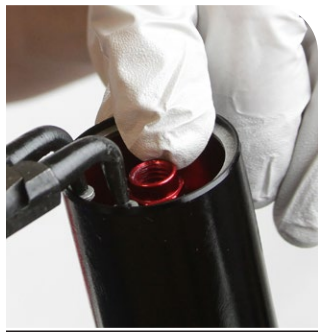
⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les anneaux de blocage doivent être parfaitement installés dans leur cannelure. Après l'avoir mis en place, vérifiez que l'anneau de blocage est parfaitement installé dans sa cannelure. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

AVIS

Veillez à ne pas rayer la tige du ressort à air. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez l'unité du ressort à air si vous repérez une rayure.





Pince pour circlips

4 Vissez une vis inférieure sur la tige de 2 à 3 tours, puis tirez la tige à air inférieure pour la faire sortir sur la moitié de sa longueur environ.

Retirez le boulon.

5 Appliquez une bonne dose de graisse sur la tige supérieure du ressort à air du capuchon supérieur.

Graisse SRAM Butter

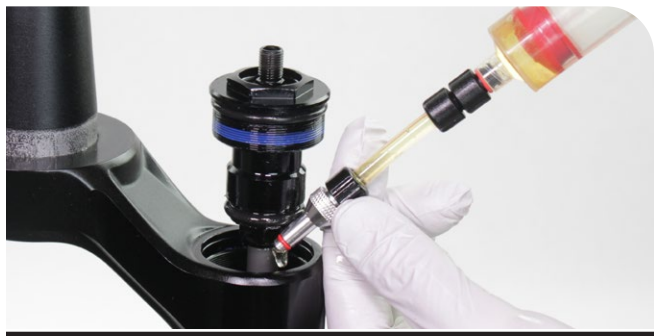
6 Installez la tige supérieure du ressort à air à l'intérieur du plongeur, dans le piston à air et la tige inférieure du ressort à air.

Avant d'ajouter de l'huile dans la chambre d'air positive, la tige supérieure du ressort à air doit être installée à l'intérieur du piston à air et de la tige inférieure du ressort à air.

AVIS

Veillez à ne pas rayer la tige du ressort à air. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez l'unité du ressort à air si vous repérez une rayure.

7 Injectez ou versez 3 ml de lubrifiant épais pour suspension Maxima PLUSH Dynamic (Heavy) à l'intérieur du plongeur du ressort à air.

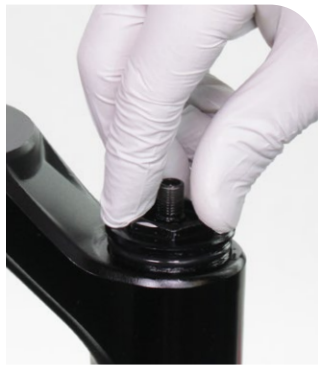


3 mL Seringue de purge RockShox

8 Vissez l'unité du capuchon supérieur sur le plongeur, puis serrez-la. Appuyez fermement vers le bas lorsque vous serrez le capuchon supérieur.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.



24 mm | 28 N·m

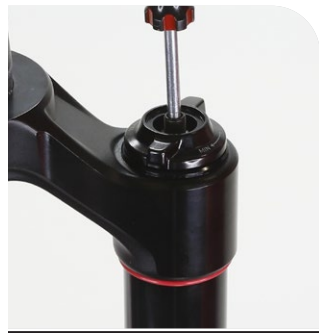
9 Mettez en place la molette de réglage sur le capuchon supérieur en veillant à ce que la longue languette soit tournée vers l'arrière du té. Tournez la molette de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle s'enclenche dans le premier cran.

Vissez l'écrou de blocage de la molette sur le corps fileté de la valve à air, puis serrez l'écrou de blocage de la molette.

10 mm | 2 N·m

10 Installez le corps de la valve Schrader dans le capuchon supérieur puis serrez-le à la main.

Outil RockShox pour valve Schrader



Outil RockShox pour valve Schrader

Entretien 200 heures **Ultimate, Select+ - Cartouche d'amortissement Charger 3 et Charger 3.1 :** poursuivez avec la rubrique Entretien de la cartouche d'amortissement - Charger 3, Charger 3.1.

Entretien 200 heures **Select - Cartouche d'amortissement Charger RC :** poursuivez avec la rubrique Entretien de la cartouche d'amortissement - Charger RC.

Entretien 200 heures **Base - Cartouche d'amortissement Rush RC :** poursuivez avec la rubrique Entretien de la cartouche d'amortissement - Rush RC.

Entretien 200 heures Démontage des commandes - Charger 3, Charger 3.1

⚠ATTENTION

Posez un récipient au sol sous le produit concerné par l'opération d'entretien afin de recueillir les éventuelles coulures ou giclures de liquide. Afin d'éviter de glisser et de chuter et donc de provoquer de possibles blessures ou dommages, nettoyez immédiatement toute trace d'huile, de liquide, de graisse ou de lubrifiant sur le sol où vous réalisez l'opération d'entretien.

AVIS

Inspectez chaque pièce pour vérifier qu'il n'y a pas d'éraflures. 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 ou joints toriques, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint ou joint torique. Vaporisez du produit de nettoyage pour suspension RockShox ou de l'alcool isopropylique sur toutes les pièces, puis nettoyez chacune d'entre elles avec un chiffon propre non pelucheux.

Appliquez de la graisse SRAM Butter sur tous les joints et joints toriques neufs.

Graisse SRAM Butter

1 Tournez les molettes de réglage de la compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, en position d'ouverture maximale, jusqu'à ce qu'elles se bloquent.

Charger 3

Charger 3

Charger 3.1

Charger 3.1

2 Retirez la vis de blocage de la molette de la compression basse vitesse (LSC).

Retirez la molette de réglage de la LSC.

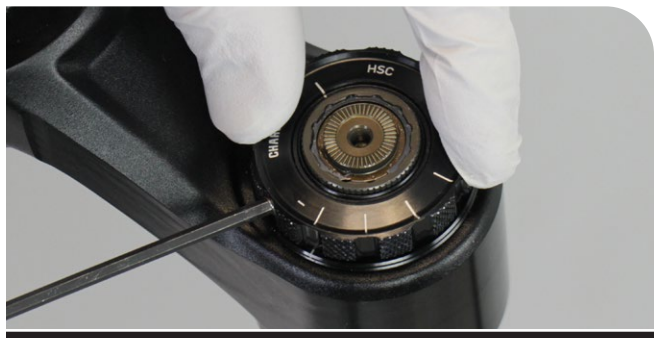
2,5 mm Charger 3

Charger 3

2,5 mm Charger 3.1

Charger 3.1

3 Desserrez la vis de fixation de la molette de la compression haute vitesse (HSC). Ne retirez pas la vis de fixation.

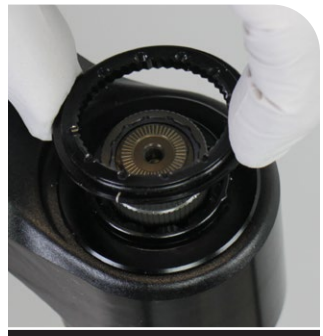


2,5 mm Charger 3

2,5 mm Charger 3.1

4 Retirez la molette de réglage de la compression haute vitesse (HSC).
Retirez le support cranté.

Charger 3


Charger 3

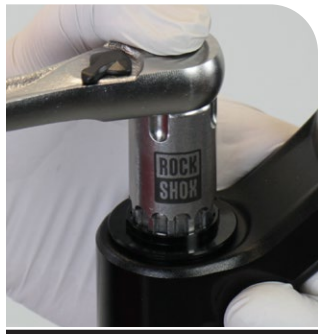
Charger 3.1

Charger 3.1

1 Dévissez le capuchon supérieur de la cartouche d'amortissement, puis retirez l'unité de la cartouche d'amortissement. Appuyez fermement vers le bas lorsque vous desserrez le capuchon supérieur.

AVIS

Le serrage des capuchons supérieurs des fourches correspond à une valeur de couple élevée. Vérifiez que la fourche est parfaitement maintenue dans le trépied d'atelier. Pour éviter d'endommager le capuchon supérieur, enfoncez parfaitement l'outil pour capuchon supérieur/cassette et appuyez fermement vers le bas afin de le desserrer. Si vous avez besoin de force supplémentaire, utilisez une clé à douille dotée d'un long manche.



Outil pour capuchon supérieur/cassette Charger 3

Outil pour capuchon supérieur/cassette Charger 3.1

Charger 3

Charger 3

Charger 3.1

Charger 3.1

2 Nettoyez l'intérieur et l'extérieur des plongeurs.

Nettoyez le filetage du plongeur.

Produit de nettoyage pour suspension RockShox

Tige

Tige

Entretien 200 heures **Ultimate - Cartouche d'amortissement Charger 3, Charger 3,1 - Entretien de la cartouche d'amortissement :** poursuivez avec la rubrique Démontage des ButterCups - Tige de la cartouche d'amortissement - Charger 3, Charger 3,1.

Entretien 200 heures **Select+ - Cartouche d'amortissement Charger 3, Chager 3,1 - Entretien de la cartouche d'amortissement :** poursuivez avec la rubrique Entretien de la cartouche d'amortissement - Charger 3, Charger 3,1.

AMÉLIORATION - CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT CHARGER 3 ET CHARGER 3,1 AVEC BUTTERCUPS **Select+, Select, Base :** pour installer une unité de cartouche d'amortissement Charger 3 ou Charger 3.1 avec ButterCups pré-installés, passez à la rubrique Installation de la cartouche d'amortissement - Charger 3, Charger 3,1.

1 Serrez le boîtier ButterCups inférieur dans un étau équipé de cales d'étau Reverb sur ses méplats avec la cartouche d'amortissement tournée vers le haut.

Tout en maintenant la tige de la cartouche d'amortissement, dévissez le boîtier ButterCups supérieur (25 mm) situé sur le boîtier inférieur.

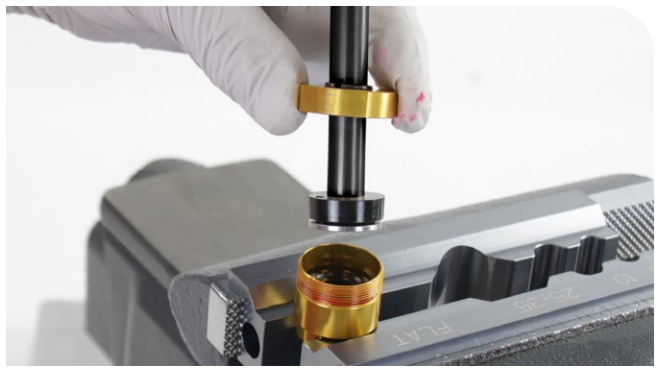
REMARQUE : Si vous ne parvenez pas à dévisser le boîtier ButterCup supérieur, chauffez l'unité ButterCup au niveau du joint avec un décapeur thermique pour ramollir le frein filet.

AVIS

Afin d'éviter tout dommage, si vous décidez de chauffer la pièce, ne dirigez pas la chaleur vers la bague en plastique et veillez à ne pas surchauffer les pièces. Utilisez uniquement un décapeur thermique.

Clé à molette ou clé plate de 25 mm

2 Retirez l'unité de la cartouche d'amortissement située sur la cuvette inférieure, puis mettez-la de côté.

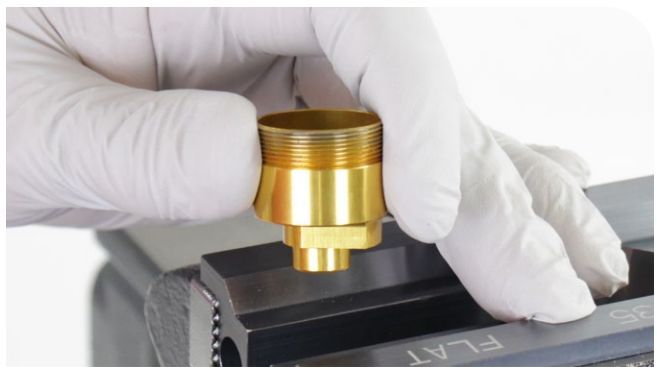


3 Retirez la butée ButterCups inférieure située sur le boîtier ButterCups inférieur, puis jetez-la.

Ne retirez pas la vis d'alignement.

Pointe (non métallique)

4 Retirez le boîtier ButterCups inférieur hors de l'étau. Nettoyez le boîtier ButterCups inférieur.



5 Serrez la tige de la cartouche d'amortissement dans l'encoche de 10 mm des cales d'étau Reverb ou des cales d'étau pour amortisseur arrière RockShox avec la cartouche d'amortissement tournée vers le bas.

Serrez suffisamment la tige de la cartouche d'amortissement pour qu'elle ne tourne pas lors du démontage de l'embase de la tige ButterCups.

T25 Cales d'étau Reverb (10 mm)

AVIS

Les rayures peuvent entraîner des fuites d'huile. Remplacez l'unité de la cartouche de détente si vous repérez une rayure.

Ne serrez pas la tige de la cartouche de détente au niveau du milieu de la tige. La force de serrage endommagerait la tige de la cartouche d'amortissement. Si la tige de la cartouche d'amortissement a été endommagée, l'unité de la cartouche de détente doit être remplacée.

Dévissez et retirez l'embase de la tige ButterCups située sur la tige de la cartouche d'amortissement.

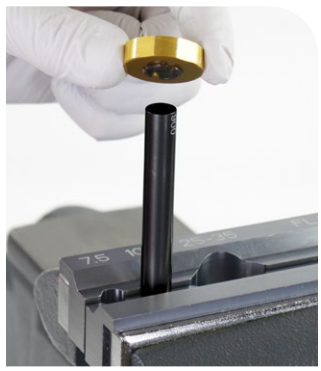
REMARQUE : Si vous ne parvenez pas à dévisser l'embase, chauffez la pièce avec un décapeur thermique pour ramollir le frein filet.

AVIS

Afin d'éviter tout dommage, si vous décidez de chauffer la pièce, faite d'abord coulisser l'amortisseur vers le bas avant de chauffer légèrement les pièces. Veillez à ne pas surchauffer les pièces ni à brûler la surface de la tige du ressort à air. Utilisez uniquement un décapeur thermique et non une flamme nue.

6 Retirez la butée ButterCups supérieure, puis jetez-la.

Retirez l'unité bague et boîtier ButterCups supérieur hors de la tige de la cartouche d'amortissement.



1 Serrez le coupleur du tube du PFI de la cartouche d'amortissement (rouge) dans un étau équipé de cales d'étau Reverb avec le capuchon supérieur tourné vers le haut.

Cales d'étau Reverb (plates) Charger 3

Maintenez et bloquez le tube du PFI avec une clé plate (28 mm).

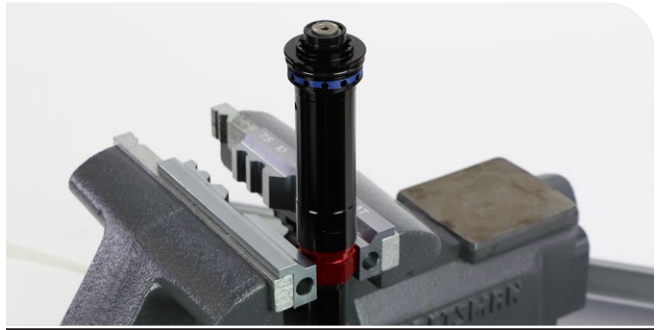
Dévissez le capuchon supérieur fixé sur le tube du PFI. Appuyez sur la clé à douille et le capuchon supérieur jusqu'à ce que le capuchon supérieur soit totalement dévissé.

⚠ATTENTION

Le capuchon supérieur est monté sur le ressort du PFI. Pour éviter que le ressort et le capuchon supérieur ne soient éjectés lors du dévissage, appuyez vers le bas sur la clé à douille et le capuchon supérieur au moment de dévisser le capuchon supérieur.

Portez toujours des lunettes de sécurité. Évitez tout contact des yeux ou de la peau avec de l'huile, du liquide, de la graisse, du lubrifiant ou du produit de nettoyage. En cas d'irritation, consultez immédiatement un médecin.

Outil pour capuchon supérieur/cassette 28 mm

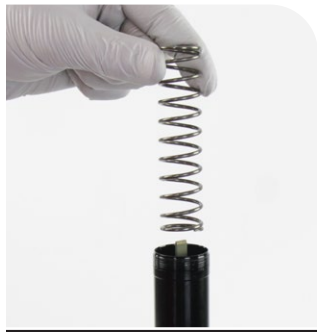


Cales d'étau Reverb (plates) Charger 3.1

Top cap / Cassette tool 28 mm

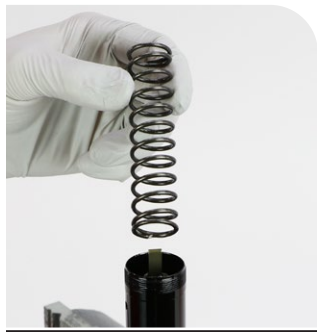
2 Retirez le capuchon supérieur et le ressort du PFI hors du tube du PFI.

Charger 3



Charger 3

Charger 3.1



Charger 3.1

3 Retirez l'unité de la cartouche d'amortissement hors de l'étau.

Serrez le tube de la cartouche dans l'étau sur ses méplats avec la cartouche de détente tournée vers le haut.

AVIS

Pour éviter d'endommager irréversiblement le tube de la cartouche, serrez le tube dans l'étau sur ses méplats en le serrant juste assez pour qu'il ne bouge plus. Ne déformez pas et n'écrasez pas le tube de la cartouche avec l'étau.

Cales d'étau Reverb (plates) Tête d'étanchéité monobloc

Cales d'étau Reverb (plates) Tête d'étanchéité de la détente en deux parties

4 Nouez un chiffon autour du tube de la cartouche, sous la tête d'étanchéité, afin d'absorber les coulures d'huile.

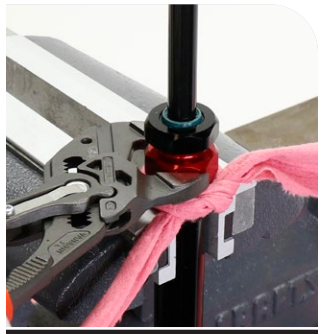
Dévissez la tête d'étanchéité située sur le tube de la cartouche.

Clé à molette ou clé plate de 23 mm

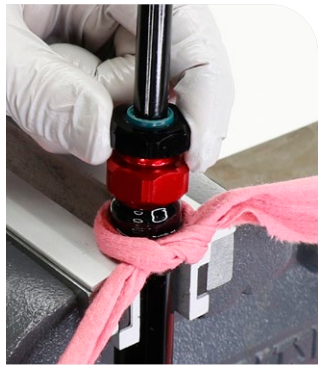
Tête d'étanchéité de la détente en deux parties : dévissez la pièce rouge de la tête d'étanchéité du tube de la cartouche.

AVIS

Pour éviter que les deux parties de la tête d'étanchéité ne se séparent, dévissez uniquement la tête d'étanchéité du tube de la cartouche au niveau de la pièce rouge.



Clé à molette ou clé plate de 23 mm



5 Dévissez et retirez la tête d'étanchéité et la cartouche de détente hors du tube de la cartouche.

⚠ATTENTION

Portez toujours des lunettes de sécurité. Évitez tout contact des yeux ou de la peau avec de l'huile, du liquide, de la graisse, du lubrifiant ou du produit de nettoyage. En cas d'irritation, consultez immédiatement un médecin.

Tête d'étanchéité monobloc

Tête d'étanchéité monobloc

Tête d'étanchéité de la détente en deux parties

Tête d'étanchéité de la détente en deux parties

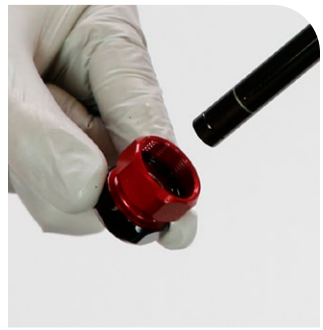
6 Retirez l'unité de la tête d'étanchéité hors de la cartouche de détente.

Jetez l'unité de la tête d'étanchéité.

Tête d'étanchéité monobloc

Tête d'étanchéité monobloc

Tête d'étanchéité de la détente en deux parties



Tête d'étanchéité de la détente en deux parties

7 Nettoyez l'unité de la cartouche de détente, vérifiez que la tige n'est pas rayée, puis mettez-la de côté.

AVIS

Les rayures peuvent entraîner des fuites d'huile. Remplacez l'unité de la cartouche de détente si vous repérez une rayure.

Charger 3

Charger 3.1

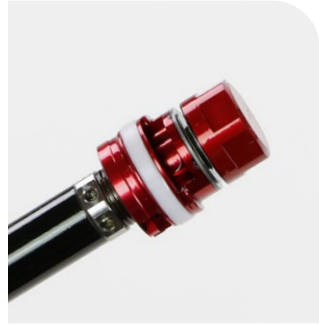
8 L'anneau de coulissage plein n'est pas amovible et ne nécessite qu'un nettoyage. Ne le retirez pas.

AVIS

Ne retirez pas l'anneau de coulissage plein. Aucun entretien n'est requis pour l'anneau de coulissage plein. Si vous retirez l'anneau de coulissage plein, il vous faudra monter une nouvelle unité de cartouche d'amortissement.

La couleur de l'anneau de coulissage plein peut être différente.

Charger 3



Charger 3.1

9 Retirez le tube de la cartouche hors de l'étau et versez l'huile de la cartouche d'amortissement dans le récipient prévu à cet effet.

Récipient pour recueillir l'huile

10 Serrez de nouveau l'unité du tube de la cartouche d'amortissement dans l'étau sur les méplats du coupleur du tube du PFI (rouge) avec le tube du PFI tourné vers le haut.

Dévissez et retirez l'unité du tube du PFI hors du coupleur du PFI (rouge).

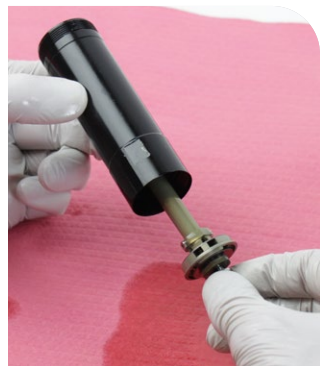
Retirez le tube de la cartouche hors de l'étau, puis mettez-la de côté.

Clé plate de 28 mm ou clé à molette

11 L'unité du tube du PFI peut contenir de l'huile d'amortissement. Maintenez l'unité du tube du PFI au-dessus d'un chiffon avec son extrémité interne filetée tournée vers le bas.

Depuis l'extrémité à filetage externe du tube du PFI, enfoncez la languette du régleur et appuyez sur l'unité de la cartouche de compression pour la faire sortir du PFI et du tube du PFI jusqu'à ce que l'unité du piston sorte du tube du PFI. De l'huile s'écoulera sur le chiffon.

