

ROCKSHOX

BOXXER

BoXXer 2024+



MANUEL D'ENTRETIEN



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 INFORMATIONS COMMERCIALES.....	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
BOXXER ULTIMATE (D1) 2024+ - CHARGER 3 RC2	12
BOXXER BASE (D1) 2024+ - CHARGER 3 RC.....	13
CARACTÉRISTIQUES DES FOURREAUX.....	14
BUTTERCUPS - ULTIMATE - CHARGER 3 RC2 ET DEBONAIR+	15
DÉMONTAGE DE LA FOURCHE	16
DÉMONTAGE ET ENTRETIEN DES FOURREAUX	22
DÉMONTAGE DU GARDE-BOUE.....	22
DÉMONTAGE DES FOURREAUX.....	23
ENTRETIEN 50/100 HEURES	
ENTRETIEN DES FOURREAUX	28
ENTRETIEN 200 HEURES	
ENTRETIEN DES JOINTS DES FOURREAUX.....	30
DEBONAIR+ - ENTRETIEN DU RESSORT À AIR, MODIFICATION DU DÉBATTEMENT ET AMÉLIORATION BUTTERCUPS	35
ENTRETIEN 100/200 HEURES	
DÉMONTAGE DU RESSORT À AIR.....	35
DÉMONTAGE DES BUTTERCUPS - DEBONAIR+ - ULTIMATE.....	40
DÉMONTAGE DU RESSORT À AIR INSÉRÉ DANS LE TUBE DU RESSORT À AIR.....	43
MODIFICATION DU DÉBATTEMENT DU RESSORT À AIR (FACULTATIF).....	44
BOTTOMLESS TOKEN DEBONAIR+	44
INSTALLATION DES BOTTOMLESS TOKEN DEBONAIR+ (FACULTATIF).....	44
ENTRETIEN DU TUBE ET DE LA TÊTE D'ÉTANCHÉITÉ DU RESSORT À AIR	45
ENTRETIEN DU RESSORT À AIR	49
ENTRETIEN DU TUBE ET DE LA TÊTE D'ÉTANCHÉITÉ DU RESSORT À AIR	53
INSTALLATION DES BUTTERCUPS.....	58
INSTALLATION DU RESSORT À AIR/TUBE DU RESSORT À AIR.....	61
ENTRETIEN DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3 RC2	67
ENTRETIEN 200 HEURES	
DÉMONTAGE DES COMMANDES - CHARGER 3 RC2.....	67
DÉMONTAGE DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3 RC2.....	69
DÉMONTAGE DES BUTTERCUPS - CHARGER 3 RC2	70
ENTRETIEN DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3 RC2	73
MISE À NIVEAU DE L'AMORTISSEUR ET RÉGLAGE DES RONDELLES - CHARGER 3.1 RC2 (FACULTATIF).....	81
RÉGLAGE DES RONDELLES DE LA CARTOUCHE DE REBOND - BOXXER D1 CHARGER 3 - RC2 ET RC.....	86
MONTAGE DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3 RC2, CHARGER 3.1 (AMÉLIORATION).....	89
REMPLACEMENT DU TUBE DE LA CARTOUCHE (FACULTATIF).....	99
MONTAGE DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3 RC2, CHARGER 3.1 RC2 (AMÉLIORATION)	101
INSTALLATION DES BUTTERCUPS - CHARGER 3 RC2	106
PURGE DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3 RC2	109
TEST DE LA COMPRESSION - CHARGER 3 RC2, CHARGER 3.1 RC2 (AMÉLIORATION).....	113
INSTALLATION DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3 RC2, CHARGER 3.1 RC2 (AMÉLIORATION).....	114
INSTALLATION DES COMMANDES - CHARGER 3 RC2, CHARGER 3.1 RC2 (AMÉLIORATION).....	116

ENTRETIEN 200 HEURES

DÉMONTAGE DES COMMANDES - CHARGER 3 RC121
DÉMONTAGE DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3 RC123
ENTRETIEN DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3 RC124
RÉGLAGE DES RONDELLES DE LA CARTOUCHE DE DÉTENTE - BOXXER D1 CHARGER 3 RC.....135
MONTAGE DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3 RC138
REMPACEMENT DU TUBE DE LA CARTOUCHE (FACULTATIF).....144
MONTAGE DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3 RC.....146
PURGE DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3 RC.....151
TEST DE LA COMPRESSION - CHARGER 3 RC155
INSTALLATION DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT - CHARGER 3 RC157
INSTALLATION DES COMMANDES - CHARGER 3 RC159

MONTAGE DES FOURREAUX 160
INSTALLATION DU GARDE-BOUE (FACULTATIF)167

INSTALLATION DE LA FOURCHE..... 168
RÉGLAGE DE L'ALIGNEMENT DES PLONGEURS..... 174
FINALISATION DE L'INSTALLATION DE LA FOURCHE175

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

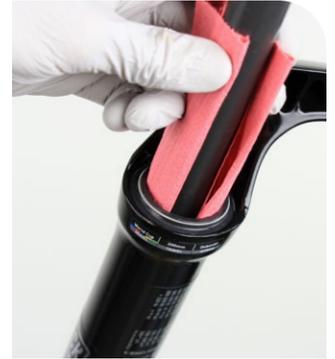
Les procédures suivantes doivent être réalisées au cours de l'entretien, sauf mention contraire.

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.

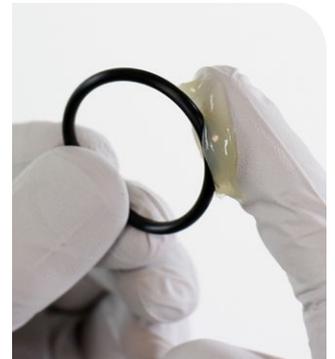


Remplacez le joint ou joint torique par un neuf fourni dans le kit d'entretien. Avec vos doigts ou une pointe, retirez le joint ou joint torique usagé.

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 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, les noms de série et de modèle et la version du produit associée à son année 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-BXR-ULT-D1**

FS = type de produit - **Suspension/amortisseur avant (Front Shock/Suspension)**

BXR = plateforme/série - **BoXXer**

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 informations commerciales

Pour consulter les informations concernant la garantie SRAM, visitez le site : www.sram.com/warranty.

Pour consulter les informations commerciales de SRAM, visitez le site : www.sram.com/website-terms-of-use.

Pièces

- BoXXer (Gen D) 2024+ - Kit d'entretien 200 heures
- BoXXer (D1) 2024+ - Kit d'amélioration ButterCups DebonAir+ - Unité du ressort à air complète avec ButterCups déjà installés (comprend une unité du ressort à air complète, la tête d'étanchéité et les ButterCups) - remplace l'unité du ressort à air Base sans ButterCups
- BoXXer (D1) 2024+ - Kit d'amélioration Charger 3 RC2 - Unité de la cartouche d'amortissement complète avec ButterCups déjà installés - remplace l'unité de la cartouche d'amortissement Charger 3 RC Base sans ButterCups
- 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 7wt
- Lubrifiant visqueux pour suspension Maxima PLUSH Dynamic
- Lubrifiant fluide pour suspension Maxima PLUSH Dynamic
- Produit de nettoyage pour suspension RockShox ou alcool isopropylique
- Graisse SRAM Butter
- Frein filet Loctite 242 - Bleu (ou produit équivalent)
- Frein filet Loctite 2760 - Rouge (ou produit équivalent)

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](#)
- Cales d'étau pour amortisseur arrière RockShox (3 trous)
- Cales d'étau RockShox Reverb
- 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
- Cales d'étau (Park Tool AV-5)

Outils de base

- Clé à molette ou clé plate : 23 ; 25 ; 28 et 33 mm
- Étau
- Douille articulée (plate ou à molette) : 23 ; 25 ; 28 et 33 mm
- Tige : diamètre ≤ 14 mm (tige du ressort à air), diamètre ≤ 33 mm (plongeurs, fourreaux)
- Mâchoires plates en aluminium tendre
- Douilles et embouts hexagonaux : 1,5 ; 2,5 ; 3 ; 4 ; 5 et 6 mm
- Clés hexagonales : 1,5 ; 2,5 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 et 8 mm
- Pointe (métallique) - circlip - ressort à air
- Pointe (non métallique) - joints toriques et joints
- Maillet en plastique
- Tube en plastique (manchon fendu) ou accessoire similaire - protection de la tige de la cartouche d'amortissement et du ressort à air
- Réglet ou mètre mesureur
- Clé à douille
- Clé à sangle - sangle en caoutchouc
- 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 100 heures	Réaliser l'entretien de lubrification du ressort	Prolonge la durée de vie de la suspension
		Rétablit la sensibilité sur les petits chocs
		Réduit les frottements
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 d'air	Réglage de la LSC (RC2, RC) : comptez le nombre de crans 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 crans 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 crans 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

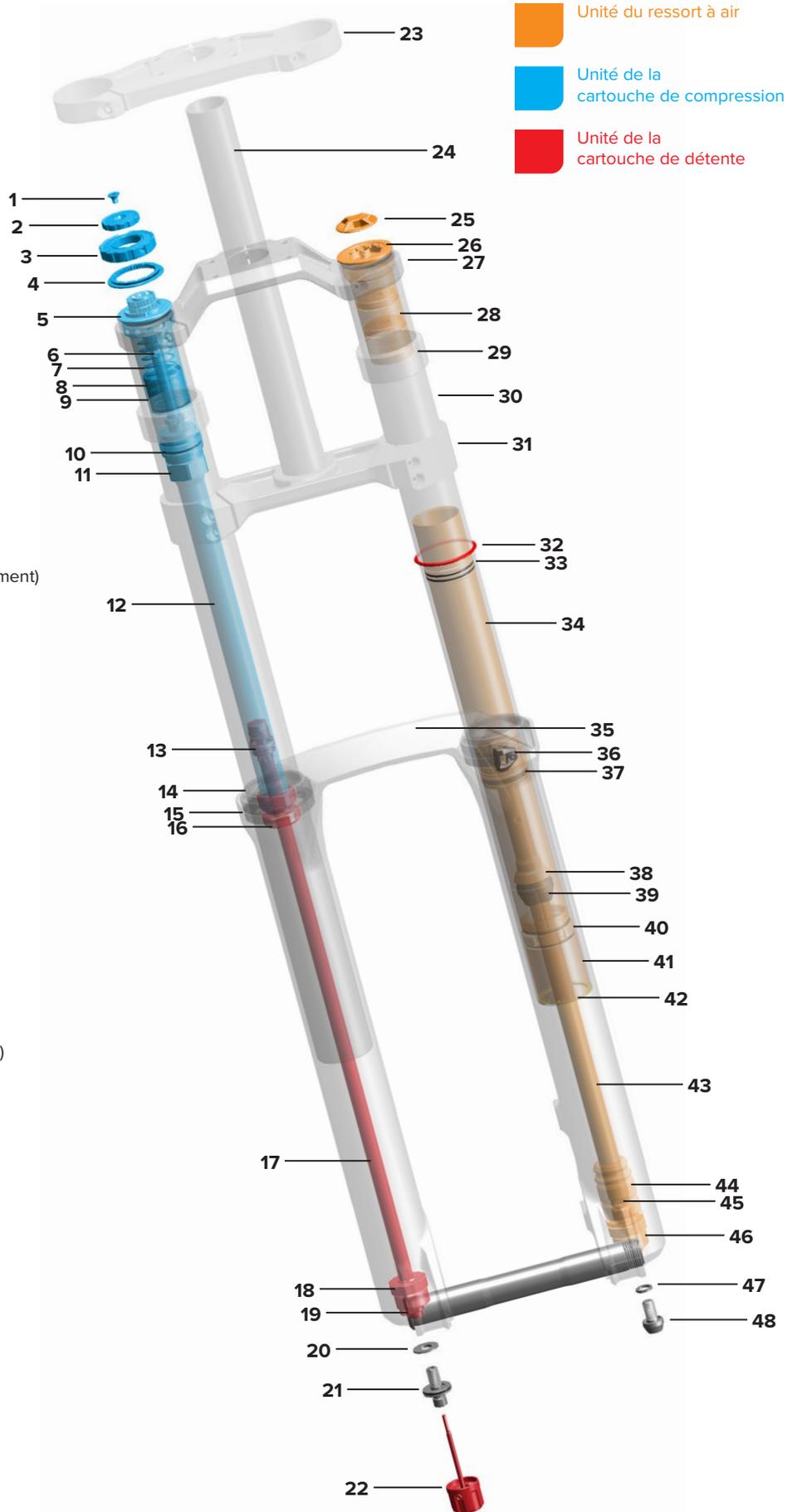
Modèle de la fourche		Pièce	Outil	Couple de serrage
Ressort à air				
Ultimate	Base	Capuchon supérieur dans le plongeur (ressort à air)	Outil pour capuchon supérieur/cassette RockShox (ou outil pour cassette standard)	7,3 N•m
Ultimate	Base	Bottomless Token	Douille/embout hexagonal(e) de 8 mm	4 N•m
Ultimate	Base	Tête d'étanchéité du ressort à air sur le tube du ressort à air	33 mm, articulé	17 N•m
Ultimate	-	Embase de la tige ButterCups - embase sur la tige - ressort à air DebonAir+	Douille TORX T25	4 N•m
Ultimate	-	Boîtier ButterCups (supérieur) sur le boîtier ButterCups (inférieur) - ressort à air DebonAir+	Douille articulée de 25 mm	14 N•m
Cartouche d'amortissement				
Ultimate	Base	Capuchon supérieur	Outil pour capuchon supérieur/cassette RockShox (ou outil pour cassette standard)	7,3 N•m
Ultimate	Base	Capuchon supérieur sur le tube du PFI de la cartouche de compression sur le coupleur sur le tube de la cartouche d'amortissement sur la tête d'étanchéité de la cartouche de détente	Outil pour capuchon supérieur/cassette RockShox (ou outil pour cassette standard)	14 N•m
Ultimate	-	Vis de blocage de la tige - réglage de la cartouche de compression (HSC) x2 - Charger 3 RC2 (et amélioration Charger 3.1 RC2)	Douille/embout hexagonal(e) de 1,5 mm	0,56 N•m
Ultimate	-	Tube du PFI sur le coupleur du PFI sur le tube de la cartouche d'amortissement - Charger 3 RC2	Douille articulée de 28 mm	14 N•m
Ultimate	-	Écrou de piston - cartouche de compression - Charger 3 (et amélioration Charger 3.1 RC2)	Douille/embout hexagonal(e) de 3 mm	1,1 N•m
-	Base	Vis de blocage - molette du réglage de la compression - Charger 3	Douille/embout hexagonal(e) de 2,5 mm	0,56 N•m
Ultimate	-	Vis de blocage - molette du réglage de la compression basse vitesse - Charger 3 (et amélioration Charger 3.1 RC2)	Douille/embout hexagonal(e) de 2,5 mm	0,56 N•m
Ultimate	-	Vis de blocage - molette du réglage de la compression haute vitesse - Charger 3 (et amélioration Charger 3.1 RC2)	Douille/embout hexagonal(e) de 2,5 mm	0,28 N•m
Ultimate	Base	Vis de fixation - molette du réglage de la détente	Douille/embout hexagonal(e) de 2,5 mm	0,84 N•m
Ultimate	-	Embase de la tige du boîtier ButterCup - embase sur la tige - cartouche d'amortissement Charger 3 (et amélioration Charger 3.1 RC2)	Douille TORX T25	5 N•m
Ultimate	-	Boîtier ButterCup (supérieur) sur le boîtier ButterCup (inférieur) - cartouche d'amortissement Charger 3 (et amélioration Charger 3.1 RC2)	Douille articulée de 25 mm	14 N•m
Ultimate	-	Tête d'étanchéité (détente) sur le tube de la cartouche d'amortissement sur le capuchon supérieur de la cartouche d'amortissement - Charger 3 (en deux parties) (Ultimate)	Douille articulée de 24 mm	14 N•m
Fourreau				
Ultimate	Base	Bouchon pour fourreau	Douille/embout hexagonal(e) de 4 mm	2 N•m
Ultimate	Base	Vis - garde-boue	Douille/embout hexagonal(e) de 2,5 mm	1,0 N•m
Ultimate	Base	Vis - collier de la durite de frein sur le fourreau	Douille/embout hexagonal(e) de 2,5 mm	0,45 N•m
Ultimate	Base	Vis inférieure - cartouche d'amortissement et ressort à air	Douille/embout hexagonal(e) de 5 mm	7,3 N•m
Ultimate	Base	Maxle DH	Douille/embout hexagonal(e) de 6 mm	12,5-14,7 N•m
Tés				
Ultimate	Base	Vis du té inférieur (x4)	Douille/embout hexagonal(e) de 4 mm	10 N•m
Ultimate	Base	Vis du té supérieur (x3)	Douille/embout hexagonal(e) de 4 mm	10 N•m

Volume d'huile et lubrifiant

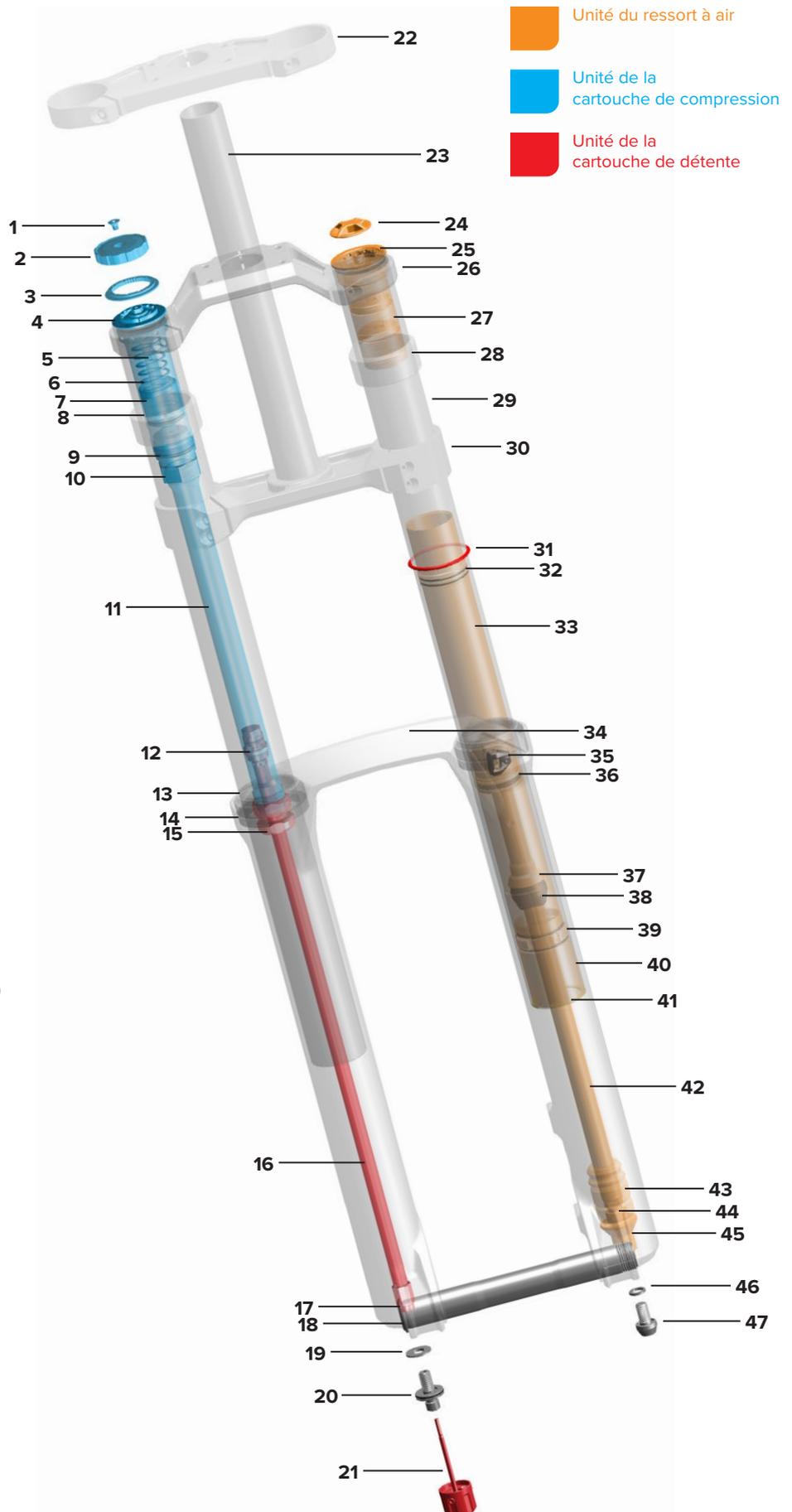
Année du modèle	Fourche	Modèle	Cartouche d'amortissement				Ressort							
			Cartouche d'amortissement	Plongeur		Fourreau		Ressort	Plongeur			Fourreau		
				Type d'huile	Volume (mL)	Huile	Volume (mL)		Huile	Volume (mL)		Graisse	Huile	Volume (mL)
										(+)	(-)			
2024+	BoXXer	Ultimate	Charger 3 RC2 (et amélioration Charger 3.1 RC2) avec ButterCups	Maxima PLUSH 7wt	Purge	Lubrifiant fluide pour suspension Maxima PLUSH Dynamic	40	DebonAir+ avec ButterCups	Lubrifiant épais pour suspension Maxima PLUSH Dynamic	3	1	Graisse SRAM Butter Lubrifier le piston à air	Lubrifiant fluide pour suspension Maxima PLUSH Dynamic	20
		Base	Charger 3 RC					DebonAir+						

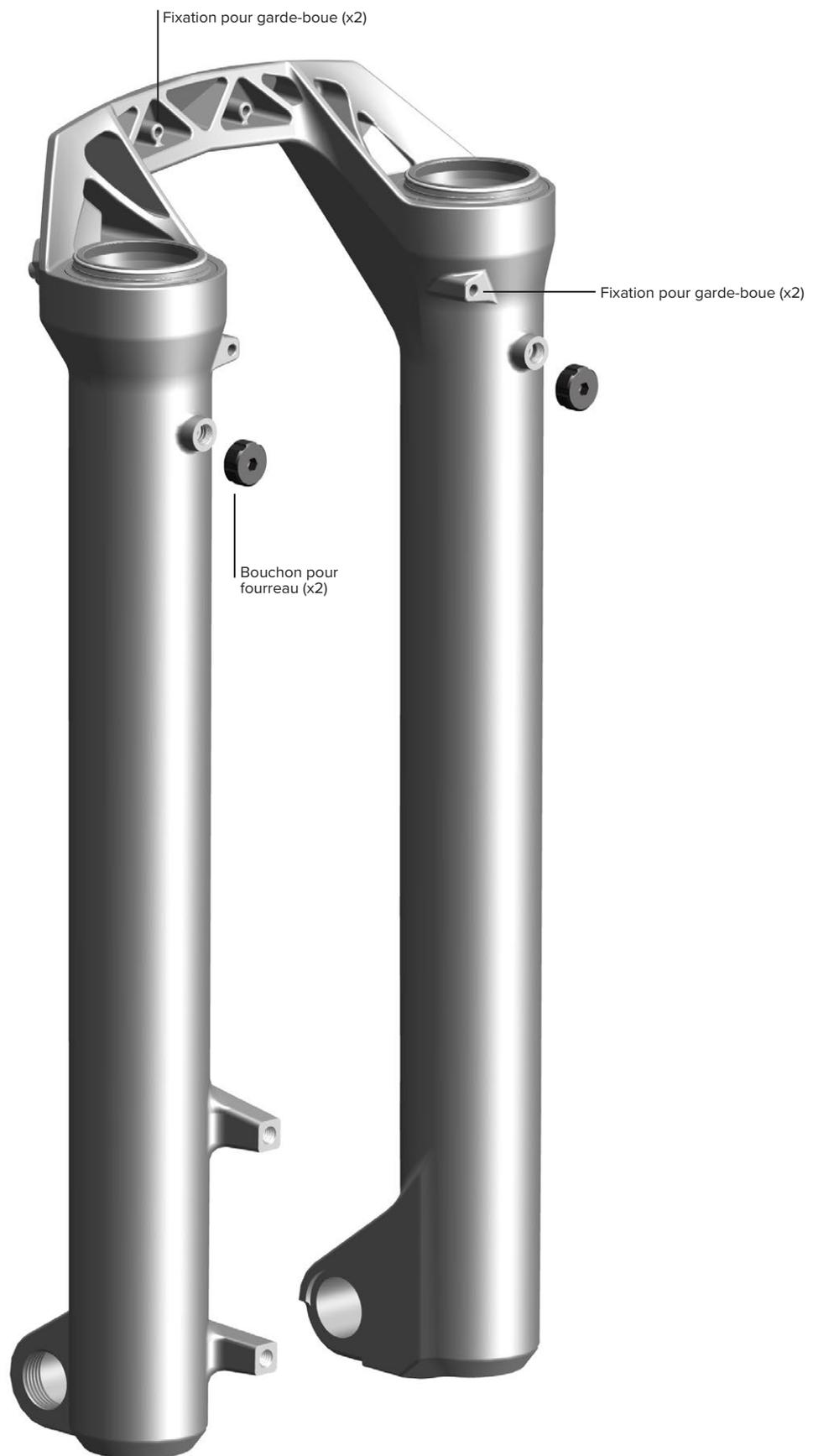
Sauf mention contraire, utilisez UNIQUEMENT la graisse et les huiles/liquides pour suspension RockShox, SRAM et Maxima. L'utilisation de tout autre lubrifiant peut endommager les joints et nuire aux performances des composants.