Chiffon



12 Avec le piston placé au-dessus des cales d'étau Reverb, serrez légèrement la tige hexagonale de la cartouche de compression dans l'étau. Ne serrez pas la pièce sur les vis de blocage.

Le tube du PFI doit se trouver en dessous des cales d'étau.

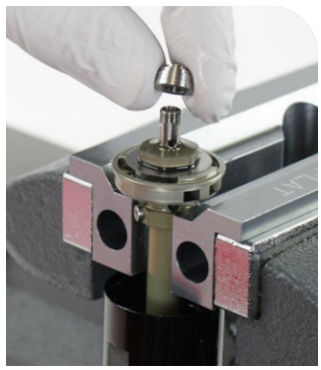
Cales d'étau Reverb (plates) Charger 3

Cales d'étau Reverb (plates) Charger 3.1

13 Dévissez et retirez l'écrou de compression haute vitesse (HSC) situé sur l'aiguille de compression basse vitesse.

Mettez l'écrou de côté.

Clé hexagonale de 3 mm Charger 3

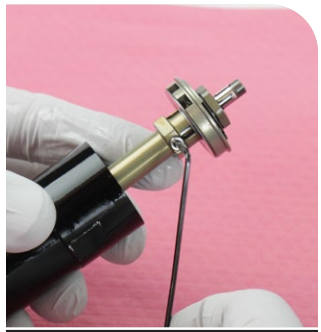


Clé hexagonale de 3 mm Charger 3.1

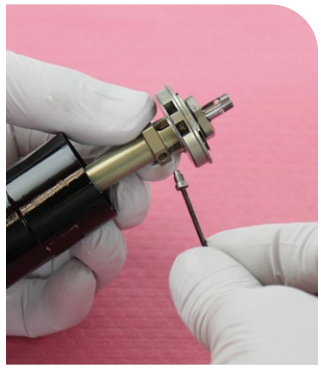
14 Retirez l'unité de la cartouche de compression et le tube du PFI hors de l'étau.

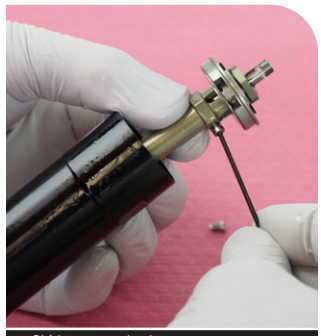
Dévissez et retirez chaque vis de blocage de la tige de la cartouche de compression (x2).

Mettez les vis de fixation de côté.

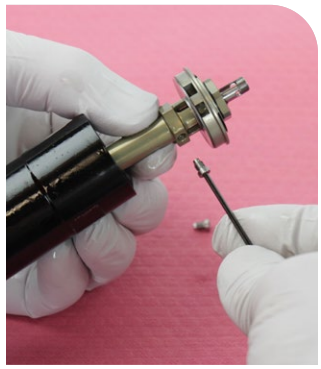


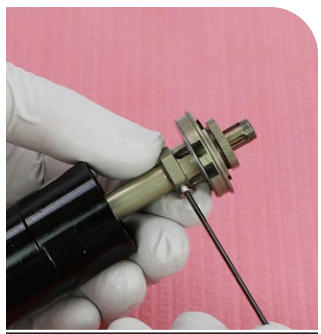
Clé hexagonale de 1,5 mm — Charger 3



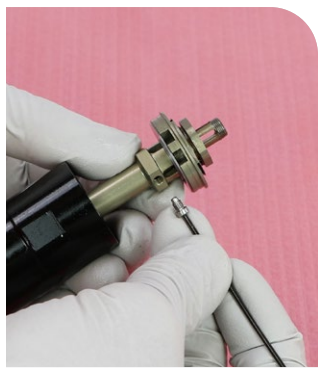


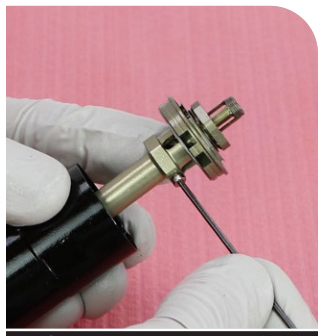
Clé hexagonale de 1,5 mm — Charger 3



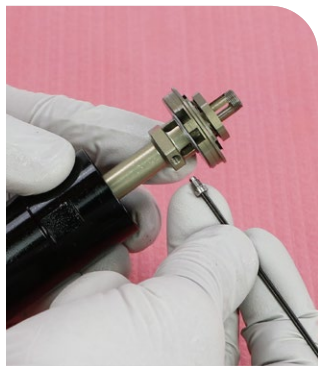


Clé hexagonale de 1,5 mm — Charger 3.1





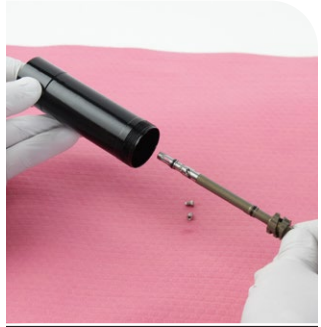
Clé hexagonale de 1,5 mm — Charger 3.1



15 Retirez l'unité came (LSC)/tube de compression haute vitesse (HSC) hors de la tige de la cartouche de compression.

Vaporisez du produit de nettoyage pour suspension RockShox ou de l'alcool isopropylique sur l'unité, puis mettez-la de côté.

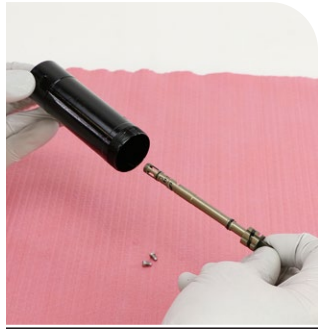
Charger 3



Charger 3

Produit de nettoyage pour suspension RockShox

Charger 3.1



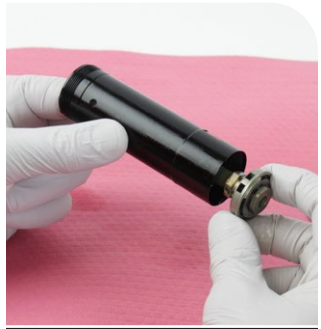
Charger 3.1

Produit de nettoyage pour suspension RockShox

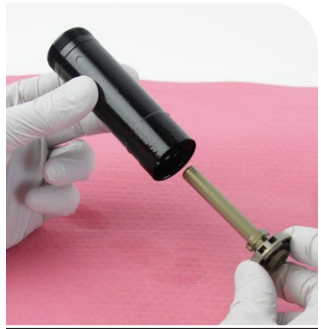
Charger 3.1

16 Retirez l'unité de la cartouche de compression du PFI et du tube du PFI.

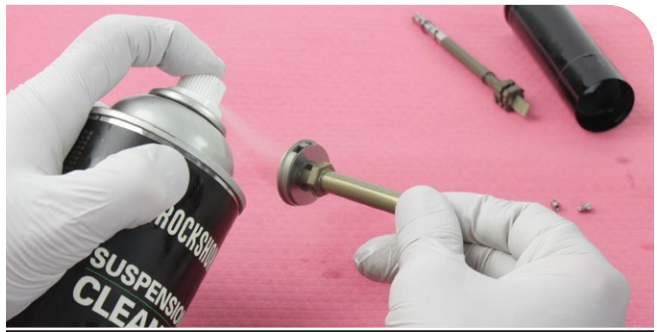
Vaporisez du produit de nettoyage pour suspension RockShox ou de l'alcool isopropylique sur l'unité, puis mettez-la de côté.



Charger 3

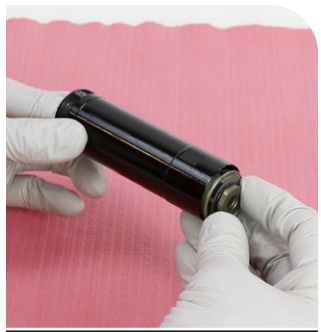


Charger 3

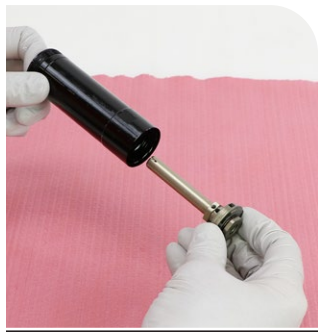


Produit de nettoyage pour suspension RockShox

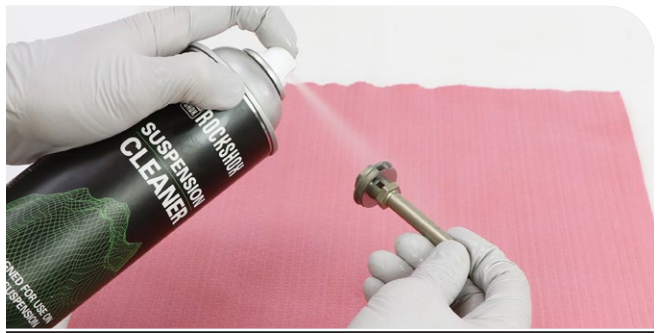
Charger 3



Charger 3.1



Charger 3.1



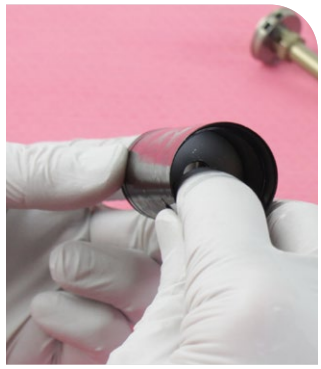
Produit de nettoyage pour suspension RockShox

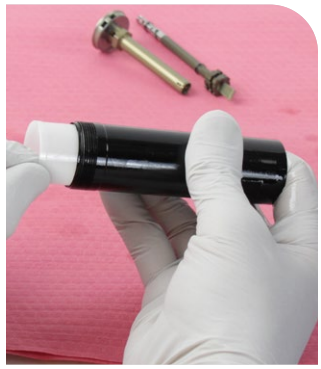
Charger 3.1

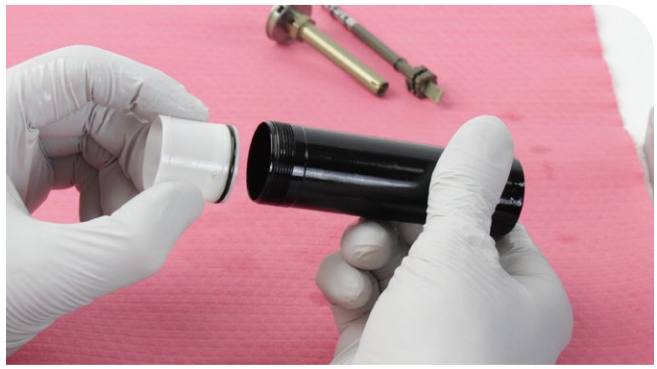
17 Poussez sur le PFI pour le faire sortir complètement du tube du PFI.

AVIS

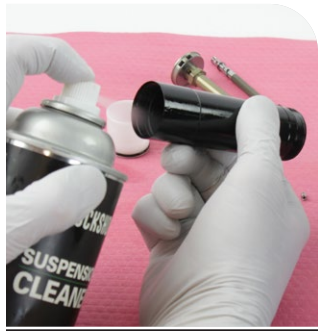
Ne rayez pas la surface interne du tube du PFI. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'huile. Remplacez le tube du PFI si vous repérez une rayure.



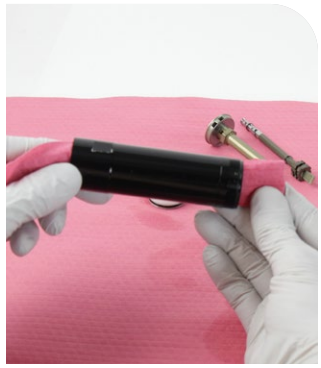




18 Nettoyez le tube du PFI, puis vérifiez qu'il n'est pas rayé. Mettez le tube du PFI de côté.



Produit de nettoyage pour suspension RockShox



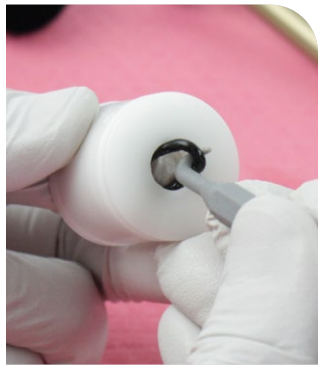
19 Retirez les joints toriques interne et externe situés sur le PFI, puis jetez-les.

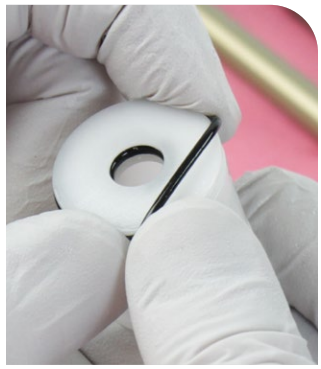
Nettoyez le PFI, puis vérifiez qu'il n'est pas rayé.

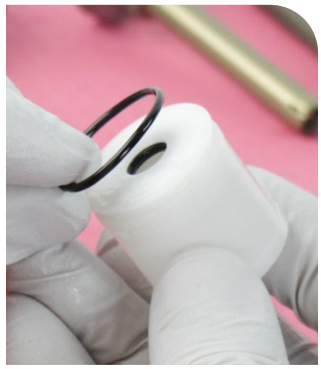
AVIS

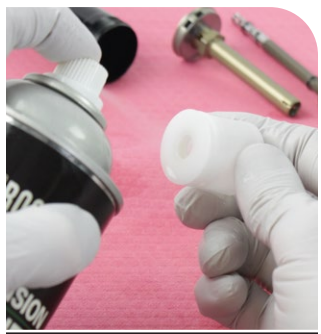
No rayez pas les cannelures pour joint torique dans le PFI. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'huile. Le PFI DOIT être remplacé si vous repérez une rayure dans les cannelures pour joint torique.

Pointe (non métallique)



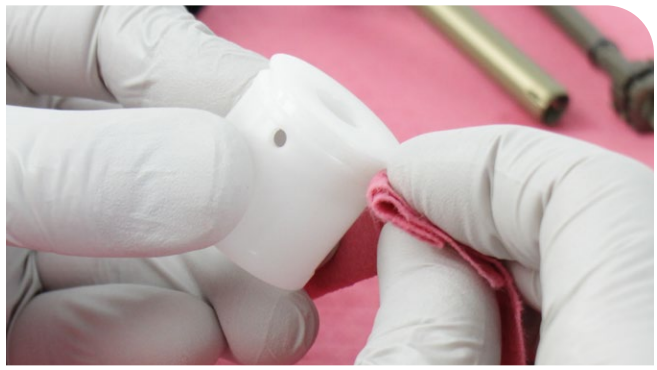






Produit de nettoyage pour suspension RockShox

Pointe (non métallique)



Amélioration Charger 3.1 RC2 et réglage des rondelles (facultatif) : Passez à l'étape Assemblage de l'amortisseur - Charger 3, Charger 3.1 si l'amortisseur Charger 3 RC2 n'est PAS mis à niveau vers Charger 3.1 RC2, ou si le réglage des rondelles d'amortisseur n'est PAS modifié.

Mise à niveau de l'amortisseur et réglage des rondelles - Charger 3.1 (facultatif)

Le kit de mise à niveau Charger 3.1 RC2 comprend une nouvelle unité de la tige/du piston de la cartouche de compression Charger 3.1 RC2, un ressort PFI, un ressort de contrôle de la cartouche de rebond et toutes les rondelles de réglage de la compression et de rebond. Le kit de rondelles de réglage de la compression et de l'amortissement du rebond Charger 3.1 RC2 comprend des rondelles pour tous les réglages de compression et de rebond. Les deux kits de réglage des rondelles de l'amortisseur Charger 3.1 ne sont PAS compatibles avec les amortisseurs Charger 2 RC2, et Charger Flight Attendant (FA).

Mise à niveau de la cartouche de compression : la cartouche de compression Charger 3 RC2 peut être mise à niveau vers Charger 3.1 RC2 en installant les nouvelles unités de la cartouche de compression Charger 3.1 RC2 et le ressort PFI Charger 3.1 RC2. La mise à niveau de l'unité de la tige/du piston de la cartouche de compression comprend la rondelle de compression standard. La mise à niveau Charger 3.1 RC2 des unités d'amortisseurs de compression et du ressort PFI peut être installée lors de l'assemblage de l'amortisseur. Passez à l'étape Assemblage de l'amortisseur - Charger 3, Charger 3.1 si la mise à niveau de la tige/du piston de la cartouche de compression Charger 3.1 sera installée sans changer le réglage de la rondelle de compression.

Modification du réglage de la cartouche de compression : le réglage de la cartouche de compression Charger 3.1 RC2 peut également être modifié avant l'assemblage de l'amortisseur. Passez à l'étape Assemblage de l'amortisseur - Charger 3, Charger 3.1 si le réglage de la cartouche de compression n'est pas modifié par rapport au réglage standard. La cartouche de compression Charger 3 RC2 doit être mise à niveau avec la tige/le piston de la cartouche de compression Charger 3.1 RC2 afin de modifier le réglage de la cartouche de compression.

Mise à niveau de la cartouche de rebond : la cartouche de rebond Charger 3 peut être mise à niveau vers Charger 3.1 en installant la mise à niveau du ressort de contrôle de la cartouche de rebond. Le réglage de la cartouche de rebond peut également être modifié lors de la mise à niveau de l'amortisseur. Passez à l'étape Mise à niveau de la cartouche de rebond - Charger 3 vers Charger 3.1 si la cartouche de rebond Charger 3 doit être mise à niveau vers Charger 3.1.

Modification du réglage de la cartouche de rebond : le réglage de la cartouche de rebond Charger 3 et Charger 3.1 peut être modifié avant le montage de l'amortisseur. La mise à niveau du ressort de contrôle de rebond Charger 3.1 n'est PAS nécessaire pour modifier le réglage de la cartouche de rebond Charger 3. Passez à l'étape Réglage des rondelles de la cartouche de rebond Charger 3 et Charger 3.1 pour les procédures de modification du réglage des rondelles de la cartouche de rebond Charger 3 et Charger 3.1.

Réglage des rondelles de la cartouche de compression - Charger 3.1 RC2

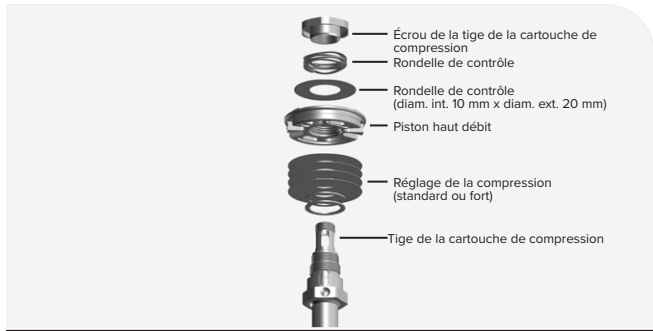
Réglage de la compression uniquement Charger 3.1 RC2 : la tige/le piston de la cartouche de compression Charger 3.1 RC2 (standard et mise à niveau) est réglable en modifiant la pile de rondelles de la cartouche de compression avant l'installation de l'amortisseur. Suivez les procédures ci-dessous pour démonter l'ensemble tige/piston de la cartouche de compression (standard et mise à niveau), installer les rondelles de réglage selon vos préférences et remonter la cartouche de compression.

Compatibilité des réglages de compression - Charger 3 RC2 mis à niveau avec la cartouche de compression Charger 3.1 RC2 - FS-PIKE-SELP-C1, FS-PIKE-ULT-C1, FS-LYRK-SELP-D1, FS-LYRK-ULT-D1, FS-ZEB-SELP-A2, FS-ZEB-ULT-A2

Kit nécessaire - Kit de mise à niveau de l'amortisseur Charger 3.1 (comprend la tige/le piston de la cartouche de compression Charger 3.1, le ressort PFI Charger 3.1, le ressort de contrôle de la cartouche de rebond Charger 3.1 et toutes les rondelles de réglage Charger 3.1 RC2).

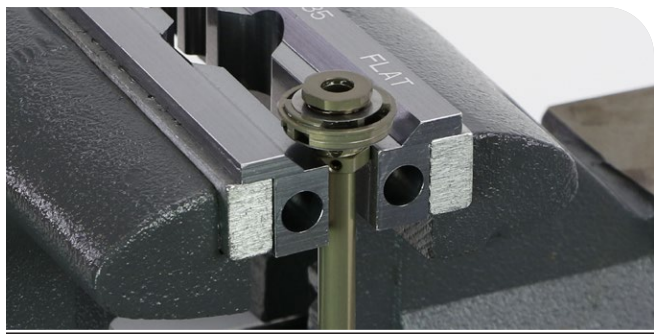
Compatibilité des réglages de compression - Cartouche de compression Charger 3.1 RC2 - FS-PIKE-SELP-C2, FS-PIKE-ULT-C2, FS-LYRK-SELP-D2, FS-LYRK-ULT-D2, FS-ZEB-SELP-A3, FS-ZEB-ULT-A3

Kit nécessaire - Kit de réglage de la rondelle de compression et d'amortissement du rebond Charger 3.1 RC2.



Charger 3.1 RC2 - vue éclatée de la cartouche de compression

1 Serrez la cartouche de compression Charger 3.1 (standard ou mise à niveau) dans un étau sur les méplats de la tige, en serrant juste assez pour la maintenir en place.



Cales d'étau Reverb - plates

2 Dévissez l’écrou de la tige de la cartouche de compression.

Insérez une pointe dans l’écrou et la tige de la cartouche.

Retirez l’écrou, le ressort et la rondelle de contrôle.

Faites glisser l’écrou, le ressort de contrôle et la rondelle de contrôle sur une pointe dans l’ordre où ils ont été enlevés afin de maintenir les pièces ensemble dans le bon ordre.

15 mm

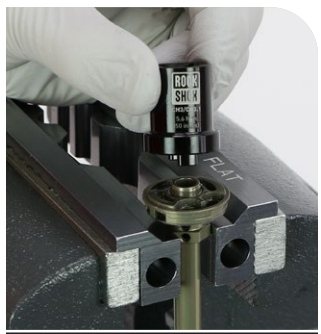
Pointe

Pointe

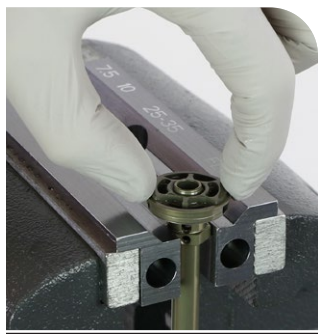
Pointe

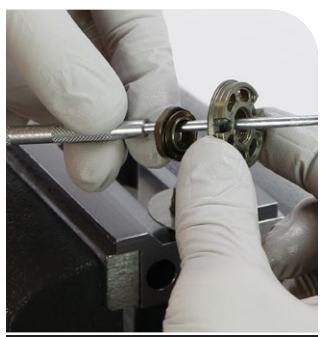
3 Dévissez le piston haut débit de la tige de la cartouche de compression et retirez-le.