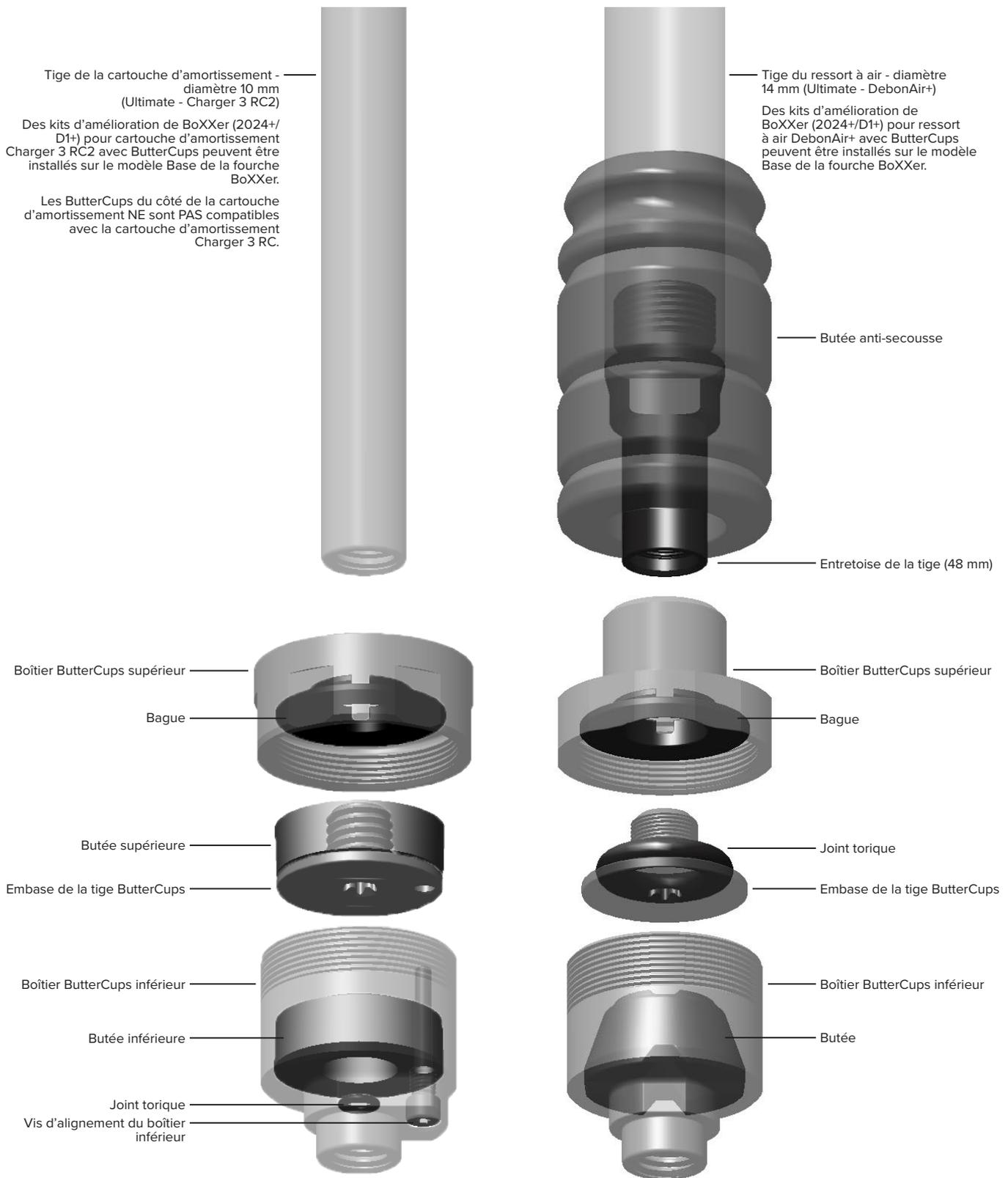
1. Vis de blocage
2. Molette du régleur de la compression basse vitesse (LSC)
3. Molette du régleur de la compression haute vitesse (HSC)
4. Support cranté
5. Capuchon supérieur de la cartouche de compression
6. Orifice de purge
7. Ressort du PFI
8. Piston flottant interne (PFI)
9. Tube du PFI
10. Cartouche de compression
11. Coupleur du tube du PFI
12. Tube de la cartouche d'amortissement
13. Piston de la cartouche de détente
14. Joint anti-poussière
15. Anneau en mousse
16. Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
17. Tige de la cartouche de détente
18. ButterCups (tige de la cartouche d'amortissement)
19. Maxle DH
20. Rondelle d'écrasement
21. Vis inférieure de la détente
22. Molette du régleur de la détente
23. Té supérieur - modèle court (en option)
24. Tube de direction
25. Capuchon pneumatique
26. Capuchon supérieur du ressort à air
27. Té supérieur - Modèle long
28. Bottomless Token 35 mm gris (facultatif)
29. Butée de cadre (x2)
30. Plongeur
31. Té inférieur
32. Joint torique du sag
33. Joint torique du tube du ressort à air (x2)
34. Tube du ressort à air (tube double DebonAir+)
35. Arceau des fourreaux
36. Guide pour durite de frein
37. Piston du ressort à air
38. Cuvette de talonnage supérieur
39. Butée de talonnage supérieur
40. Tête d'étanchéité du ressort à air
41. Entretoise de la tête d'étanchéité
42. Circlip
43. Tige du ressort à air
44. Butée anti-secousse
45. Entretoise de la tige
46. ButterCups (tige à air)
47. Rondelle d'écrasement
48. Vis inférieure du ressort à air



1. Vis de blocage
2. Molette du réglage de la compression basse vitesse (LSC)
3. Support cranté de la compression
4. Capuchon supérieur de la cartouche de compression
5. Orifice de purge
6. Ressort du PFI
7. Piston flottant interne (PFI)
8. Tube du PFI
9. Cartouche de compression
10. Coupleur du tube du PFI
11. Tube de la cartouche d'amortissement
12. Piston de la cartouche de détente
13. Joint anti-poussière
14. Anneau en mousse
15. Tête d'étanchéité de la cartouche de détente
16. Tige de la cartouche de détente
17. Entretoise de la tige de la cartouche d'amortissement
18. Maxle DH
19. Rondelle d'écrasement
20. Vis inférieure de la détente
21. Molette du réglage de la détente
22. Té supérieur - modèle court (en option)
23. Tube de direction
24. Capuchon pneumatique
25. Capuchon supérieur du ressort à air
26. Té supérieur - Modèle long
27. Bottomless Token 35 mm gris (facultatif)
28. Butée de cadre (x2)
29. Plongeur
30. Té inférieur
31. Joint torique du sag
32. Joint torique du tube du ressort à air (x2)
33. Tube du ressort à air (tube double DebonAir+)
34. Arceau des fourreaux
35. Guide pour durite de frein
36. Piston du ressort à air
37. Cuvette de talonnage supérieur
38. Butée de talonnage supérieur
39. Tête d'étanchéité du ressort à air
40. Entretoise de la tête d'étanchéité
41. Circlip
42. Tige du ressort à air
43. Butée anti-secousse
44. Entretoise de la tige
45. Support pour butée anti-secousse
46. Rondelle d'écrasement
47. Vis inférieure du ressort à air







Démontage de la fourche

Retirez les plongeurs et l'unité des fourreaux de la BoXXer du vélo. Le fait de retirer la fourche du vélo vous permet d'avoir facilement accès aux composants internes, ce qui est plus pratique que de manipuler un vélo complet.

1 Serrez le vélo dans un trépied d'atelier bien stable.

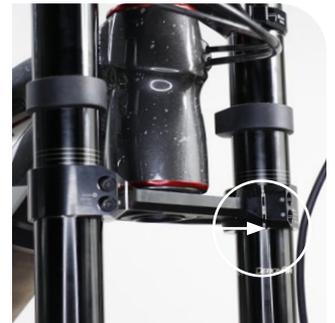


2 Pour faciliter l'installation de la fourche après son entretien, notez les positions des tés et des plongeurs de la fourche grâce aux graduations pour la hauteur des tés sur les plongeurs.

Facultatif : prenez une photo des graduations de chaque côté au niveau du té inférieur et du té supérieur pour vous y référer ultérieurement.



Position des graduations pour la hauteur des tés/plongeurs - Côté cartouche d'amortissement



Position des graduations pour la hauteur des tés/plongeurs - Côté ressort



Position des graduations pour la hauteur des tés sur les plongeurs

3 Desserrez et dévissez l'axe Maxle DH du côté du ressort en le tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre de trois tours complets.

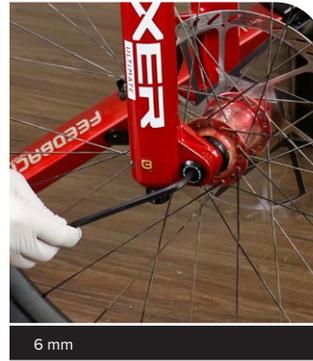


6 mm

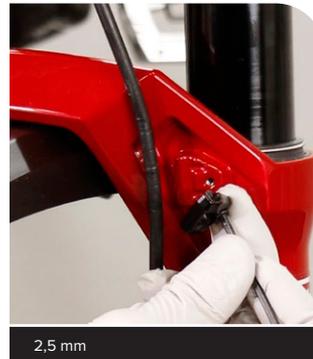
4 Sur le fourreau du côté de la cartouche d'amortissement, dévissez l'axe Maxle DH dans le sens inverse des aiguilles d'une montre puis retirez-le du fourreau.

Retirez la roue.

Nettoyez l'axe Maxle DH.



5 Retirez la vis et le guide pour durite de frein et mettez-les de côté.



6 Insérez un écarteur de plaquettes de frein dans l'étrier de frein pour éviter que les pistons de l'étrier ne s'avancent.

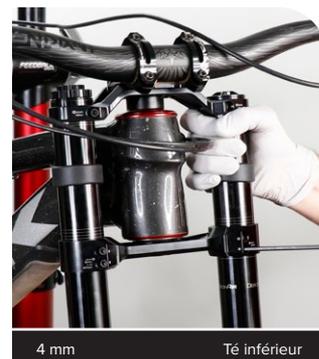
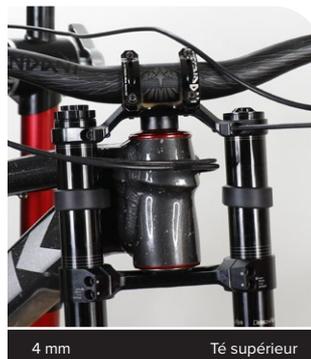
Retirez l'étrier de frein. Fixez temporairement l'étrier de frein et la durite de frein ailleurs que sur la fourche.



Écarteur de plaquettes de frein



- 7** Desserrez les deux vis des plongeurs au niveau du té supérieur ainsi que les quatre vis des plongeurs au niveau du té inférieur.



- 8** Faites coulisser les plongeurs vers le bas.

Certains cadres de vélo ont des butées de cadre intégrées. Retirez les butées si nécessaire.

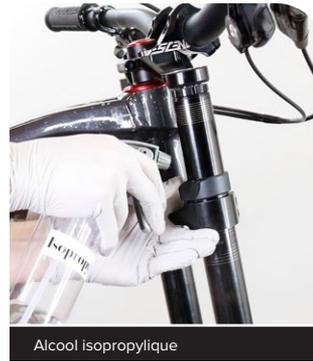
Serrez l'une des vis du té inférieur pour maintenir temporairement les plongeurs en place lorsque vous retirez les butées de cadre.



9 Avec votre pouce, faites levier sur la partie la plus épaisse de chaque butée de cadre pour les décoller des plongeurs. Vaporisez de l'alcool isopropylique entre la butée de cadre et le plongeur de chaque côté.

Faites tourner chaque butée de cadre de gauche à droite jusqu'à ce qu'elle coulisse parfaitement sur le plongeur. Faites coulisser les butées vers le haut des plongeurs et retirez-les. Vaporisez de nouveau de l'alcool isopropylique si nécessaire.

Desserrez la vis du té inférieur du côté du ressort à air et, si nécessaire, faites coulisser le plongeur vers le bas afin de retirer la butée.



10 Faites coulisser les plongeurs hors du té inférieur pour retirer la fourche du vélo.

Nettoyez les plongeurs ainsi que la surface interne des tés inférieur et supérieur.

Retirez le vélo hors du trépied d'atelier et mettez-le de côté.



Si un garde-boue est installé, retirez-le avant de procéder à l'entretien.

- 1 Retirez chaque vis du garde-boue (x4).
Retirez le garde-boue.
Nettoyez le garde-boue et les vis du garde-boue.



C'est le modèle Ultimate qui est illustré dans cette rubrique. Les procédures sont identiques pour le modèle Base sauf indication contraire.

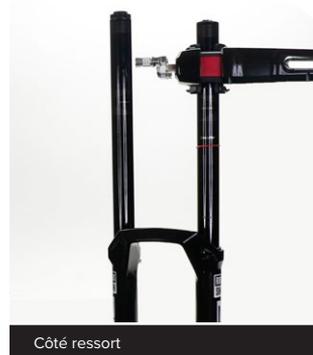
Entretien 100 heures/Modification du débattement/Amélioration DebonAir+ avec ButterCups : seule l'unité du plongeur du côté du ressort à air doit être retirée de l'unité des fourreaux.

Amélioration Charger 3 RC2 avec ButterCups : seule l'unité du plongeur du côté de la cartouche d'amortissement doit être retirée de l'unité des fourreaux.

1 Serrez le plongeur du côté du ressort à air dans le trépied d'atelier.

⚠ 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.



2 Retirez le capuchon de la valve à air.



3 ⚠ 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.

Les chambres d'air positive et négative doivent être dépressurisées en même temps.

Tout en maintenant l'arceau des fourreaux en place et en poussant les fourreaux vers le bas, appuyez sur la valve Schrader afin d'évacuer lentement la pression d'air.

Laissez les fourreaux se comprimer lentement tout en leur opposant une force contraire jusqu'à ce que vous sentiez une nette diminution dans la résistance de compression. Ensuite, maintenez les fourreaux en place pour laisser les deux chambres d'air se dépressuriser.

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 complètement.

Évacuez toute la pression d'air restante, le cas échéant.



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

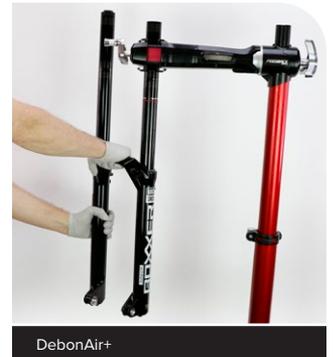
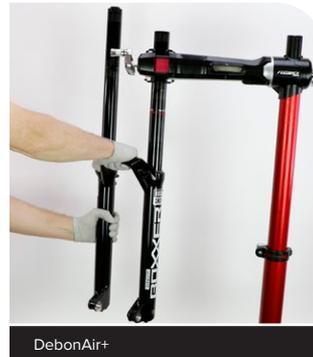
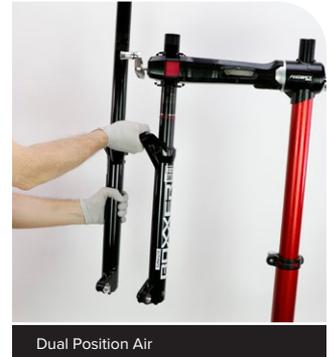
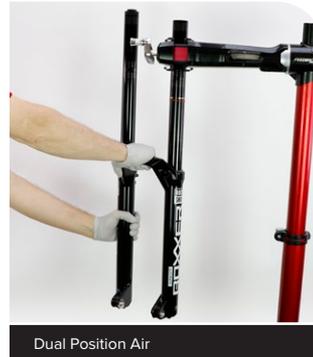
⚠ AVERTISSEMENT - DISPOSITIF SOUS PRESSION

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.



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

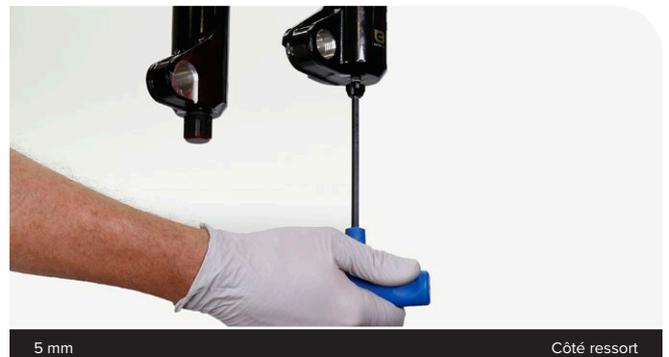


- 6 Posez un récipient sous la fourche pour recueillir l'huile susceptible de s'écouler.

Desserrez la vis inférieure du côté du ressort de 3 à 4 tours.

⚠ ATTENTION

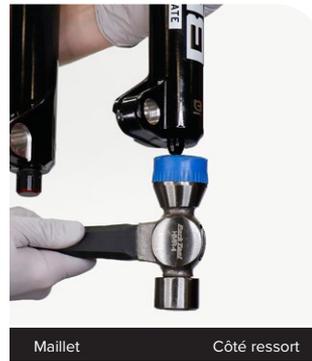
Posez un récipient au sol sous le produit concerné par l'opération d'entretien afin de recueillir les éventuelles coulures ou giclures de liquide. Afin d'éviter de glisser et de chuter et donc de provoquer de possibles blessures ou dommages, nettoyez immédiatement toute trace d'huile, de liquide, de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



- 7** Frappez sur la vis inférieure du côté du ressort pour faire sortir la tige hors du fourreau. La tête de la vis doit toucher la base du fourreau. Retirez la vis inférieure. Nettoyez la vis puis mettez-la de côté.

AVIS

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



Maillet Côté ressort



Côté ressort

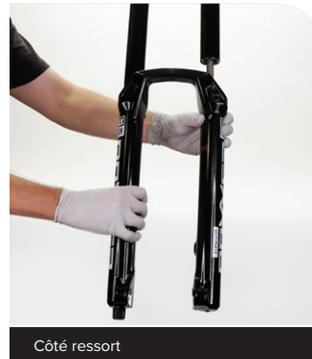
- 8** Tirez les fourreaux vers le bas jusqu'à ce que l'huile commence à s'écouler. Continuez à tirer les fourreaux vers le bas afin de les retirer de la fourche.

La tige du ressort à air doit pouvoir se déployer presque complètement. Si le ressort à air est totalement comprimé et que l'écrou de la tige est à l'intérieur du plongeur, mettez le ressort à air en pression, remettez en place le fourreau, comprimez la fourche à plusieurs reprises pour mettre en pression la chambre d'air négative et répétez le processus de dépressurisation (étape 3).

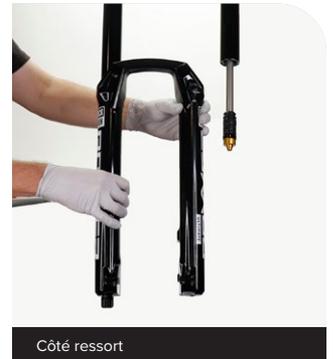
Si le fourreau ne coulisse pas hors du plongeur ou si l'huile ne s'écoule pas d'un côté ou de l'autre, cela peut signifier que la partie saillante de la tige à air est toujours engagée dans le fourreau. Resserrez la vis inférieure de 2 ou 3 tours et répétez l'étape précédente.

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.



Côté ressort

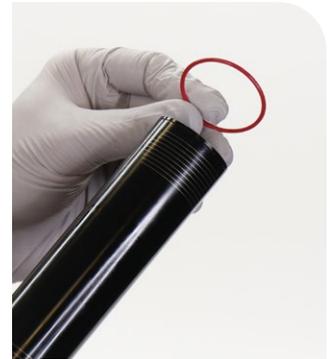


Côté ressort

- 9** Retirez l'unité du plongeur du côté du ressort à air hors du trépied d'atelier.

Retirez le joint torique indicateur du sag.

Mettez de côté le plongeur du ressort à air.



- 10** Serrez le plongeur de la cartouche d'amortissement dans le trépied d'atelier.



Côté cartouche d'amortissement

- 11 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 totalement ouvert/le plus rapide.



Sens inverse des aiguilles d'une montre - Réglage totalement ouvert

- 12 Desserrez la vis de fixation de la molette du régleur de la détente puis retirez la molette du régleur de la détente. Ne retirez pas la vis de fixation.



2,5 mm

Côté cartouche d'amortissement



- 13 Desserrez la vis inférieure du côté de la cartouche d'amortissement 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 cartouche d'amortissement

- 14 Frappez sur la vis inférieure du côté de la cartouche d'amortissement pour faire sortir la tige hors du fourreau. La tête de la vis doit toucher la base du fourreau.

Retirez la vis inférieure. Nettoyez la vis puis mettez-la de côté.

AVIS

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



Maillet

Côté cartouche d'amortissement



5 mm

Côté cartouche d'amortissement

15 Tirez les fourreaux vers le bas jusqu'à ce que l'huile commence à s'écouler. Continuez à tirer les fourreaux vers le bas afin de les retirer de la fourche.

Retirez le plongeur hors du trépied d'atelier et mettez-le de côté.

Si le fourreau ne coulisse pas hors du plongeur ou si l'huile ne s'écoule pas d'un côté ou de l'autre, cela peut signifier que la partie saillante de la tige de la cartouche d'amortissement est toujours engagée dans le fourreau. Resserrez la vis inférieure 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 Passez à l'[Entretien des fourreaux](#).

ENTRETIEN 100 HEURES Passez à l'[Entretien des fourreaux](#).

ENTRETIEN 200 HEURES Passez à l'[Entretien des joints des fourreaux](#).

MODIFICATION DU DÉBATTEMENT **BoXXer Ultimate et BoXXer Base** : passez au [Démontage du ressort à air](#).

AMÉLIORATION - RESSORT À AIR DEBONAIR+ AVEC BUTTERCUPS **BoXXer Base** : passez au [Démontage du ressort à air](#).

AMÉLIORATION - CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT CHARGER 3 RC2 AVEC BUTTERCUPS **BoXXer Base** : passez à l'[Entretien de la cartouche d'amortissement - Charger 3 RC](#).

- 1** Retirez les anneaux en mousse.



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



- 3** Faites tremper les anneaux en mousse dans du lubrifiant fluide pour suspension Maxima PLUSH Dynamic.



- 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 installés de manière parfaitement rectiligne dans l'espace situé sous les joints anti-poussière et qu'ils ne dépassent pas de leur cannelure.



Pointe (non métallique)



ENTRETIEN 50 HEURES Poursuivez l'entretien des 50 heures en passant à l'[Installation des fourreaux](#).

ENTRETIEN 100 HEURES Poursuivez l'entretien des 100 heures en passant au [Démontage du ressort à air](#).

- 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. Placez un chiffon par-dessus le bord du joint anti-poussière et le fourreau afin de protéger le fourreau.

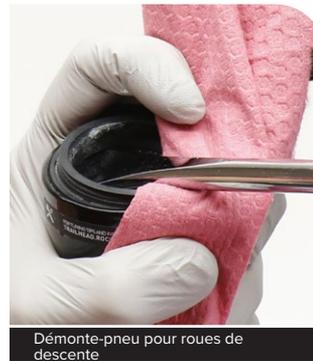
Insérez la pointe d'un démonte-pneu pour roues de descente sous le joint anti-poussière. Appuyez sur la poignée du démonte-pneu pour roues de descente afin de retirer le joint.

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.

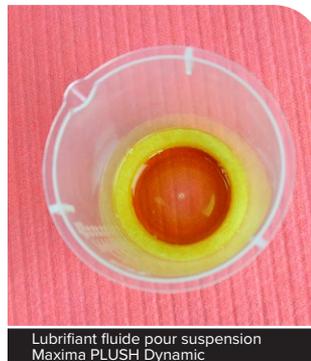
N'endommagez pas la cannelure interne du joint anti-poussière avec le démonte-pneu pour roues de descente lors du démontage du joint anti-poussière.



3 Nettoyez chaque fourreau.



4 Faites tremper les anneaux en mousse neufs dans du lubrifiant fluide pour suspension Maxima PLUSH Dynamic.
Installez les anneaux en mousse neufs dans les fourreaux.



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



- 6** Insérez la partie étroite d'un joint anti-poussière neuf dans la partie creuse de l'outil d'installation des joints anti-poussière RockShox de 38 mm.

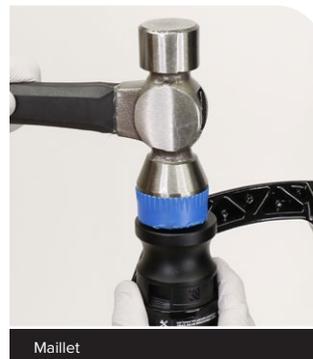


- 7** Assurez-vous que les fourreaux sont bien stables sur un établi. Maintenez le fourreau en place puis enfoncez le joint anti-poussière dans le fourreau avec le doigt ou en tapant dessus avec un maillet jusqu'à ce que le haut du joint affleure avec le haut du fourreau.

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.



- 8** Installez les ressorts métalliques externes.



- 9 Appliquez une fine couche de graisse sur la surface interne de chaque joint anti-poussière.



ENTRETIEN 100 HEURES Passez à l'[Entretien du ressort à air, modification du débattement et amélioration ButterCups.](#)

ENTRETIEN 200 HEURES Passez à l'[Entretien du ressort à air, modification du débattement et amélioration ButterCups.](#)

C'est l'unité du ressort à air BoXXer Ultimate qui est illustrée dans cette rubrique. Les procédures sont identiques pour la BoXXer Base sauf indication ou illustration contraire.

Entretien 100/200 heures Démontage du ressort à air

⚠️ AVERTISSEMENT - DANGER POUR LES YEUX

Assurez-vous qu'il ne reste plus de pression d'air dans la fourche avant de poursuivre l'entretien. Appuyez de nouveau sur la valve Schrader afin d'évacuer toute la pression d'air restante. Le non-respect de ces instructions peut entraîner des blessures et/ou des dommages sur la fourche.

AVIS

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

Lorsque vous remplacez des joints 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 les joints et joints toriques neufs.



Graisse SRAM Butter

- 1 Serrez le plongeur du côté du ressort dans le trépied d'atelier.

⚠️ AVERTISSEMENT - DISPOSITIF SOUS PRESSION

Afin d'éviter tout risque de BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES, positionnez la fourche à la verticale en tournant le tube supérieur 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.



Côté ressort

- 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.



Outil RockShox pour valve Schrader

- 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).

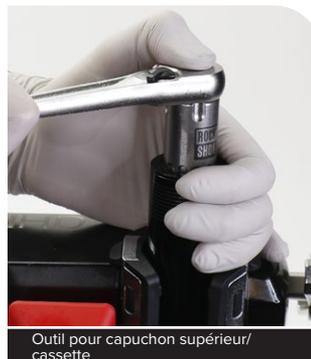
Vérifiez que toute la pression d'air a été évacuée du composant de suspension. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES. Pour prendre connaissance des consignes et avertissements détaillés sur les dispositifs sous pression, consultez la rubrique Mesures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

Retirez le capuchon supérieur du ressort à air. Appuyez avec force 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 avec force 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.



Outil pour capuchon supérieur/cassette



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



Graisse SRAM Butter

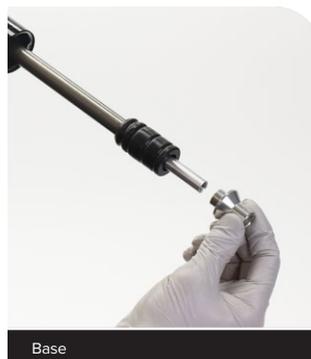


- 6** **BoXXer Base** : retirez le support pour butée anti-secousse inséré sur la tige du ressort à air.

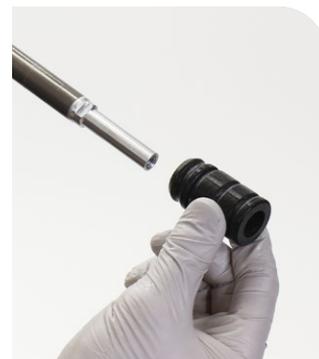
Retirez la butée anti-secousse.

Entretien 200 heures : jetez la butée anti-secousse.

Entretien 100 heures/Modification du débattement uniquement : nettoyez la butée anti-secousse.



Base



- 7** 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 du circlip. Retirez le tube en plastique après avoir retiré 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.

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 circlip.

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



Ultimate Tube fendu en plastique



Tube fendu en plastique



Base Tube fendu en plastique



Tube fendu en plastique



Ultimate Pince pour circlips



Pince pour circlips



Base Pince pour circlips



Pince pour circlips



Ultimate



Base

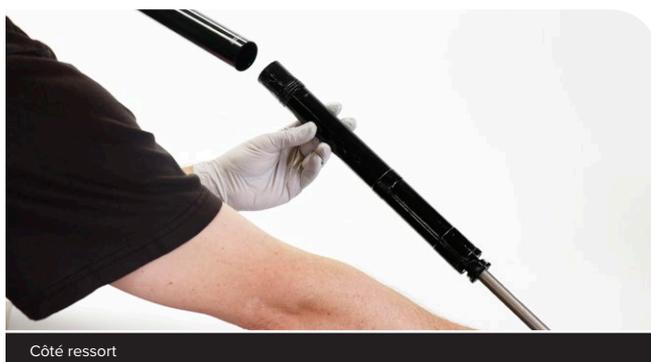
8 Tirez la tige du ressort à air pour la retirer du plongeur. Cessez de tirer lorsque l'entretoise de la tête d'étanchéité apparaît.



9 Retirez l'entretoise de la tête d'étanchéité insérée dans le tube du ressort à air puis mettez-la de côté.



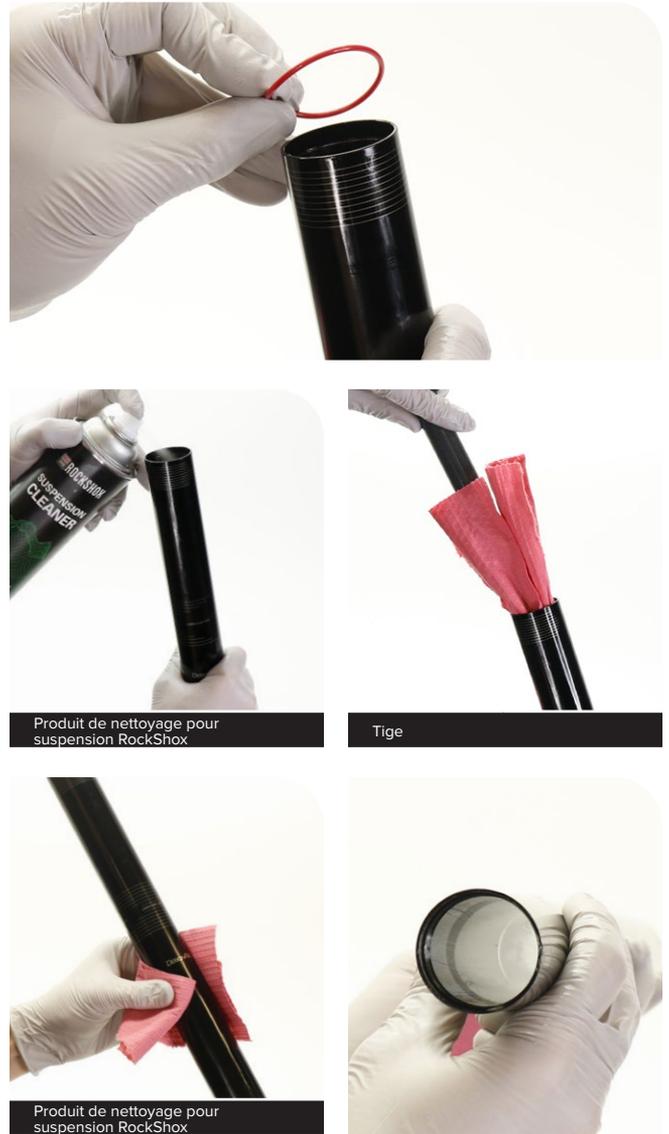
10 Tirez de nouveau la tige du ressort à air et retirez le ressort à air et l'unité du tube du ressort à air hors du plongeur.