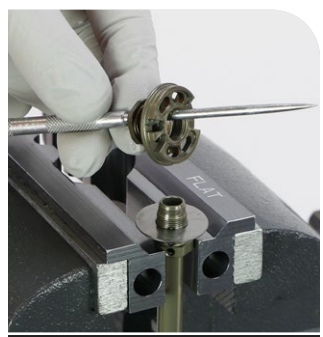
Faites glisser le piston haut débit sur la pointe.


RockShox Charger 3.1
Outil pour le piston haut débit

RockShox Charger 3.1
Outil pour le piston haut débit


RockShox Charger 3.1
Outil pour le piston haut débit


Pointe

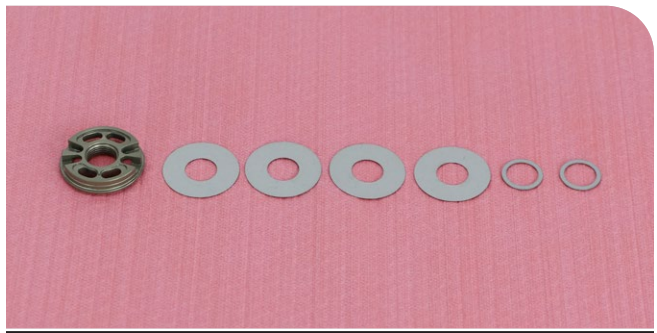

Pointe

4 Insérez une pointe dans l'écrou et la tige de la cartouche. Retirez la pile de rondelles d'amortissement en compression et mettez-la de côté.

Pointe

Pointe

5 Disposez la nouvelle pile de rondelles de compression dans l'ordre du réglage choisi. Reportez-vous aux caractéristiques du réglage des rondelles ci-dessous.

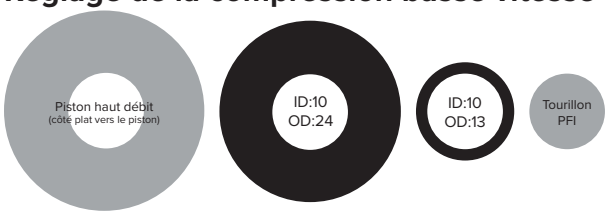


Pile de rondelles du réglage de la compression (piston haut débit illustré pour référence)

Diamètre interne (ID : mm)
Diamètre externe (OD : mm)

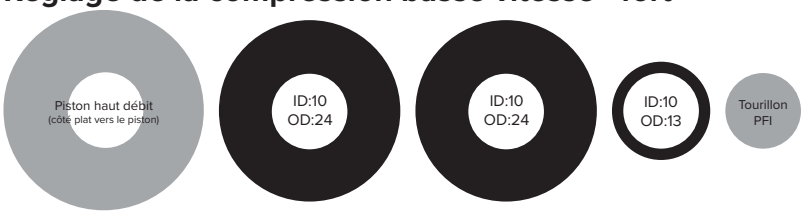
100 mm

Réglage de la compression basse vitesse - standard



Nombre de rondelles	**x4**	**x2**
Épaisseur de la rondelle (mm)	**0,1**	**0,4**

Réglage de la compression basse vitesse - fort

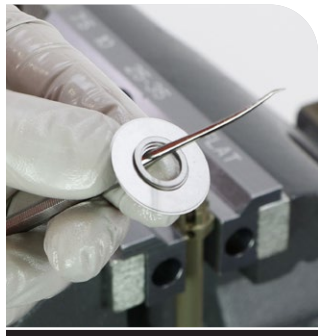


Nombre de rondelles	**x4**	**x2**	**x1**
Épaisseur de la rondelle (mm)	**0,1**	**0,2**	**0,4**

6 Disposez la nouvelle pile de rondelles de compression dans l'ordre du réglage choisi. Reportez-vous aux caractéristiques du réglage des rondelles ci-dessous.

Installez la nouvelle pile de rondelles de réglage de la compression sur la tige de la cartouche de compression dans le bon sens. Reportez-vous aux caractéristiques du réglage des rondelles ci-dessous.

Remarque : il est recommandé de mesurer chaque rondelle à l'aide d'un pied à coulisse pour confirmer le diamètre intérieur, le diamètre extérieur et l'épaisseur de la rondelle avant de disposer la pile de rondelles selon le réglage choisi.



Pointe

Pointe

Pointe

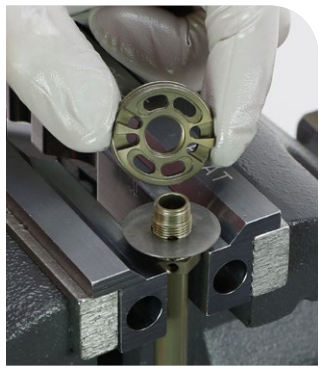
7 Installez le piston haut débit sur la tige de la cartouche de compression, et serrez-le au couple recommandé.

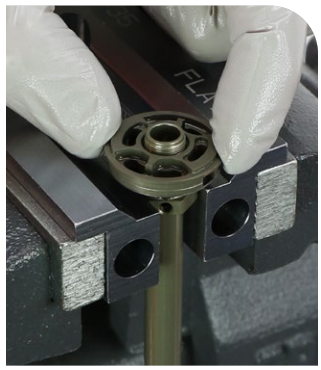
AVIS

Pour éviter d'endommager la cartouche de compression, ne serrez pas trop le piston haut débit.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.





Outil pour le piston haut débit Charger 3.1

Outil pour le piston haut débit Charger 3.1 | 5,6 N·m

8 Installez la rondelle de contrôle, le ressort de contrôle et l'écrou de la tige cartouche de compression sur la tige de cartouche de compression.

Vissez l'écrou de la tige de la cartouche de la compression sur la tige de la compression et serrez-le au couple recommandé.

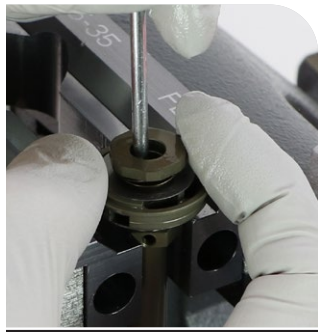
AVIS

Pour éviter d'endommager la cartouche de compression, ne serrez pas excessivement l'écrou du piston.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

Pointe



Pointe

15 mm	2,8 N·m

Mise à niveau de la cartouche de rebond et réglage des rondelles - Charger 3.1 RC2

Les kits de rondelles de réglage des cartouches de rebond et de compression Charger 3.1 RC2 et la mise à niveau Charger 3.1 sont compatibles avec la cartouche de rebond Charger 3.

Le kit de rondelles de réglage des cartouches de rebond et de compression Charger 3.1 RC2 est compatible avec les cartouches de rebond Charger 3 et Charger 3.1.

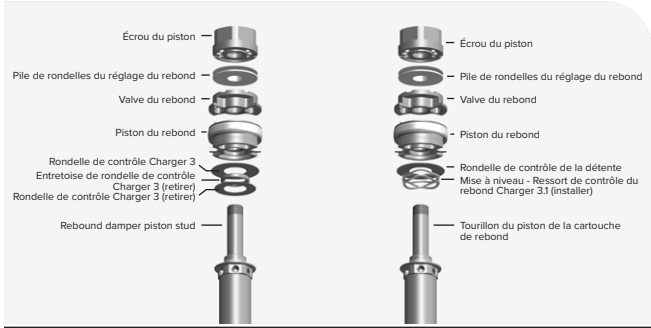
Les kits de réglage des rondelles de l'amortisseur Charger 3.1 et la mise à niveau Charger 3.1 ne sont PAS compatibles avec les cartouches de rebond Charger, Charger 2, Charger 2.1, et Charger Flight Attendant.

Mise à niveau de la cartouche de rebond - Charger 3 vers Charger 3.1

Mise à niveau du rebond Charger 3 et Charger 3.1 : la cartouche de rebond Charger 3 peut être mise à niveau vers Charger 3.1 en installant la mise à niveau du ressort de contrôle de la cartouche de rebond.

Compatible avec la cartouche de rebond Charger 3 - FS-PIKE-SELP-C1, FS-PIKE-ULT-C1, FS-LYRK-SELP-D1, FS-LYRK-ULT-D1, FS-ZEB-SELP-A2, FS-ZEB-ULT-A2

Kit nécessaire - Kit de mise à niveau de l'amortisseur Charger 3.1 (comprend la cartouche de compression Charger 3.1, le ressort de contrôle de la cartouche de rebond Charger 3.1 et toutes les rondelles de réglage).



Mise à niveau Charger 3 vers Charger 3.1 - cartouche de rebond - vue éclatée

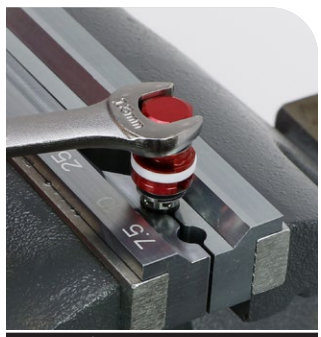
1 **Cartouche de rebond Charger 3 :** serrez la tige de la cartouche de rebond dans la rainure de 10 mm des cales d'étau Reverb, juste assez pour la maintenir en place.

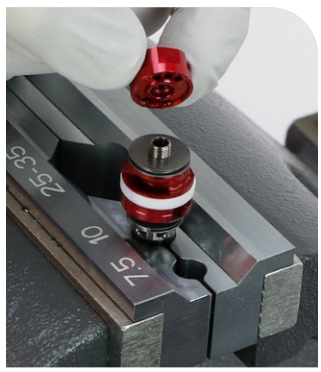
Dévissez l'écrou du piston de rebond puis retirez-le.

AVIS

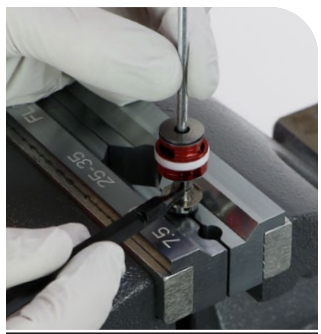
Nettoyez la tige de la cartouche de rebond afin qu'elle ne tourne pas.

Pour éviter d'endommager irréversiblement la tige de la cartouche de rebond, serrez la tige au plus près du tourillon du piston.


Cales d'étau Reverb (10 mm) 13 mm

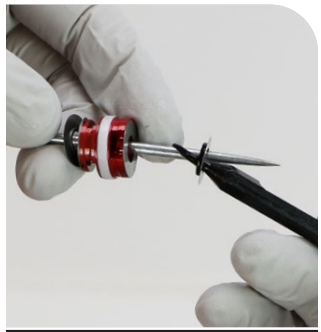


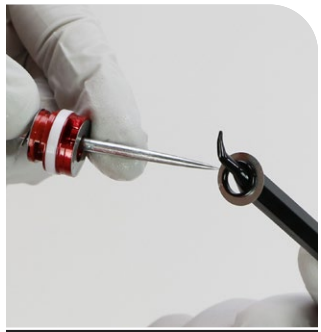
2 Insérez une pointe au centre du tourillon du piston de la cartouche de rebond. Faites glisser l'ensemble complet du piston de rebond (toutes les pièces) sur la pointe et retirez-la du tourillon du piston de la cartouche de rebond.

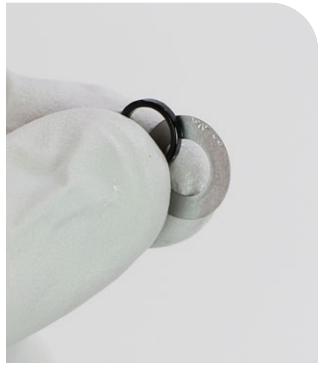

Pointe

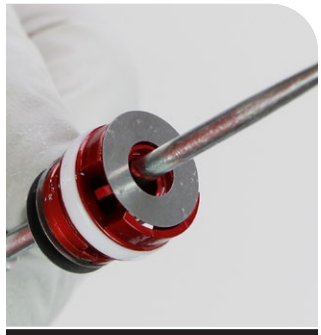
Pointe

3 Retirez la première rondelle de contrôle et l'entretoise de rondelle de contrôle de la pointe. Ces pièces ne seront pas réinstallées.


Pointe


Pointe




Pointe

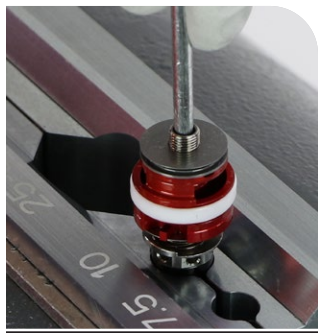
4 Installez le ressort de contrôle de la cartouche de rebond Charger 3.1 sur le tourillon du piston de la cartouche de rebond.

Ressort de contrôle du rebond Charger 3.1

Ressort de contrôle du rebond Charger 3.1

5 Remettez en place l'ensemble du piston de la cartouche de rebond sur le tourillon du piston de la cartouche de rebond, au-dessus du ressort de contrôle de rebond Charger 3.1.

Réglage : pour modifier le réglage des rondelles de la cartouche de rebond, retirez la pile de rondelles de la cartouche de rebond et passez à l'étape 3 de la procédure Charger 3 et Charger 3.1 Réglage des rondelles de la cartouche de rebond.


Pointe

6 Réglez le piston et les rondelles pour vous assurer qu'ils sont centrés sur le tourillon du piston de la cartouche de rebond.

Appuyez sur le piston et comprimez le ressort de contrôle pour confirmer que la rondelle de contrôle et le piston sont correctement placés sur le tourillon du piston de la cartouche de rebond. Réglez la rondelle si nécessaire.

AVIS

Si la rondelle de contrôle et le piston de la cartouche de rebond ne sont pas correctement placés sur le tourillon du piston de la cartouche de rebond, la rondelle de contrôle peut être irréversiblement endommagée lors du serrage de l'écrou du piston.

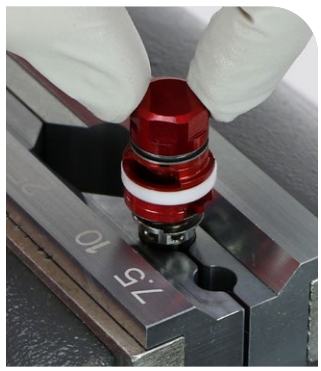
7 Installez l'écrou du piston de la cartouche de rebond sur le tourillon du piston de la cartouche de rebond puis serrez-le au couple recommandé.

AVIS

Pour éviter d'endommager la cartouche de rebond, ne serrez pas excessivement l'écrou du piston.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.



13 mm	3,2 N·m

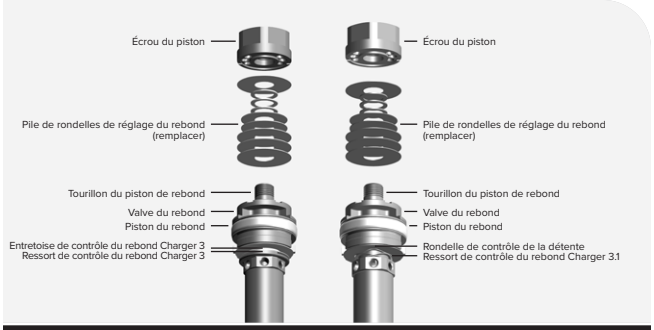
Le kit de rondelles de réglage de la cartouche de rebond Charger 3.1 est compatible avec les cartouches de rebond Charger 3 et Charger 3.1.

Réglage du rebond uniquement, Charger 3 et Charger 3.1 : les cartouches de rebond Charger 3 et Charger 3.1 sont réglables en modifiant la pile de rondelles de la cartouche de rebond. Les rondelles de réglage de rebond Charger 3.1 sont compatibles avec la cartouche de rebond Charger 3. Le ressort de contrôle du rebond Charger 3.1 n'est PAS nécessaire dans le cas du réglage des rondelles seul.

Compatible avec Charger 3 - FS-PIKE-SELP-C1, FS-PIKE-ULT-C1, FS-LYRK-SELP-D1, FS-LYRK-ULT-D1, FS-ZEB-SELP-A2, FS-ZEB-ULT-A2

Compatible avec Charger 3.1 - FS-PIKE-SELP-C2, FS-PIKE-ULT-C2, FS-LYRK-SELP-D2, FS-LYRK-ULT-D2, FS-ZEB-SELP-A3, FS-ZEB-ULT-A3

Nécessaire : kit de réglage de la rondelle de compression et d'amortissement du rebond Charger 3.1.



Cartouche de rebond Charger 3 et Charger 3.1 - réglage des rondelles - vue éclatée

1 **Cartouche de rebond Charger 3 ou Charger 3.1 :** serrez la tige de la cartouche de rebond dans la rainure de 10 mm des cales d'étau Reverb, juste assez pour la maintenir en place.

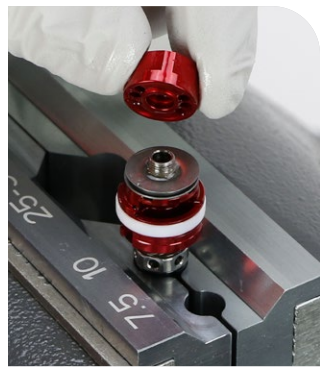
Dévissez l'écrou du piston de rebond puis retirez-le.

AVIS

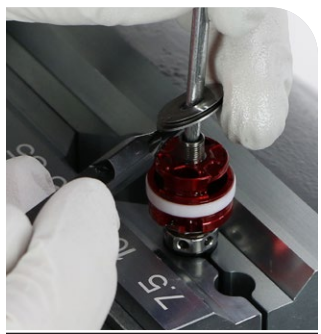
Nettoyez la tige de la cartouche de rebond afin qu'elle ne tourne pas.

Pour éviter d'endommager irréversiblement la tige de la cartouche de rebond, serrez la tige au plus près du tourillon du piston.

Cales d'étau Reverb (10 mm) 13 mm



2 Insérez une pointe au centre du tourillon du piston de la cartouche de rebond, faites glisser la pile de rondelles sur la pointe et retirez la pile de rondelles du tourillon du piston de la cartouche de rebond.


Pointe

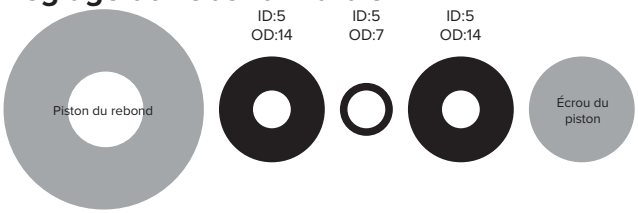
Pointe

3 Disposez la nouvelle pile de rondelles de rebond dans l'ordre du réglage choisi. Reportez-vous aux caractéristiques du réglage des rondelles ci-dessous.

Pile de rondelles de réglage du rebond (écrou du piston illustré pour référence)

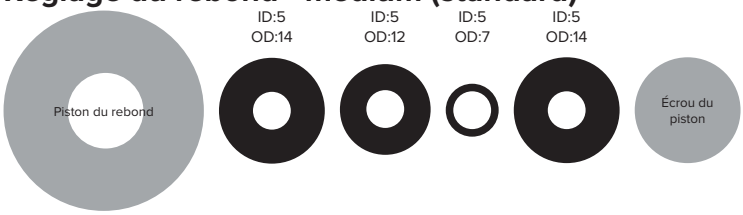
Diamètre interne (ID : mm)
Diamètre externe (OD : mm)

Réglage du rebond - faible



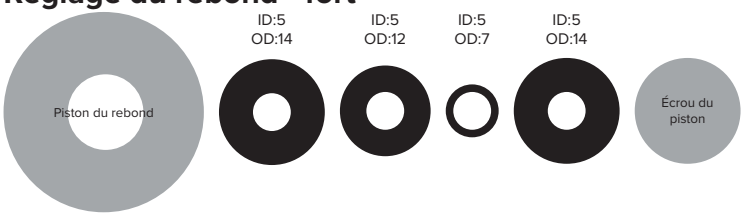
Nombre de rondelles	**x3**	**x4**	**x1**
Épaisseur de la rondelle (mm)	**0,15**	**0,3**	**0,1**

Réglage du rebond - médium (standard)



Nombre de rondelles	**x3**	**x2**	**x3**	**x1**
Épaisseur de la rondelle (mm)	**0,15**	**0,15**	**0,3**	**0,1**

Réglage du rebond - fort

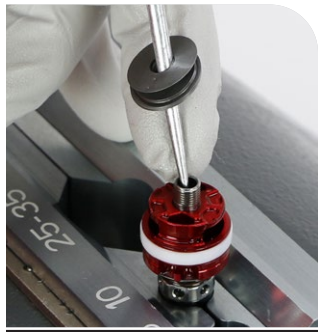


Nombre de rondelles	**x5**	**x2**	**x2**	**x1**
Épaisseur de la rondelle (mm)	**0,15**	**0,15**	**0,3**	**0,1**

4 Disposez la nouvelle pile de rondelles de rebond dans l'ordre du réglage choisi. Reportez-vous aux caractéristiques du réglage des rondelles ci-dessous.

Installez la nouvelle pile de rondelles de réglage du rebond sur le tourillon du piston de la cartouche de rebond dans le bon sens. Reportez-vous aux caractéristiques du réglage des rondelles ci-dessous.

Remarque : il est recommandé de mesurer chaque rondelle à l'aide d'un pied à coulisse pour confirmer le diamètre intérieur, le diamètre extérieur et l'épaisseur de la rondelle avant de disposer la pile de rondelles selon le réglage choisi.


Pointe

Pointe

Pointe

5 Réglez le piston et les rondelles pour vous assurer qu'ils sont centrés sur le tourillon du piston de la cartouche de rebond.

Appuyez sur le piston et comprimez le ressort de contrôle pour confirmer que la rondelle de contrôle et le piston sont correctement placés sur le tourillon du piston de la cartouche de rebond. Réglez la rondelle si nécessaire.

AVIS

Si la rondelle de contrôle et le piston de la cartouche de rebond ne sont pas correctement placés sur le tourillon du piston de la cartouche de rebond, la rondelle de contrôle peut être irréversiblement endommagée lors du serrage de l'écrou du piston.

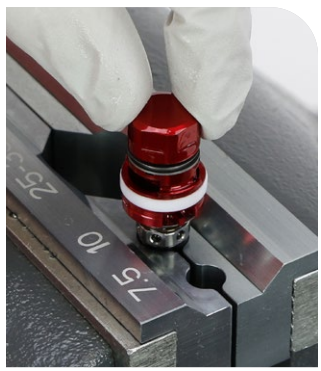
6 Installez l'écrou du piston de la cartouche de rebond sur le tourillon du piston de la cartouche de rebond puis serrez-le au couple recommandé.