- 11** Retirez le joint torique indicateur du sag.
 Nettoyez l'intérieur et l'extérieur du plongeur du côté du ressort à air.
 Inspectez l'intérieur et l'extérieur du plongeur du côté du ressort à air pour vérifier qu'il n'est pas endommagé.

AVIS

Les rayures sur la surface interne du plongeur du ressort à air peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez le plongeur du ressort à air si vous repérez une rayure.



ENTRETIEN 100 HEURES Ultimate - Démontage des ButterCups : passez au [Démontage des ButterCups - DebonAir+ - Ultimate](#).

ENTRETIEN 200 HEURES Ultimate - Démontage des ButterCups : passez au [Démontage des ButterCups - DebonAir+ - Ultimate](#).

ENTRETIEN 100 HEURES BoXXer Base - Entretien du ressort : passez au [Démontage du ressort à air inséré dans le tube du ressort à air](#).

ENTRETIEN 200 HEURES BoXXer Base - Entretien du ressort : passez au [Démontage du ressort à air inséré dans le tube du ressort à air](#).

MODIFICATION DU DÉBATTEMENT

BoXXer Ultimate : passez au [Démontage des ButterCups DebonAir+ - Ultimate](#).

BoXXer Base : passez au [Démontage du ressort à air inséré dans le tube du ressort à air](#).

AMÉLIORATION - RESSORT À AIR DEBONAIR+ AVEC BUTTERCUPS BoXXer Base : passez au [Démontage du ressort à air inséré dans le tube du ressort à air](#).

Entretien 100 heures : retirez et nettoyez les pièces ; ne jetez aucune pièce.

- 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) serré sur le boîtier ButterCups inférieur.

REMARQUE : si vous ne parvenez pas à dévisser le boîtier ButterCups supérieur, chauffez l'unité ButterCups 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.



Pointe (non métallique)



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



5 Nettoyez la tige du ressort à air ; retirez toute trace de graisse et d'huile.

Serrez la tige du ressort à air (diamètre de 14 mm) à environ 12 à 15 mm de l'extrémité de la tige dans l'encoche de 14 mm des cales d'étau Park Tool AV-5 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.

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.

REMARQUE : si vous ne parvenez pas à dévisser l'embase, chauffez l'embase et la tige du ressort à air 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.

6 Retirez le joint torique de l'embase de la tige ButterCups.



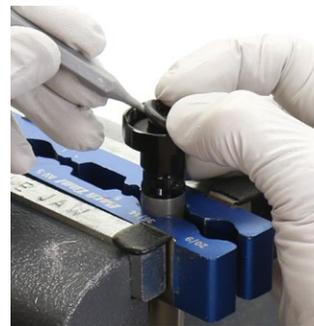
Cales d'étau Park Tool AV-5 (14 mm)



T25



Cales d'étau Park Tool AV-5 (14 mm)



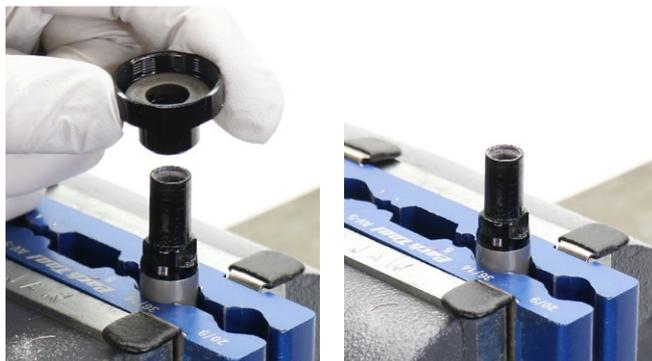
Pointe (non métallique)



Pointe (non métallique)

- 7** Retirez l'unité bague et boîtier ButterCups supérieure située sur la tige du ressort à air puis mettez-la de côté.

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



Nettoyez le filetage de l'entretoise de la tige.



- 8** Retirez la butée anti-secousse.

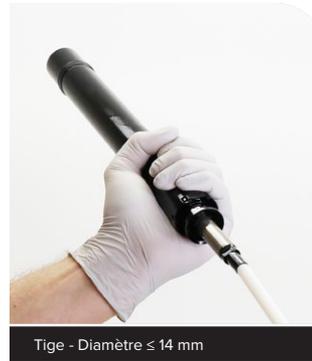
Nettoyez la tige du ressort à air.



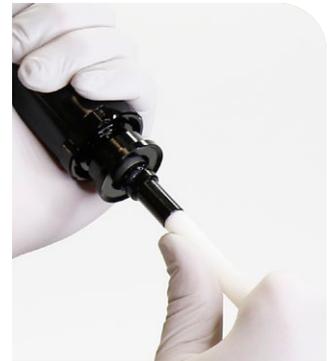
- 9** Poursuivez avec le [Démontage du ressort à air inséré dans le tube du ressort à air](#).

C'est le modèle Ultimate de la BoXXer qui est illustré ici. Les procédures sont identiques pour le modèle Base de la BoXXer.

- 1** Insérez une tige en plastique dans l'extrémité de la tige du ressort à air.



Tige - Diamètre ≤ 14 mm



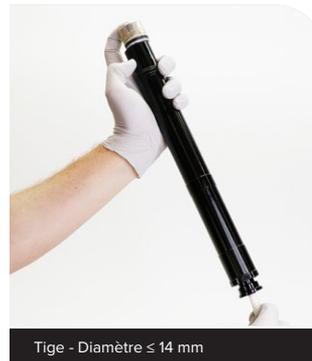
- 2** À l'aide de la tige en plastique, poussez la tige du ressort à air dans et à travers la tête d'étanchéité afin d'éviter que les bords de la tige du ressort à air ne touchent et ne risquent de rayer la surface interne du tube du ressort à air.

Continuez à pousser la tige du ressort à air dans le tube du ressort à air jusqu'à ce que le piston du ressort à air sorte par le sommet du tube.

Retirez l'unité piston/tige du ressort à air hors du tube du ressort à air.

AVIS

Ne rayez pas la surface interne du tube du ressort à air. Les rayures entraîneraient des fuites d'air. Si la surface interne du tube du ressort à air est rayée, le tube du ressort à air doit alors être remplacé.



Tige - Diamètre ≤ 14 mm



Modification du débattement et amélioration ButterCups : mettez l'unité du ressort à air d'origine de côté. Elle ne sera pas réinstallée.



ENTRETIEN 100 HEURES Passez à l'[Entretien du tube et de la tête d'étanchéité du ressort à air](#).

ENTRETIEN 200 HEURES Passez à l'[Entretien du tube et de la tête d'étanchéité du ressort à air](#).

MODIFICATION DU DÉBATTEMENT Passez à l'[Entretien du ressort à air](#).

AMÉLIORATION - RESSORT À AIR DEBONAIR+ AVEC BUTTERCUPS BoXXer Base : passez à l'[Entretien du tube et de la tête d'étanchéité du ressort à air](#).

Modification du débattement du ressort à air (facultatif)

Le débattement maximal de la fourche peut être modifié en remplaçant l'unité piston/tige du ressort à air d'origine 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 180 mm à un débattement maximal de 200 mm, il faut installer une unité piston/tige du ressort à air de 200 mm.

BoXXer Ultimate : 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 rechange plus longue ou plus courte afin de modifier le débattement.

BoXXer Base : pour modifier le débattement, installez un kit d'amélioration DebonAir+ avec ButterCups pour BoXXer Ultimate au débattement souhaité. Une fois la tige du ressort à air installée, installez l'unité ButterCups.

Il peut également être nécessaire d'ajouter ou de retirer des Bottomless Token si le débattement a été modifié. Pour en savoir plus, reportez-vous à la rubrique [Modification du débattement du ressort à air et Bottomless Token](#).

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.

Pour modifier le débattement du ressort à air, passez à l'[Entretien du ressort à air](#).

Bottomless Token DebonAir+

On peut ajouter ou retirer des Bottomless Token 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 Token à utiliser selon le débattement maximal choisi pour votre fourche. Si le débattement de votre fourche n'est pas celui qui a été prévu à l'origine, il peut être nécessaire d'ajouter ou de retirer des Bottomless Token.

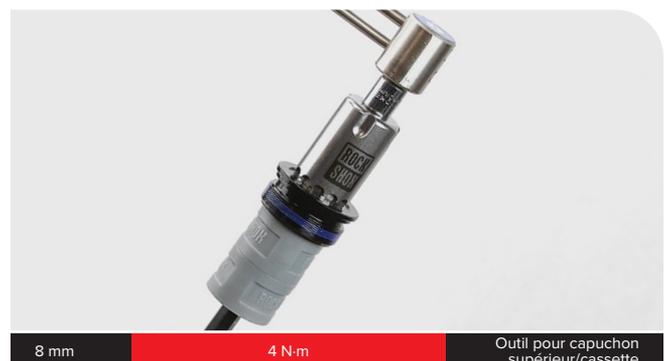
Pour en savoir plus, reportez-vous au *Guide de configuration et de réglage des suspensions RockShox*. Reportez-vous au *Catalogue des pièces détachées RockShox* à l'adresse www.sram.com/service pour connaître les kits pour ressort à air et Bottomless Token disponibles. Pour obtenir des informations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

27,5 po Boost / 29 po Boost		
Débattement de la fourche (mm)	Bottomless Token (gris) Installé d'origine	Bottomless Token (gris) Nombre maximal
200	0	6
190	0	6
180	1	6

Installation des Bottomless Token DebonAir+ (facultatif)

Les Bottomless Token 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 Token afin de régler la progressivité de votre fourche. Ne dépassez jamais le nombre maximal de Bottomless Token autorisé pour votre fourche.

Installez le ou les Bottomless Token sur le capuchon supérieur du ressort à air selon vos préférences. Vissez les Bottomless Token entre eux et/ou sur la base du capuchon supérieur puis serrez au couple recommandé.



Entretien 100 heures : ne jetez pas les joints. Nettoyez les joints, appliquez de la graisse dessus et réinstallez-les.

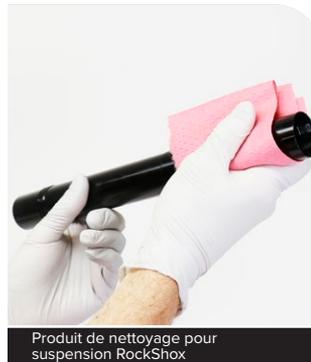
Entretien 200 heures : jetez tous les joints, appliquez de la graisse sur les joints neufs et installez-les.

- 1** Retirez les deux joints toriques situés sur l'extérieur du tube du ressort à air.

Nettoyez les cannelures des joints toriques.



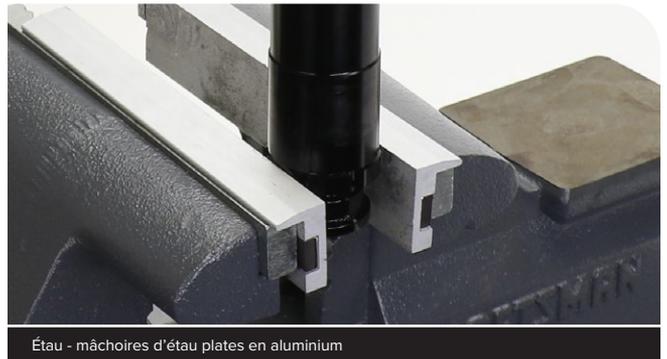
- 2** Nettoyez l'extérieur du tube du ressort à air et retirez toute trace de graisse et d'huile. Nettoyez la surface interne de la sangle en caoutchouc d'une clé à sangle. Le tube du ressort à air et la sangle en caoutchouc doivent être parfaitement propres et secs pour pouvoir dévisser le tube du ressort à air serré sur la tête d'étanchéité.



- 3** Serrez la tête d'étanchéité dans un étau sur ses méplats.

AVIS

Pour éviter d'endommager irréversiblement le tube du ressort à air, NE le serrez JAMAIS dans un étau.



Étau - mâchoires d'étau plates en aluminium

- 4** Dévissez le tube du ressort à air serré sur la tête d'étanchéité.



Clé à sangle en caoutchouc



5 Nettoyez le filetage situé à l'intérieur du tube du ressort à air.

Nettoyez la surface interne du tube du ressort à air et vérifiez qu'elle ne présente pas de rayures. Si la surface interne du tube du ressort à air est rayée, le tube du ressort à air doit alors être remplacé.

AVIS

Les rayures sur la surface interne du tube du ressort à air peuvent entraîner des fuites d'air. Remplacez le tube du ressort à air si vous repérez une rayure.



Produit de nettoyage pour suspension RockShox ou alcool isopropylique



Produit de nettoyage pour suspension RockShox ou alcool isopropylique

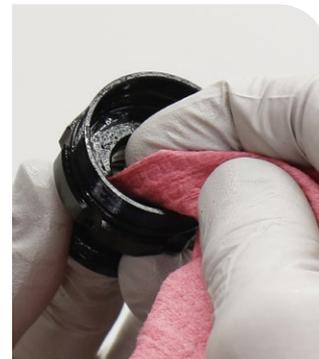


6 Retirez le joint quadrilobe interne de la tête d'étanchéité.

Nettoyez la cannelure du joint.



Pointe (non métallique)

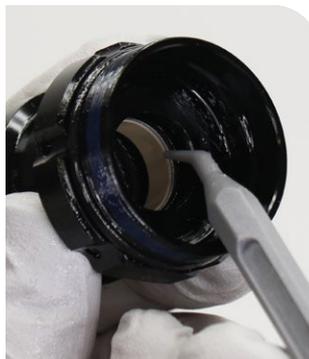


7 Vérifiez que la bague de la tête d'étanchéité et la tige du ressort à air ne sont ni usées ni endommagées.

Si la bague de la tête d'étanchéité est usée, l'unité de la tête d'étanchéité doit alors être remplacée.

AVIS

Si la bague de la tête d'étanchéité et/ou la tige du ressort à air sont usées ou endommagées, ces deux pièces doivent alors être remplacées pour éviter toute perte de pression du ressort à air. Ne remontez pas le ressort à air si la bague de la tête d'étanchéité et/ou la tige du ressort à air sont usées ou endommagées.



8 Appliquez de la graisse sur le joint quadrilobe interne et installez-le dans la tête d'étanchéité.



Graisse SRAM Butter



Graisse SRAM Butter

9 Retirez le joint torique externe et nettoyez sa cannelure. Appliquez de la graisse sur le joint torique externe et installez-le.



Graisse SRAM Butter



10 Appliquez de la graisse sur la bague interne et le joint quadrilobe.



Graisse SRAM Butter



Graisse SRAM Butter

- 11** Nettoyez la surface interne de la sangle en caoutchouc d'une clé à sangle. Le tube du ressort à air et la sangle en caoutchouc doivent être parfaitement propres et secs pour pouvoir serrer la tête d'étanchéité au couple recommandé.

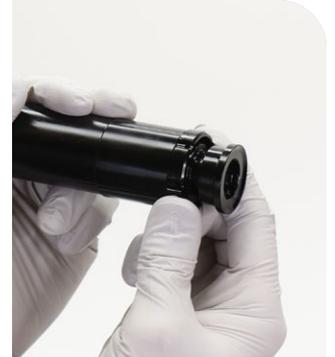


Produit de nettoyage pour suspension RockShox ou alcool



Produit de nettoyage pour suspension RockShox ou alcool

- 12** Vissez la tête d'étanchéité sur le tube du ressort à air.



- 13** Serrez une clé à sangle en caoutchouc dans un étau. Passez l'extrémité du tube du ressort à air au plus près de la tête d'étanchéité dans la sangle en caoutchouc et serrez parfaitement la sangle autour du tube du ressort à air. Serrez la tête d'étanchéité au couple recommandé.

AVIS

Pour éviter d'endommager irréversiblement le tube du ressort à air, NE le serrez JAMAIS dans un 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.



Clé à sangle en caoutchouc



Clé à sangle en caoutchouc



Clé à sangle en caoutchouc



33 mm

17 N·m

C'est l'unité du ressort à air BoXXer Ultimate qui est illustrée dans cette rubrique. Les procédures sont identiques pour la BoXXer Base sauf indication ou illustration contraire.

Entretien 100 heures : retirez, nettoyez, lubrifiez puis réinstallez les bagues d'appui, le joint quadrilobe et la butée de talonnage supérieur.

Entretien 200 heures : retirez et jetez les bagues d'appui, le joint quadrilobe et la butée de talonnage supérieur d'origine. Installez les bagues d'appui neuves, le joint quadrilobe neuf et la butée de talonnage supérieure neuve.

Modification du débattement et amélioration ButterCups : les kits d'amélioration ButterCups et de modification du débattement comprennent une unité du ressort à air neuve avec des nouvelles pièces non lubrifiées. Ces pièces doivent être démontées, lubrifiées et réinstallées avant la procédure d'installation. Retirez et lubrifiez les bagues d'appui neuves, le joint quadrilobe neuf et la butée de talonnage supérieur neuve.

1 Retirez la butée de talonnage.

Entretien 200 heures : jetez la butée.



2 Nettoyez la tige du ressort à air et vérifiez qu'elle n'est ni usée ni endommagée.

AVIS

Si la bague de la tête d'étanchéité et/ou la tige du ressort à air sont usées ou endommagées, ces deux pièces doivent alors être remplacées pour éviter toute perte de pression du ressort à air. Ne remontez pas le ressort à air si la bague de la tête d'étanchéité et/ou la tige du ressort à air sont usées ou endommagées.



3 Retirez la bague d'appui épaisse (supérieure), le joint quadrilobe et la bague d'appui fine (inférieure) situés sur le piston à air.

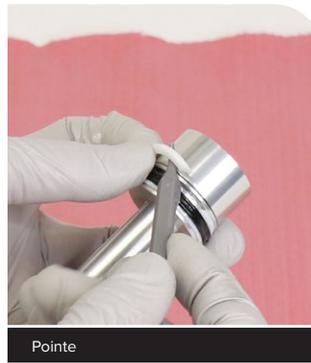
Entretien 100 heures et amélioration ButterCups : nettoyez, lubrifiez et réinstallez les bagues d'appui et le joint quadrilobe.

Entretien 200 heures : jetez les bagues d'appui et le joint quadrilobe d'origine.

Modification du débattement : lubrifiez et installez les bagues d'appui neuves et le joint quadrilobe neuf.

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.



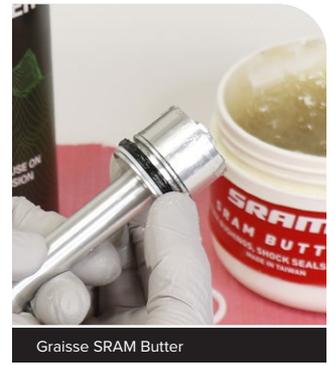
4 Nettoyez le piston à air.



5 Installez la bague d'appui fine (inférieure) sur le piston à air.

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

Installez la bague d'appui épaisse (supérieure) avec son extrémité à épaulement tournée vers le haut, au-dessus du joint quadrilobe.



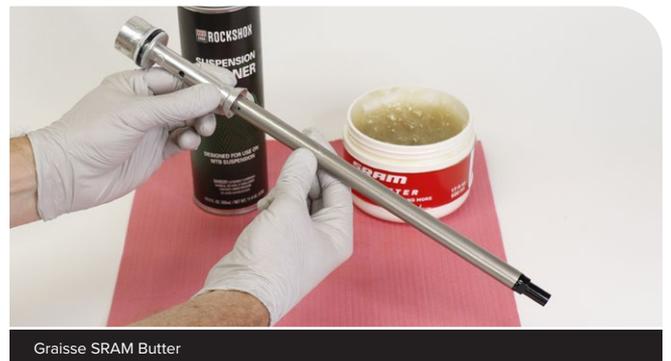
Graisse SRAM Butter



Graisse SRAM Butter



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



Graisse SRAM Butter

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

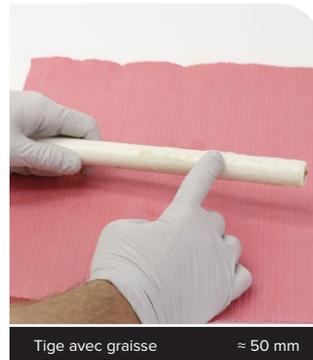


Graisse SRAM Butter

C'est l'unité du ressort à air BoXXer Ultimate qui est illustrée dans cette rubrique. Les procédures sont identiques pour la BoXXer Base sauf indication ou illustration contraire.

- 1 Appliquez uniformément une bonne couche de graisse SRAM Butter autour de l'extrémité d'une tige en plastique propre, sur une longueur de 50 mm environ.

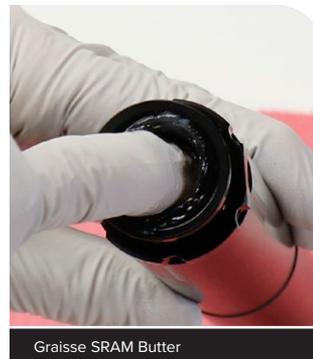
À l'aide de cette tige en plastique, appliquez uniformément la graisse sur la surface interne du tube du ressort à air sur la moitié de sa longueur environ depuis le sommet du tube.



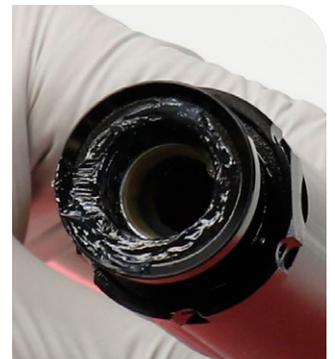
Tige avec graisse ≈ 50 mm



- 2 Appliquez de la graisse sur le joint quadrilobe et la bague interne de la tête d'étanchéité.



Graisse SRAM Butter



- 3 Injectez 1 mL de lubrifiant épais pour suspension Maxima PLUSH (une goutte) à l'intérieur du tube du ressort à air (chambre négative du ressort à air).



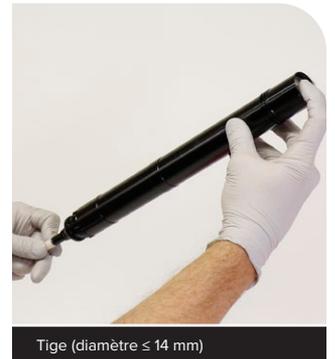
1 mL

Seringue de purge RockShox

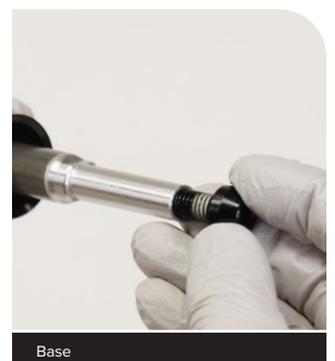
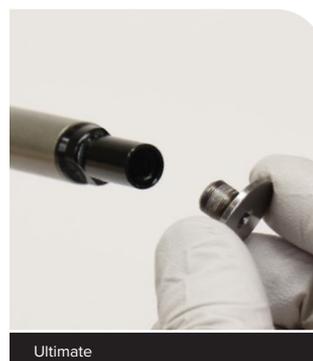
4 Insérez une tige en plastique (diamètre ≤ 14 mm) à l'intérieur de la tête d'étanchéité jusqu'à ce qu'elle ressorte par le sommet du tube du ressort à air.

Positionnez l'extrémité de la tige du ressort à air sur l'extrémité de la tige en plastique et utilisez cette tige en plastique pour guider la tige du ressort à air à l'intérieur du tube du ressort à air, à travers la tête d'étanchéité.

Insérez le piston du ressort à air dans le tube du ressort à air et enfoncez-le tout en guidant l'extrémité de la tige du ressort à air dans et à travers la tête d'étanchéité.



Pour permettre de positionner correctement le ressort à air dans le tube du ressort à air, vissez l'embase ButterCups (Ultimate) ou la vis inférieure du ressort à air (Base) dans l'extrémité fileté de la tige.



6 Avec délicatesse, tirez/poussez la tige du ressort à air dans et hors du tube du ressort à air de sorte à déployer progressivement la tige.

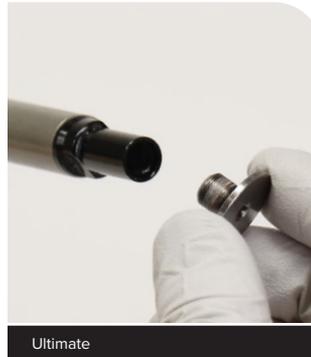
Lorsque le joint du piston à air dépasse l'orifice situé à l'intérieur du milieu du tube du ressort à air, vous devriez entendre et sentir l'air s'évacuer par le joint du piston et l'orifice du tube du ressort à air.

Continuez à comprimer et déployer délicatement la tige du ressort à air jusqu'à ce que toute la pression d'air ait été évacuée par l'orifice et qu'il ne reste plus de pression d'air à l'intérieur de la chambre d'air négative. La tige du ressort à air devrait pouvoir se déployer complètement une fois cette étape terminée.

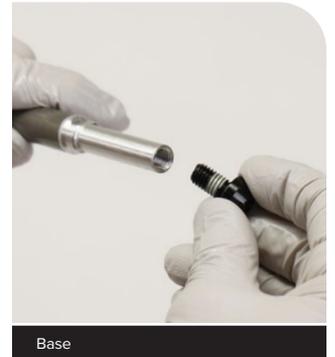
Tirez la tige du ressort à air jusqu'à ce que le piston se bloque contre la tête d'étanchéité et que le ressort ne se comprime plus sous l'effet de la pression négative.



Retirez l'embase ButterCups (Ultimate) ou la vis inférieure du ressort à air (Base).



Ultimate



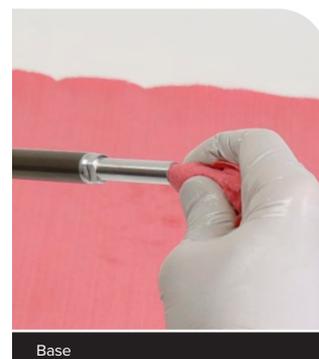
Base

7 Appliquez uniformément une bonne couche de graisse SRAM Butter autour de l'extrémité d'une tige en plastique propre, sur une longueur de 50 mm environ.

À l'aide de cette tige en plastique, appliquez uniformément la graisse sur la surface interne du tube du ressort à air sur 25 % de sa longueur environ depuis le sommet du tube.



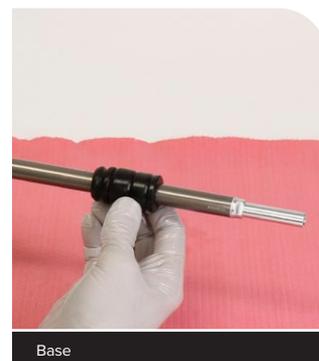
8 Retirez les traces de graisse sur le filetage interne de l'entretoise de la tige du ressort à air.



- 9 Installez la butée anti-secousse avec son extrémité à épaulement tournée vers la tête d'étanchéité.



Ultimate

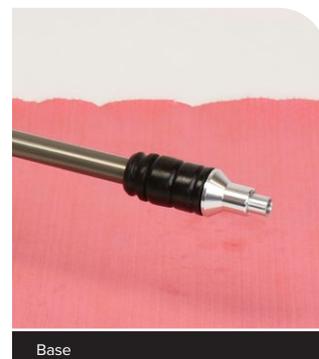


Base

- 10 **BoXXer Base** : installez le support pour butée anti-secousse (entretoise de tige de 48 mm). Faites coulisser la butée anti-secousse contre son support.



Base



Base



ENTRETIEN 100 HEURES BoXXer Ultimate : poursuivez avec l'[Installation des ButterCups](#).

ENTRETIEN 200 HEURES BoXXer Ultimate : poursuivez avec l'[Installation des ButterCups](#).

MODIFICATION DU DÉBATTEMENT BoXXer Ultimate : passez à l'[Installation des ButterCups](#).

AMÉLIORATION - RESSORT À AIR DEBONAIR+ AVEC BUTTERCUPS Passez à l'[Installation des ButterCups](#).

ENTRETIEN 100 HEURES BoXXer Base : poursuivez avec l'[Installation du ressort à air/tube du ressort à air](#).

ENTRETIEN 200 HEURES BoXXer Base : poursuivez avec l'[Installation du ressort à air/tube du ressort à air](#).

MODIFICATION DU DÉBATTEMENT BoXXer Base : passez à l'[Installation des ButterCups](#).

- 1** Nettoyez la tige du ressort à air ; retirez toute trace de graisse et d'huile.

Serrez la tige du ressort à air (diamètre de 14 mm) à environ 12 à 15 mm de l'extrémité de la tige dans l'encoche de 14 mm des cales d'étau Park Tool AV-5 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.

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.

Installez le boîtier ButterCups supérieur sur la tige du ressort à air.



Graisse SRAM Butter



- 2** Installez un joint torique neuf sur le boîtier ButterCups supérieur.



Graisse SRAM Butter



- 3** Appliquez du frein filet Loctite 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 Loctite 2760 - Rouge

- 4** Installez et vissez l'embase de la tige ButterCups dans l'entretoise de la tige à air (T25). Serrez l'embase 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.



- 5** Appliquez du frein filet Loctite 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.



- 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 vissez-la à la main sur le boîtier ButterCups inférieur jusqu'à ce qu'elle soit serrée.



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.

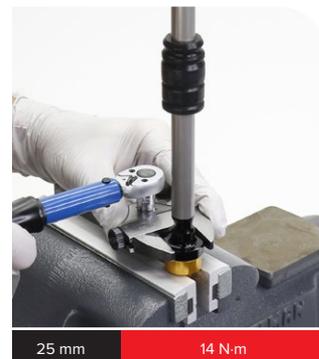
Serrez le boîtier ButterCups supérieur sur le boîtier inférieur.

⚠ 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.



Cales d'étau plates



25 mm

14 N·m

1 **Entretien 200 heures** : retirez le joint torique situé sur l'entretoise de la tête d'étanchéité du ressort à air puis jetez-le.

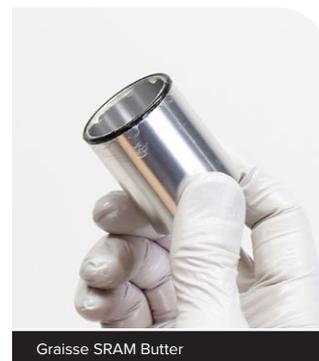
Nettoyez l'entretoise.

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

Entretien 100 heures/modification du débattement/amélioration ButterCups : retirez le joint torique situé sur l'entretoise de la tête d'étanchéité du ressort à air et nettoyez le joint torique.

Nettoyez l'entretoise.

Appliquez de la graisse sur le joint torique puis installez-le sur l'entretoise.

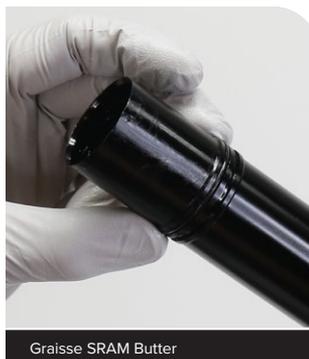


Graisse SRAM Butter

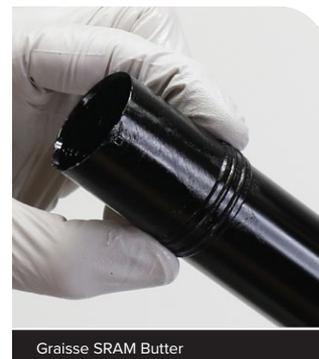
2 Appliquez de la graisse sur les deux joints toriques externes et installez-les sur le tube du ressort à air.

Entretien 200 heures : installez des joints toriques neufs.

Appliquez une bonne couche de graisse sur les deux joints toriques et sur l'extrémité du tube du ressort à air.



Graisse SRAM Butter



Graisse SRAM Butter



Graisse SRAM Butter

3 Appliquez de la graisse sur la surface interne du plongeur.



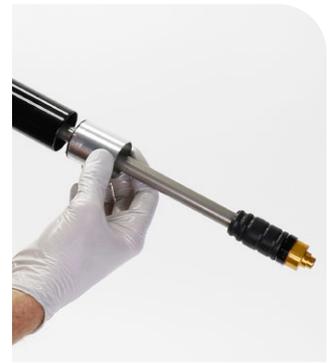
Graisse SRAM Butter

4 Insérez le tube du ressort à air, par son extrémité équipée de joints toriques, dans la base (extrémité non filetée) du plongeur.

Poussez avec force l'unité ressort à air/tube du ressort à air dans le plongeur jusqu'à ce qu'elle se bloque. Poussez uniquement le tube du ressort à air et la tête d'étanchéité ; ne poussez pas la tige du ressort à air dans le tube du ressort à air.



- 5** Insérez l'entretoise de la tête d'étanchéité à l'intérieur du plongeur, par son côté équipé du joint torique, puis poussez-la à l'intérieur de l'épaulement du plongeur jusqu'à ce qu'elle se bloque contre la tête d'étanchéité du ressort à air.



L'entretoise est parfaitement positionnée lorsque la cannelure du circlip est visible.



- 6** 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 du 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.

Les circlips à œillets ont un côté avec un angle acéré et un autre avec un angle arrondi. Installez les circlips de 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 à l'intérieur du plongeur tout en installant le circlip dans la cannelure.

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

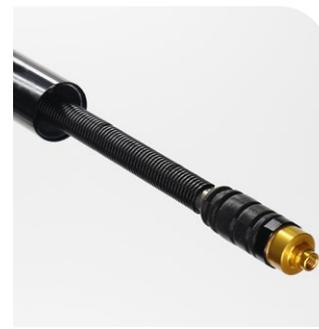
⚠️ AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

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.



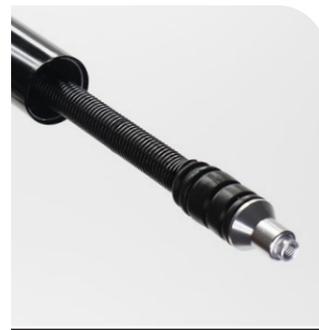
Ultimate Tube fendu en plastique



Tube fendu en plastique



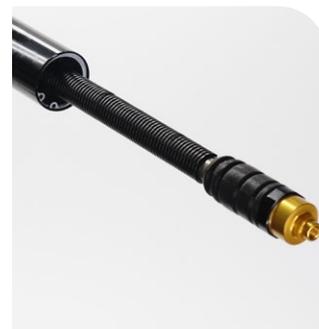
Base Tube fendu en plastique



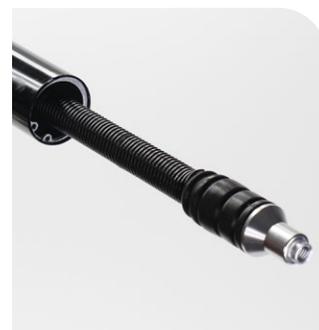
Tube fendu en plastique



Ultimate Pince pour circlips



Base Pince pour circlips



Ultimate



Base

- 7** Injectez ou versez 3 ml de lubrifiant épais pour suspension Maxima PLUSH Dynamic à l'intérieur du haut du plongeur du ressort à air et à l'intérieur du tube du ressort à air situé à l'intérieur du plongeur. L'huile va se mélanger à la graisse dans le tube du ressort à air.

AVIS

Pour garantir une bonne lubrification du ressort à air, injectez l'huile à l'intérieur du tube du ressort à air situé à l'intérieur du plongeur et non pas le long des côtés internes du plongeur.



3 mL

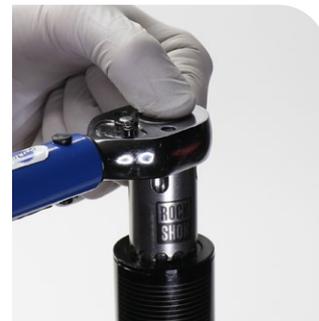
Seringue de purge RockShox

- 8** Installez le capuchon supérieur du ressort à air sur le plongeur puis serrez-le. Appuyez avec force vers le bas lorsque vous serrez le capuchon supérieur.

Ajoutez ou retirez des [Bottomless Token](#) si nécessaire avant d'installer le capuchon supérieur. Ne dépassez pas le nombre maximal de Bottomless Token autorisé.

⚠ AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

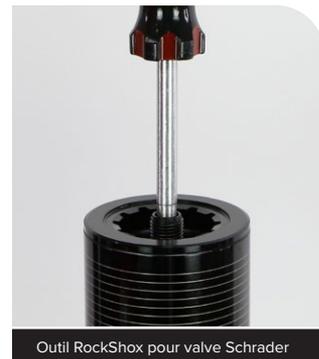
Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.



Outil pour capuchon supérieur/cassette

7,3 N·m

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



Outil RockShox pour valve Schrader

10 Installez le joint torique indicateur du sag.



ENTRETIEN 100 HEURES Passez à l'[Installation des fourreaux](#) pour installer le plongeur du côté du ressort à air dans le fourreau.

ENTRETIEN 200 HEURES Passez à la rubrique consacrée à l'entretien de la cartouche d'amortissement appropriée.

BoXXer Ultimate - Cartouche d'amortissement Charger 3 RC2 : [Entretien de la cartouche d'amortissement - Charger 3 RC2](#)

BoXXer Base - Cartouche d'amortissement Charger 3 RC : [Entretien de la cartouche d'amortissement - Charger 3 RC](#)

MODIFICATION DU DÉBATTEMENT Passez à l'[Installation des fourreaux](#) pour installer le plongeur du côté du ressort à air dans le fourreau.

AMÉLIORATION - RESSORT À AIR DEBONAIR+ AVEC BUTTERCUPS Passez à l'[Installation des fourreaux](#) pour installer le plongeur du côté du ressort à air dans le fourreau.

⚠ 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

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

Lorsque vous remplacez des joints 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 les joints et joints toriques neufs.



Graisse SRAM Butter

- 1 Serrez le plongeur du côté de la cartouche d'amortissement dans le trépied d'atelier.

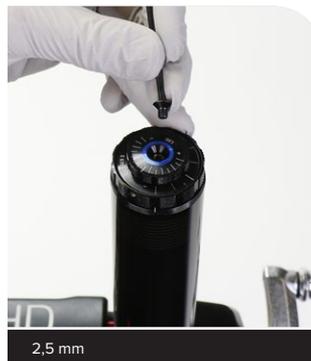


Côté cartouche d'amortissement

- 2 Tournez les molettes du régleur de la compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, en position totalement ouverte, jusqu'à ce qu'elles se bloquent.



- 3** Retirez la vis de blocage de la molette du régleur de la compression basse vitesse (LSC).
Retirez la molette du régleur de la compression basse vitesse (LSC).



- 4** Desserrez la vis de fixation de la molette du régleur de la compression haute vitesse (HSC). Ne retirez pas la vis de fixation.



- 5** Retirez la molette du régleur de la compression haute vitesse (HSC).
Retirez le support cranté.



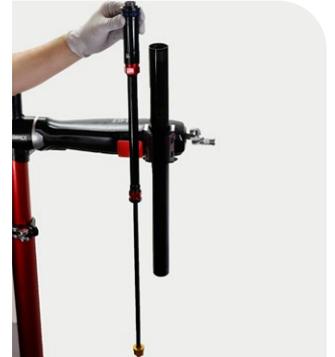
- 1 Dévissez le capuchon supérieur de la cartouche d'amortissement puis retirez l'unité de la cartouche d'amortissement. Appuyez avec force vers le bas lorsque vous desserrez le capuchon supérieur.

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 avec force vers le bas afin de le desserrer. Si vous avez besoin de force supplémentaire, utilisez une clé à douille dotée d'un long manche.



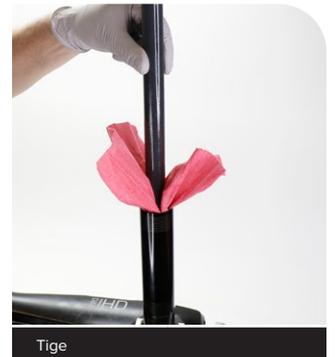
Outil pour capuchon supérieur/cassette



- 2 Nettoyez l'intérieur et l'extérieur du plongeur.
Nettoyez le filetage du plongeur.



Produit de nettoyage pour suspension RockShox



Tige

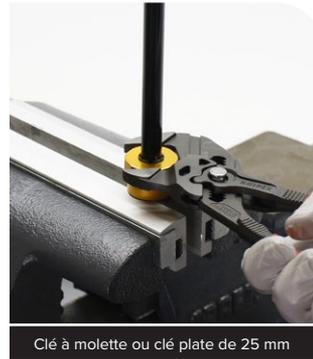
- 1** Serrez le boîtier ButterCups inférieur dans un étau équipé de cales d'étau Reverb sur ses méplats avec la cartouche d'amortissement tournée vers le haut.

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

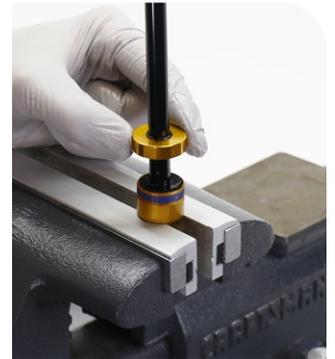
REMARQUE : si vous ne parvenez pas à dévisser le boîtier ButterCups supérieur, chauffez l'unité ButterCups au niveau du joint fileté à l'aide d'un décapeur thermique pour ramollir le frein fileté.

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 et non une flamme nue.



Clé à molette ou clé plate de 25 mm

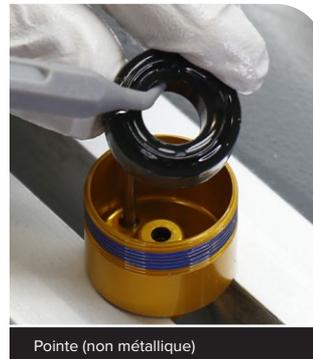


- 2** Retirez l'unité de la cartouche d'amortissement située sur la cuvette inférieure puis mettez-la de côté.

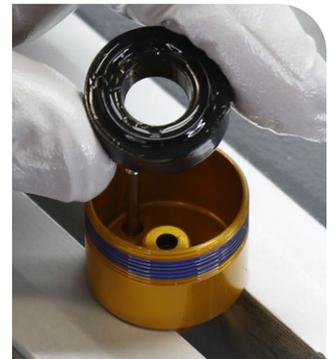


- 3** Retirez la butée ButterCups inférieure située sur le boîtier ButterCups inférieur puis jetez-la.

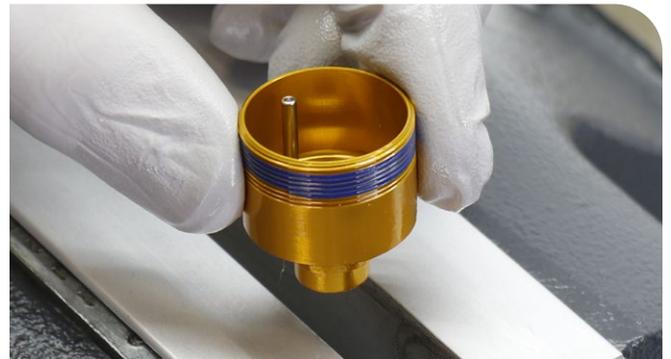
Ne retirez pas la vis d'alignement.



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.

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 est 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

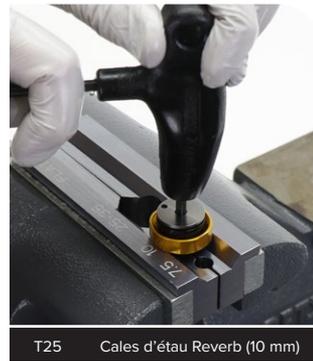
Afin d'éviter tout dommage, si vous décidez de chauffer la pièce, faite d'abord coulisser l'amortisseur vers le bas avant de chauffer légèrement les pièces. Veillez à ne pas surchauffer les pièces ni à brûler la surface de la tige du ressort à air. Utilisez uniquement un décapeur thermique et non une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

Nettoyez l'embase.

- 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.

Nettoyez le filetage de la tige.



7 Nettoyez les boîtiers ButterCups inférieur et supérieur.



- 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

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

⚠ AVERTISSEMENT

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.

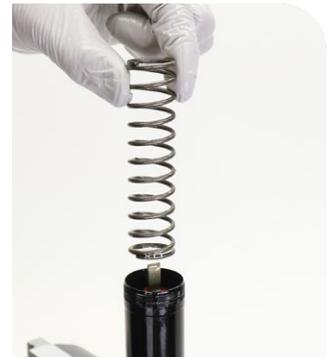
Dévissez le capuchon supérieur serré sur le tube du PFI. Appuyez sur la clé à douille et le capuchon supérieur vers le bas jusqu'à ce que le capuchon supérieur soit totalement dévissé.



Outil pour capuchon supérieur/cassette 28 mm



- 2 Retirez le capuchon supérieur et le ressort du PFI hors du tube du PFI. Nettoyez l'unité du capuchon supérieur.



- 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 tige de la cartouche de détente tournée vers le haut. Nouez un chiffon sous la tête d'étanchéité de la détente.

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

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

AVIS

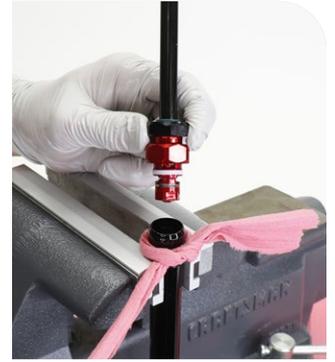
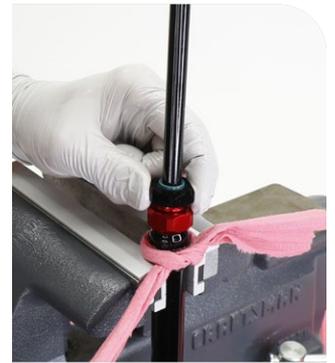
Pour éviter que les deux pièces de la tête d'étanchéité ne se séparent, dévissez uniquement la tête d'étanchéité serrée sur le tube de la cartouche au niveau de la pièce de couleur rouge.

⚠ ATTENTION

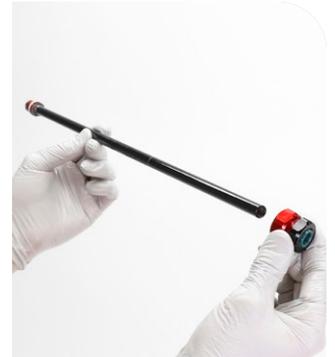
Portez toujours des lunettes de sécurité. Évitez tout contact des yeux ou de la peau avec de l'huile, du liquide, de la graisse, du lubrifiant ou du produit de nettoyage. En cas d'irritation, consultez immédiatement un médecin.



Clé à molette ou clé plate de 24 mm



- 5 Retirez l'unité de la tête d'étanchéité hors de la cartouche de détente. Jetez l'unité de la tête d'étanchéité.



- 6 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.

Ne retirez pas l'anneau de coulissage (anneau plein de couleur blanche) situé sur le piston de la détente. L'anneau de coulissage n'est pas remplaçable. Si l'anneau de coulissage a été retiré, le piston est irréversiblement endommagé et la cartouche de détente complète devra être remplacée.



- 7 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

- 8 Serrez le coupleur du tube du PFI (rouge) dans l'étau. Dévissez et retirez l'unité du tube du PFI hors du coupleur du PFI (rouge).

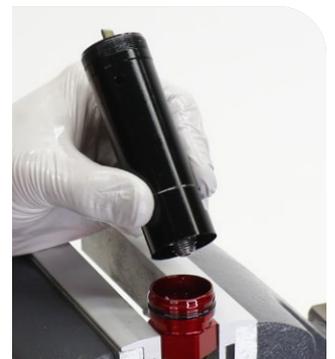
Retirez le coupleur du PFI hors de l'étau puis mettez-le de côté.

AVIS

Si vous utilisez une clé à molette, ne serrez/écrasez pas le tube du PFI de manière excessive avec la clé pour éviter tout dommage irréversible sur le tube du PFI.



Clé plate de 28 mm ou clé à molette

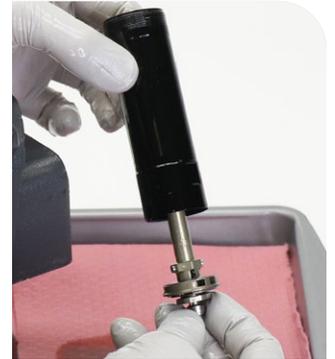


9 L'unité du tube du PFI peut contenir de l'huile d'amortissement. Avec son extrémité interne filetée tournée vers le bas, maintenez l'unité du tube du PFI au-dessus d'un chiffon ou d'un récipient pour recueillir l'huile.

Depuis l'extrémité à filetage externe du tube du PFI, enfoncez la languette du réglage 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 va s'écouler sur le chiffon ou dans le récipient prévu à cet effet.

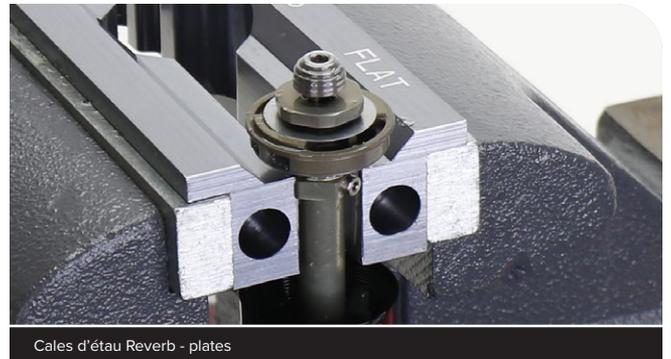


Chiffon ou récipient pour recueillir l'huile



10 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

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

Mettez l'écrou de côté.



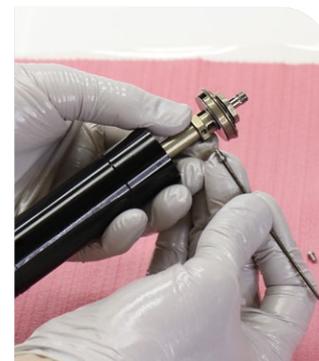
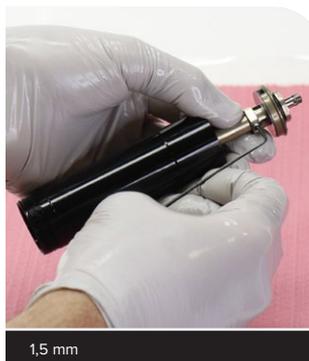
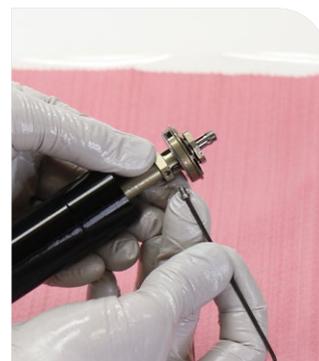
3 mm



12 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.



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



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



15 Vaporisez du produit de nettoyage pour suspension RockShox ou de l'alcool isopropylique sur chaque unité.



Produit de nettoyage pour suspension RockShox



Produit de nettoyage pour suspension RockShox

16 Poussez le PFI pour le faire sortir du tube du PFI et le retirer.

AVIS

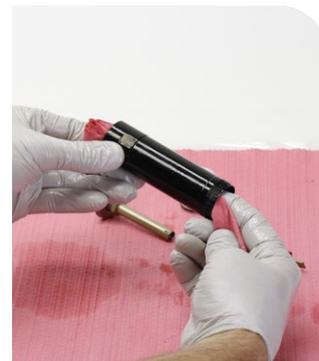
Ne rayez pas la surface interne du tube du PFI. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'huile. Remplacez le tube du PFI si vous repérez une rayure.



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

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.



Produit de nettoyage pour suspension RockShox



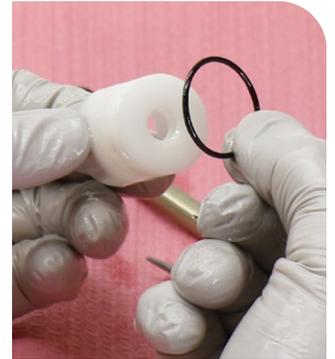
- 18 Retirez les joints toriques interne et externe situés sur le PFI puis jetez-les. Nettoyez le PFI puis vérifiez qu'il n'est pas rayé.

AVIS

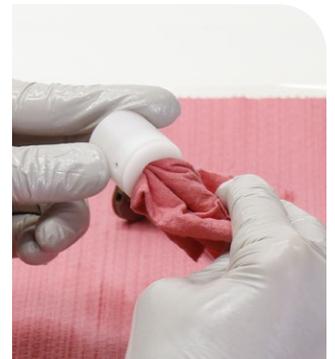
Ne rayez pas les cannelures pour joint torique dans le PFI. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'huile. Le PFI doit être remplacé si vous repérez une rayure dans les cannelures pour joint torique.



Pointe (non métallique)



Produit de nettoyage pour suspension RockShox



Amélioration Charger 3.1 et réglage des rondelles (facultatif) : Passez à l'étape [Assemblage de l'amortisseur - Charger 3 \(amélioration Charger 3.1\)](#) si l'amortisseur Charger 3 RC2 n'est PAS amélioré vers Charger 3.1 RC2.

Mise à niveau de l'amortisseur et réglage des rondelles - Charger 3.1 RC2 (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 BoXXer Charger, BoXXer Charger 2 RC2, et BoXXer Charger 2.1 RC2.

Mise à niveau de la cartouche de compression : la cartouche de compression BoXXer D1 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. Il n'est PAS nécessaire d'installer le ressort PFI inclus dans le kit pour la mise à niveau. 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 peut être installée lors de l'assemblage de l'amortisseur. Passez à l'étape [Assemblage de l'amortisseur - Charger 3 \(mise à niveau Charger 3.1\)](#) 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 : la cartouche de compression Charger 3.1 RC2 (si mise à niveau de Charger 3 RC2 vers Charger 3.1 RC2) peut également être remplacée avant le montage de l'amortisseur. Passez à l'étape [Assemblage de l'amortisseur - Charger 3 \(mise à niveau Charger 3.1\)](#) si le réglage de la cartouche de compression n'est pas modifié. L'amortisseur de compression BoXXer D1 Charger 3 RC2 doit être mis à niveau avec la tige/le piston de l'amortisseur 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 BoXXer D1 Charger 3 RC2 a les mêmes caractéristiques que la cartouche de rebond Charger 3.1 RC2 et ne nécessite PAS la mise à niveau du ressort de contrôle de rebond.

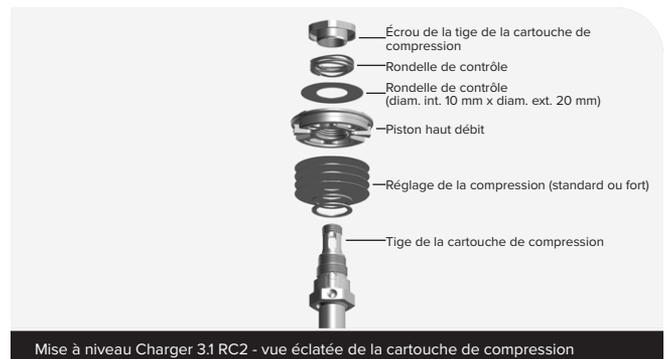
Modification du réglage de la cartouche de rebond : le réglage de la cartouche de rebond BoXXer D1 Charger 3 RC2 peut être modifié avant le montage de l'amortisseur. Passez à l'étape [Réglage des rondelles de la cartouche de rebond BoXXer D1 Charger 3](#) pour les procédures de modification du réglage des rondelles de la cartouche de rebond.