AVIS

Pour éviter d'endommager la cartouche de rebond, ne serrez pas excessivement l'écrou du piston.

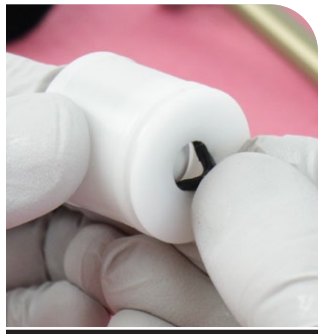
⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

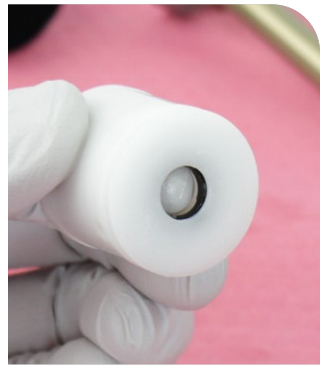
Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.



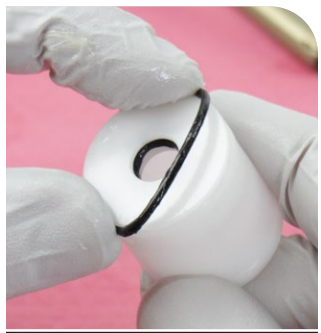
13 mm	3,2 N·m

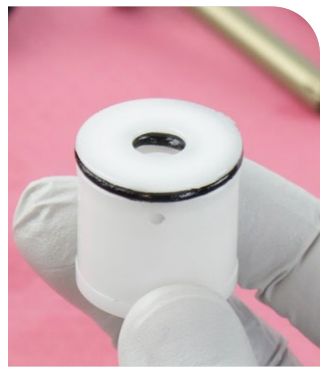
1 Appliquez de la graisse sur les joints toriques interne et externe neufs du PFI, puis installez-les sur le PFI.





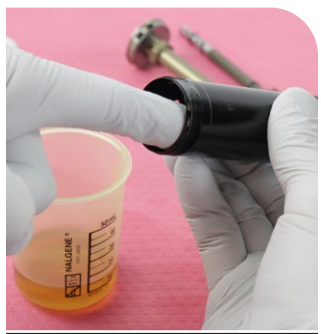
Graisse SRAM Butter





Graisse SRAM Butter

2 Appliquez une fine couche d'huile pour suspension sur la surface interne du tube du PFI.

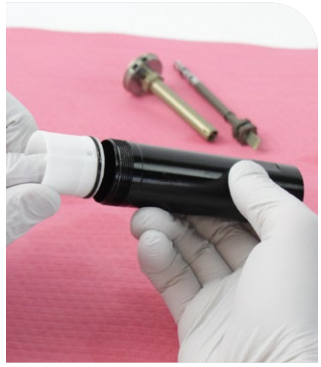


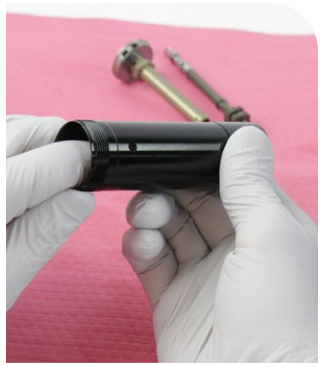
Huile pour suspension Maxima PLUSH 7wt

Huile pour suspension Maxima PLUSH 7wt

3 Installez le PFI, avec son extrémité plate/joint torique externe insérée en premier, dans l'extrémité du tube du PFI dotée de méplats.

Enfoncez le PFI dans le tube du PFI jusqu'à ce qu'il se trouve à environ 30 mm du bord de l'extrémité opposée du tube (filetage interne).





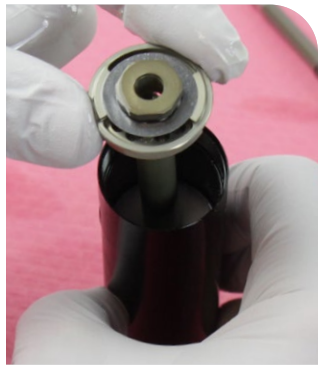
4 **Mise à niveau Charger 3 vers Charger 3.1 :** Si la cartouche de compression Charger 3 est mise à niveau vers Charger 3.1 RC2, installez la nouvelle unité de la tige de la cartouche de compression/du piston Charger 3.1 RC2.

Appliquez une fine couche d'huile pour suspension sur la tige de la cartouche de compression.

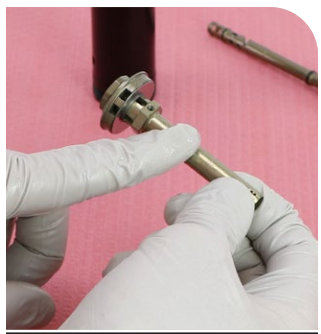
Depuis l'extrémité à filetage interne du tube du PFI, insérez l'unité de la tige de la cartouche de la compression dans le PFI en la plaçant bien au centre.

Enfoncez la tige dans le PFI jusqu'à ce que l'unité du piston se trouve à environ 20 mm au-dessus de l'extrémité à filetage interne du tube du PFI.

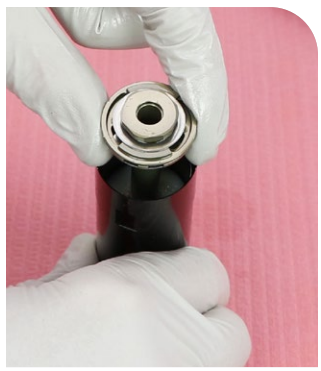
Huile pour suspension Maxima PLUSH 7wt — Charger 3

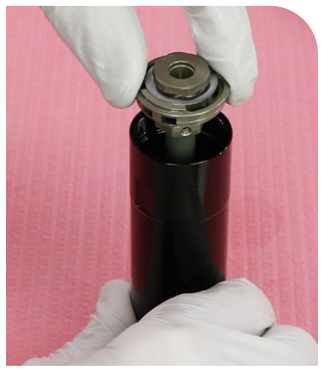


20 mm



Huile pour suspension Maxima PLUSH 7wt — Charger 3.1

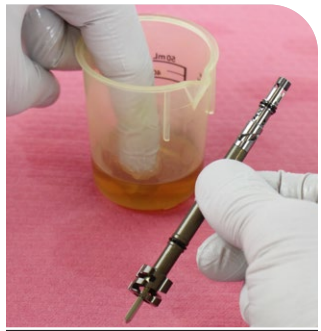




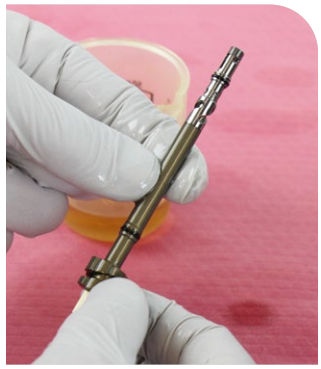
20 mm

5 **Mise à niveau Charger 3 vers Charger 3.1 :** Si l'amortisseur de compression Charger 3 est mis à niveau vers Charger 3.1 RC2, installez la nouvelle unité tube de compression haute vitesse Charger 3.1 (HSC)/tige de compression basse vitesse (LSC) inclus dans le kit d'amélioration.

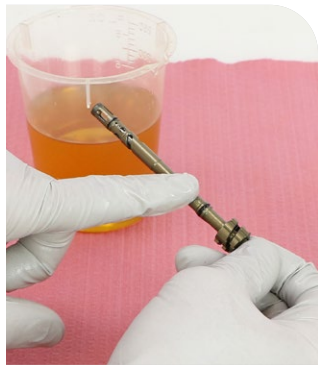
Charger 3, Charger 3.1 : Appliquez de l'huile de suspension sur la tige et les joints toriques du tube de compression haute vitesse (HSC) et de la tige de compression basse vitesse (LSC).



Maxima PLUSH 7wt Charger 3



Maxima PLUSH 7wt Charger 3.1



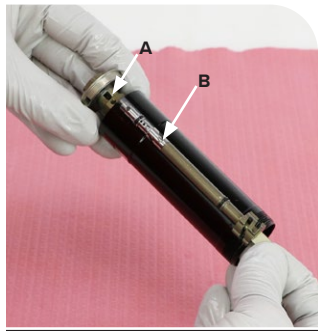
6 **Charger 3 :** Alignez l'orifice de la vis (A) dans l'unité de compression haute vitesse (HSC) avec le taquet de la cannelure de réglage (B) situé dans l'unité de la tige de compression basse vitesse (LSC).

Maintenez le piston pour éviter qu'il ne bouge.

Depuis l'extrémité à filetage externe du tube du PFI, insérez l'unité du tube de compression haute vitesse (HSC)/de la tige de compression basse vitesse (LSC), par son extrémité fine de couleur argentée, dans la tige de la cartouche de compression.

Poussez l'unité de la tige de compression haute vitesse (HSC)/tube de compression basse vitesse (LSC) jusqu'à ce que l'extrémité fine de couleur argentée de la tige ressorte par la vis du piston, qu'elle se bloque et qu'elle s'enclenche parfaitement dans son emplacement. L'extrémité fine du tube de compression haute vitesse (HSC) doit dépasser de la vis du piston.

Tournez la tige de compression basse vitesse et alignez l'orifice de la vis dans l'unité de compression haute vitesse (HSC) et le taquet de la cannelure de réglage dans l'unité de la tige de compression basse vitesse (LSC). Les vis ne peuvent pas être installées si ils ne sont pas parfaitement alignés.



Charger 3

Charger 3

Charger 3

Charger 3

Charger 3

Charger 3

Charger 3

Charger 3.1 : Alignez l'orifice de la vis (A) dans l'unité de compression haute vitesse (HSC) avec le taquet de la cannelure de réglage (B) situé dans l'unité de la tige de compression basse vitesse (LSC).

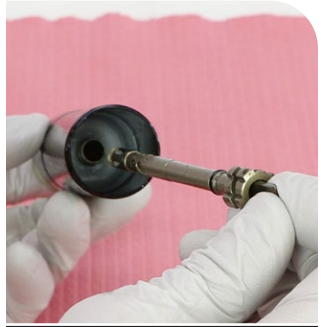
Maintenez le piston pour éviter qu'il ne bouge.

Depuis l'extrémité à filetage externe du tube du PFI, insérez l'unité du tube de compression haute vitesse (HSC)/de la tige de compression basse vitesse (LSC), par son extrémité fine de couleur dorée, dans la tige de la cartouche de compression.

Poussez l'unité de la tige de compression haute vitesse (HSC)/tube de compression basse vitesse (LSC) jusqu'à ce que l'extrémité fine de couleur dorée de la tige ressorte par la vis du piston, qu'elle se bloque et qu'elle s'enclenche parfaitement dans son emplacement. L'extrémité fine du tube de compression haute vitesse (HSC) doit dépasser de la vis du piston.

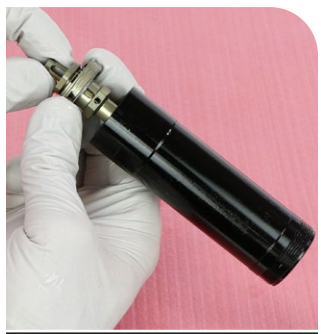
Tournez la tige de compression basse vitesse et alignez l'orifice de la vis dans l'unité de compression haute vitesse (HSC) et le taquet de la cannelure de réglage dans l'unité de la tige de compression basse vitesse (LSC). Les vis ne peuvent pas être installées si ils ne sont pas parfaitement alignés.

Charger 3.1


Charger 3.1

Charger 3.1

Charger 3.1


Charger 3.1

Charger 3.1

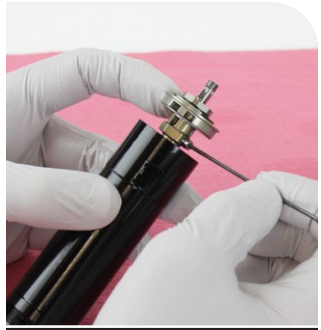
Charger 3.1

7 Installez chacune des vis de fixation de la tige (2 au total), puis serrez-les à la main. Serrez chaque vis au couple recommandé.

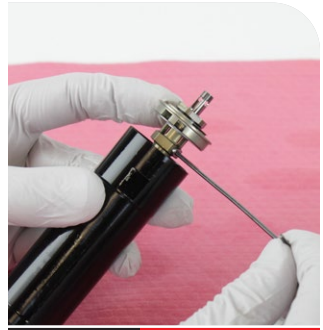
Les vis de blocage maintiennent en position l'unité tige (LSC)/tube de compression haute vitesse (HSC) dans la tige de la cartouche de compression.

AVIS

Pour éviter d'endommager la cartouche de compression, ne serrez pas les vis de blocage de manière excessive.

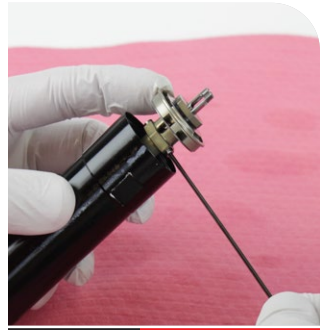


1,5 mm | Charger 3

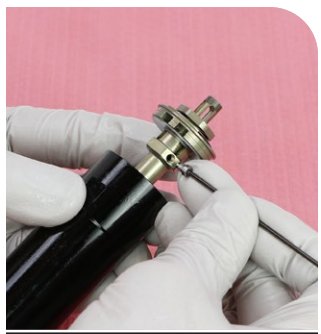


1,5 mm | 0,56 N·m

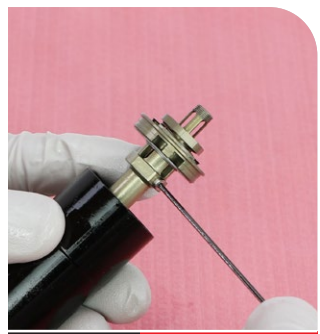
1,5 mm | Charger 3



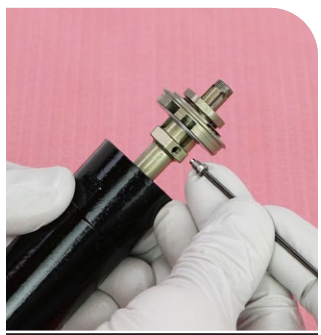
1,5 mm | 0,56 N·m



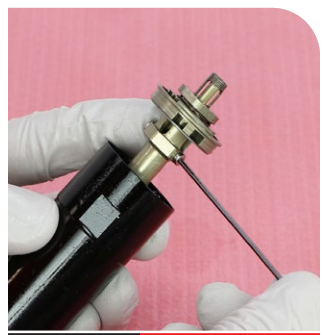
1,5 mm | Charger 3.1



1,5 mm | 0,56 N·m



1,5 mm | Charger 3.1



1,5 mm | 0,56 N·m

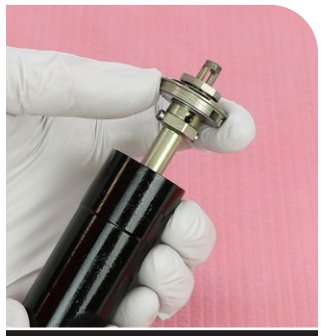
8 Tirez le piston vers le haut jusqu'à ce qu'il se trouve au-dessus de l'extrémité du tube du PFI.

Serrez l'unité de la cartouche de compression dans l'étau sur les méplats de la tige. Le piston doit se trouver au-dessus des cales d'étau et le tube du PFI doit se trouver en dessous des cales d'étau.

Ne serrez pas la pièce sur les vis de fixation.

Charger 3

Cales d'étau Reverb (plates)



Charger 3.1

Cales d'étau Reverb (plates)

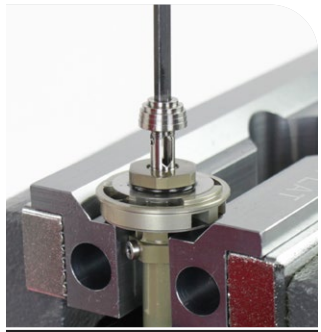
9 Installez l'écrou de compression haute vitesse sur l'aiguille de compression basse vitesse (LSC) puis serrez-le.

Le régleur de la LSC tournera lors du serrage de l'écrou. Une fois l'écrou serré, tournez le régleur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour revenir en position d'extension complète.

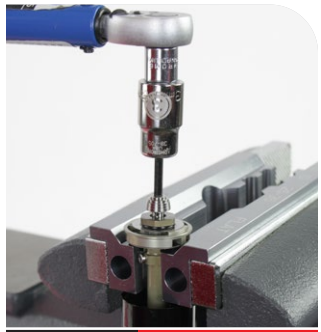
Retirez l'unité hors de l'étau.

AVIS

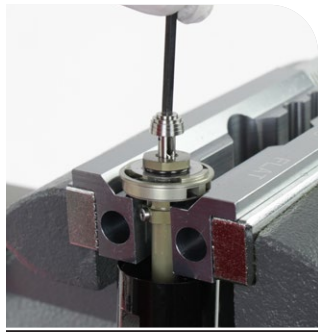
Pour éviter d'endommager la cartouche de compression, ne serrez pas l'écrou de compression haute vitesse de manière excessive.



3 mm | Charger 3

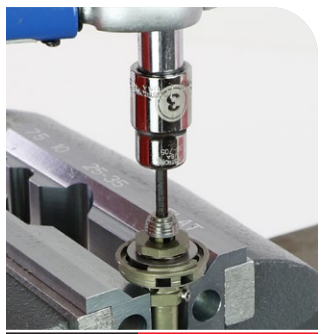


3 mm | 1,1 N·m



3 mm | Charger 3

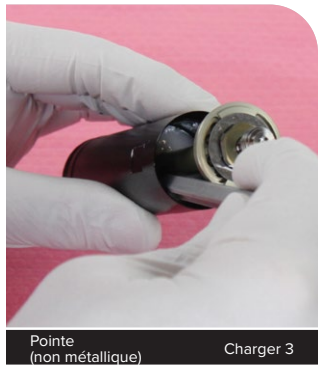
3 mm | Charger 3.1

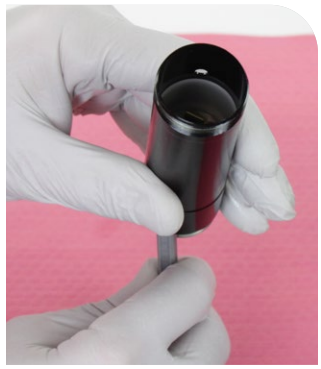


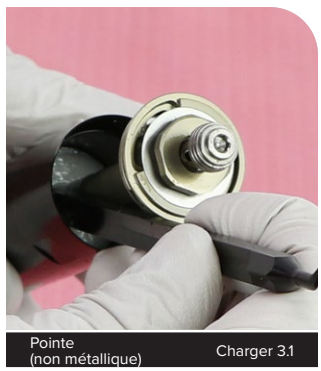
3 mm | 1,1 N·m

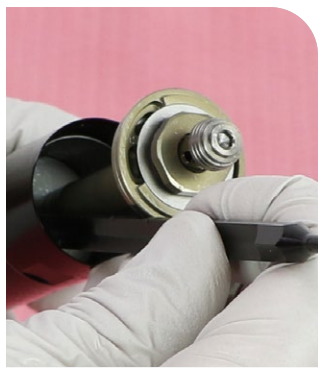
3 mm | Charger 3.1

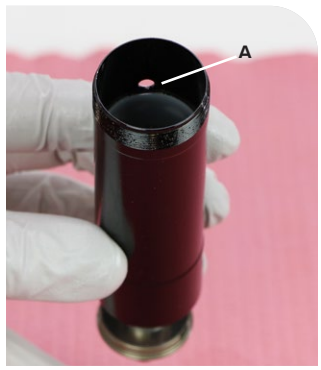
10 **Réglage du PFI :** à l'aide d'une pointe non métallique, poussez le PFI à l'horizontale dans le tube du PFI jusqu'à ce que son extrémité creuse (côté opposé) se trouve juste en dessous de l'orifice de purge du tube du PFI (A). Le PFI ne doit pas obstruer l'orifice de purge.


Pointe (non métallique) Charger 3




Pointe (non métallique) Charger 3.1





11 **Charger 3:** Poussez le piston vers le bas jusqu'à ce qu'il se trouve à environ 10 mm au-dessus de l'extrémité du tube du PFI.

Charge 3.1: Poussez le piston vers le bas jusqu'à ce qu'il se trouve à environ 5 mm au-dessus de l'extrémité du tube du PFI.

Injectez de l'huile pour suspension dans le tube du PFI jusqu'à ce qu'il soit plein. L'huile remplira le tube du PFI en passant au-dessus du PFI et sous le piston.

AVIS

Les orifices de la valve à l'extrémité de la tige de la cartouche de compression doivent se trouver en dessous du joint torique interne du PFI. Si un orifice de la valve à l'extrémité de la tige de la cartouche de compression se trouve au-dessus du joint torique interne du PFI, l'huile de suspension passe par les orifices de la valve et pénètre dans le tube du PFI au-dessus du PFI.

Huile pour suspension Maxima PLUSH 7wt — Charger 3

Huile pour suspension Maxima PLUSH 7wt — Charger 3.1

12 Enroulez un chiffon autour du tube du PFI.

Poussez le piston vers le bas, à l'intérieur du tube du PFI, jusqu'à ce qu'il se bloque.

Charger 3

Charger 3

Charger 3.1

Charger 3.1

Remplacement du tube de la cartouche (facultatif) - Charger 3, Charger 3.1

Remplacez le tube de la cartouche s'il est endommagé.

1 S'il est nécessaire de remplacer le tube de la cartouche, le coupleur du tube du PFI doit alors être retiré.

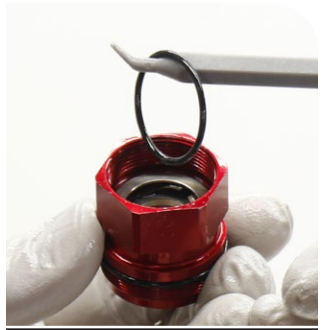
Serrez le coupleur dans l'étau. Dévissez le tube de la cartouche serré sur le coupleur.

Étau avec cales d'étau

19 mm

Retirez le tube de la cartouche.

3 Retirez les joints toriques installés dans le coupleur.

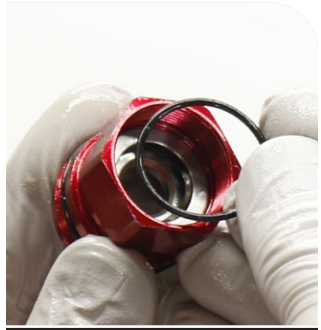


Pointe (non métallique)

4 Nettoyez le coupleur.

Produit de nettoyage pour suspension RockShox

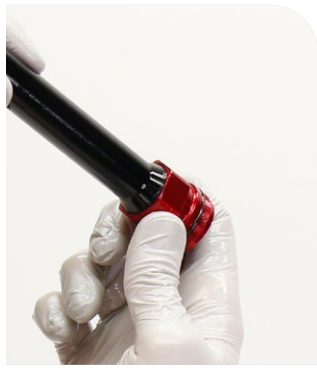
5 Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf puis installez-le. Installez l'entretoise du coupleur.