Réglage des rondelles de l'amortisseur de compression - Charger 3.1 RC2 (mise à niveau)

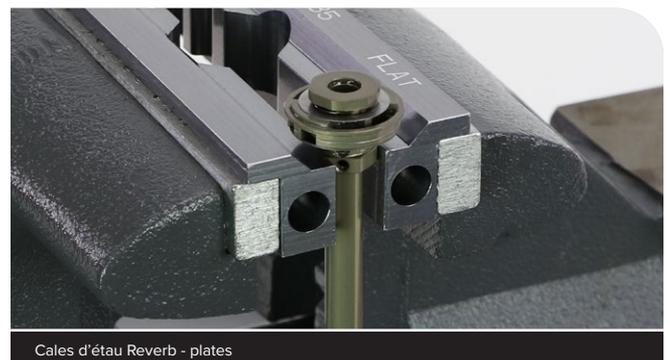
Réglage de la compression uniquement Charger 3.1 RC2 (mise à niveau) : la mise à niveau de l'amortisseur de compression Charger 3.1 RC2 est réglable en modifiant la pile de rondelles de l'amortisseur de compression avant l'installation de l'amortisseur amélioré. Suivez les procédures ci-dessous pour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

Compatibilité des réglages de compression - BoXXer D1 Charger 3 RC2 mis à niveau avec la cartouche de compression Charger 3.1 RC2 - FS-BXR-ULT-D1

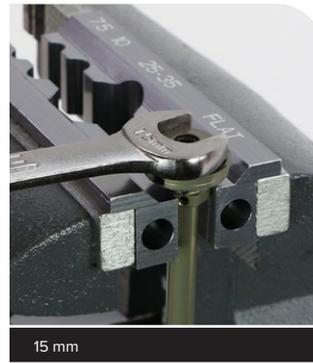
Kit nécessaire - Kit de mise à niveau de l'amortisseur Charger 3.1 (comprend la tige/le piston de la cartouche de compression Charger 3.1, le ressort PFI Charger 3.1, le ressort de contrôle de la cartouche de rebond Charger 3.1 et toutes les rondelles de réglage Charger 3.1 RC2).



- 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.



- 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.



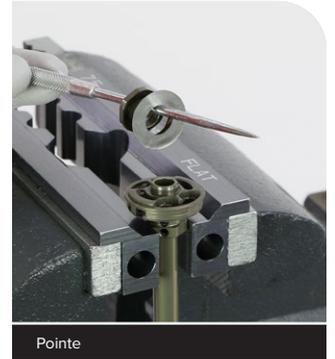
15 mm



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



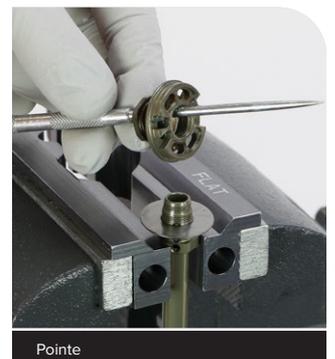
RockShox Charger 3.1
Outil pour le piston haut débit



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.

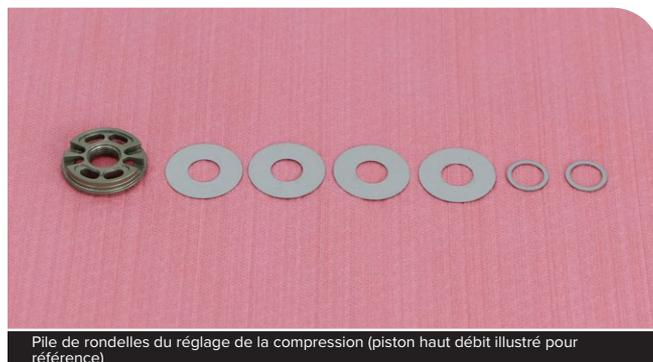


Pointe



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.



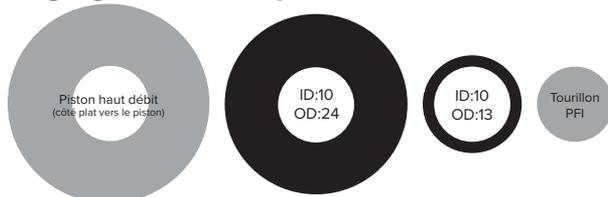
Pile de rondelles du réglage de la compression (piston haut débit illustré pour référence)

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

100 mm



Réglage de la compression basse vitesse - standard



Nombre de rondelles

x4

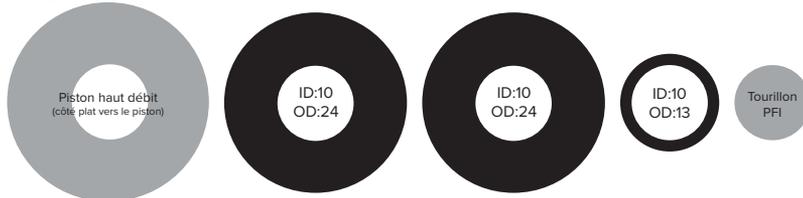
x2

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

Réglage des rondelles de la cartouche de rebond - BoXXer D1 Charger 3 - RC2 et RC

Le kit de réglage des rondelles de l'amortisseur Charger 3.1 RC2 est compatible avec la cartouche de rebond BoXXer D1 Charger 3 RC2 et BoXXer D1 Charger 3 RC.

Le kit de réglage des rondelles de l'amortisseur Charger 3.1 RC2 n'est PAS compatible avec les cartouches de rebond BoXXer Charger, BoXXer Charger 2 RC2, et BoXXer Charger 2.1 RC2.

Réglage des rondelles de la cartouche de rebond BoXXer D1 Charger 3

Réglage de la cartouche de rebond uniquement -

BoXXer D1 Charger 3 : la cartouche de rebond BoXXer D1 Charger 3 est réglable en modifiant l'empilement des rondelles de la cartouche de rebond. Les kits de rondelles de réglage de la cartouche de rebond Charger 3.1 sont compatibles avec les cartouches de rebond BoXXer D1 Charger 3 RC2 et RC. Le ressort de contrôle du rebond Charger 3.1 n'est PAS nécessaire dans le cas du réglage des rondelles seul.

Compatible avec BoXXer D1 Charger 3 - FS-BXR-ULT-D1, FS-BXR-BSE-D1

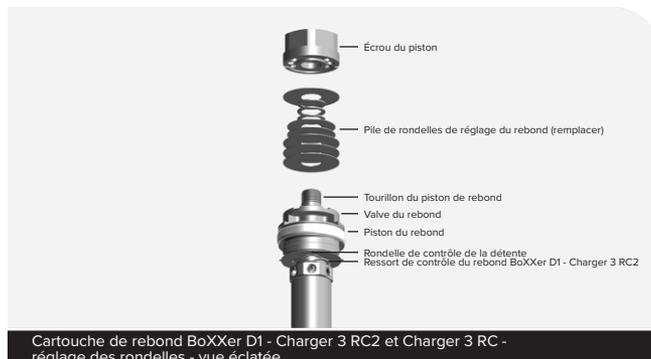
Kit nécessaire : kit de réglage de la rondelle de compression et d'amortissement du rebond Charger 3.1.

Mise à niveau de la cartouche de compression BoXXer D1 Charger 3 vers Charger 3.1 et réglage des rondelles de rebond :

si la cartouche de compression BoXXer D1 Charger 3 RC2 est mise à niveau vers Charger 3.1 RC2, le kit de mise à niveau comprend également toutes les rondelles de réglage du rebond. Utilisez les rondelles incluses pour le réglage des rondelles des cartouches de rebond et de compression. Le ressort de contrôle de rebond de la mise à niveau Charger 3.1 n'est PAS nécessaire dans le cas du réglage des rondelles de la cartouche de rebond seul.

Compatibilité des réglages de rebond - BoXXer D1 Charger 3 RC2 mis à niveau avec la cartouche de compression Charger 3.1 RC2 - FS-BXR-ULT-D1

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).



Cartouche de rebond BoXXer D1 - Charger 3 RC2 et Charger 3 RC - 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.

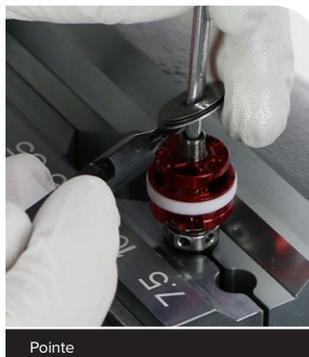
Pour éviter d'endommager irréversiblement la tige de la cartouche de rebond, serrez la tige au plus près du tourillon du piston.



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.

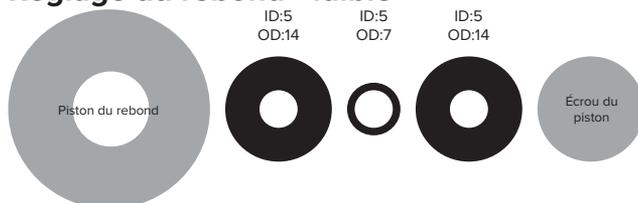


Diamètre interne (ID : mm)
Diamètre externe (OD : mm)

100 mm

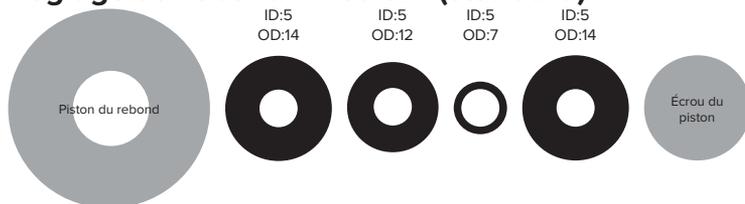


Réglage du rebond - faible



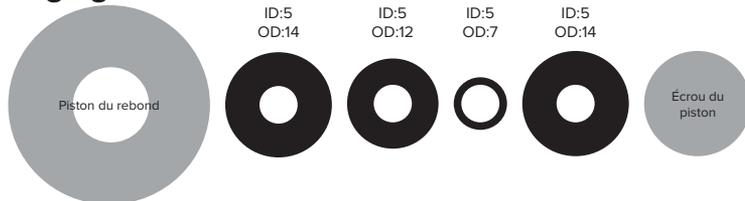
Nombre de rondelles	x3	x4	x1
Épaisseur de la rondelle (mm)	0,15	0,3	0,1

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

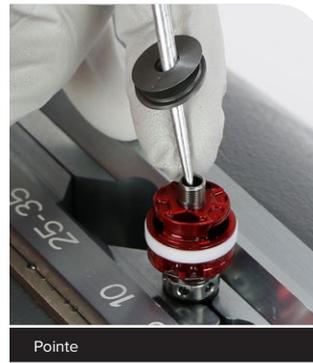


Nombre de rondelles	x5	x2	x2	x1
Épaisseur de la rondelle (mm)	0,15	0,15	0,3	0,1

- 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.

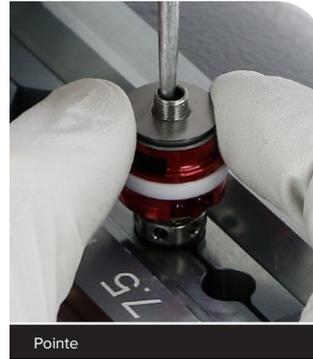
Remarque : il est recommandé de mesurer chaque rondelle à l'aide d'un pied à coulisse pour confirmer le diamètre intérieur, le diamètre extérieur et l'épaisseur de la rondelle avant de disposer la pile de rondelles selon le réglage choisi.



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.



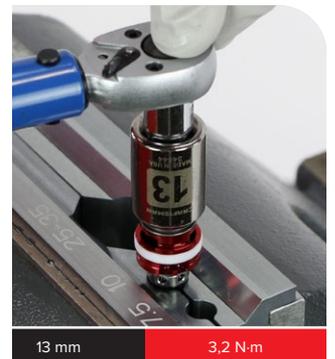
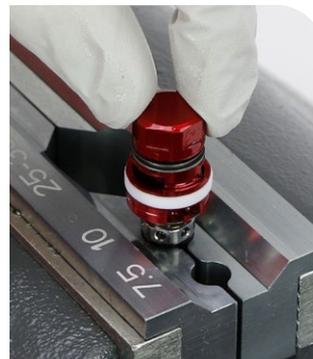
- 6** Installez l'écrou du piston de la cartouche de rebond sur le tourillon du piston de la cartouche de rebond puis serrez-le au couple recommandé.

AVIS

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

⚠ AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

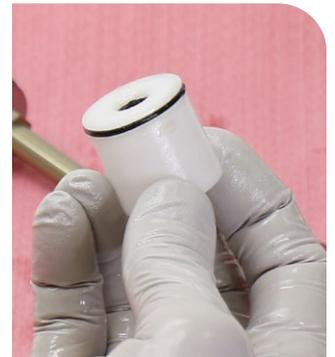
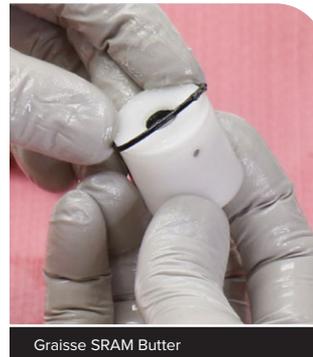
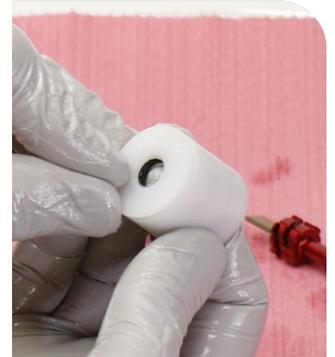
Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.



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.

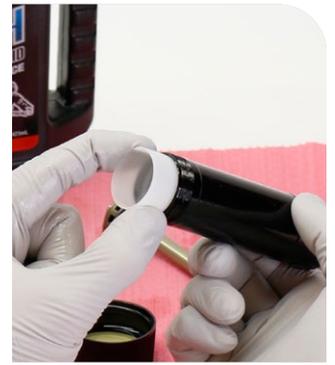


- 2 Appliquez une fine couche d'huile pour suspension sur la surface interne du tube du PFI.



3 Insérez le PFI par son extrémité plate/joint torique externe dans l'extrémité à filetage externe du tube du PFI.

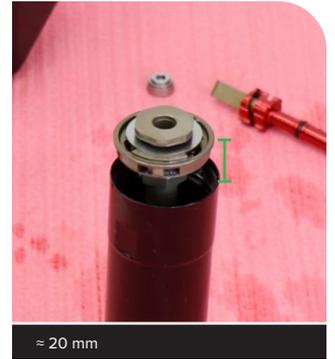
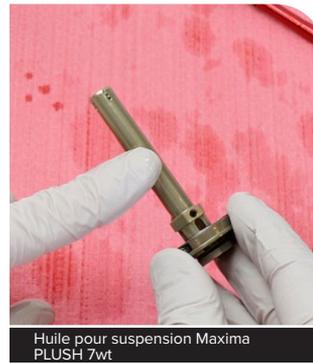
Enfoncez le PFI dans le tube du PFI jusqu'à ce qu'il se trouve à environ 30 mm de l'extrémité opposée du tube (filetage interne).



4 **Charger 3 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.

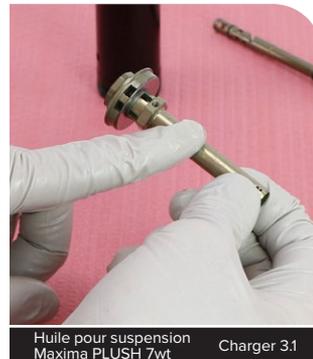


Kit d'amélioration Charger 3 RC2 à Charger 3.1 RC2 : Si la cartouche de compression Charger 3 RC2 est mise à niveau vers Charger 3.1 RC2, installez la nouvelle unité de la tige de la cartouche de compression/du piston Charger 3.1 RC2.

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

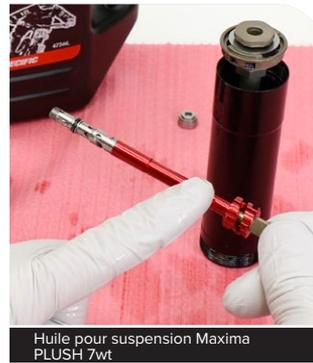
Depuis l'extrémité à filetage interne du tube du PFI, insérez l'unité de la tige de la cartouche de la compression dans le PFI en la plaçant bien au centre.

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.

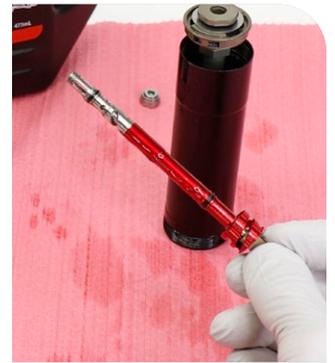


5 Kit d'amélioration Charger 3 RC2 à Charger 3.1 RC2 : Si l'amortisseur de compression Charger 3 RC2 est mis à niveau vers Charger 3.1 RC2, installez la nouvelle unité tube de compression haute vitesse Charger 3.1 RC2 (HSC)/tige de compression basse vitesse (LSC) inclus dans le kit d'amélioration.

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).



Huile pour suspension Maxima PLUSH 7wt



Maxima PLUSH 7wt Charger 3.1



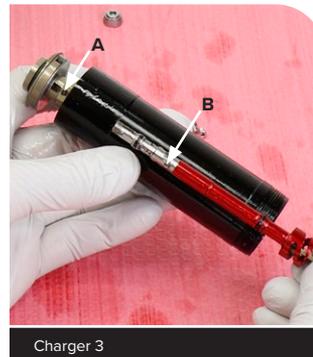
6 Charger 3 RC2 : Alignez l'orifice de la vis (A) dans l'unité de compression haute vitesse (HSC) avec le taquet de la cannelure de réglage (B) situé dans l'unité de la tige de compression basse vitesse (LSC).

Maintenez le piston pour éviter qu'il ne bouge.

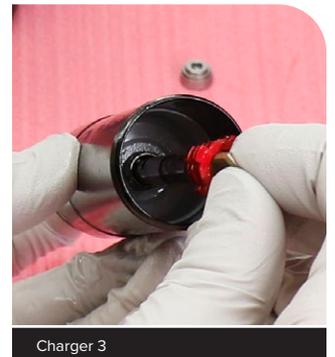
Depuis l'extrémité à filetage externe du tube du PFI, insérez l'unité du tube de compression haute vitesse (HSC)/de la tige de compression basse vitesse (LSC), par son extrémité fine de couleur argentée, dans la tige de la cartouche de compression.

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.

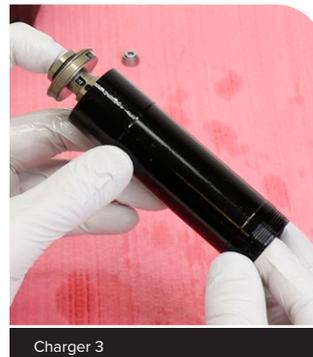
Tournez la tige de compression basse vitesse et alignez l'orifice de la vis dans l'unité de compression haute vitesse (HSC) et le taquet de la cannelure de réglage dans l'unité de la tige de compression basse vitesse (LSC). Les vis ne peuvent pas être installées si ils ne sont pas parfaitement alignés.



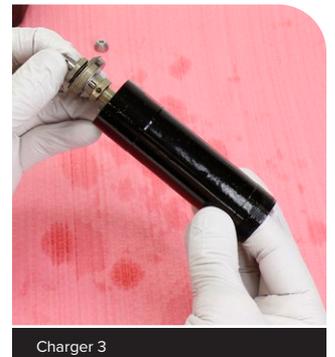
Charger 3



Charger 3



Charger 3



Charger 3



Charger 3

Charger 3.1 RC2 (amélioration) : 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.

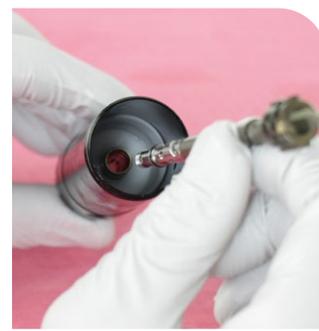
Depuis l'extrémité à filetage externe du tube du PFI, insérez l'unité du tube de compression haute vitesse (HSC)/de la tige de compression basse vitesse (LSC), par son extrémité fine de couleur dorée, dans la tige de la cartouche de compression.

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.



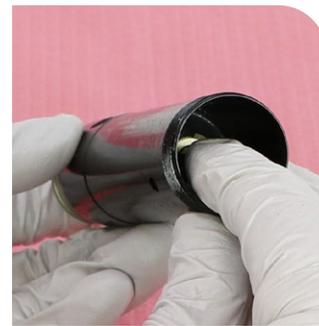
Charger 3.1 RC2



Charger 3.1 RC2



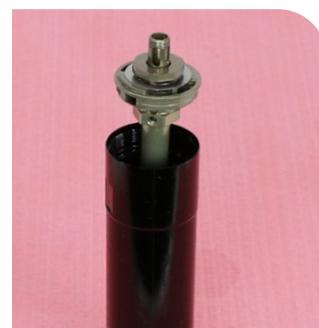
Charger 3.1 RC2



Charger 3.1 RC2



Charger 3.1 RC2



Charger 3.1 RC2



Charger 3.1 RC2

7 **Charger 3 RC2, Charger 3.1 RC2 (amélioration)** : Installez chaque vis de fixation de la tige (2 au total) puis serrez-les à la main à la même force. 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 RC2



1,5 mm

0,56 N·m



1,5 mm

Charger 3 RC2



1,5 mm

0,56 N·m



1,5 mm

Charger 3.1 RC2



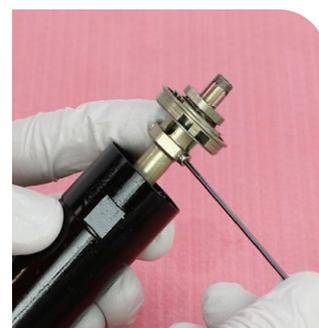
1,5 mm

0,56 N·m



1,5 mm

Charger 3.1 RC2



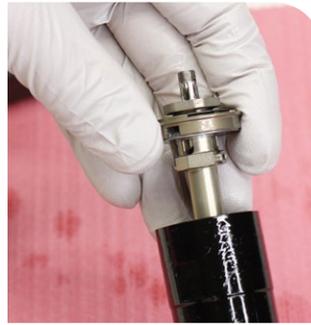
1,5 mm

0,56 N·m

8 **Charger 3 RC2, Charger 3.1 RC2 (amélioration):** 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.

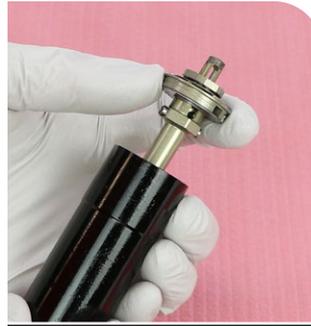
Ne serrez pas la pièce sur les vis de fixation.



Charger 3 RC2



Cales d'étau Reverb (plates)



Charger 3.1 RC2



Cales d'étau Reverb (plates)

9 **Charger 3 RC2, Charger 3.1 RC2 (amélioration):** Installez l'écrou de compression haute vitesse sur l'aiguille interne de compression basse vitesse (LSC) interne puis serrez-le.

Le régleur de la LSC va tourner 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.



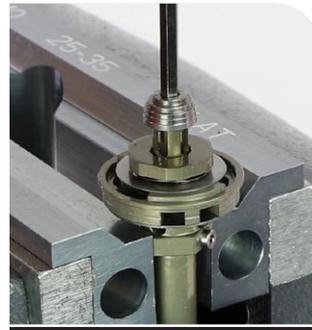
3 mm Charger 3 RC2



3 mm 1,1 N.m



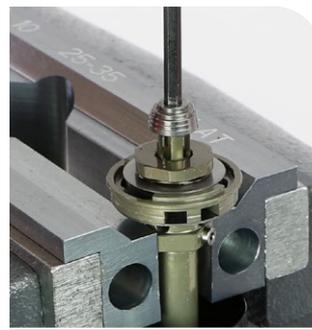
3 mm Charger 3 RC2



3 mm Charger 3.1 RC2



3 mm 1,1 N.m



3 mm Charger 3.1 RC2

10 **Charger 3 RC2, Charger 3.1 RC2 (amélioration): Réglage du PFI :** à l'aide d'une pointe non métallique, poussez le PFI de manière rectiligne 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 RC2



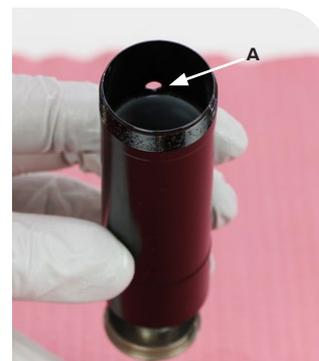
Pointe (non métallique)

Charger 3 RC2



Pointe (non métallique)

Charger 3.1 RC2



11 **Charger 3 RC2** : 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.

Charger 3.1 RC2 (amélioration) : 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.



Huile pour suspension Maxima PLUSH 7wt Charger 3 RC2



Huile pour suspension Maxima PLUSH 7wt Charger 3.1 RC2



12 **Charger 3 RC2, Charger 3.1 RC2 (amélioration)** : Nouez 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.



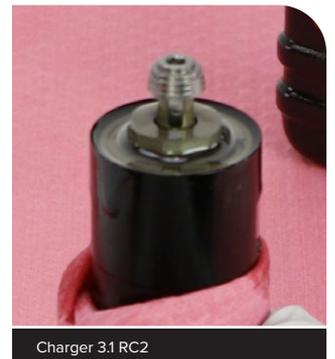
Charger 3 RC2



Charger 3 RC2



Charger 3.1 RC2



Charger 3.1 RC2

Remplacement du tube de la cartouche (facultatif)

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.



- 2 Retirez les joints toriques installés dans le coupleur.



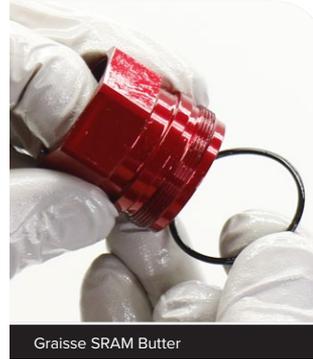
Pointe (non métallique)

- 3 Nettoyez le coupleur.

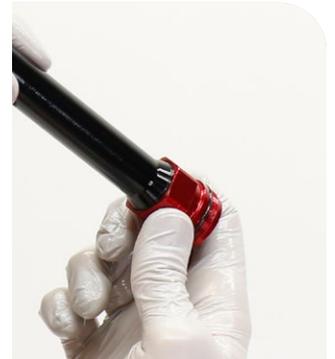


Produit de nettoyage pour suspension RockShox

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



- 5** 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.



- 6** Serrez le coupleur dans un étau. Serrez la cartouche sur le coupleur au couple recommandé.



- 1** Retirez le tube de la cartouche hors de l'étau.
 Retirez le joint torique externe situé sur le coupleur de couleur rouge du tube de la cartouche puis jetez-le.
 Nettoyez la cannelure du joint torique.



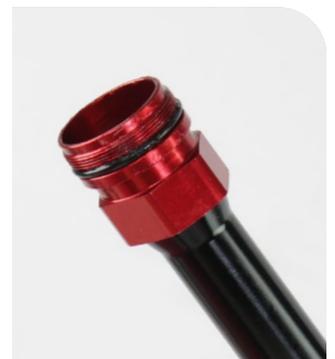
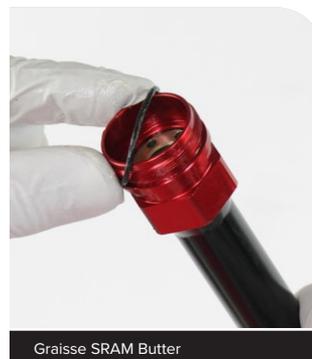
- 2** Vaporisez du produit de nettoyage pour suspension RockShox à l'intérieur du tube de la cartouche puis posez-le à la verticale sur un chiffon pour qu'il s'égoutte.
 Vérifiez que l'intérieur du tube de la cartouche n'est pas rayé.

AVIS

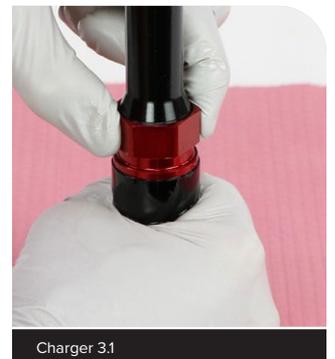
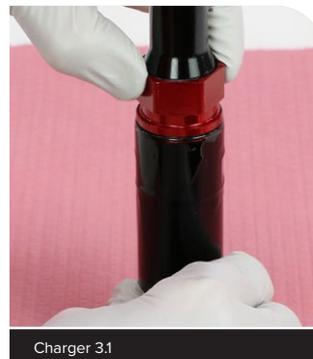
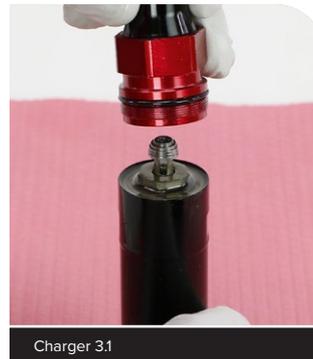
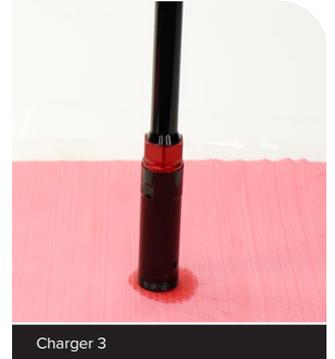
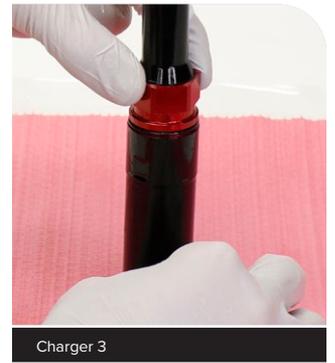
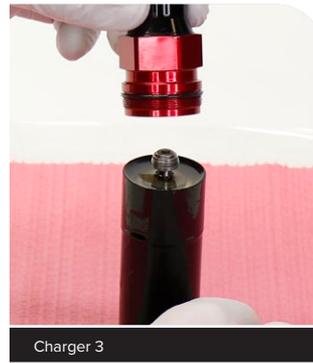
Les rayures peuvent entraîner des fuites d'huile. [Remplacez le tube de la cartouche](#) si vous repérez une rayure.



- 3** Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf puis installez-le sur le coupleur de couleur rouge.
 Mettez le tube de la cartouche de côté.



- 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.



- 5** **Charger 3 RC2, Charger 3.1 RC2 (amélioration)** : 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.



- 6** **Charger 3 RC2, Charger 3.1 RC2 (amélioration)** : Serrez le tube du PFI et le coupleur du PFI sur 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.



- 7** **Charger 3 RC2, Charger 3.1 RC2 (amélioration)** : Nouez un chiffon autour du tube de la cartouche.

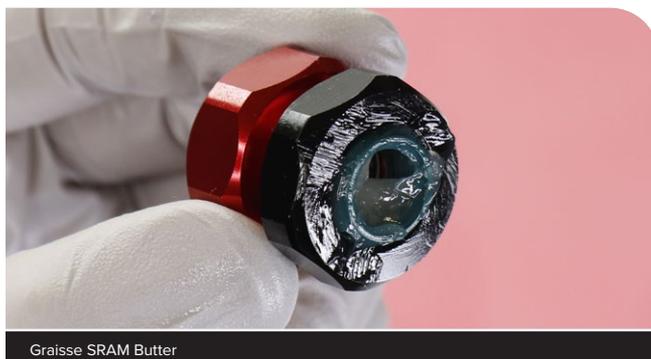
Versez de l'huile pour suspension dans le tube de la cartouche jusqu'à ce qu'il soit plein.



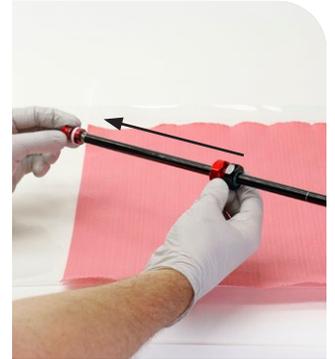
Retirez les éventuelles bulles d'air visibles à la surface.



- 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.



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



- 10** Nettoyez les traces de graisse sur le filetage de la tige.



- 11 Insérez la molette du réglage de la détente dans la tige de la détente puis tournez-la dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque. C'est le réglage de la détente totalement ouvert.



- 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 positionnée 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.

AVIS

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



- 13 Serrez la tête d'étanchéité au couple recommandé. Serrez la pièce de couleur 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.



24 mm

14 N·m

AVIS

L'unité ButterCups de la tige de la cartouche d'amortissement Charger 3 RC2 de la BoXXer Ultimate N'est PAS compatible avec la tige de la cartouche de détente Charger 3 RC de la BoXXer Base. N'installez PAS une unité ButterCups de la tige de la cartouche d'amortissement sur une tige de la cartouche d'amortissement Charger 3 RC d'une BoXXer Base.

- 1** 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.

Installez le boîtier ButterCups supérieur et une butée neuve.

AVIS

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 est endommagée, l'unité de la cartouche de détente doit être remplacée.



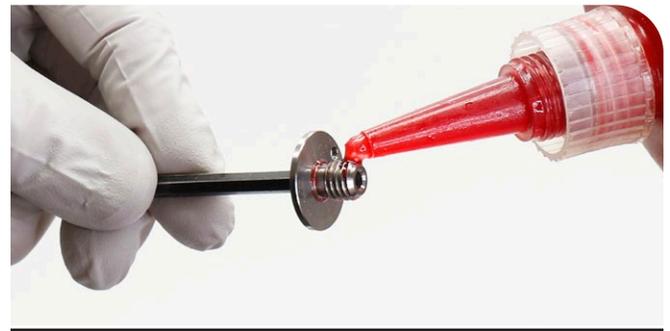
Cales d'étau Reverb (10 mm)



- 2** Appliquez du frein filet Loctite 2760 (rouge) ou produit équivalent sur les trois premiers filets 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 Loctite 2760 - Rouge

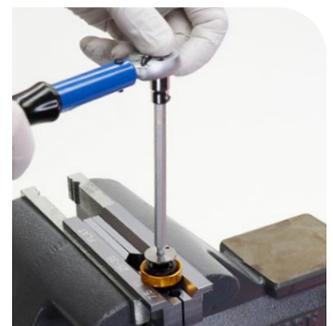
- 3** Vissez l'embase de la tige ButterCups dans la tige de la cartouche d'amortissement puis serrez-la.

⚠ 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

- 4 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.



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

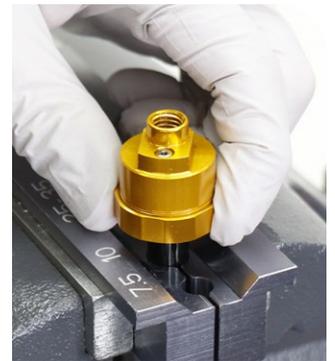
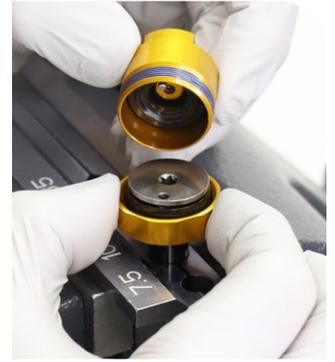
⚠ AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

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 Loctite 242 - Bleu

- 6** Alignez l'orifice de la butée avec celui de l'embase.
 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 contre l'embase de la butée supérieure puis positionnez la vis d'alignement dans l'orifice de l'embase.
 Vissez le boîtier ButterCups supérieur sur le boîtier ButterCups inférieur jusqu'à ce qu'il soit serré à la main.



- 7** Retirez la tige de la cartouche de détente hors des cales de l'étau.
 Serrez le boîtier ButterCups inférieur dans un étau équipé de cales d'étau RockShox sur ses méplats 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.



Cales d'étau Reverb (plates)



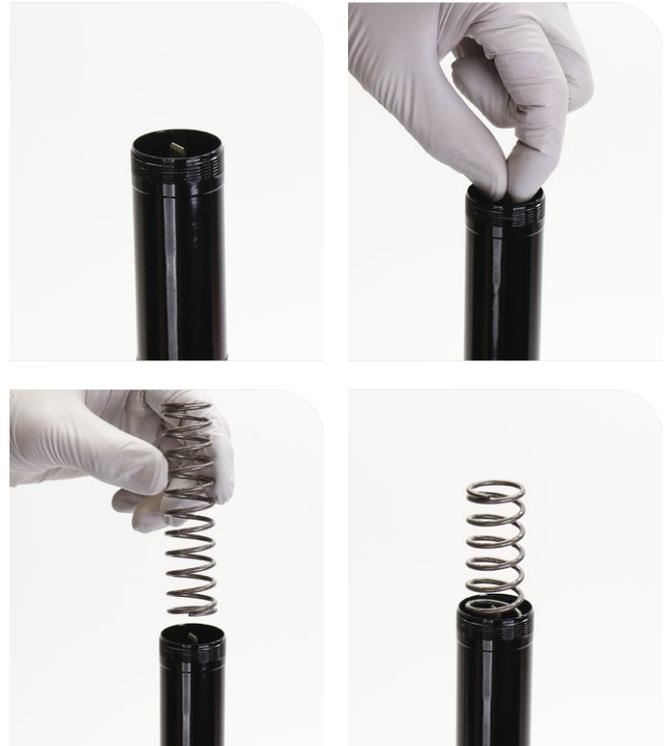
25 mm

14 N.m

- 1 Tournez la languette du réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque. C'est la position totalement ouverte.

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

Amélioration Charger 3.1 : L'amortisseur BoXXer D1 Charger 3 comprend déjà le ressort Charger 3.1 PFI. Si la cartouche de compression BoXXer D1 Charger 3 a été améliorée vers Charger 3.1 (kit d'amélioration de l'unité de la tige de la cartouche de compression/du piston installée), le nouveau ressort d'amélioration PFI inclus dans le kit ne doit PAS être installé à cette étape.



- 2 Positionnez l'extrémité ButterCups sur une surface plane.

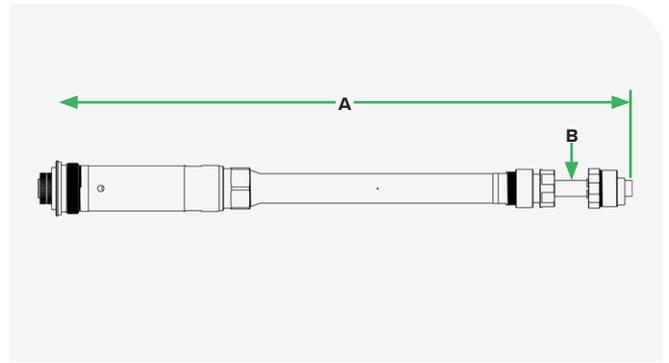
Facultatif : si nécessaire, serrez l'extrémité de la tige ButterCups dans l'étau équipé de cales d'étau Reverb pour plus de stabilité.



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) mais pas au-delà.

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)
553	500



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.



5 Tout en maintenant toujours le ressort du PFI comprimé, comprenez 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.

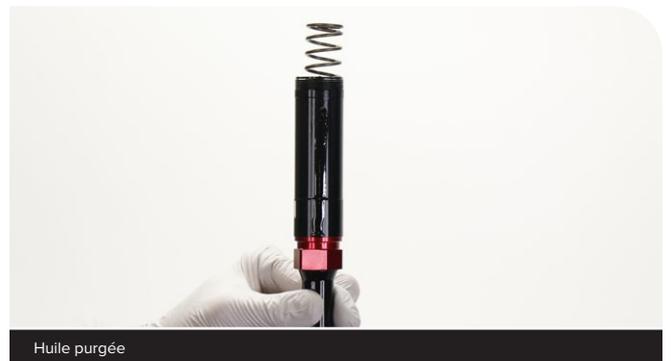
Tirez lentement la cartouche d'amortissement vers le haut, tout en maintenant la pression sur le ressort du PFI puis laissez la cartouche de détente se déployer. Le fait de comprimer le PFI va appliquer une force contraire dans la cartouche d'amortissement afin de permettre à la cartouche de détente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



6 Serrez le coupleur de couleur 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 avec force vers le bas et de manière rectiligne, 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.

Tout en appuyant avec l'outil pour capuchon supérieur, 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.

7 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.

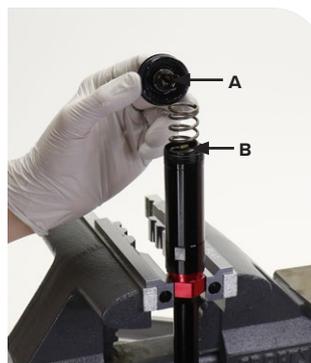
8 Retirez la cartouche d'amortissement hors de l'étau.

Serrez la tête d'étanchéité de la détente 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.

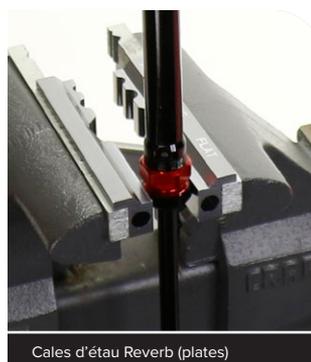


Outil pour capuchon supérieur/cassette



Outil pour capuchon supérieur/cassette

14 N.m



Cales d'étau Reverb (plates)



Outil pour capuchon supérieur/cassette

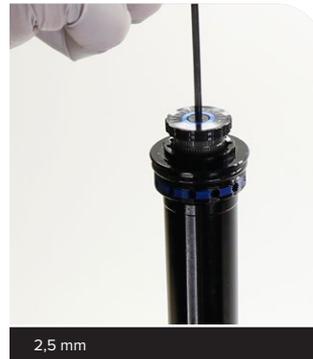
14 N.m

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. C'est le réglage de la LSC le plus ferme.

⚠ ATTENTION

De l'huile peut s'écouler de l'orifice de purge du tube de la cartouche. Portez toujours des lunettes de sécurité et éloignez votre visage et vos yeux de l'orifice de purge lors de la compression de la cartouche de détente.



Recouvrez l'orifice de purge avec un chiffon.

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 d'amortissement.

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.

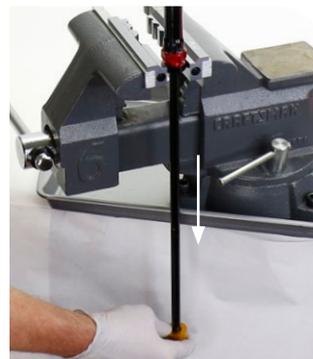
Une petite quantité d'huile peut s'écouler de l'orifice de purge.

Tournez le régleur de la LSC dans le sens inverse des aiguilles d'une montre en position totalement ouverte puis 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.

Essayez toute trace d'huile sur l'unité de la cartouche d'amortissement.

Retirez la molette du régleur de la LSC lorsque le test est terminé.



- 1** Retirez le joint torique situé sur le capuchon supérieur.
Nettoyez le filetage du capuchon supérieur ainsi que la cannelure du joint torique.



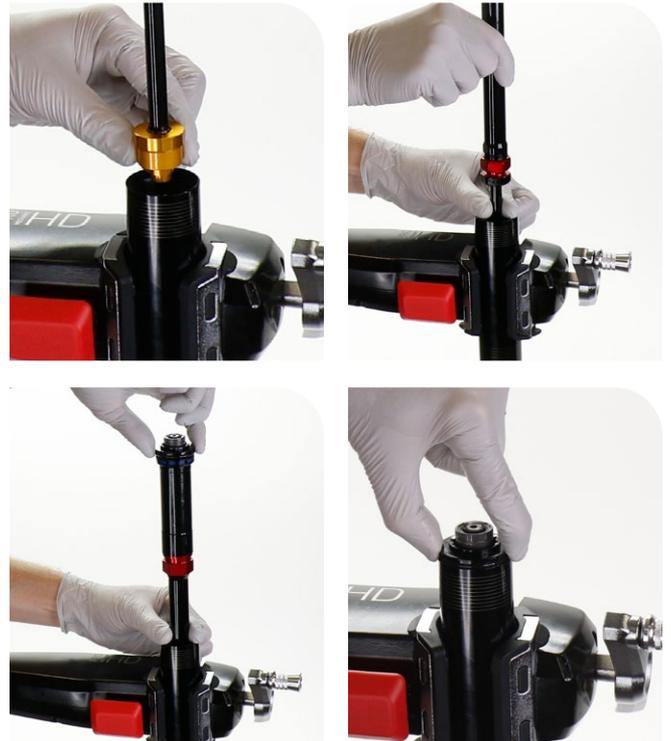
Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf pour capuchon supérieur, puis installez-le.



- 2** Installez l'unité de la cartouche d'amortissement dans le plongeur 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.



- 3 Vissez le capuchon supérieur sur le plongeur puis serrez-le. Appuyez avec force 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.

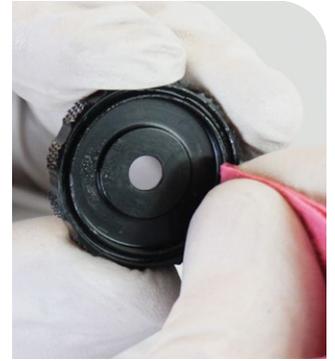


Outil pour capuchon supérieur/cassette

7,3 N·m

Les procédures sont identiques pour les modèles Charger 3 RC2 et Charger 3.1 RC2.

- 1 Retirez l'anneau blanc situé sur la molette de la LSC, puis jetez-le.
Nettoyez la cannelure.
Installez un anneau blanc neuf.

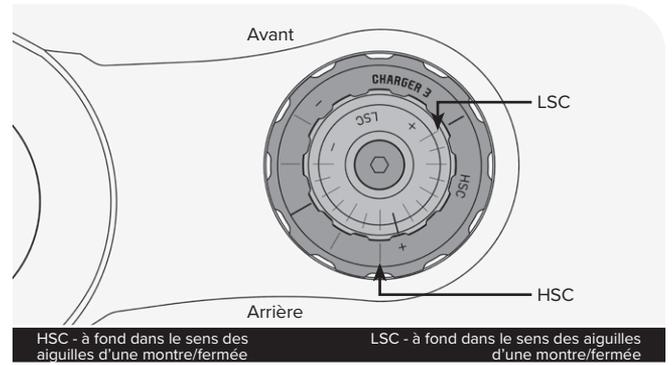


- 2 Installez le support cranté de la molette de la compression haute vitesse (HSC).



Charger 3 RC2, Charger 3.1 RC2

- 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.



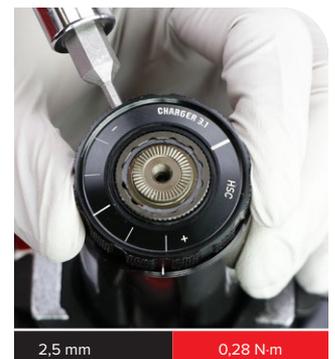
Rournez la tige du régleur de la compression haute vitesse (HSC) dans le sens des aiguilles d'une montre à la main jusqu'à ce qu'elle se bloque.



Installez la molette de la HSC et alignez le repère d'alignement (+) (A) avec le repère d'alignement (B) marqué sur le support cranté.



- 4** Serrez la vis de fixation de la molette de la HSC.



5 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 régulateur de la HSC en position fermée à fond dans le sens des aiguilles d'une montre.



Charger 3 RC2



Charger 3 RC2



Charger 3.1 RC2



Charger 3.1 RC2

- 6** 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 Charger 3 RC2



2,5 mm Charger 3.1 RC2

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.



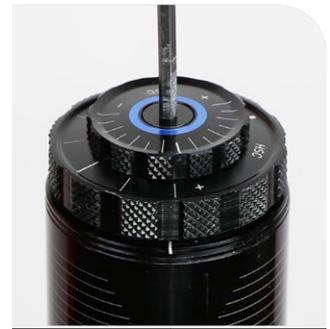
Charger 3 RC2



Charger 3.1 RC2

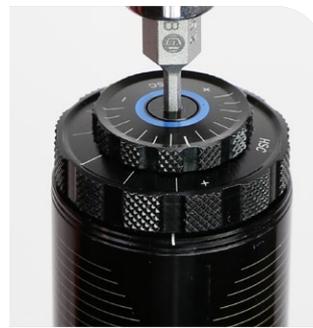


2,5 mm Charger 3 RC2

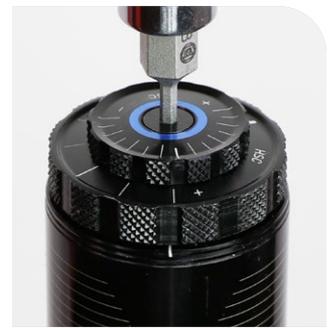


2,5 mm Charger 3.1 RC2

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



2,5 mm 0,56 N·m



2,5 mm 0,56 N·m

- 7** 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).



Charger 3 RC2



Charger 3 RC2



Charger 3 RC2



Charger 3 RC2



Charger 3.1 RC2



Charger 3.1 RC2



Charger 3.1 RC2



Charger 3.1 RC2



ENTRETIEN 200 HEURES Passez à l'[Installation des fourreaux](#).

AMÉLIORATION - CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT CHARGER 3 RC2 AVEC ButterCups Passez à l'[Installation des fourreaux](#).

- 1 Serrez le plongeur du côté de la cartouche d'amortissement dans le trépied d'atelier.

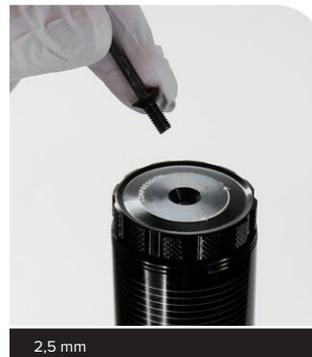


- 2 La cartouche de compression doit être en position totalement FERMÉE pour être démontée.

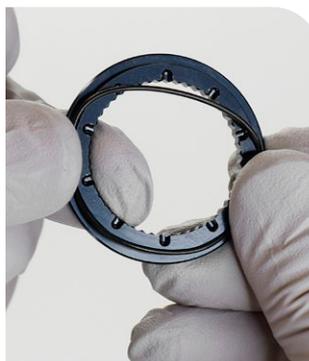
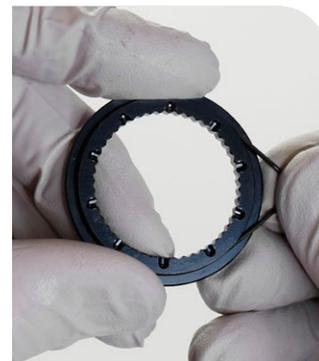
Tournez la molette du régleur de la compression dans le sens des aiguilles d'une montre en position totalement FERMÉE jusqu'à ce qu'elle se bloque.



- 3 Retirez la vis de blocage puis retirez la molette du régleur de la compression. Nettoyez la molette du régleur de la compression et mettez-la de côté.



- 4** Retirez le support cranté de la compression.
Retirez le joint torique situé sur le support cranté de la compression puis jetez-le.
Nettoyez le support cranté de la compression.
Installez un joint torique neuf (n'appliquez pas de graisse).



- 1 Dévissez le capuchon supérieur de la cartouche d'amortissement puis retirez l'unité de la cartouche d'amortissement. Appuyez avec force 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 à douille et appuyez avec force vers le bas lors du desserrage. Si vous avez besoin de force supplémentaire, utilisez une clé à douille dotée d'un long manche.

Pour éviter de rayer la tige de la cartouche de détente, protégez et guidez la tige avec vos doigts lorsque vous retirez l'unité de la cartouche d'amortissement hors du plongeur.



Outil pour capuchon supérieur/ cassette



- 2 Nettoyez l'intérieur et l'extérieur du plongeur.
Nettoyez le filetage du plongeur.



Produit de nettoyage pour suspension RockShox

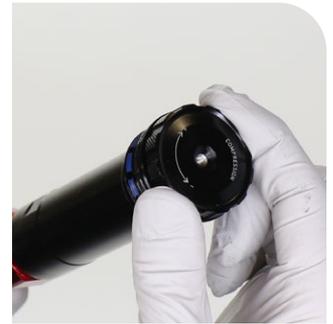


Tige



AMÉLIORATION - CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT CHARGER 3 RC2 AVEC BUTTERCUPS Passez à l'[Installation de la cartouche d'amortissement - Charger 3 RC2](#).

- 1 Vérifiez que la cartouche de compression est en position totalement fermée. À l'aide de la molette du régleur de la compression, tournez le régleur hexagonal de la compression en position totalement fermée.



Molette du régleur de la compression

- 2 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

Maintenez et bloquez le tube du PFI à l'aide d'une clé plate.

Appuyez avec force sur la clé à douille de manière rectiligne. Dévissez rapidement et avec force le capuchon supérieur pour le désolidariser du tube du PFI. **Ne dévissez pas complètement le capuchon supérieur : il suffit de le libérer du tube du PFI.**

AVIS

Les pièces internes de la cartouche de compression peuvent être irréversiblement endommagées si vous dévissez complètement le capuchon supérieur lors de cette étape. Ne dévissez pas le capuchon supérieur.



Outil pour capuchon supérieur/cassette 28 mm

- 3** Positionnez la molette du régleur de la compression sur le régleur hexagonal. À l'aide de la molette du régleur de la compression, maintenez le régleur hexagonal sur le capuchon supérieur de la compression en position totalement FERMÉE dans le sens des aiguilles d'une montre. Empêchez le régleur hexagonal de tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre lors du desserrage du capuchon supérieur grâce à la molette du régleur.

⚠ 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.

AVIS

Pour éviter des déformations et des dommages internes, l'aiguille interne du régleur de la compression ne doit pas tourner avec le capuchon supérieur lors du desserrage du capuchon supérieur.

Dévissez le capuchon supérieur à la main tout en maintenant le régleur hexagonal de la compression en position totalement fermée grâce à la molette du régleur. La molette du régleur doit rester en position totalement fermée dans le sens des aiguilles d'une montre lors du desserrage du capuchon supérieur. Ne laissez pas la molette du régleur de la compression tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

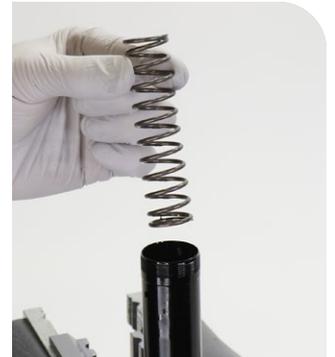
Le capuchon supérieur est monté sur ressort. Appuyez vers le bas sur la molette du régleur afin d'éviter que le capuchon supérieur ne soit brutalement éjecté une fois totalement dévissé.



Molette du régleur de la compression



- 4** Retirez le capuchon supérieur et le ressort du PFI.



- 5** Vérifiez que l'aiguille interne du régleur de la compression (A) est bien vissée dans le régleur de la compression (B) et qu'elle n'a pas été desserrée lors du desserrage du capuchon supérieur.

Environ trois filets internes doivent apparaître.

AVIS

Si l'aiguille du régleur de la compression n'a pas été maintenue en place ni empêchée de tourner en même temps que le capuchon supérieur, alors l'aiguille va se dévisser avant le capuchon supérieur et se tordre avec la languette du régleur du capuchon supérieur, ce qui endommagerait irréversiblement la languette du régleur de la compression et l'unité du capuchon supérieur.



Filetage de l'aiguille du régleur de la compression

- 6** 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 tige de la cartouche de détente tournée vers le haut.
- Nouez un chiffon autour du tube de la cartouche sous la tête d'étanchéité pour absorber les coulures d'huile.

AVIS

Posez un récipient sous l'étau pour recueillir les coulures d'huile.



Cales d'étau Reverb - plates

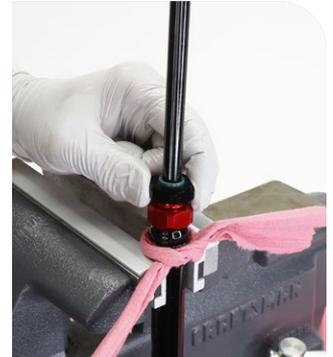
- 7** Dévissez et retirez la tête d'étanchéité et la cartouche de détente hors du tube de la cartouche.