Graisse SRAM Butter

Graisse SRAM Butter

6 Vissez le coupleur sur le tube de la cartouche neuf et serrez-le à la main. Ne serrez pas le tube de la cartouche avec une clé. Le tube de la cartouche et le coupleur seront serrés au couple recommandé lorsque le coupleur du PFI et le capuchon supérieur de la cartouche de compression seront serrés au couple recommandé.

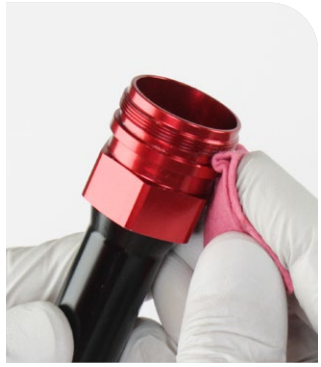


7 Serrez le coupleur dans un étau. Serrez la cartouche sur le coupleur au couple recommandé.

19 mm | 14 N·m

1 Retirez le joint torique situé sur le coupleur rouge du tube de la cartouche, puis jetez-le.

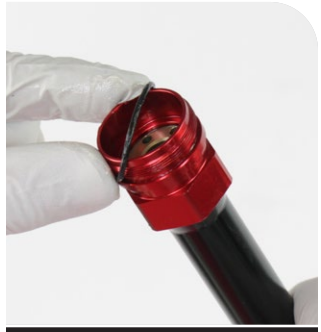
Nettoyez la cannelure du joint torique.



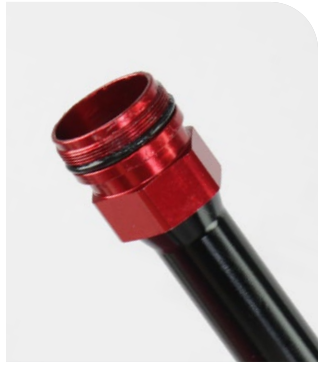
2 Vaporisez du produit de nettoyage pour suspension RockShox à l'intérieur du tube de la cartouche, puis posez-le à la verticale sur un chiffon pour qu'il s'égoutte.

Produit de nettoyage pour suspension RockShox

3 Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf, puis installez-le sur le coupleur rouge.



Graisse SRAM Butter



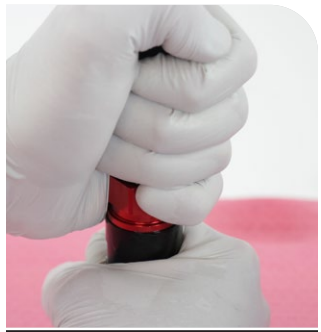
4 Maintenez le tube du PFI pour qu'il ne bouge pas.

Vissez le coupleur du tube du PFI sur le tube du PFI, puis serrez-le à la main.

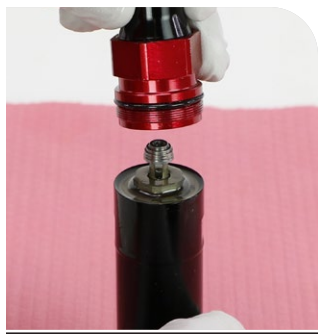
Charger 3

Charger 3

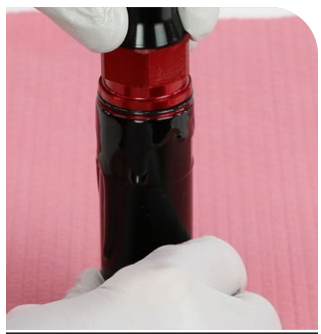
Charger 3



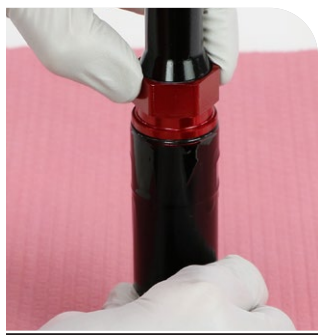
Charger 3



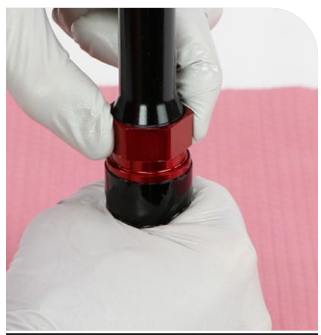
Charger 3.1



Charger 3.1



Charger 3.1



Charger 3.1

5 Serrez l'unité du tube de la cartouche dans l'étau sur ses méplats, juste assez serré pour le maintenir en place, avec l'unité/tube du PFI tourné vers le bas.

AVIS

Pour éviter d'endommager le tube de la cartouche, ne serrez pas l'étau de manière excessive. Un serrage excessif de l'étau entraînera une déformation permanente du tube de la cartouche. Si le tube de la cartouche est déformé, il doit être remplacé avant de continuer.

Cales d'étau Reverb (plates)

6 Serrez le tube du PFI et le coupleur du PFI dans le tube de la cartouche. Une fois serrés, le tube du PFI, le coupleur du PFI et le tube de la cartouche seront tous serrés au même couple.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

Clé de 28 mm ou clé à molette

28 mm | 14 N·m

7 Nouez un chiffon autour du tube de la cartouche.

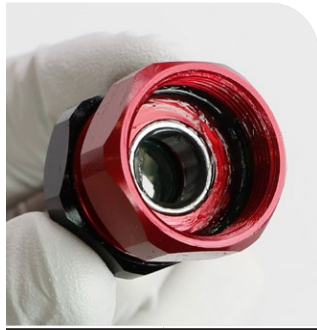
Versez de l'huile pour suspension dans le tube de la cartouche jusqu'à ce qu'il soit plein.

Huile pour suspension Maxima PLUSH 7wt

8 Appliquez de la graisse sur le joint anti-poussière situé sur l'unité neuve de la tête d'étanchéité de la cartouche de détente.

Graisse SRAM Butter — Tête d'étanchéité monobloc

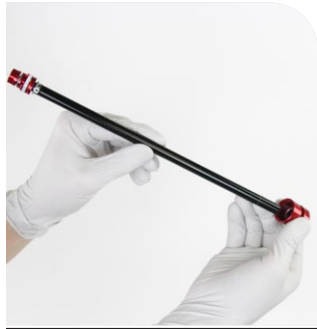
Graisse SRAM Butter — Tête d'étanchéité monobloc



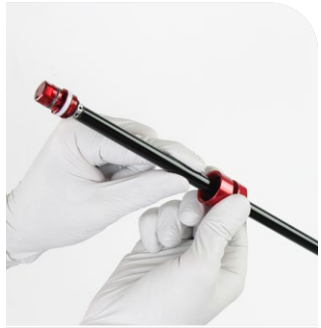
Graisse SRAM Butter — Tête d'étanchéité en deux parties

Graisse SRAM Butter — Tête d'étanchéité en deux parties

9 Installez l'unité de la tête d'étanchéité sur la tige de la cartouche de détente et faites-la coulisser jusqu'à ce qu'elle se bloque contre le piston de la détente.



Tête d'étanchéité monobloc



Tête d'étanchéité monobloc

Tête d'étanchéité monobloc

Tête d'étanchéité en deux parties

Tête d'étanchéité en deux parties

Tête d'étanchéité en deux parties

10 Nettoyez la graisse enduite sur le filetage de la tige.

11 Insérez la molette de réglage de la détente dans la tige de la détente, puis faites-la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque. C'est la position d'ouverture maximale de la détente.

12 Nouez un chiffon autour du tube de la cartouche d'amortissement pour absorber les coulures d'huile.

Tout en tirant la cartouche de détente vers le haut pour qu'elle reste contre la tête d'étanchéité, insérez le piston de la cartouche de détente dans le tube de la cartouche. Continuez d'appliquer une force contraire sur la tête d'étanchéité avec la cartouche de détente et vissez à la main la tête d'étanchéité sur l'extrémité du tube de la cartouche jusqu'à ce qu'elle soit serrée.

AVIS

Ne poussez pas la cartouche de détente dans le tube de la cartouche lorsque vous serrez la tête d'étanchéité dans le tube de la cartouche.

Tête d'étanchéité monobloc

Tête d'étanchéité monobloc

Tête d'étanchéité monobloc

Tête d'étanchéité monobloc

Tête d'étanchéité en deux parties

Tête d'étanchéité en deux parties

Tête d'étanchéité en deux parties

Tête d'étanchéité en deux parties

13 Serrez la tête d'étanchéité au couple recommandé.

Tête d'étanchéité de la détente en deux parties : serrez la pièce rouge de la tête d'étanchéité sur le tube de la cartouche.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

AVIS

Les rayures peuvent entraîner des fuites d'huile. Remplacez l'unité de la cartouche de détente si vous repérez une rayure.

Retirez la cartouche d'amortissement hors de l'étau.

Nettoyez l'unité de la cartouche d'amortissement.

23 mm	14 N·m	Tête d'étanchéité monobloc

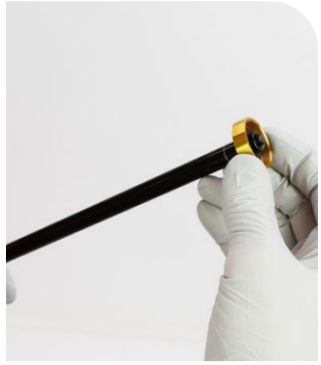
23 mm	14 N·m	Tête d'étanchéité en deux parties

Entretien 200 heures **Select+ :** cartouche d'amortissement Charger 3 et Charger 3.1 - Entretien de la cartouche d'amortissement : poursuivez avec la rubrique Purge de la cartouche d'amortissement - Charger 3 et Charger 3.1.

AVIS

Les unités ButterCup pour tige de cartouche d'amortissement Ultimate Charger 3 et Charger 3.1 ne sont PAS compatibles avec les tiges de cartouche de détente Select+ Charger 3 et Charger 3.1, Select Charger RC et Base Rush RC. N'installez PAS une unité ButterCup pour tige de cartouche d'amortissement sur une tige de cartouche d'amortissement Select+ Charger 3, Select+ Charger 3.1, Select Charger RC ou Base Rush RC.

1 Installez l'unité bague et boîtier ButterCups supérieur sur la tige de la cartouche d'amortissement. Faites coulisser l'unité vers la tête d'étanchéité de la détente jusqu'à ce qu'elle se bloque.

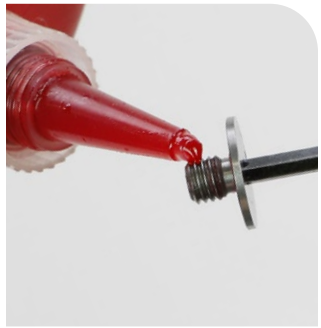


2 Installez une butée ButterCups supérieure neuve sur la tige de la cartouche d'amortissement avec son côté le plus large inséré en premier.

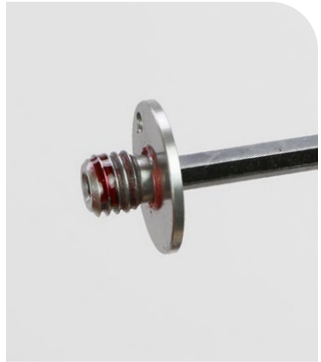
3 Appliquez du frein filet Threadlocker Loctite 2760 (rouge) ou produit équivalent sur les trois premiers filetages de l'extrémité de l'embase.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Afin d'éviter le desserrage des pièces, du frein filet doit être appliqué comme illustré. Le fait de ne pas appliquer de frein filet peut entraîner le desserrage des pièces.



Frein filet Threadlocker Loctite 2760 - Rouge



4 Serrez la tige de la cartouche d'amortissement dans l'encoche de 10 mm des cales d'étau Reverb ou des cales d'étau pour amortisseur arrière RockShox.

Serrez suffisamment la tige de la cartouche d'amortissement pour qu'elle ne tourne pas lors du serrage de l'embase de la tige ButterCups.

AVIS

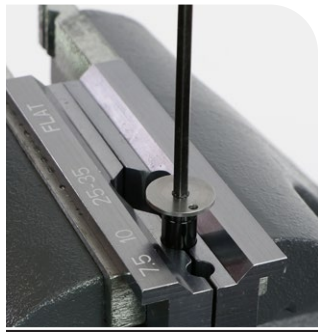
Les rayures peuvent entraîner des fuites d'huile. Remplacez l'unité de la cartouche de détente si vous repérez une rayure.

Ne serrez pas la tige de la cartouche de détente au niveau du milieu de la tige. La force de serrage endommagerait la tige de la cartouche d'amortissement. Si la tige de la cartouche d'amortissement a été endommagée, l'unité de la cartouche de détente doit être remplacée.

Vissez l'embase de la tige ButterCups dans la tige de la cartouche d'amortissement, puis serrez-la.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.



T25 Cales d'étau Reverb (10 mm)

T25 5 N·m

5 Installez la butée du boîtier ButterCups inférieur dans le boîtier ButterCups inférieur, avec son côté large tourné vers le bas, de sorte qu'elle soit parfaitement alignée avec la vis.

6 Appliquez du frein filet Threadlocker Loctite 242 (bleu) ou produit équivalent sur les trois filetages externes du boîtier ButterCups inférieur.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Afin d'éviter le desserrage des pièces, du frein filet doit être appliqué comme illustré. Le fait de ne pas appliquer de frein filet peut entraîner le desserrage des pièces.

Frein filet Threadlocker Loctite 242 - Bleu

7 Positionnez le boîtier ButterCups supérieur et la butée **au-dessus** des cales d'étau.

Installez l'unité butée/boîtier ButterCups inférieur sur l'embase de la tige ButterCups, puis insérez la vis dans l'orifice de la vis de l'embase.

Faites coulisser la cuvette inférieure vers l'embase de la butée supérieure, puis positionnez la vis d'alignement dans l'orifice de l'embase.

Vissez à la main le boîtier ButterCups supérieur sur le boîtier ButterCups inférieur jusqu'à ce qu'il soit serré.

8 Retirez la tige de la cartouche d'amortissement hors des cales d'étau.

Serrez le boîtier ButterCups inférieur dans un étau équipé de cales d'étau RockShox sur ses bords plats, avec la cartouche d'amortissement tournée vers le haut.

Serrez le boîtier ButterCups supérieur sur le boîtier inférieur.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

25 mm	14 N·m

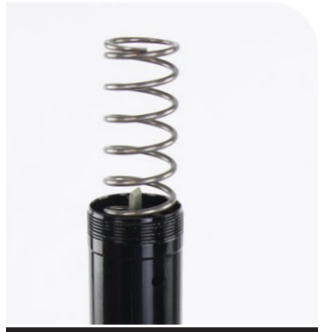
L'ensemble des procédures sont identiques pour le Charger 3 et le Charger 3.1, avec ou sans ButterCups, sauf description ou illustration contraire.

1 Tournez la languette du régleur de l'aiguille de compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque. C'est la position d'ouverture maximale.

Insérez le ressort hélicoïdal du PFI dans le tube de la cartouche du PFI. Le ressort reposera sur le dessus du PFI.

Amélioration Charger 3.1 : Si la cartouche de compression Charger 3 a été mise à niveau vers Charger 3.1 (kit d'amélioration de l'unité de la tige de la cartouche de compression/du piston installée), installez le nouveau ressort PFI (noir) inclus dans le kit.

Charger 3


Charger 3

Charger 3.1

Charger 3.1

2 Posez le ButterCups (Ultimate) ou l'extrémité de la tige de la cartouche de détente (Select+) sur une surface plane.

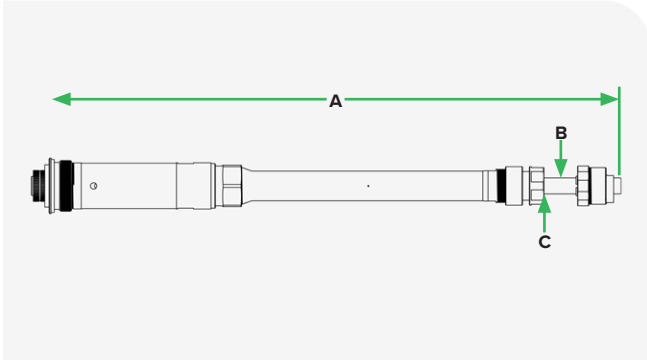
C'est le modèle Ultimate avec ButterCups qui est illustré ici.
La procédure est identique pour le modèle Select+ sans ButterCups.

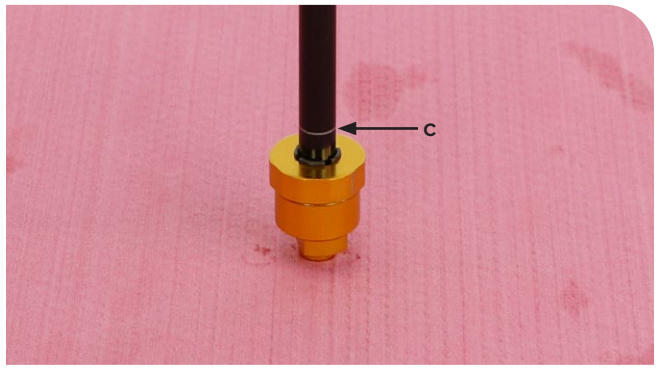
Facultatif : si nécessaire, serrez le ButterCups ou l'extrémité de la tige de la cartouche de détente dans l'étau équipé de cales Reverb pour plus de stabilité.

3 Pour purger l'huile présente au-dessus du PFI, le PFI doit être comprimé à la main à l'intérieur du tube du PFI avec le ressort du PFI, tandis que la cartouche de détente est comprimée et actionnée à l'intérieur du tube de la cartouche d'amortissement.

Repérez la ligne de purge (C) marquée sur la tige de la cartouche de détente. Pendant le processus de purge, la cartouche d'amortissement doit être comprimée jusqu'à la ligne de purge (C) ou sur la longueur totale (A) indiquée dans le tableau ci-dessous.

Fourche	A - Longueur totale de la cartouche d'amortissement (mm) une fois comprimée	B - Numéro de référence de la tige de détente/ du modèle de fourche (imprimé sur la tige de la cartouche de détente)
Pike (Gen C) Ultimate avec ButterCups	360	100
Pike (Gen C) Select+ sans ButterCups		150
Lyrik (Gen D) Ultimate avec ButterCups	377	200
Lyrik (Gen D) Select+ sans ButterCups		250
ZEB (Gen A) Ultimate avec ButterCups	401	300
ZEB (Gen A) Select+ sans ButterCups		350





4 Placez un chiffon au-dessus du ressort du PFI.

Enfoncez le ressort hélicoïdal du PFI à l'intérieur du tube du PFI sur la moitié de sa longueur, puis bloquez-le. Cela pousse le PFI à l'intérieur du tube du PFI et applique une force contraire qui crée de la pression dans le tube de la cartouche.

⚠ATTENTION

Portez toujours des lunettes de sécurité. Évitez tout contact des yeux ou de la peau avec de l'huile, du liquide, de la graisse, du lubrifiant ou du produit de nettoyage. En cas d'irritation, consultez immédiatement un médecin.

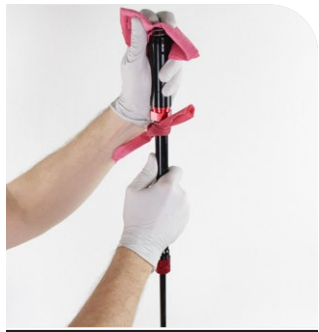
Charger 3

Charger 3.1

5 Tout en maintenant le ressort du PFI à moitié comprimé, poussez lentement la cartouche d'amortissement vers le bas sur la moitié de sa longueur en direction de la ligne de purge, puis laissez la cartouche d'amortissement revenir en position d'extension complète. Recommencez cette procédure 2 fois de plus ou jusqu'à ce que vous n'entendiez plus d'air se déplacer dans la cartouche d'amortissement.

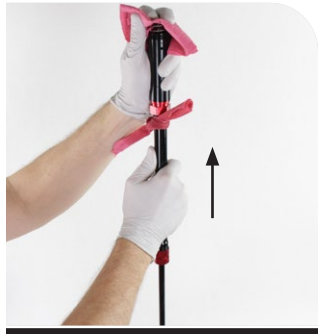
⚠ATTENTION

Portez toujours des lunettes de sécurité. De l'huile peut s'écouler de l'orifice de purge du tube de la cartouche au moment de comprimer la cartouche d'amortissement. Évitez tout contact des yeux ou de la peau avec de l'huile, du liquide, de la graisse, du lubrifiant ou du produit de nettoyage. En cas d'irritation, consultez immédiatement un médecin.

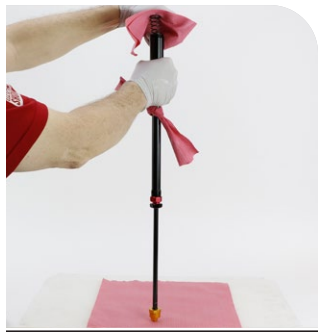


Charger 3

Charger 3

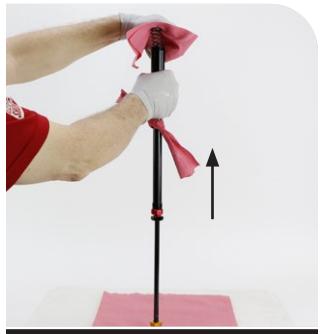


Charger 3



Charger 3.1

Charger 3.1



Charger 3.1

6 Tout en maintenant toujours le ressort du PFI à moitié comprimé, comprimez lentement la cartouche d'amortissement jusqu'à ce que la tête d'étanchéité de la détente atteigne la ligne de purge (A) marquée sur la tige de la cartouche de détente. Pendant le processus de purge, la cartouche de détente ne doit pas être comprimée au-delà de la ligne de purge (A) marquée sur la tige de la cartouche de détente.

Une petite quantité d'huile devrait s'écouler de l'orifice de purge du tube du PFI.

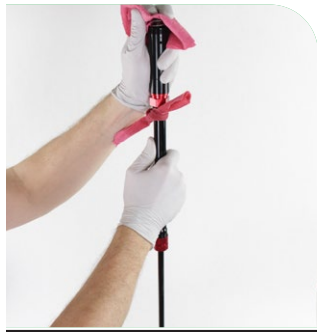
Tirez lentement la cartouche d'amortissement vers le haut, tout en maintenant la pression sur le ressort du PFI, puis laissez la cartouche de détente se déployer. Le fait de comprimer le PFI appliquera une force contraire dans la cartouche d'amortissement afin de permettre à la cartouche de détente de se déployer totalement.

Recommencez cette procédure 2 fois de plus (3 fois au total).