AVIS

Pour éviter que les deux pièces de la tête d'étanchéité ne se séparent, ne dévissez pas la pièce de couleur noire de la tête d'étanchéité serrée sur la pièce de couleur rouge.



Clé à molette ou clé plate de 24 mm



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

AVIS

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 est endommagée, l'unité de la cartouche de détente doit être remplacée.

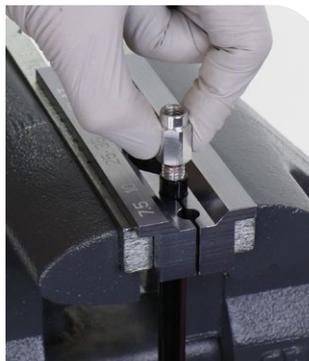
Dévissez et retirez l'entretoise de la tige de la cartouche de détente.



Cales d'étau Reverb - 10 mm



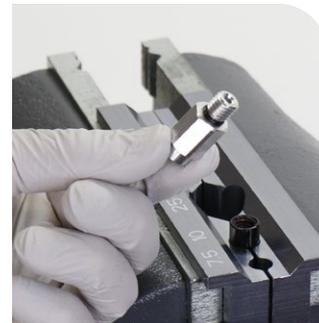
12 mm



- 9 Retirez le joint torique puis jetez-le. Nettoyez le filetage.
Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf puis installez-le sur l'entretoise de la tige.



Pointe



Graisse SRAM Butter

- 10 Nettoyez le filetage de la cartouche de détente.



- 11** Retirez l'unité de la tête d'étanchéité hors de la cartouche de détente.
Jetez l'unité de la tête d'étanchéité.



- 12** 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.

Ne retirez pas l'anneau de coulissage (anneau plein de couleur blanche) situé sur le piston de la détente. L'anneau de coulissage n'est pas remplaçable. Si l'anneau de coulissage a été retiré, le piston est irréversiblement endommagé et la cartouche de détente complète devra être remplacée.



- 13** 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

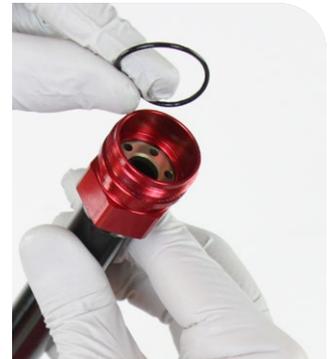
- 14** Serrez les méplats du coupleur du tube du PFI (rouge).
Dévissez et retirez l'unité du tube du PFI hors du coupleur du PFI (rouge).
Retirez le tube de la cartouche hors de l'étau.

AVIS

Si vous utilisez une clé à molette, ne serrez/écrasez pas le tube du PFI de manière excessive avec la clé pour éviter tout dommage irréversible sur le tube du PFI.



- 15** Retirez le tube de la cartouche hors de l'étau.
Retirez le joint torique externe situé sur le coupleur de couleur rouge du tube de la cartouche puis jetez-le.
Nettoyez la cannelure du joint torique.



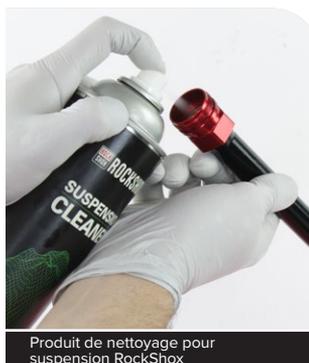
Produit de nettoyage pour suspension RockShox

- 16** 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.

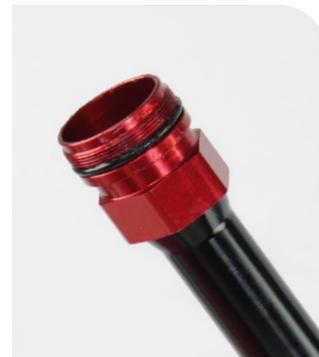
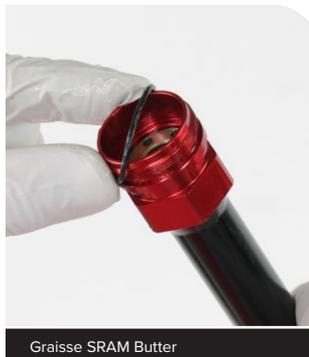
Vérifiez que l'intérieur du tube de la cartouche n'est pas rayé.

AVIS

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

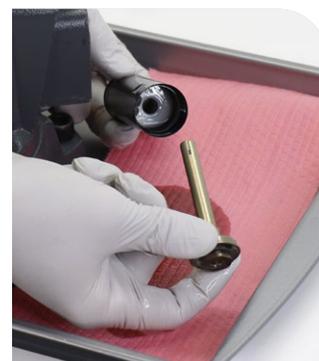


- 17** Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf puis installez-le sur le coupleur de couleur rouge.



- 18** L'unité du tube du PFI contient de l'huile d'amortissement. Avec son extrémité externe hexagonale tournée vers le bas, maintenez l'unité du tube du PFI au-dessus d'un chiffon ou d'un récipient pour recueillir l'huile.

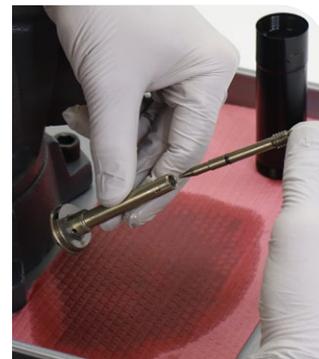
Depuis l'extrémité à filetage externe du tube du PFI, enfoncez l'unité de la cartouche de compression pour la faire sortir du tube du PFI jusqu'à ce que l'unité du piston sorte du tube du PFI. De l'huile va s'écouler sur le chiffon ou dans le récipient prévu à cet effet.



19 Dévissez l'aiguille du réglage de la compression et retirez-la du tube du PFI interne.



Tournevis à tête plate



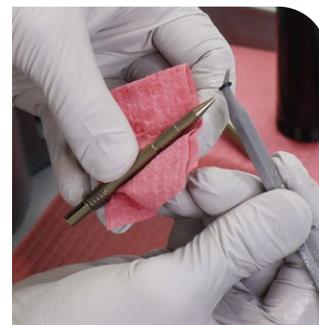
20 Retirez le joint torique situé sur l'aiguille du réglage de la compression puis jetez-le.

Nettoyez l'aiguille du réglage de la compression.

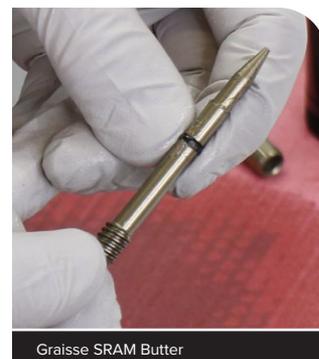
Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf puis installez-le sur l'aiguille du réglage de la compression.



Pointe (non métallique)



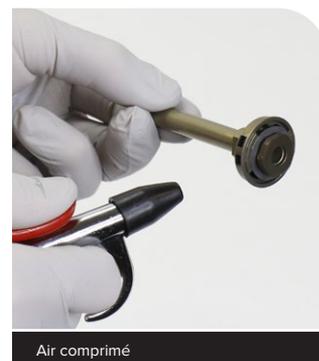
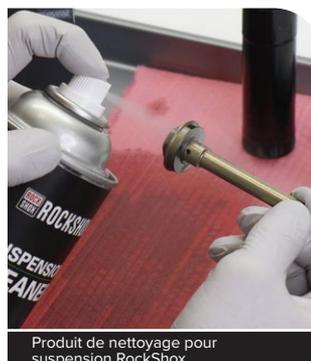
Pointe (non métallique)



Graisse SRAM Butter

21 Vaporisez du produit de nettoyage pour suspension RockShox à l'intérieur du tube du PFI interne et sur l'unité du piston.

Séchez l'unité avec de l'air comprimé et mettez-la de côté. Ne la démontez pas.



22 Poussez le PFI pour le faire sortir du tube du PFI et le retirer.

AVIS

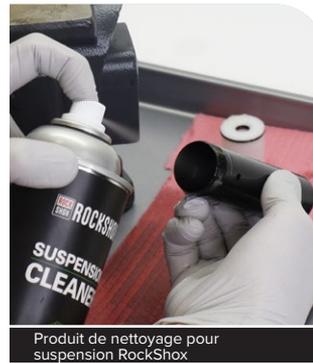
Ne rayez pas la surface interne du tube du PFI. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'huile. Remplacez le tube du PFI si vous repérez une rayure.



- 23** Nettoyez le tube du PFI puis vérifiez qu'il n'est pas rayé.
Mettez le tube du PFI de côté.

AVIS

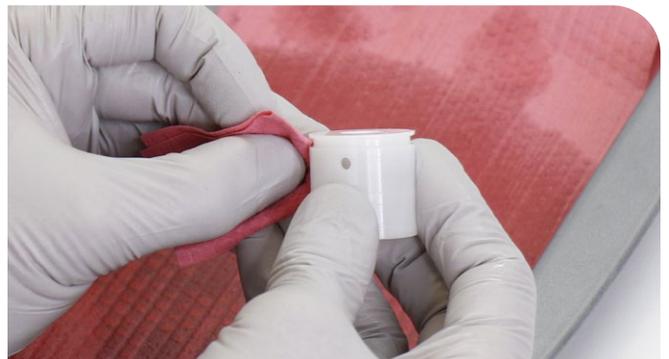
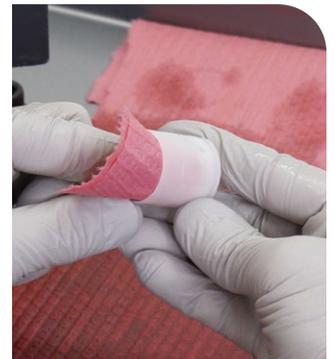
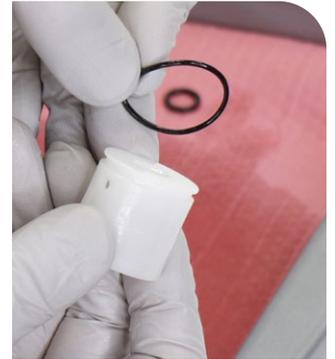
Ne rayez pas la surface interne du tube du PFI. Les rayures peuvent entraîner des fuites d'huile. Remplacez le tube du PFI si vous repérez une rayure.



- 24** 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

Ne 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.



Réglage des rondelles de la cartouche de détente - BoXXer D1 Charger 3 RC

Les kits de réglage des rondelles de l'amortisseur Charger 3.1 RC2 sont compatibles avec la cartouche de détente BoXXer D1 Charger 3 RC2 et BoXXer D1 Charger 3 RC.

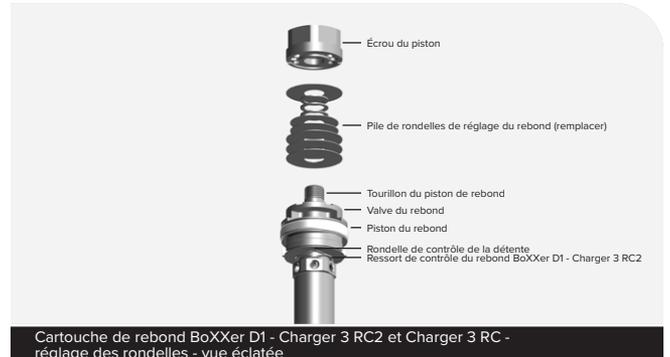
Les kits de réglage des rondelles de l'amortisseur Charger 3.1 RC2 ne sont PAS compatibles avec la cartouche de détente BoXXer Charger, BoXXer Charger 2 RC2, et BoXXer Charger 2.1 RC2.

Réglage des rondelles de la cartouche de détente BoXXer D1 Charger 3

Réglage de la détente uniquement - BoXXer D1 Charger 3 : La cartouche de détente BoXXer D1 Charger 3 est réglable en modifiant l'empilement des rondelles de la cartouche de détente. Les kits de rondelles de réglage de la détente Charger 3.1 sont compatibles avec les cartouches de détente BoXXer D1 Charger 3 RC2 et RC. Le ressort de contrôle de la détente du Charger 3.1 n'est PAS nécessaire pour le réglage des rondelles seul.

Compatible avec BoXXer D1 Charger 3 - FS-BXR-ULT-D1, FS-BXR-BSE-D1

Kit nécessaire : kit de rondelles de réglage de la compression et de l'amortissement de la détente Charger 3.1



Cartouche de rebond BoXXer D1 - Charger 3 RC2 et Charger 3 RC - 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

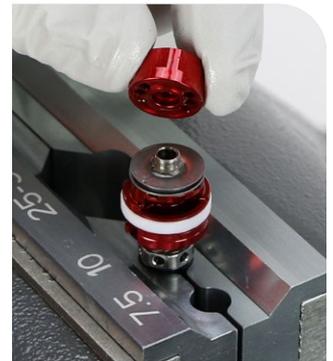
Nettoyez la tige de la cartouche de rebond afin qu'elle ne tourne pas.

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

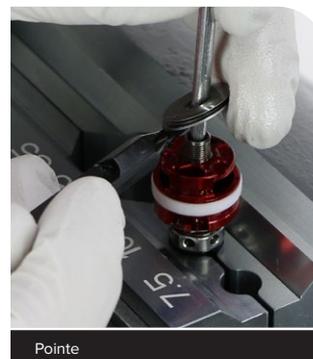


Cales d'étau Reverb (10 mm)

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.



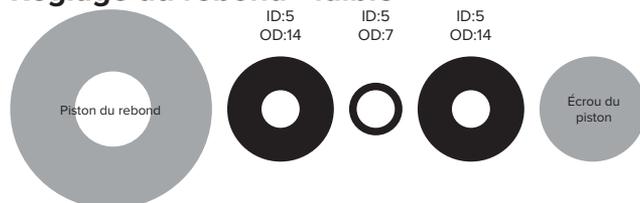
Pile de rondelles de réglage du rebond (écrou du piston illustré pour référence)

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

100 mm

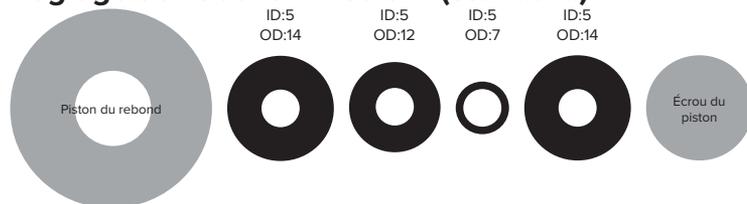


Réglage du rebond - faible



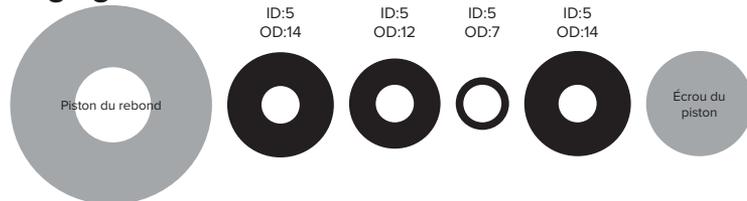
Nombre de rondelles	x3	x4	x1
Épaisseur de la rondelle (mm)	0,15	0,3	0,1

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

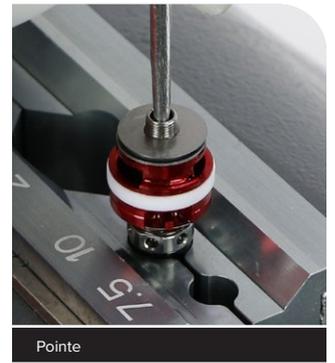
- 4** Disposez la nouvelle pile de rondelles de rebond dans l'ordre du réglage choisi. Reportez-vous aux caractéristiques du réglage des rondelles ci-dessous.

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.

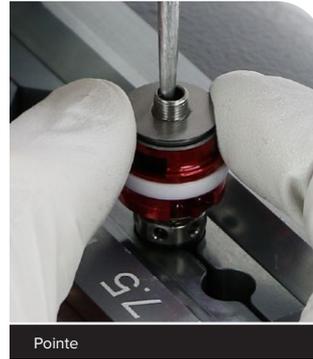
Remarque : il est recommandé de mesurer chaque rondelle à l'aide d'un pied à coulisse pour confirmer le diamètre intérieur, le diamètre extérieur et l'épaisseur de la rondelle avant de disposer la pile de rondelles selon le réglage choisi.



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.



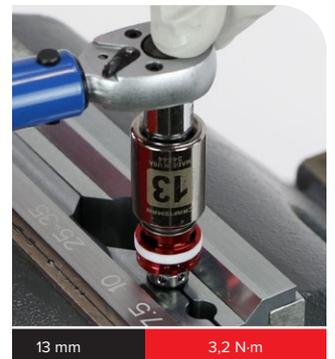
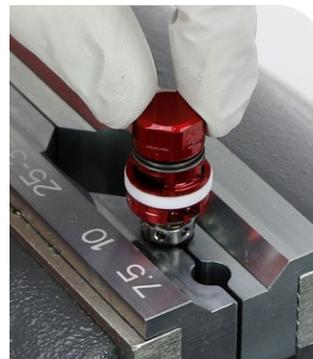
- 6** Installez l'écrou du piston de la cartouche de rebond sur le tourillon du piston de la cartouche de rebond puis serrez-le au couple recommandé.

AVIS

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

⚠ AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

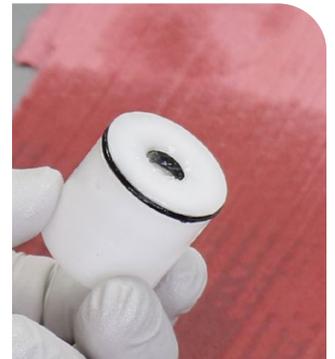
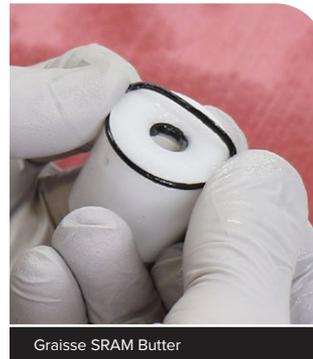
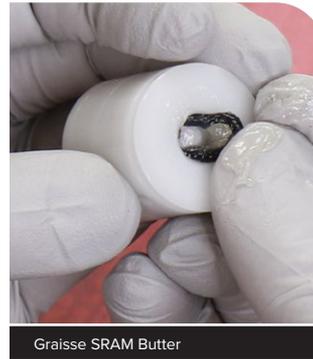
Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.



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.

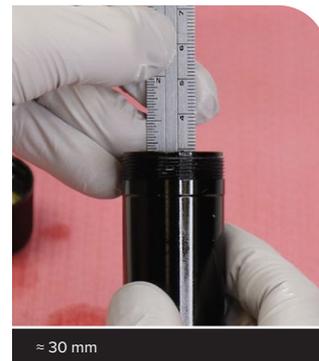


- 2 Appliquez une fine couche d'huile pour suspension sur la surface interne du tube du PFI.



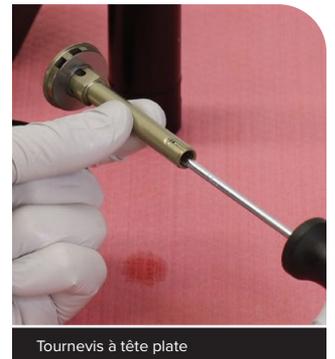
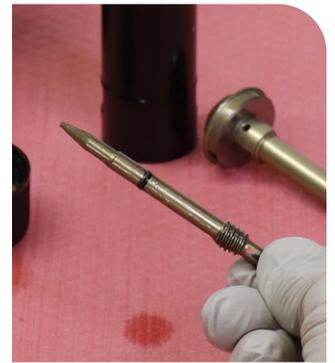
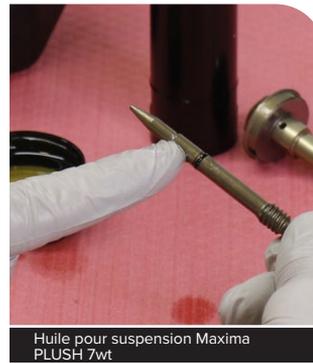
3 Insérez le PFI par son extrémité plate/joint torique externe dans l'extrémité à filetage externe du tube du PFI.

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

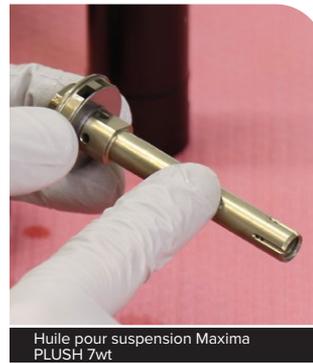


4 Appliquez une fine couche d'huile sur l'aiguille du réglage de la compression.

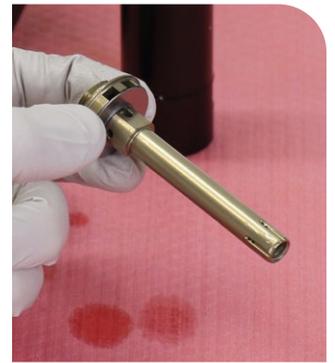
Insérez l'aiguille du réglage de la compression dans le tube du PFI interne et vissez-la dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque. Tournez l'aiguille du réglage d'un tour complet dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.



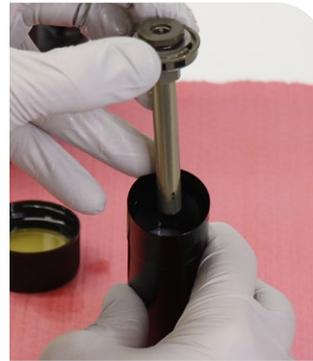
- 5** Appliquez une fine couche d'huile pour suspension sur l'extérieur du régleur de la compression.



Huile pour suspension Maxima
PLUSH 7wt



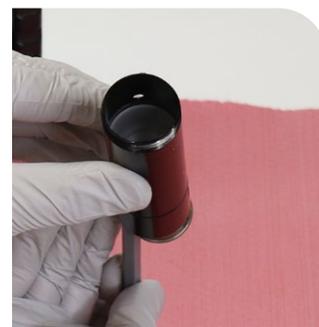
- 6** Depuis l'extrémité à filetage interne du tube du PFI, insérez l'unité du piston de la compression dans le PFI en la plaçant bien au centre.
Enfoncez-la dans le PFI jusqu'à ce que l'unité du piston se trouve à environ 15 mm au-dessus de l'extrémité à filetage interne du tube du PFI.



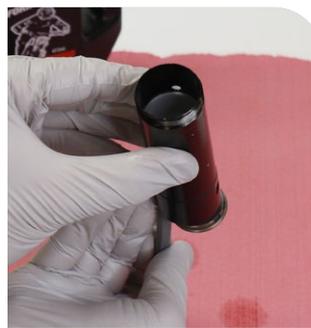
- 7 Réglage du PFI :** à l'aide d'une pointe non métallique, poussez le PFI de manière rectiligne dans le tube du PFI jusqu'à ce que son extrémité creuse (côté opposé) se trouve juste en dessous de l'orifice de purge du tube du PFI (A). Le PFI ne doit pas obstruer l'orifice de purge.



Pointe (non métallique)



Pointe (non métallique)



Pointe (non métallique)



- 8** 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.

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.

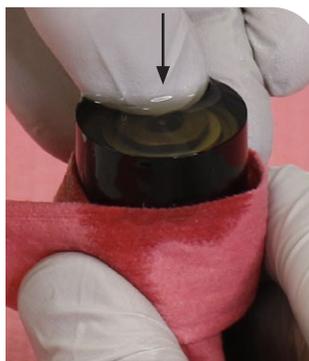


Huile pour suspension Maxima
PLUSH 7wt



9 Nouez 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. Le piston va se bloquer contre l'épaulement du tube du PFI.



Remplacement du tube de la cartouche (facultatif)

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.

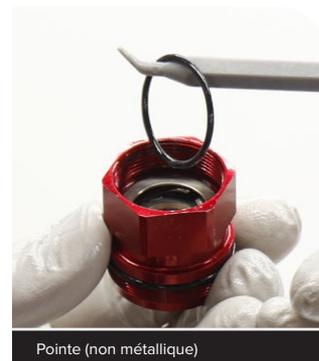
Serrez le coupleur dans l'étau. Dévissez le tube de la cartouche serré sur le coupleur.



Retirez le tube de la cartouche.



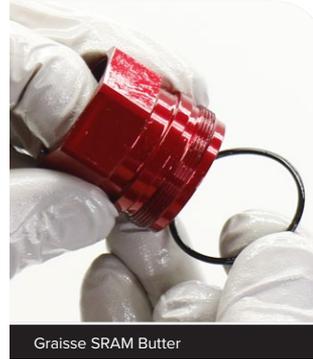
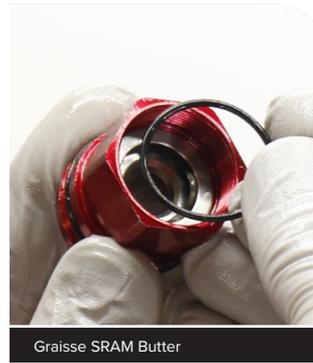
- 2 Retirez les joints toriques installés dans le coupleur.



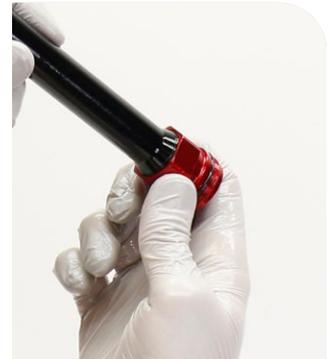
- 3 Nettoyez le coupleur.



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



- 5 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.



- 6 Serrez le coupleur dans un étau. Serrez la cartouche sur le coupleur 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.

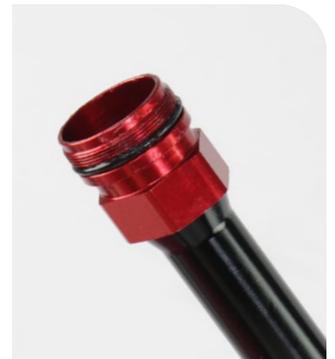
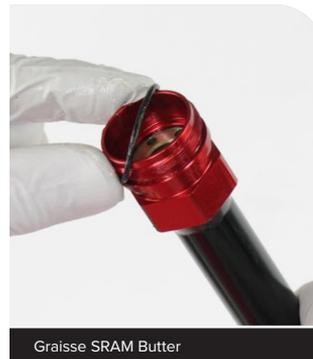


- 1 Retirez le joint torique externe situé sur le coupleur de couleur rouge du tube de la cartouche puis jetez-le.

Nettoyez la cannelure du joint torique.



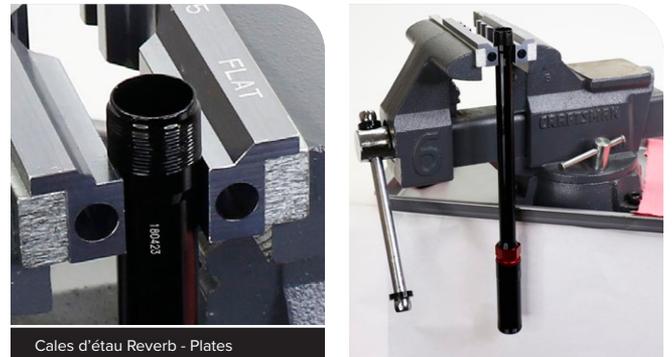
- 2 Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf puis installez-le sur le coupleur de couleur rouge.



- 3** Maintenez le 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.



- 4** Serrez l'unité du tube de la cartouche dans l'étau sur ses méplats avec l'ensemble unité/tube du PFI tourné vers le bas.

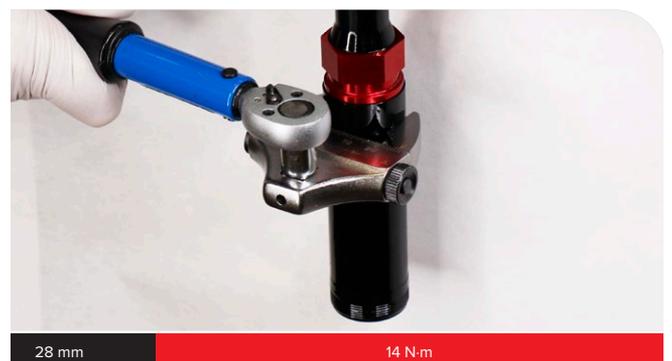


Cales d'étau Reverb - Plates

- 5** Serrez le tube du PFI et le coupleur du PFI sur 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

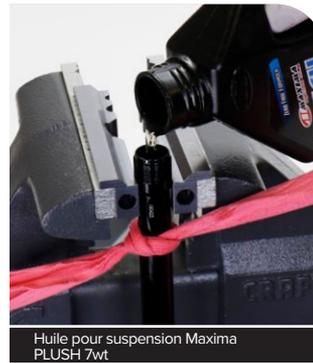
Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.