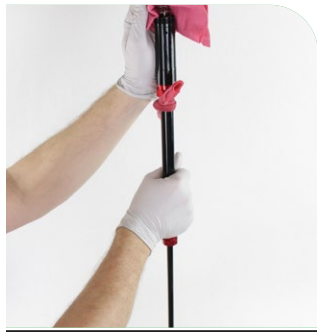
Le tube du PFI peut contenir une petite quantité d'huile une fois que l'huile s'est écoulée par l'orifice de purge. Avant d'installer le capuchon supérieur, versez toute l'huile contenue dans le tube du PFI dans un récipient prévu à cet effet.

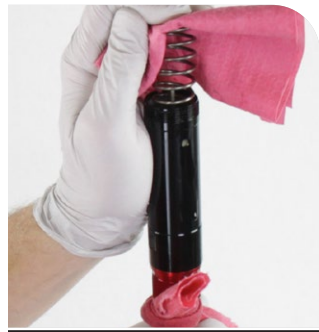
⚠ATTENTION

Portez toujours des lunettes de sécurité. De l'huile peut s'écouler de l'orifice de purge du tube de la cartouche au moment de comprimer la cartouche d'amortissement. Évitez tout contact des yeux ou de la peau avec de l'huile, du liquide, de la graisse, du lubrifiant ou du produit de nettoyage. En cas d'irritation, consultez immédiatement un médecin.


Charger 3

Charger 3

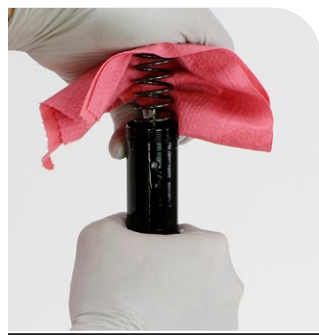

Charger 3


Huile purgée

Charger 3.1

Charger 3.1

Charger 3.1


Huile purgée

Huile purgée

7 Serrez le coupleur rouge dans l'étau.

Alignez l'extrémité hexagonale du régleur de la compression située sous le capuchon supérieur (A) avec la languette du régleur de la cartouche de compression basse vitesse (LSC) (B).

Tout en poussant fermement vers le bas à l'horizontale, vérifiez que la languette du régleur de la compression basse vitesse (LSC) s'engage avec la languette du régleur de la cartouche de compression basse vitesse (LSC) correspondante.

Enfoncez le capuchon supérieur, comprimez le ressort du PFI, alignez les pièces hexagonales, puis engagez lentement le filetage du capuchon supérieur lorsque les pièces hexagonales sont parfaitement alignées et engagées.

Appuyez sur l'outil pour capuchon supérieur et vissez lentement le capuchon supérieur sur le tube de la cartouche.

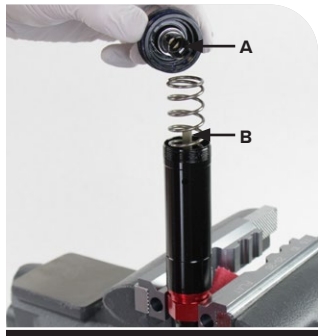
AVIS

Le filetage du capuchon supérieur ne s'engagera pas si les pièces hexagonales du régleur ne sont pas parfaitement alignées et engagées.

Ne vissez pas le capuchon supérieur de travers sur le tube du PFI.

⚠ATTENTION

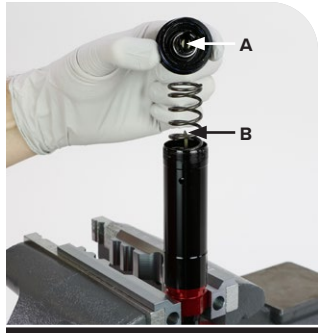
Portez toujours des lunettes de sécurité. Faites preuve de prudence lorsque vous comprimez le ressort pour installer le capuchon supérieur. Maintenez fermement le capuchon supérieur et enfoncez-le bien droit pour qu'il ne se détache pas du ressort car cela pourrait entraîner l'éjection brutale du ressort, du capuchon supérieur et de l'huile.



Charger 3

Charger 3

Charger 3 — Outil pour capuchon supérieur/cassette



Charger 3.1

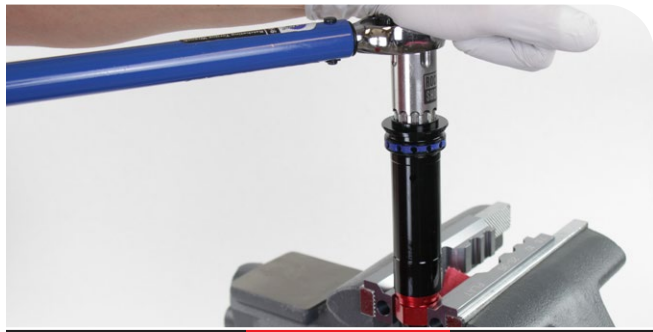
Charger 3.1

Charger 3.1 — Outil pour capuchon supérieur/cassette

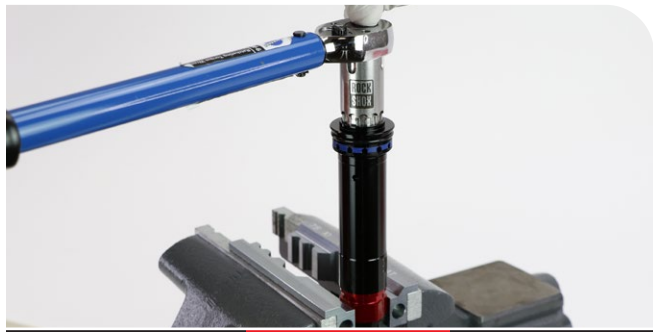
8 Lorsque les filetages sont parfaitement engagés, vissez le capuchon supérieur sur le tube du PFI, puis serrez-le au couple recommandé.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.



Outil pour capuchon supérieur/cassette	14 N·m	Charger 3



Outil pour capuchon supérieur/cassette	14 N·m	Charger 3.1

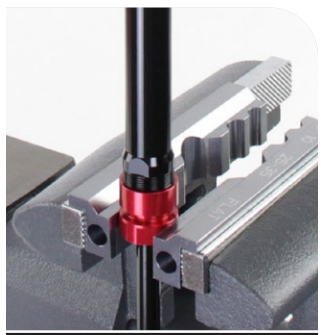
9 Retirez la cartouche d'amortissement hors de l'étau.

Serrez la tête d'étanchéité de la détente (section rouge) dans l'étau sur ses méplats avec la tige de la cartouche de détente tournée vers le bas.

Serrez le capuchon supérieur de la cartouche de compression au couple recommandé.

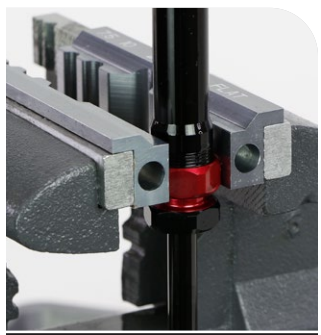
⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.



Cales d'étau Reverb (plates)	Tête d'étanchéité monobloc

Outil pour capuchon supérieur/cassette	14 N·m



Cales d'étau Reverb (plates)	Tête d'étanchéité en deux parties

Outil pour capuchon supérieur/cassette	14 N·m

1 Installez de manière temporaire la molette de réglage de la LSC sur le régleur de la compression. Installez la vis de blocage, puis serrez-la à la main.

Tournez le régleur de la compression basse vitesse (LSC) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il se bloque sur le dernier cran. C'est le réglage de la LSC le plus ferme.

2,5 mm

Pendant le processus de test de la cartouche d'amortissement, la cartouche de détente ne doit pas être comprimée au-delà de la ligne de purge marquée sur la tige de la cartouche.

Poussez lentement la cartouche de détente à l'intérieur du tube de la cartouche. Vous devez sentir une résistance forte et homogène et le mouvement doit s'effectuer sans à-coup. Ne poussez pas la cartouche de détente au-delà de la ligne de purge marquée sur la tige de la cartouche de détente.

Une petite quantité d'huile peut s'écouler de l'orifice de purge.

⚠ATTENTION

Portez toujours des lunettes de sécurité. De l'huile peut s'écouler de l'orifice de purge du tube de la cartouche au moment de comprimer la cartouche d'amortissement. Évitez tout contact des yeux ou de la peau avec de l'huile, du liquide, de la graisse, du lubrifiant ou du produit de nettoyage. En cas d'irritation, consultez immédiatement un médecin.

Charger 3

Charger 3

Tournez le régleur de la LSC dans le sens inverse des aiguilles d'une montre en position d'ouverture maximale, puis recommencez le test de la compression. Vous devez sentir une légère résistance homogène et le mouvement doit s'effectuer sans à-coup.

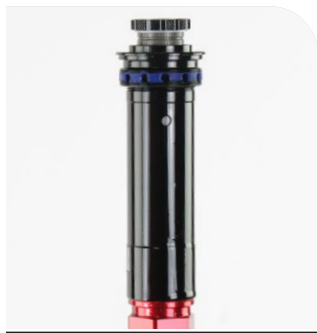
Actionnez la cartouche de détente vers le haut et vers le bas avec le régleur de la compression en position d'ouverture maximale jusqu'à ce que plus aucune goutte d'huile ne s'écoule de l'orifice de purge.

Si vous sentez des à-coups lors de la compression, recommencez le processus de remplissage d'huile ainsi que le processus de purge. Si le processus de montage a été réalisé avec succès, réglez la cartouche de compression sur la position ouverte.

Retirez le chiffon et essuyez les éventuelles coulures d'huile sur l'unité de la cartouche d'amortissement.

Retirez la molette de réglage de la LSC lorsque le test a été réalisé avec succès.

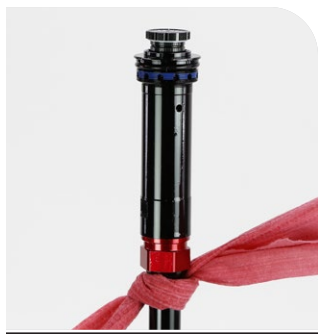
Charger 3


Charger 3

Charger 3.1

Charger 3.1

Charger 3.1


Charger 3.1

1 Retirez le joint torique situé sur le capuchon supérieur.

Nettoyez le filetage du capuchon supérieur ainsi que la cannelure du joint torique.

Charger 3

Charger 3

Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf pour capuchon supérieur, puis installez-le.

Graisse SRAM Butter Charger 3

Charger 3.1

Charger 3.1

Graisse SRAM Butter Charger 3.1

2 Insérez l'unité de la cartouche d'amortissement dans le plongeur situé du côté de la cartouche d'amortissement. Avec vos doigts, guidez la cartouche d'amortissement et la tige de la cartouche d'amortissement dans le plongeur sans rayer la tige.

AVIS

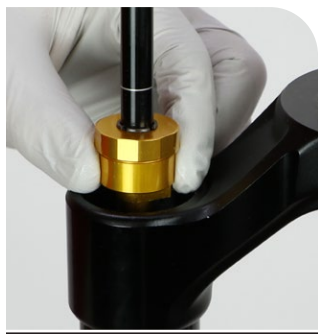
Veillez à ne pas rayer la tige de la cartouche de détente. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'huile.

Charger 3

Charger 3

Charger 3

Charger 3


Charger 3.1

Charger 3.1

Charger 3.1

Charger 3.1

3 Vissez le capuchon supérieur sur le plongeur, puis serrez-le. Appuyez fermement vers le bas lorsque vous serrez le capuchon supérieur.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

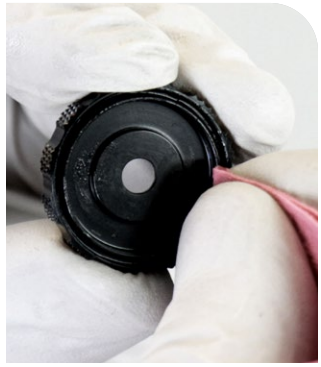
Outil pour capuchon supérieur/cassette	28 N·m

Le Charger 3.1 RC2 est illustré. Les procédures sont identiques pour le modèle Charger 3 RC2.

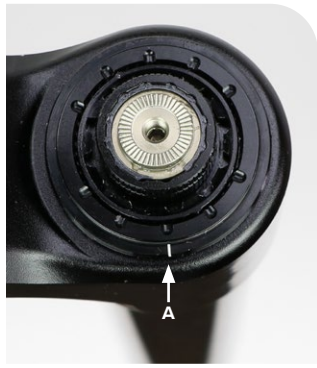
1 Retirez l'anneau blanc situé sur la molette de la LSC, puis jetez-le.

Nettoyez la cannelure.

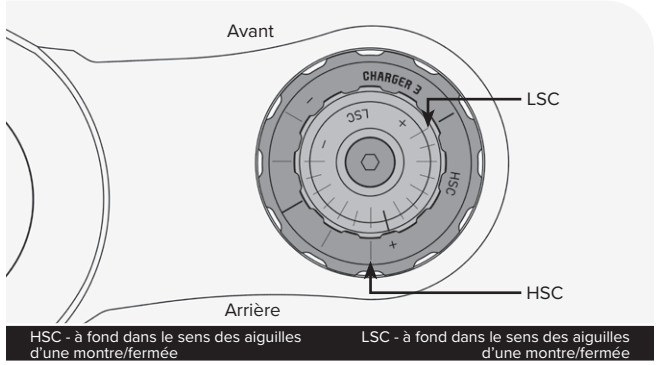
Installez un anneau blanc neuf.



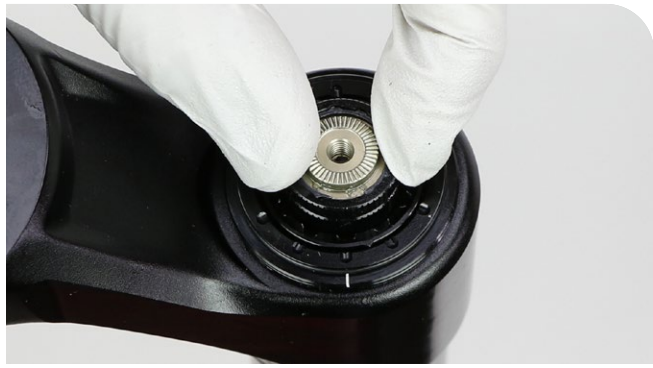
2 Installez le support cranté de la molette de la compression haute vitesse (HSC) en plaçant le repère d'alignement (A) vers l'arrière du té, à la perpendiculaire du tube de direction.



3 Les molettes de réglage de la compression haute vitesse (HSC) et de la compression basse vitesse (LSC) doivent être installées dans les positions fermées/tournées à fond dans le sens des aiguilles d'une montre en plaçant les repères d'alignement comme indiqué.



Tournez la tige du régleur de la compression haute vitesse (HSC) **dans le sens des aiguilles d'une montre** à la main jusqu'à ce qu'elle se bloque.



Installez la molette de la HSC (LA PLUS GRANDE), puis alignez le repère (+) (A) et le repère d'alignement (B) marqué sur le support cranté vers l'arrière du té. Reportez-vous au schéma ci-dessus.

Serrez la vis de fixation de la molette de la HSC.

Vérification du fonctionnement - Tournez la molette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et vérifiez que chaque repère cranté est aligné avec le repère marqué sur le support cranté.

Tournez de nouveau la molette du régleur de la HSC en position fermée à fond dans le sens des aiguilles d'une montre.

Tournez la tige du régleur de la LSC à fond **dans le sens des aiguilles d'une montre** à l'aide d'une clé hexagonale de 2,5 mm jusqu'à ce qu'elle se bloque.

2,5 mm

Installez la molette de réglage de la LSC et positionnez-la en plaçant correctement les repères d'alignement de la LSC (A) et de la HSC (B), comme illustré.

2,5 mm

Maintenez la molette du régleur de la LSC en place, puis serrez la vis de blocage.

2,5 mm | 0,56 N·m

4 Vérifiez le fonctionnement. Tournez la molette de la LSC (LA PLUS PETITE) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, puis vérifiez que (A) chaque repère cranté est aligné avec le repère marqué sur la molette de la HSC (LA PLUS GRANDE).

Entretien 200 heures Poursuivez avec la rubrique Installation des fourreaux.

AMÉLIORATION - CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT CHARGER 3 ET CHARGER 3,1 AVEC BUTTERCUPS Pour finaliser l'installation de l'amélioration de la cartouche d'amortissement, passez à la rubrique Installation des fourreaux.

Entretien 200 heures Démontage des commandes - Charger RC

⚠ATTENTION

Posez un récipient au sol sous le produit concerné par l'opération d'entretien afin de recueillir les éventuelles coulures ou giclures de liquide. Afin d'éviter de glisser et de chuter et donc de provoquer de possibles blessures ou dommages, nettoyez immédiatement toute trace d'huile, de liquide, de graisse ou de lubrifiant sur le sol où vous réalisez l'opération d'entretien.

AVIS

Inspectez chaque pièce pour vérifier qu'il n'y a pas d'éraflures. 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.

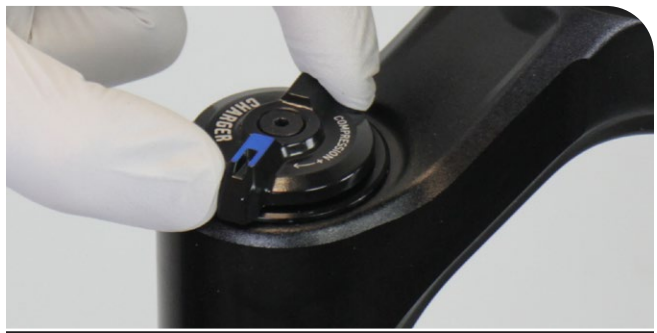
Lorsque vous remplacez des joints ou joints toriques, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint ou joint torique. Vaporisez du produit de nettoyage pour suspension RockShox ou de l'alcool isopropylique sur toutes les pièces, puis nettoyez chacune d'entre elles avec un chiffon propre non pelucheux.

Appliquez de la graisse SRAM Butter sur tous les joints et joints toriques neufs.

Graisse SRAM Butter

1 Pour réaliser la procédure de purge, la cartouche de compression doit être réglée sur la position d'ouverture maximale.

Tournez la molette de réglage de la compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, en position d'ouverture maximale, jusqu'à ce qu'elle se bloque.



Charger RC

2 Retirez la vis de blocage de la molette, puis retirez la molette de réglage.

2,5 mm

Charger RL3R : desserrez la vis de blocage puis retirez la bobine du câble et le collier d'arrêt du câble.

RL3R: 2,5 mm

RL3R: 2 mm

1 Dévissez le capuchon supérieur de la cartouche d'amortissement, puis retirez l'unité de la cartouche d'amortissement. Appuyez fermement vers le bas lorsque vous desserrez le capuchon supérieur.

AVIS

Le serrage des capuchons supérieurs des fourches correspond à une valeur de couple élevée. Vérifiez que la fourche est parfaitement maintenue dans le trépied d'atelier. Pour éviter d'endommager le capuchon supérieur, enfoncez parfaitement l'outil pour capuchon supérieur/cassette et appuyez fermement vers le bas afin de le desserrer. Si vous avez besoin de force supplémentaire, utilisez une clé à douille dotée d'un long manche.

Outil pour capuchon supérieur/cassette 24 mm - RL3R

2 Nettoyez l'intérieur et l'extérieur des plongeurs.

Nettoyez le filetage du plongeur.

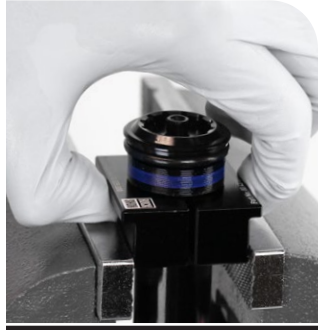
Produit de nettoyage pour suspension RockShox

Tige

Tige

AMÉLIORATION - CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT CHARGER 3 ET CHARGER 3,1 AVEC BUTTERCUPS **Select :** pour installer une unité de cartouche d'amortissement Charger 3 RC2 et Charger 3,1 RC2 avec des ButterCups pré-installés, passez à la rubrique Installation de la cartouche d'amortissement - Charger 3, Charger 3,1.

1 Serrez le tube de la cartouche dans un étau muni de cales Charger.



Cales d'étau Charger

2 Dévissez le capuchon supérieur fixé sur le tube.

AVIS

Le tube de la cartouche et les cales d'étau ne doivent pas présenter de trace d'humidité ou d'huile pour permettre une bonne prise et pouvoir dévisser le capuchon supérieur. Si le tube de la cartouche glisse, nettoyez et séchez le tube et les cales d'étau.

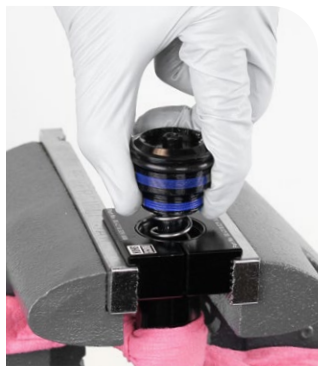
Outil pour capuchon supérieur/cassette 24 mm - RL3R

3 Enroulez un chiffon autour du tube de la cartouche, en-dessous du capuchon supérieur, pour absorber les coulures d'huile.

Retirez délicatement et lentement la cartouche de compression.

⚠ATTENTION

Portez toujours des lunettes de sécurité. Évitez tout contact des yeux ou de la peau avec de l'huile, du liquide, de la graisse, du lubrifiant ou du produit de nettoyage. En cas d'irritation, consultez immédiatement un médecin.



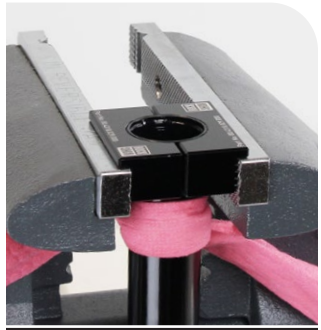
4 Retirez le tube de la cartouche et l'unité de la cartouche de détente hors de l'étau, puis versez l'huile dans un récipient prévu à cet effet.

Nettoyez l'extérieur du tube de la cartouche.

5 Serrez le tube de la cartouche dans un étau muni de cales Charger.

Retirez la tête d'étanchéité de la cartouche de détente ainsi que la cartouche de détente.

Retirez le tube de la cartouche hors de l'étau.



Cales d'étau Charger

19 mm

6 Retirez la tête d'étanchéité hors de la tige de la cartouche de détente.

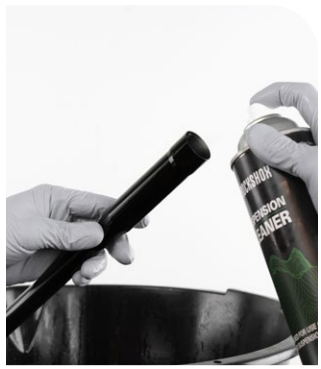
Jetez la tête d'étanchéité.

7 Vaporisez du produit de nettoyage pour suspension RockShox ou de l'alcool isopropylique dans le tube de la cartouche, puis nettoyez l'intérieur du tube à l'aide d'un chiffon propre enroulé autour d'une tige fine (≤16 mm de diamètre).

Vérifiez que l'intérieur du tube de la cartouche n'est pas rayé.

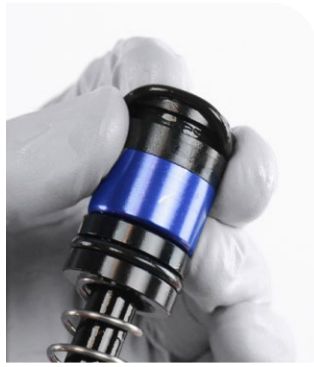
AVIS

Les rayures peuvent entraîner des fuites d'huile. Remplacez le tube de la cartouche si vous repérez une rayure.



8 Retirez les joints toriques situés sur la cartouche de compression, puis jetez-les.

Appliquez de la graisse sur les joints toriques neufs, puis mettez-les en place.



9 L'anneau de coulissage plein n'est pas amovible et ne nécessite qu'un nettoyage. Ne le retirez pas.

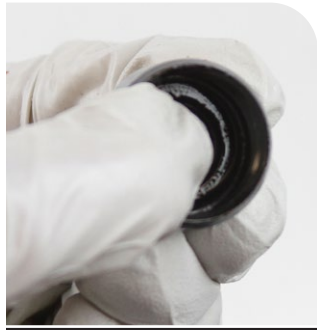
AVIS

Ne retirez pas l'anneau de coulissage plein. Aucun entretien n'est requis pour l'anneau de coulissage plein. Si vous retirez l'anneau de coulissage plein, il vous faudra monter une nouvelle unité de cartouche d'amortissement.

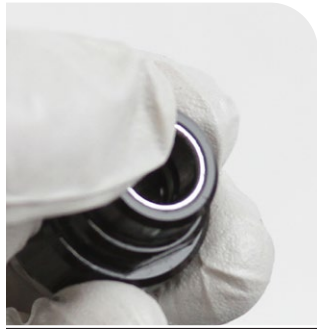
La couleur de l'anneau de coulissage plein peut être différente.

10 Appliquez de la graisse sur le joint interne et la bague situés à l'intérieur de la tête d'étanchéité de la cartouche de détente neuve.

Appliquez de la graisse sur l'extrémité de la tige de la cartouche de détente.



Graisse SRAM Butter

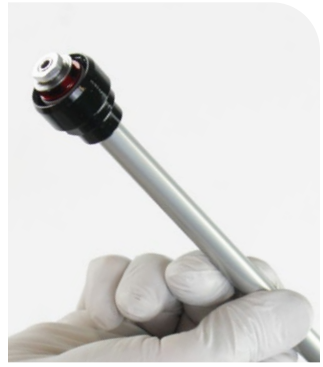


Graisse SRAM Butter

Graisse SRAM Butter

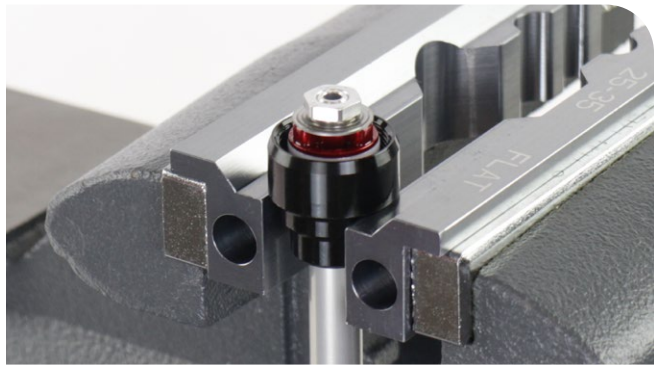
1 Insérez la tige de la cartouche de détente dans la partie creuse de la tête d'étanchéité.

Faites coulisser la tête d'étanchéité vers le piston.

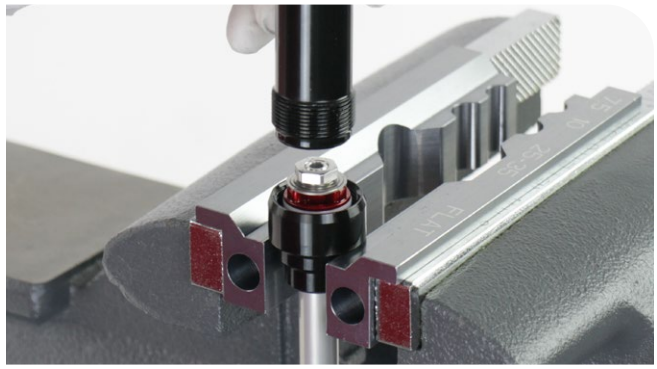


2 Insérez la molette de réglage de la détente dans la tige de la cartouche de détente, puis faites-la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque. C'est la position d'ouverture maximale.

3 Serrez la tête d'étanchéité dans l'étau.



4 Insérez la tige de la cartouche de détente à l'intérieur du tube de la cartouche. Serrez la tête d'étanchéité à la main.



5 Tirez la tige de la cartouche d'amortissement en position d'extension complète.

Vissez une vis inférieure sur la tige de la cartouche de détente.

6 Nouez un chiffon autour du tube de la cartouche pour absorber les coulures d'huile.

Versez de l'huile pour suspension 3wt dans le tube jusqu'à ce qu'il soit à moitié plein environ.

Huile pour suspension Maxima PLUSH 3wt

7 Actionnez lentement la cartouche de détente sur la moitié de sa longueur afin d'évacuer les bulles d'air coincées sous le piston de la cartouche de détente.

Continuez jusqu'à ce que plus aucune bulle ne soit visible dans l'huile.

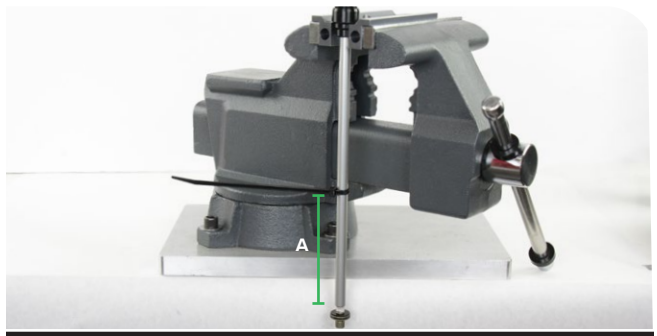
⚠ATTENTION

Portez toujours des lunettes de sécurité. Évitez tout contact des yeux ou de la peau avec de l'huile, du liquide, de la graisse, du lubrifiant ou du produit de nettoyage. En cas d'irritation, consultez immédiatement un médecin.

8 Fixez un serre-câble en plastique autour de la tige en respectant la longueur **A (mm)** mesurée à partir de l'extrémité de la tige.

Poussez la cartouche de détente à l'intérieur du tube de la cartouche jusqu'à ce que la tige soit sortie sur la mesure **(A) mm** (longueur). N'enfoncez pas davantage la cartouche d'amortissement dans le tube.

Fourche	Débattement de la fourche (mm)	A (mm)
Pike	120	92
	130	
	140	
Lyrik	140	104
	150	
	160	
ZEB	150	100
	160	
	170	
	180	
	190	



Voir le tableau

9 Versez de l'huile pour suspension 3wt à l'intérieur du tube jusqu'à ce que le niveau d'huile arrive juste en-dessous des orifices de purge (A).

Huile pour suspension Maxima PLUSH 3wt

10 Recouvrez les orifices de purge avec le chiffon.

Appliquez du frein filet Loctite Blue 242 ou produit équivalent sur deux ou trois filets du capuchon supérieur de la cartouche de compression (A) (filetage inférieur).

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Afin d'éviter le desserrage des pièces, du frein filet doit être appliqué comme illustré. Le fait de ne pas appliquer de frein filet peut entraîner le desserrage des pièces.

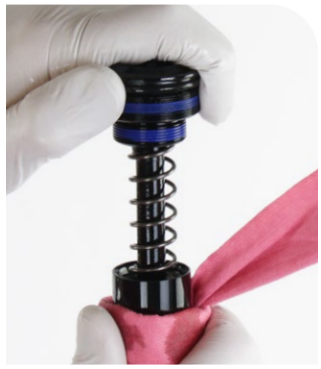
Insérez la cartouche de compression à l'intérieur du tube de la cartouche, puis enfoncez-la lentement à l'intérieur du tube. La cartouche de détente va sortir lentement au fur et à mesure que la cartouche de compression sera mise en place : ceci est normal.

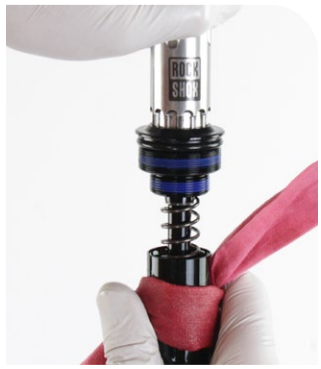
Poussez fermement la cartouche de compression vers le bas à l'intérieur du tube de la cartouche. Vissez le capuchon supérieur dans le tube.

⚠ATTENTION

Portez toujours des lunettes de sécurité. De l'huile va s'écouler de l'orifice de purge du tube de la cartouche au moment d'installer la cartouche d'amortissement. Évitez tout contact des yeux ou de la peau avec de l'huile, du liquide, de la graisse, du lubrifiant ou du produit de nettoyage. En cas d'irritation, consultez immédiatement un médecin.

Threadlocker Loctite Blue 242 (blue) or equivalent





Outil pour capuchon supérieur/cassette | 24 mm - RL3R

11 Serrez le capuchon supérieur au couple recommandé. Appuyez fermement vers le bas lorsque vous serrez le capuchon supérieur.

La tête d'étanchéité de la cartouche de détente sera serrée simultanément sur l'autre extrémité du tube de la cartouche.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

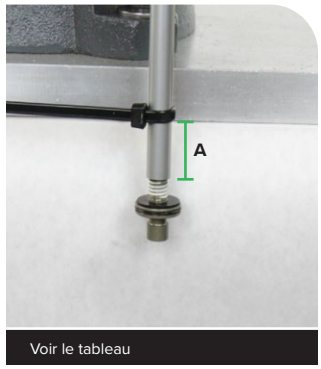
Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

Outil pour capuchon supérieur/cassette | 24 mm - RL3R | 17 N·m

12 Tirez la cartouche de détente en position d'extension complète.

Fixez un serre-câble en plastique autour de la tige en respectant la longueur **A (mm)** mesurée à partir de l'extrémité de la tige.

Fourche	Débattement de la fourche (mm)	A (mm)
Pike	120	25,5
	130	
	140	
Lyrik	140	23,5
	150	
	160	
ZEB	150	19
	160	
	170	
	180	
	190	



13 Recouvrez le ou les orifices de purge en nouant un chiffon autour du tube.

⚠ATTENTION

Portez toujours des lunettes de sécurité. De l'huile peut s'écouler de l'orifice de purge du tube de la cartouche au moment de comprimer la cartouche d'amortissement. Évitez tout contact des yeux ou de la peau avec de l'huile, du liquide, de la graisse, du lubrifiant ou du produit de nettoyage. En cas d'irritation, consultez immédiatement un médecin.

14 Enfoncez lentement la tige de la cartouche de détente à l'intérieur du tube jusqu'à ce que le serre-câble vienne toucher la tête d'étanchéité. **N'enfoncez pas davantage la cartouche d'amortissement.**

Lentement, tirez la tige de détente en position d'extension complète.

Répétez cette opération 3 à 5 fois. Ceci permettra d'évacuer l'excès d'huile et les bulles d'air présentes dans le circuit.

Retirez la vis inférieure. Retirez l'unité de la cartouche d'amortissement serrée dans l'étau, puis nettoyez-la avec un chiffon.

Ne retirez pas le serre-câble.

1 À l'aide de la molette de réglage, faites tourner la tige de la compression dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque sur la position « ferme ».

Charger RL3R : à l'aide d'une clé de 7 mm, maintenez la tige en position fermée, à fond dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle arrive en butée, tout en comprimant la cartouche.

Le serre-câble doit se trouver au niveau de la longueur **(A) mm** mesurée à partir de l'extrémité de la tige. **Ne comprimez pas davantage la cartouche de détente.**

Fourche	Débattement de la fourche (mm)	A (mm)
Pike	120	25,5
	130	
	140	
Lyrik	140	23,5
	150	
	160	
ZEB	150	19
	160	
	170	
	180	
	190	

Recouvrez le ou les orifices de purge de l'huile en nouant un chiffon autour du tube.

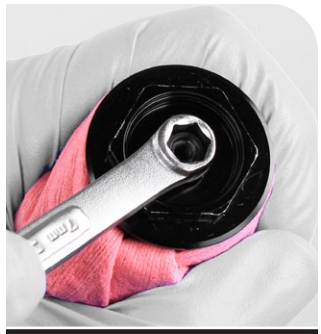
⚠ATTENTION

Portez toujours des lunettes de sécurité. De l'huile peut s'écouler de l'orifice de purge du tube de la cartouche au moment de comprimer la cartouche d'amortissement. Évitez tout contact des yeux ou de la peau avec de l'huile, du liquide, de la graisse, du lubrifiant ou du produit de nettoyage. En cas d'irritation, consultez immédiatement un médecin.

Enfoncez lentement l'unité de la cartouche pour tester le réglage de la compression le plus ferme. Vous devez sentir une résistance forte et homogène et le mouvement doit s'effectuer sans à-coup.

Tournez la cartouche de la compression en position ouverte et recommencez le test de la compression. Vous devez sentir une résistance légère et homogène et le mouvement doit s'effectuer sans à-coup.

Si vous sentez des à-coups lors de la compression, recommencez le processus de remplissage d'huile ainsi que le processus de purge. Si le processus de montage a été réalisé avec succès, réglez la cartouche de compression sur la position ouverte, puis retirez le serre-câble.



RL3R 7 mm

RL3R 7 mm

1 Retirez le joint torique situé sur le capuchon supérieur.

Nettoyez le filetage du capuchon supérieur ainsi que la cannelure du joint torique.

Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf, puis installez-le.

Graisse SRAM Butter

2 Insérez l'unité de la cartouche d'amortissement dans le plongeur situé du côté de la cartouche d'amortissement. Avec vos doigts, guidez la cartouche d'amortissement et la tige de la cartouche d'amortissement dans le plongeur sans rayer la tige.

AVIS

Veillez à ne pas rayer la tige de la cartouche de détente. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'huile.

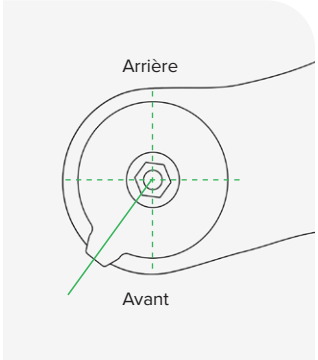
Vissez le capuchon supérieur sur le plongeur, puis serrez-le. Appuyez fermement vers le bas lorsque vous serrez le capuchon supérieur.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

Outil pour capuchon supérieur/cassette	24 mm - RL3R	28 N·m

1 Mettez la molette de réglage en place avec la languette tournée à 7 ou 8 heures en position déverrouillée.



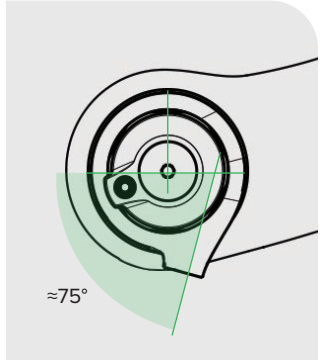
Installez la vis de blocage, puis serrez-la.

2 **Charger RL3R :** Installez le collier d'arrêt du câble avec le guide de la gaine positionné vers l'extérieur selon un angle de 75 degrés, comme indiqué sur le schéma.

AVIS

Le collier d'arrêt du câble et la gaine du câble de la commande à distance ne doivent pas toucher l'arceau des fourreaux lorsque la fourche est complètement comprimée.

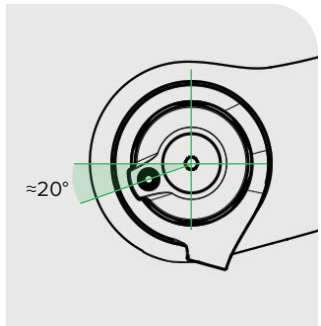
RL3R



Serrez la vis de blocage.

2 mm | 0,5 N·m

Installez la bobine de la commande à distance sur le régleur hexagonal en orientant la vis de blocage du câble selon un angle de 20 degrés, comme indiqué sur le schéma.



RL3R

RL3R

Mettez le circlip de la bobine de la commande à distance en place puis serrez-le.

Pour obtenir les instructions d'installation de la commande à distance et du câble, consultez le manuel utilisateur correspondant disponible sur www.sram.com/service.

RL3R: 2,5 mm | 1,4 N·m

Entretien 200 heures Poursuivez avec la rubrique Installation des fourreaux.

Entretien 200 heures Démontage des commandes - Rush RC

⚠ATTENTION

Posez un récipient au sol sous le produit concerné par l'opération d'entretien afin de recueillir les éventuelles coulures ou giclures de liquide. Afin d'éviter de glisser et de chuter et donc de provoquer de possibles blessures ou dommages, nettoyez immédiatement toute trace d'huile, de liquide, de graisse ou de lubrifiant sur le sol où vous réalisez l'opération d'entretien.

AVIS

Inspectez chaque pièce pour vérifier qu'il n'y a pas d'éraflures. 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.

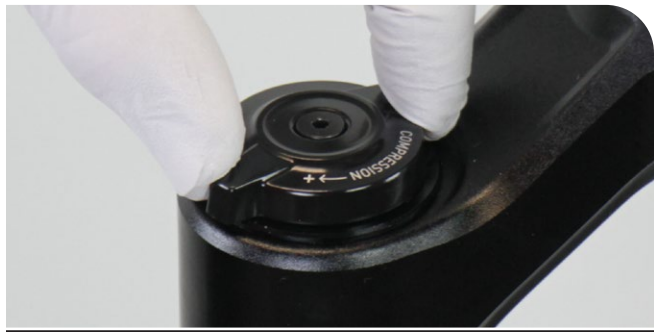
Lorsque vous remplacez des joints ou joints toriques, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint ou joint torique. Vaporisez du produit de nettoyage pour suspension RockShox ou de l'alcool isopropylique sur toutes les pièces, puis nettoyez chacune d'entre elles avec un chiffon propre non pelucheux.

Appliquez de la graisse SRAM Butter sur tous les joints et joints toriques neufs.

Graisse SRAM Butter

1 Pour réaliser la procédure de purge, la cartouche de compression doit être réglée sur la position d'ouverture maximale.

Tournez la molette de réglage de la compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque en position d'ouverture maximale.

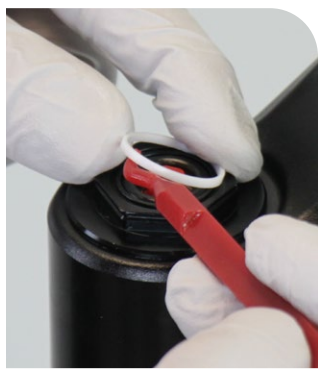


Charger RC

2 Retirez la vis de blocage, puis retirez la molette.

Retirez l'anneau de coulissage et le joint torique. Nettoyez la cannelure du capuchon supérieur.

2,5 mm



3 **Rush RL3R :** desserrez la vis de blocage puis retirez la bobine du câble et le collier d'arrêt du câble.

Retirez l'anneau de coulissage. Nettoyez les cannelures du capuchon supérieur.

RL3R: 2,5 mm

RL3R: 2 mm

1 Dévissez le capuchon supérieur de la cartouche d'amortissement, puis retirez l'unité de la cartouche d'amortissement. Appuyez fermement vers le bas lorsque vous desserrez le capuchon supérieur.

AVIS

Le serrage des capuchons supérieurs des fourches correspond à une valeur de couple élevée. Vérifiez que la fourche est parfaitement maintenue dans le trépied d'atelier. Pour éviter d'endommager le capuchon supérieur, enfoncez parfaitement l'outil pour capuchon supérieur/cassette et appuyez fermement vers le bas afin de le desserrer. Si vous avez besoin de force supplémentaire, utilisez une clé à douille dotée d'un long manche.

24 mm

2 Nettoyez l'intérieur et l'extérieur des plongeurs.

Nettoyez le filetage du plongeur.

Produit de nettoyage pour suspension RockShox

Tige

Tige

AMÉLIORATION - CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT CHARGER 3 ET CHARGER 3,1 AVEC BUTTERCUPS **Base :** pour installer une unité de cartouche d'amortissement Charger 3 ou Charger 3,1 avec des ButterCups pré-installés, passez à la rubrique Installation de la cartouche d'amortissement - Charger 3, Charger 3,1.

1 Serrez le tube de la cartouche dans un étau équipé de cales Reverb.

Cales d'étau Reverb (25-35 mm)

2 Dévissez le capuchon supérieur fixé sur le tube.

AVIS

Le tube de la cartouche et les cales d'étau ne doivent pas présenter de trace d'humidité ou d'huile pour permettre une bonne prise et pouvoir dévisser le capuchon supérieur. Si le tube de la cartouche glisse, nettoyez et séchez le tube et les cales d'étau.

24 mm

3 Enroulez un chiffon autour du tube de la cartouche, en-dessous du capuchon supérieur, pour absorber les coulures d'huile.

Retirez délicatement et lentement la cartouche de compression.

⚠ATTENTION

Portez toujours des lunettes de sécurité. Évitez tout contact des yeux ou de la peau avec de l'huile, du liquide, de la graisse, du lubrifiant ou du produit de nettoyage. En cas d'irritation, consultez immédiatement un médecin.

4 Retirez le tube de la cartouche et l'unité de la cartouche de détente hors de l'étau, puis versez l'huile dans un récipient prévu à cet effet.

Nettoyez l'extérieur du tube de la cartouche.

5 Serrez le tube de la cartouche dans un étau équipé de cales Reverb.

Dévissez l'unité de la cartouche de détente, puis retirez-la.

Cales d'étau Reverb (25-35 mm)

Clé à molette ou clé plate de 19 mm

6 L'anneau de coulissage plein n'est pas amovible et ne nécessite qu'un nettoyage. Ne le retirez pas.

AVIS

Ne retirez pas l'anneau de coulissage plein. Aucun entretien n'est requis pour l'anneau de coulissage plein. Si vous retirez l'anneau de coulissage plein, il vous faudra monter une nouvelle unité de cartouche d'amortissement.

La couleur de l'anneau de coulissage plein peut être différente.

7 Retirez la tête d'étanchéité hors de la tige de la cartouche de détente. Jetez la tête d'étanchéité.

8 Vaporisez du produit de nettoyage pour suspension RockShox ou de l'alcool isopropylique dans le tube de la cartouche, puis nettoyez l'intérieur du tube à l'aide d'un chiffon propre enroulé autour d'une tige fine (≤16 mm de diamètre).

Vérifiez que l'intérieur du tube de la cartouche n'est pas rayé.

AVIS

Les rayures peuvent entraîner des fuites d'huile. Remplacez le tube de la cartouche si vous repérez une rayure.

Produit de nettoyage pour suspension RockShox ou alcool isopropylique

Tige

9 Retirez les joints toriques situés sur la cartouche de compression, puis jetez-les.

Appliquez de la graisse sur les joints toriques neufs, puis mettez-les en place.

10 Appliquez de la graisse sur le joint interne et la bague à l'intérieur de la tête d'étanchéité de la cartouche de détente.

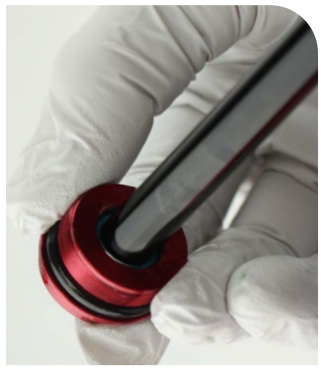
Graisse SRAM Butter

⚠ATTENTION

Posez un récipient au sol sous le produit concerné par l'opération d'entretien afin de recueillir les éventuelles coulures ou giclures de liquide. Afin d'éviter de glisser et de chuter et donc de provoquer de possibles blessures ou dommages, nettoyez immédiatement toute trace d'huile, de liquide, de graisse ou de lubrifiant sur le sol où vous réalisez l'opération d'entretien.

1 Appliquez de la graisse sur la tige de la cartouche de détente. Insérez la tige de la cartouche de détente dans la partie creuse de la tête d'étanchéité.

Faites coulisser la tête d'étanchéité vers le piston.



2 Insérez la molette de réglage de la détente dans la cartouche de détente, puis tournez-la de 16 crans dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position fermée. C'est la position d'ouverture maximale.

3 Vissez la tête d'étanchéité à la main dans le tube de la cartouche.

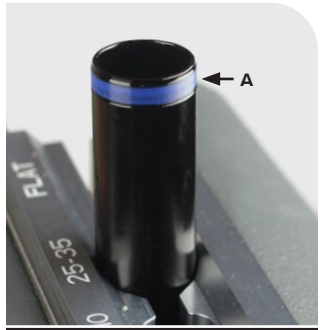
Serrez la vis inférieure dans la tige de la cartouche de détente.

4 Appliquez du frein filet Loctite Blue 242 ou produit équivalent sur deux ou trois filets du tube de la cartouche (A).

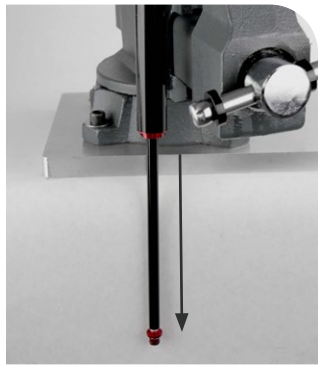
⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Afin d'éviter le desserrage des pièces, du frein filet doit être appliqué comme illustré. Le fait de ne pas appliquer de frein filet peut entraîner le desserrage des pièces.

Serrez le tube de la cartouche dans un étau équipé de cales Reverb. Tirez la tige de la cartouche d'amortissement en position d'extension complète.

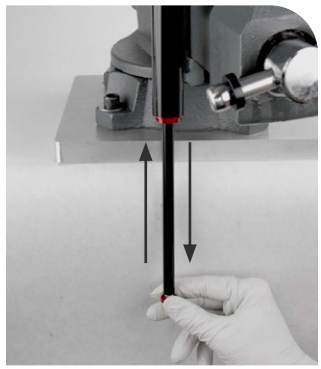


Cales d'étau Reverb (25-30 mm) Loctite Blue 242



5 Versez de l'huile pour suspension Maxima PLUSH 3wt à l'intérieur du tube jusqu'à ce qu'il soit presque à moitié plein. Actionnez lentement la tige de la cartouche de détente sur la moitié de sa longueur afin d'évacuer les bulles d'air coincées sous le piston de la cartouche de détente. Continuez jusqu'à ce que plus aucune bulle ne soit visible dans l'huile.

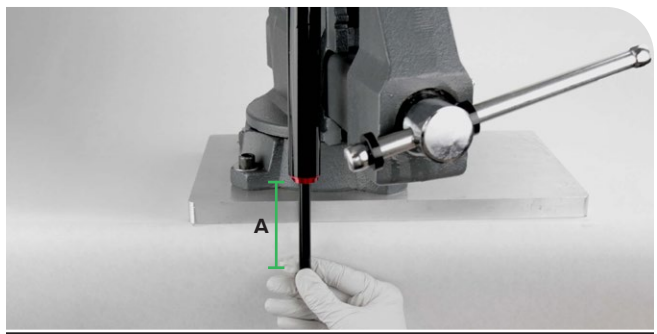
Huile pour suspension Maxima PLUSH 3wt



6 Poussez la cartouche de détente à l'intérieur du tube de la cartouche jusqu'à ce que la tige de la détente atteigne la mesure (A mm).

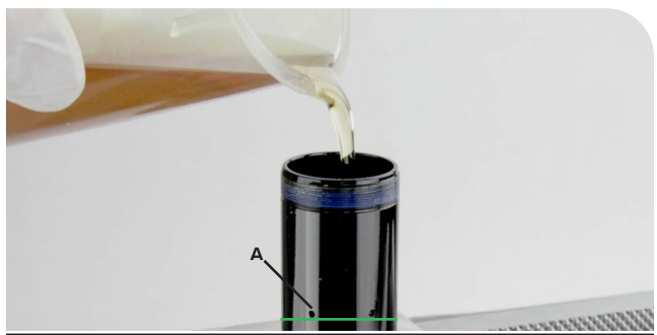
N'enfoncez pas davantage la cartouche de détente dans le tube.

Fourche	Débattement de la fourche (mm)	A (mm)
Pike	120	70
	130	
Pike/Lyrik	140	
Lyrik	150	
	160	
ZEB	150	94
	160	
	170	
	180	
	190	



Voir le tableau

7 Versez de l'huile pour suspension Maxima PLUSH 3wt à l'intérieur du tube jusqu'à ce que le niveau d'huile arrive juste en-dessous des orifices de purge (A).



Huile pour suspension Maxima PLUSH 3wt

8 Nouez un chiffon autour de la cartouche d'amortissement pour absorber les coulures d'huile. Insérez la cartouche de compression à l'intérieur du tube de la cartouche, puis enfoncez-la lentement à l'intérieur du tube. La cartouche de détente va sortir lentement au fur et à mesure que la cartouche de compression sera mise en place : ceci est normal.

Enfoncez fermement le capuchon supérieur dans le tube, puis vissez-le.

⚠ATTENTION

Portez toujours des lunettes de sécurité. De l'huile va s'écouler de l'orifice de purge du tube de la cartouche au moment d'installer la cartouche d'amortissement. Évitez tout contact des yeux ou de la peau avec de l'huile, du liquide, de la graisse, du lubrifiant ou du produit de nettoyage. En cas d'irritation, consultez immédiatement un médecin.

9 Serrez le capuchon supérieur. Appuyez fermement vers le bas lorsque vous serrez le capuchon supérieur.

Serrez la tête d'étanchéité de la cartouche de détente.

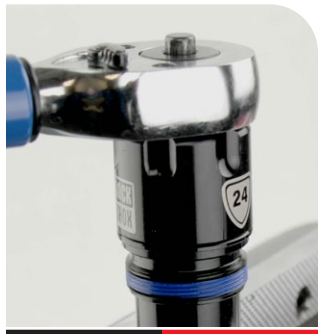
Retirez l'unité de la cartouche d'amortissement hors de l'étau.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

AVIS

Veillez à ne pas rayer la tige de la cartouche de détente. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'huile.



24 mm	17 N·m

19 mm	17 N·m

10 Retirez la cartouche d'amortissement hors de l'étau. Nouez un chiffon sans le serrer autour de la cartouche d'amortissement au-dessus des orifices de purge. En maintenant la cartouche d'amortissement à la verticale, tirez lentement la tige en position d'extension complète.

Retirez la vis inférieure.

Enfoncez lentement la tige de la cartouche de détente à l'intérieur du tube de la cartouche jusqu'à ce que la tige de la cartouche de détente mesure la longueur « B ». N'enfoncez pas davantage la cartouche de détente dans le tube.

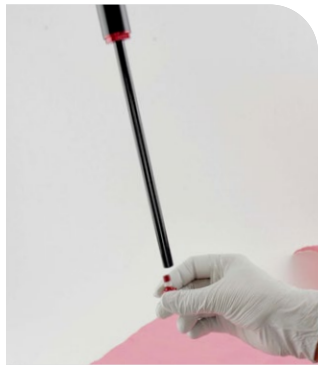
Fourche	Débattement de la fourche (mm)	B (mm)
Pike	120	30
	130	
Pike/Lyrik	140	
Lyrik	150	
	160	
ZEB	150	54
	160	
	170	
	180	
	190	

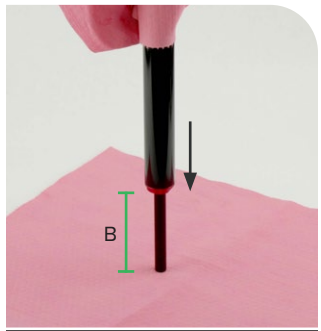
Tirez la cartouche d'amortissement, puis repoussez-la jusqu'à atteindre la mesure « B » ; faites ceci entre 3 et 5 fois. Ceci permettra d'évacuer l'excès d'huile et les bulles d'air présentes dans le circuit.

Nettoyez la cartouche d'amortissement.

⚠ATTENTION

Portez toujours des lunettes de sécurité. De l'huile peut s'écouler de l'orifice de purge du tube de la cartouche au moment de comprimer la cartouche d'amortissement. Évitez tout contact des yeux ou de la peau avec de l'huile, du liquide, de la graisse, du lubrifiant ou du produit de nettoyage. En cas d'irritation, consultez immédiatement un médecin.





Voir le tableau des valeurs

1 **RC :** À l'aide de la molette de réglage de la compression, tournez la tige du régleur en position fermée, à fond dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'à ce qu'elle se bloque.

Rush RL3R : à l'aide d'une clé de 7 mm, maintenez la tige en position fermée, à fond dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle arrive en butée, tout en comprimant la cartouche.

Recouvrez les orifices de purge avec un chiffon.

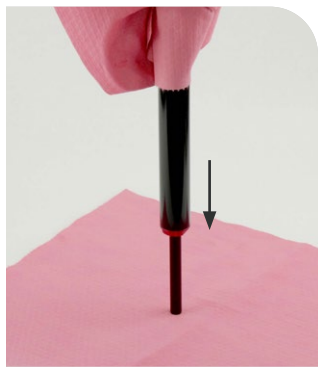
⚠ATTENTION

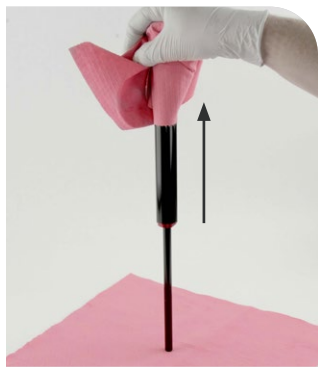
Portez toujours des lunettes de sécurité. De l'huile peut s'écouler de l'orifice de purge du tube de la cartouche au moment de comprimer la cartouche d'amortissement. Évitez tout contact des yeux ou de la peau avec de l'huile, du liquide, de la graisse, du lubrifiant ou du produit de nettoyage. En cas d'irritation, consultez immédiatement un médecin.

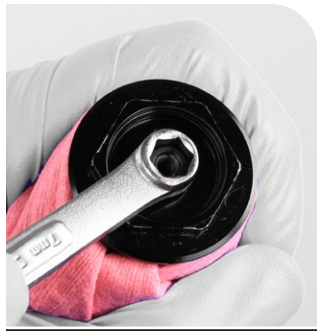
Poussez lentement l'unité de la cartouche d'amortissement sur la moitié de sa longueur pour tester le réglage de la compression le plus ferme. Vous devez sentir une résistance forte et homogène et le mouvement doit s'effectuer sans à-coup.

Faites tourner la cartouche de compression en position ouverte et recommencez le test de la compression. Vous devez sentir une légère résistance homogène et le mouvement doit s'effectuer sans à-coup.

Si vous sentez des à-coups lors de la compression, recommencez le processus de remplissage d'huile ainsi que le processus de purge. Si le processus de montage a été réalisé avec succès, réglez la cartouche de compression sur la position ouverte, puis retirez le serre-câble.







RL3R 7 mm

RL3R 7 mm

1 Retirez le joint torique situé sur le capuchon supérieur.

Nettoyez le filetage du capuchon supérieur ainsi que la cannelure du joint torique.

Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf, puis installez-le.

Graisse SRAM Butter

2 Insérez l'unité de la cartouche d'amortissement dans le plongeur situé du côté de la cartouche d'amortissement. Avec vos doigts, guidez la cartouche d'amortissement et la tige de la cartouche d'amortissement dans le plongeur sans rayer la tige.

AVIS

Veillez à ne pas rayer la tige de la cartouche de détente. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'huile.

Vissez le capuchon supérieur sur le plongeur, puis serrez-le. Appuyez fermement vers le bas lorsque vous serrez le capuchon supérieur.

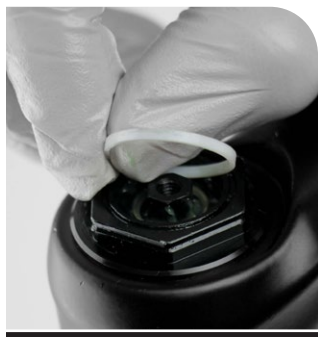
⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

24 mm	28 N·m

1 **RC :** Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf et un anneau de coulissage neuf, puis installez-les. Installez l'anneau de coulissage dans la cannelure et le joint torique dans le creux situé au milieu du capuchon supérieur.

Rush RL3R : appliquez de la graisse sur un anneau de coulissage neuf, puis installez-le dans la cannelure du capuchon supérieur.

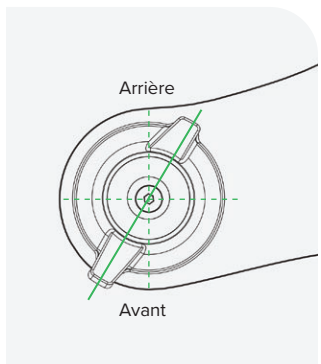


RL3R

RL3R

2 Mettez la molette de réglage en place avec la languette tournée à 7 ou 8 heures en position déverrouillée.

Installez la vis de blocage, puis serrez-la.

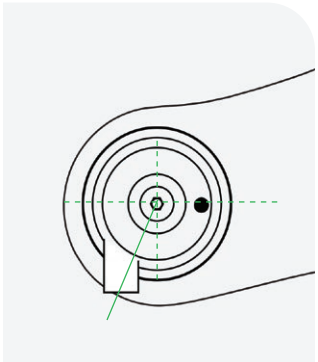


2,5 mm	0,75 - 1,10 N·m

3 **Rush RL3R :** Installez le collier d'arrêt du câble avec le guide de la gaine tourné vers l'avant. Serrez la vis de blocage.

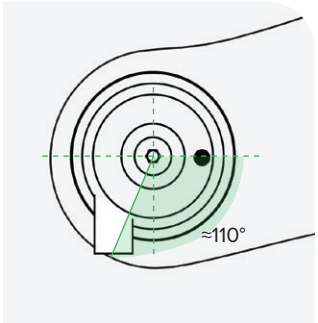
AVIS

Le collier d'arrêt du câble et la gaine du câble de la commande à distance ne doivent pas toucher l'arceau des fourreaux lorsque la fourche est complètement comprimée.



2 mm | 0,5 N·m

Installez la bobine de la commande à distance sur le régleur hexagonal avec la vis de blocage du câble positionnée dans un angle de ≈110 degrés par rapport au guide de la gaine.



RL3R

RL3R

Mettez le circlip de la bobine de la commande à distance en place puis serrez-le.

Pour obtenir les instructions d'installation de la commande à distance et du câble, consultez le manuel utilisateur correspondant disponible sur www.sram.com/service.

RL3R: 2,5 mm | 1,4 N·m

Entretien 50/200 heures | Installation des fourreaux

1 Nettoyez les plongeurs.

Produit de nettoyage pour suspension RockShox

Produit de nettoyage pour suspension RockShox

2 Appliquez de la graisse sur les surfaces internes des joints anti-poussière.

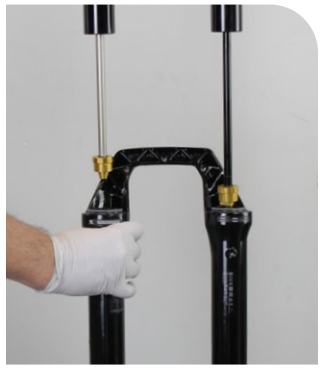
Graisse SRAM Butter

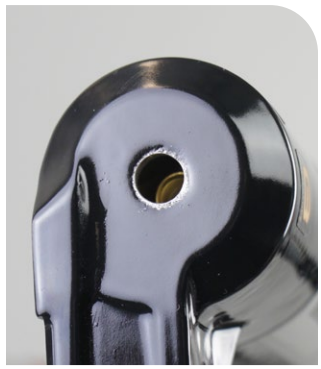
3 Installez l'unité des fourreaux sur les plongeurs et faites-la coulisser suffisamment de sorte que les bagues supérieures s'engagent dans les plongeurs.

AVIS

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

La base interne des fourreaux ne doit pas toucher la tige du ressort à air, la tige de la cartouche d'amortissement et le(s) ButterCups(s) (Ultimate). Un espace doit être visible entre les tiges ou le(s) ButterCups(s) (Ultimate) et les trous des vis des fourreaux.





4 Mettez la fourche de biais de sorte que les trous des vis soient tournés vers le haut.

Injectez du lubrifiant pour suspension Maxima PLUSH Dynamic (Light) à l'intérieur de chaque fourreau à travers les orifices des vis inférieures.

AVIS

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

Fourche	Côté cartouche d'amortissement (mL)	Côté ressort (mL)
ZEB	30	15
Lyrik		
Pike		

Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light — Voir le tableau

5 Faites coulisser l'unité des fourreaux vers le té jusqu'à ce qu'elle touche les extrémités des tiges et qu'elle se bloque.

Les tiges du ressort à air et de la cartouche d'amortissement ou le(s) ButterCups(s) (Ultimate) doivent être visibles à travers les trous des vis inférieures.

Vérifiez que chaque tige ou chaque ButterCups (Ultimate) est centré et bien positionné dans l'orifice de la vis/tige du fourreau et qu'il n'y a pas d'espace entre le fourreau et l'extrémité de chaque tige filetée ou de chaque ButterCups (Ultimate).

Si nécessaire, alignez la tige ou le ButterCups (Ultimate) dans les orifices des vis inférieures.

Côté ressort

Côté cartouche d'amortissement

6 **Entretien 200 heures** Retirez les rondelles d'écrasement usagées situées sur chaque vis inférieure.

Maintenez la rondelle d'écrasement en place à l'aide d'une pince à bec fin, puis dévissez la rondelle d'écrasement située sur la vis en tournant la vis dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Jetez les rondelles d'écrasement usagées.

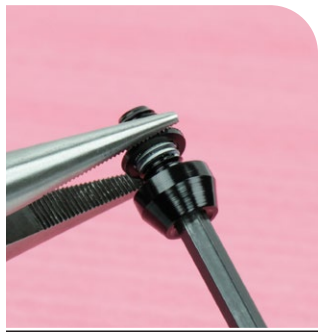
Nettoyez les vis et mettez les rondelles d'écrasement neuves en place.

AVIS

N'endommagez pas le filetage des vis.

Ne réutilisez jamais les circlips pour rondelle d'écrasement ni les rondelles d'écrasement. Des rondelles d'écrasement endommagées ou sales peuvent entraîner des fuites d'huile au niveau de la fourche.

5 mm Pointe



5 mm Pince à bec fin

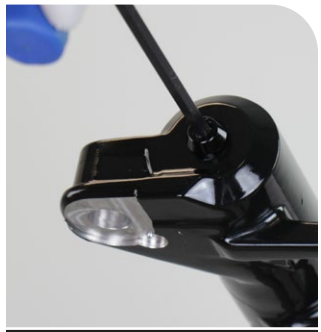
7 Installez la vis inférieure pleine sur la tige du ressort.

Mettez la vis creuse en place sur la tige de la cartouche d'amortissement.

Serrez les deux vis.

⚠AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.



5 mm Côté ressort

5 mm 6,8 N·m

5 mm Côté cartouche d'amortissement

5 mm 6,8 N·m

8 Pour faciliter l'installation, appliquez une petite quantité de graisse sur l'extrémité de la tige du régleur de la détente.

Installez la molette de réglage de la détente sur la vis inférieure de la cartouche de détente.

Enfoncez fermement la molette sur la vis jusqu'à ce qu'elle s'enclenche dans son emplacement.

Serrez la vis de fixation.

Reportez-vous aux réglages notés avant l'entretien pour régler la détente.

Graisse SRAM Butter RC2

2,5 mm 0,84 N·m

Graisse SRAM Butter RC

2,5 mm 0,84 N·m

9 Reportez-vous aux réglages notés avant l'entretien ou au tableau des pressions pneumatiques imprimé sur le fourreau de la fourche, afin de mettre le ressort à air en pression.

Il se peut que l'aiguille de la pompe indique une chute de la pression pneumatique au moment de mettre le ressort à air en pression : ceci est normal. Continuez à remplir le ressort à air jusqu'à atteindre la pression pneumatique recommandée.

Actionnez la fourche pour équilibrer les chambres pneumatiques positive et négative. Après avoir actionné la fourche à 3 ou 4 reprises, vérifiez la pression et ajoutez de l'air si nécessaire.

Pompe pour amortisseur

Installez le capuchon de la valve à air.

DebonAir+

DebonAir+

Dual Position Air

Dual Position Air

10 Nettoyez l'ensemble de la fourche.

Produit de nettoyage pour suspension RockShox

L'entretien de votre fourche à suspension RockShox est maintenant terminé.

SIÈGE ASIE
SRAM Taiwan
No. 1598-8 Chung Shan Road
Shen Kang Hsiang, Taichung City
Taiwan

SIÈGE MONDIAL
SRAM, LLC
1000 W. Fulton Market, 4th Floor
Chicago, Illinois 60607
États-Unis

SIÈGE EUROPE
SRAM Europe
Paasbosweg 14-16
3862ZS Nijkerk
Pays-Bas