28 mm

14 N-m

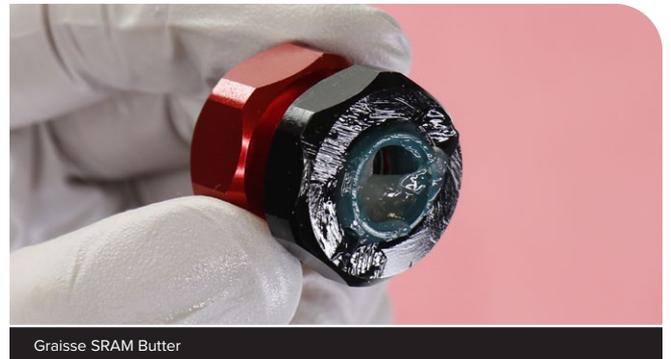
- 6** Nouez un chiffon autour du tube de la cartouche.
Versez de l'huile pour suspension dans le tube de la cartouche jusqu'à ce qu'il soit plein.



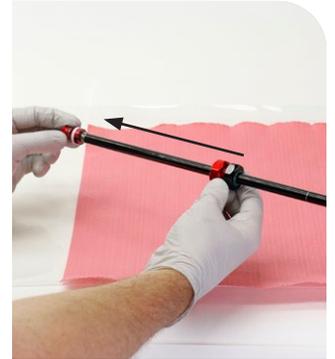
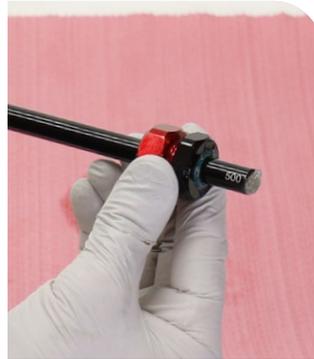
Retirez les éventuelles bulles d'air visibles à la surface.



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



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



- 9** Nettoyez les traces de graisse sur le filetage de la tige.



- 10** Insérez la molette du réglage de la détente dans la tige de la détente puis tournez-la dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque. C'est le réglage de la détente totalement ouvert.



- 11** Tout en tirant la cartouche de détente vers le haut pour qu'elle reste positionnée 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.

AVIS

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



- 12** Serrez la tête d'étanchéité au couple recommandé. Serrez la pièce de couleur rouge de la tête d'étanchéité sur le tube de la cartouche.

AVIS

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

⚠ 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.

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

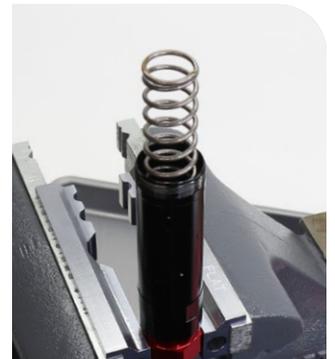
Nettoyez l'unité de la cartouche d'amortissement.



- 1 Tournez l'aiguille du régleur de la compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le bord supérieur de l'aiguille se trouve à un filet en dessous du bord supérieur du tube du PFI interne.



- 2 Insérez le ressort hélicoïdal du PFI dans le tube de la cartouche du PFI. Le ressort sera posé sur le dessus du PFI.



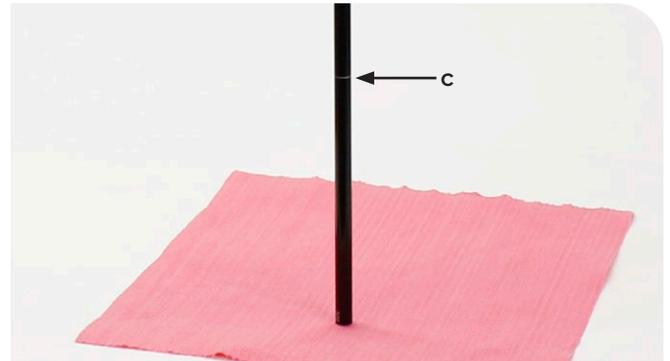
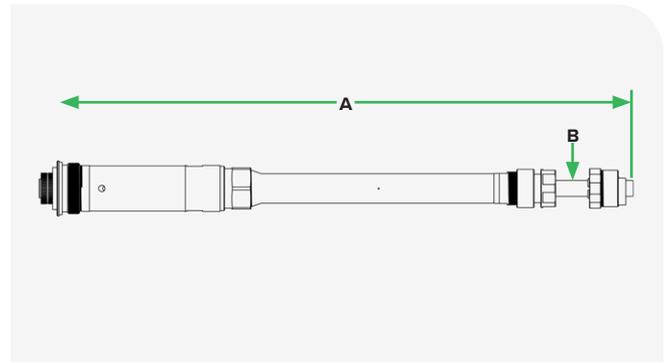
- 3 Positionnez l'extrémité de la tige de la cartouche de détente sur une surface plane.



4 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) mais pas au-delà.

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)
553	500



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

⚠ 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 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 à l'intérieur du tube de la cartouche.

Veillez à ce que le ressort ne soit pas brutalement éjecté.



6 Tout en maintenant toujours le ressort du PFI 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.

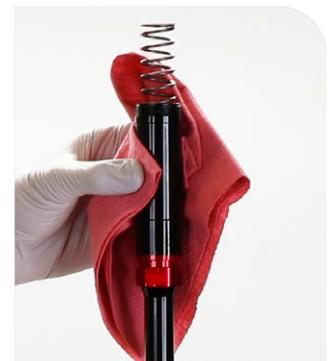
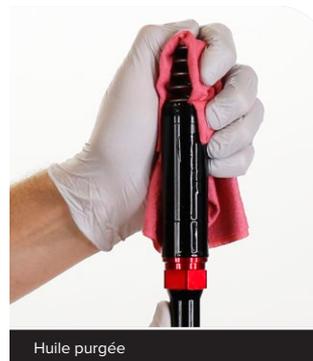
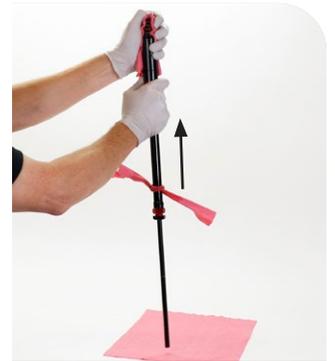
Tirez lentement la cartouche d'amortissement vers le haut, tout en maintenant la pression sur le ressort du PFI puis laissez la cartouche de détente se déployer. Le fait de comprimer le PFI va appliquer une force contraire dans la cartouche d'amortissement afin de permettre à la cartouche de détente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

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

Évacuez lentement la pression contenue dans le ressort du PFI.

⚠ 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.



7 Serrez le coupleur de couleur rouge dans l'étau.

Alignez la languette du réglage de la compression sous le capuchon supérieur (A) avec l'aiguille du réglage de la cartouche de compression.

Tout en appuyant avec force et de manière rectiligne, vérifiez que la languette du réglage de la compression s'engage avec l'aiguille du réglage de la cartouche de compression 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.

Tout en appuyant avec l'outil pour capuchon supérieur, vissez lentement le capuchon supérieur sur le tube de la cartouche.

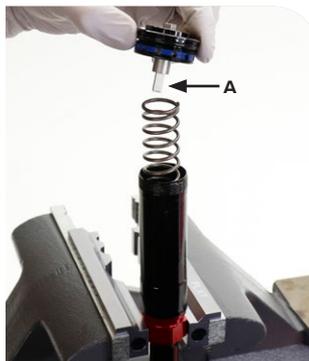
AVIS

Le filetage du capuchon supérieur ne s'engagera pas si les pièces hexagonales du réglage 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.



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

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

Serrez la tête d'étanchéité de la détente 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)



Outil pour capuchon supérieur/cassette

14 N·m

- 1 Appliquez du frein filet Loctite 2760 (rouge) ou produit équivalent sur les deux premiers filets de l'entretoise de la tige.

⚠️ 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.



- 2 Vissez l'entretoise de la tige sur l'extrémité de la tige de la cartouche de détente.



3 À l'aide de la molette du régleur de la compression, tournez le régleur de la compression dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il se bloque. C'est le réglage de la compression le plus ferme.

⚠ 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.

Recouvrez l'orifice de purge avec un chiffon.

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 d'amortissement.

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.

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

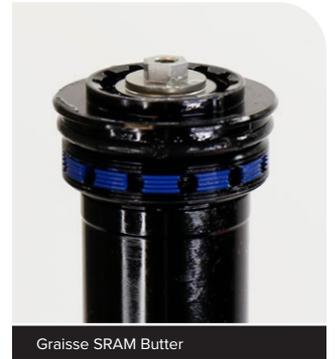
Si vous sentez des à-coups lors de la compression, recommencez le processus de remplissage d'huile ainsi que le processus de purge. Si le processus de montage a été réalisé avec succès, réglez la cartouche de compression sur la position ouverte.

Essuyez toute trace d'huile sur l'unité de la cartouche d'amortissement.

Retirez la molette du régleur de la LSC lorsque le test est terminé.



- 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 Serrez la tige de la détente au plus près 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.
Serrez l'entretoise de la tige de la cartouche de détente au couple recommandé.

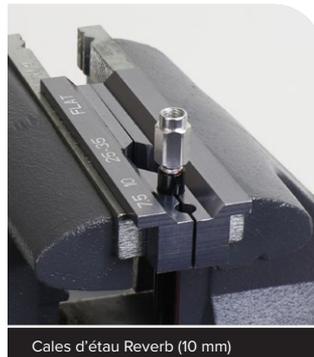
AVIS

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

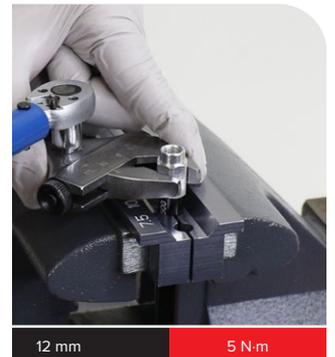
Ne serrez pas la tige de la cartouche de détente au niveau du milieu de la tige. La force de serrage endommagerait la tige de la cartouche d'amortissement. Si la tige de la cartouche d'amortissement est endommagée, l'unité de la cartouche de détente doit être remplacée.

⚠️ AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHÛTE

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 (10 mm)



12 mm

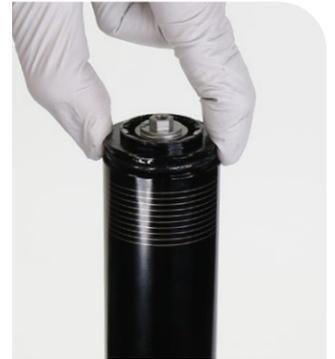
5 N·m

3 Installez l'unité de la cartouche d'amortissement dans le plongeur 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.

Vissez le capuchon supérieur sur le plongeur puis serrez-le. Appuyez avec force vers le bas lorsque vous serrez le capuchon supérieur.

⚠ AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

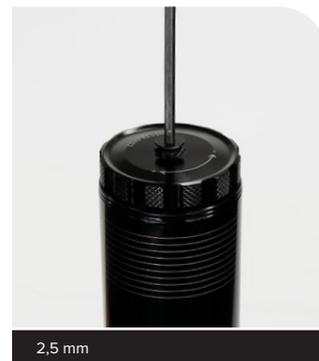
Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.



Outil pour capuchon supérieur/cassette

7,3 N·m

- 1 Installez le support cranté du régleur de la compression.
Installez la molette du régleur de la compression.



Installez la vis de blocage puis serrez-la.



C'est la cartouche Charger 3 RC2 Ultimate qui est illustrée ici. Les procédures sont identiques pour la Charger 3 RC Base.

1 **Entretien 200 heures** Retirez les rondelles d'écrasement usagées situées sur chaque vis inférieure.

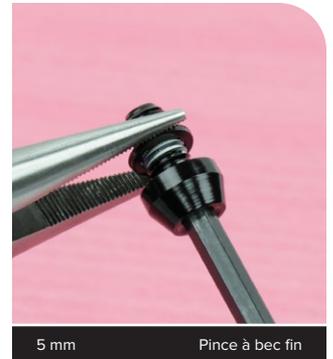
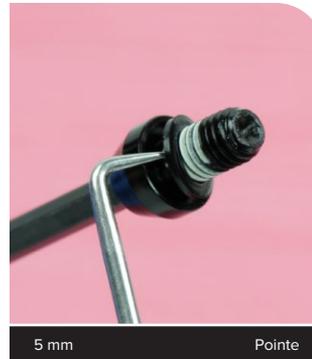
Maintenez la rondelle d'écrasement en place à l'aide d'une pince à bec fin puis dévissez-la en tournant la vis dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Jetez les rondelles d'écrasement usagées.

Nettoyez les vis et installez des rondelles d'écrasement neuves.

AVIS

N'endommagez pas le filetage des vis.

Ne réutilisez jamais les rondelles d'écrasement ni les circlips pour rondelle d'écrasement. Des rondelles d'écrasement endommagées ou sales peuvent entraîner des fuites d'huile au niveau de la fourche.

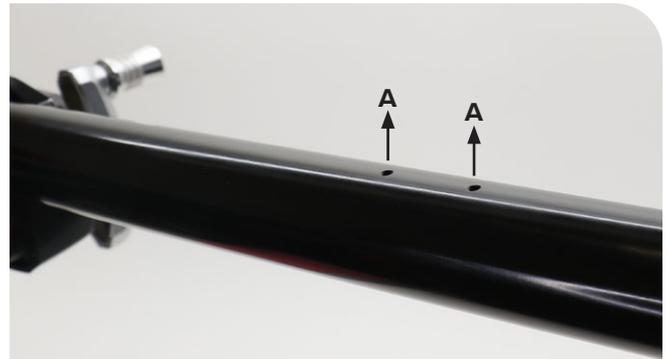


2 Nettoyez chaque plongeur.



- 3** Serrez le plongeur du côté de la cartouche d'amortissement dans le trépied d'atelier près du capuchon supérieur et orientez les deux orifices (A) du plongeur vers le haut. Si les deux orifices sont orientés vers le bas, l'huile va s'écouler par ces orifices lorsque l'huile pour suspension sera injectée dans la base du fourreau.

Positionnez le plongeur presque à l'horizontale, légèrement tourné vers le haut.



- 4** Appliquez de la graisse sur la surface interne des joints anti-poussière.

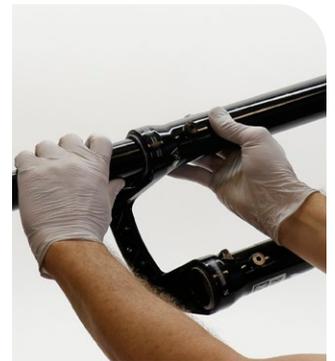


- 5** Installez le fourreau du côté de la cartouche d'amortissement sur le plongeur puis faites-le suffisamment coulisser pour que la bague supérieure s'engage.

AVIS

Vérifiez que le joint anti-poussière coulisse par-dessus le plongeur sans que son bord extérieur ne se plie.

La base interne du fourreau ne doit ni toucher la tige de la cartouche d'amortissement (Base) ni les ButterCups (Ultimate). Un espace doit être visible entre l'extrémité de la tige (Base) ou les ButterCups (Ultimate) et les orifices des vis des fourreaux.



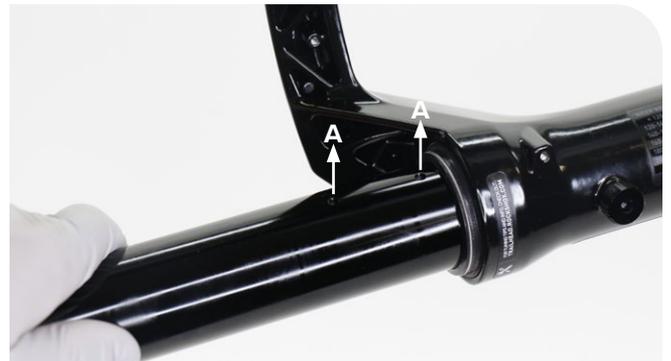
6 Installez le plongeur du côté du ressort à air dans le fourreau. Faites suffisamment coulisser le plongeur dans le fourreau pour que la bague supérieure s'engage.

Orientez les deux orifices (A) du plongeur vers le haut. Si les deux orifices sont orientés vers le bas, l'huile va s'écouler par ces orifices lorsque l'huile pour suspension sera injectée dans la base du fourreau.

AVIS

Vérifiez que le joint anti-poussière coulisse par-dessus le plongeur sans que son bord extérieur ne se plie.

La base interne du fourreau ne doit ni toucher la tige de la cartouche d'amortissement (Base) ni les ButterCups (Ultimate). Un espace doit être visible entre l'extrémité de la tige (Base) ou les ButterCups (Ultimate) et les orifices des vis des fourreaux.



- 7** Avec les orifices des vis inférieures des fourreaux orientés légèrement vers le haut, injectez du lubrifiant fluide pour suspension Maxima PLUSH Dynamic à l'intérieur de chaque fourreau à travers les orifices des vis inférieures.

Essuyez toute trace d'huile sur les fourreaux.

AVIS

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



Lubrifiant fluide pour suspension Maxima PLUSH Dynamic

Côté cartouche d'amortissement - 40 mL



Lubrifiant fluide pour suspension Maxima PLUSH Dynamic

Côté ressort - 20 mL

- 8** Essuyez toute trace d'huile sur les orifices des vis inférieures des fourreaux.



Côté cartouche d'amortissement



Côté ressort

9 Faites coulisser l'unité des fourreaux sur les plongeurs jusqu'à ce qu'elle se bloque. À l'aide d'une petite clé hexagonale ou d'une pointe, centrez l'entretoise de la tige (Base) ou le ButterCups (Ultimate) dans chaque orifice de la vis inférieure.

L'entretoise de la tige ou l'extrémité fileté ButterCups doit être visible et centrée dans l'orifice de chaque vis inférieure.

Vérifiez que chaque extrémité fileté de la tige est centrée et parfaitement positionnée dans l'orifice de la vis inférieure du fourreau et qu'il n'y a pas d'espace entre le fourreau et l'entretoise de la tige (Base) ou l'extrémité fileté de la tige ButterCups (Ultimate).



Côté cartouche d'amortissement



Côté cartouche d'amortissement



Côté ressort



Côté ressort

10 Installez chaque vis inférieure et serrez-la 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.



5 mm Côté cartouche d'amortissement



5 mm 7,3 N-m



5 mm Côté ressort

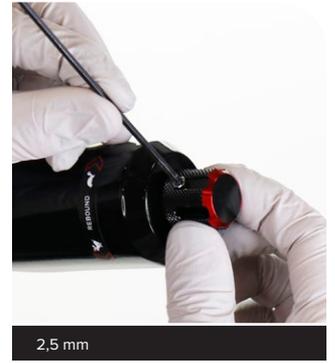


5 mm 7,3 N-m

11 Installez la molette de le cartouche de détente puis serrez la vis de fixation.

Ne serrez pas la vis de fixation de manière excessive. Si la vis est trop serrée, la molette du régleur sera bloquée et ne pourra pas tourner.

Reportez-vous aux réglages notés avant l'entretien pour régler l'amortissement en détente.



12 Nettoyez l'ensemble de la fourche.

Retirez la fourche serrée dans le trépied d'atelier et mettez-la de côté.

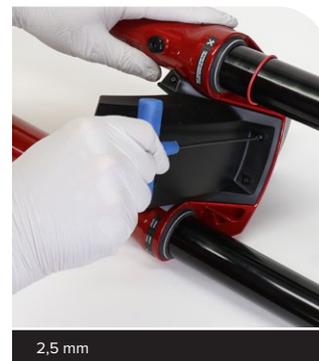


Installation du garde-boue (facultatif)

- 1 Installez les vis du garde-boue (x4) et serrez-les 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.



2,5 mm



2,5 mm

1,0 N·m



Installation de la fourche

À l'aide des graduations pour la hauteur des plongeurs, positionnez les plongeurs à la hauteur appropriée de manière symétrique des deux côtés.

- 1 Mettez le ressort à air en pression entre 50 et 75 psi pour déployer le plongeur.

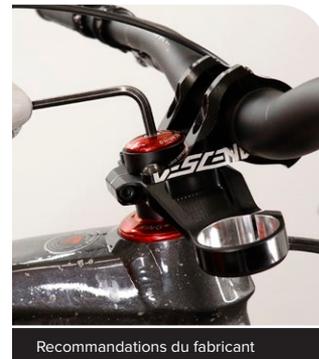


- 2 Serrez le vélo dans un trépied d'atelier.



- 3 Desserrez la vis de serrage située au milieu du té supérieur d'un tour complet.

Desserrez la vis du capuchon supérieur du jeu de direction d'un tour complet.



Desserrez chaque vis de la potence d'un tour complet.
(Potence Direct Mount illustrée ici.)

Potence du tube pivot : desserrez la vis de serrage du tube pivot de la potence d'un tour complet.

Ne retirez aucune des vis.



4 Faites coulisser les plongeurs à travers le té inférieur. Laissez assez d'espace entre le plongeur et le té supérieur pour installer les butées de cadre.

Certains cadres de vélo ont des butées de cadre intégrées. Installez les butées RockShox si nécessaire.

Serrez l'une des vis du té inférieur pour maintenir temporairement les plongeurs en place pendant que vous installez les butées de cadre.



4 mm

5 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur la surface interne de chaque butée de cadre et sur les plongeurs.

Réinstallez les butées de cadre sur les plongeurs. La position des butées de cadre pourra être réglée ultérieurement.



Alcool isopropylique



Alcool isopropylique



Alcool isopropylique



Alcool isopropylique



6 Faites coulisser l'un des plongeurs du côté de votre choix vers le haut et dans le té supérieur jusqu'à ce que le bord supérieur du té inférieur soit réglé sur sa position d'origine grâce aux graduations pour la hauteur des tés des plongeurs. Serrez la vis du té inférieur à la main.

Répétez l'opération de l'autre côté.

Grâce aux graduations pour la hauteur des tés des plongeurs au niveau du té inférieur, réglez chaque plongeur sur sa position d'origine et vérifiez que les deux plongeurs sont réglés de manière symétrique à la même hauteur selon les graduations du té inférieur.



Côté ressort



Côté ressort



4 mm



Côté cartouche d'amortissement



4 mm

7 Vérifiez que le té inférieur est positionné sur ou au-dessus de la graduation la plus basse pour la hauteur des tés des plongeurs au niveau du té inférieur. Si la graduation la plus basse n'est pas visible, réglez chaque plongeur vers le bas jusqu'à ce qu'au moins le bord inférieur de la graduation la plus basse soit visible.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne positionnez pas l'une des pièces du té inférieur en-dehors des graduations pour la hauteur du té inférieur des plongeurs.



Correct - respecte les graduations du té inférieur



Incorrect - ne respecte pas les graduations du té inférieur

8 Serrez chaque vis du té inférieur au couple recommandé. Vous pouvez serrer le côté de votre choix (ressort ou cartouche d'amortissement) en premier. Serrez l'un des côtés en premier puis serrez l'autre côté.

Côté du ressort : serrez les vis du té inférieur en commençant par celle du haut et en terminant par celle du bas. **Recommencez cette étape encore une fois.**

Côté de la cartouche d'amortissement : serrez les vis du té inférieur en commençant par celle du haut et en terminant par celle du bas. **Recommencez cette étape encore une fois.**

Pour connaître l'ensemble des caractéristiques et des procédures d'installation de la fourche, reportez-vous au *Manuel de l'utilisateur BoXXer 2024+*.

⚠ 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.



9 Vérifiez que les plongeurs sont réglés de manière symétrique de chaque côté grâce aux graduations pour la hauteur du té inférieur des plongeurs.

Vérifiez que le té inférieur est positionné sur ou au-dessus de la graduation la plus basse pour la hauteur des tés des plongeurs au niveau du té inférieur. Si la graduation la plus basse n'est pas visible, réglez chaque plongeur vers le bas jusqu'à ce qu'au moins le bord inférieur de la graduation la plus basse soit visible.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne positionnez pas l'une des pièces du té inférieur en-dehors des graduations pour la hauteur du té inférieur des plongeurs.

Il se peut que la position du té supérieur ne corresponde pas à celle d'origine par rapport aux graduations pour la hauteur du té supérieur car le capuchon supérieur du tube pivot a été desserré. Lorsque le capuchon supérieur sera serré, les plongeurs seront réglés sur leur position d'origine dans le té supérieur.



10 Vérification finale - Caractéristiques de la position du té :

1. Vérification de la position du té inférieur - Mesurez la distance entre le haut de chaque plongeur et le haut du té inférieur (au niveau des plongeurs). Cette distance doit être comprise entre 120 mm (minimum) et 132,6 mm (maximum).

Caractéristiques de la position du té inférieur	
Minimum	Maximum
120 mm	132,6 mm

2. Vérification de la hauteur totale entre les deux tés - Mesurez la distance entre la base du té supérieur (au niveau du tube pivot) et le haut du té inférieur (au niveau du tube pivot).

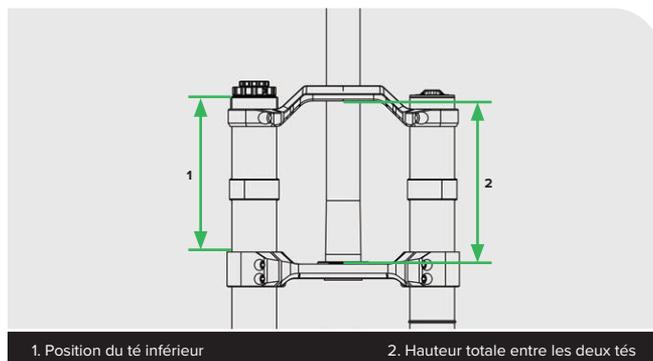
Hauteur totale entre les deux tés : c'est la mesure entre la base du té supérieur et le sommet du té inférieur au plus près du tube pivot.

Régalez la position du té supérieur (ajoutez ou retirez des entretoises de jeu de direction) et/ou la position de chaque plongeur jusqu'à ce que les plongeurs soient correctement positionnés conformément aux valeurs recommandées et que la mesure de la hauteur entre les deux tés au niveau du té supérieur soit conforme aux valeurs recommandées.

Caractéristiques de la position du té par rapport à la hauteur totale entre les deux tés		
Té supérieur	Minimum	Maximum
Long	106,8 mm	147 mm
Court	106,8 mm	127 mm

⚠ AVERTISSEMENT

La longueur des plongeurs mesurée depuis le haut du plongeur jusqu'au haut du té inférieur **ne doit pas être inférieure à 120 mm** et **ne doit pas être supérieure à 132,6 mm**. Le fait que le pneu touche le té inférieur et/ou endommage la fourche lorsque vous roulez peut entraîner une perte de contrôle du vélo et vous exposer à des blessures graves.



Réglage de l'alignement des plongeurs

Avant de serrer les vis du té supérieur, les plongeurs doivent être parfaitement alignés dans les tés inférieur et supérieur.

1 Installez la roue.



2 Appliquez de la graisse sur le filetage externe de l'axe.

Installez l'extrémité filetée de l'axe Maxle DH à travers le fourreau du côté de la cartouche d'amortissement et à travers le moyeu jusqu'à ce que le filetage s'engage dans la patte du fourreau du côté du ressort.

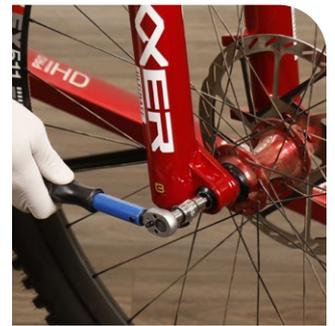
Vissez l'axe Maxle DH dans le fourreau puis serrez-le au couple recommandé.

⚠ 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.



Graisse SRAM Butter



6 mm

12,5 à 14,7 N·m

3 Serrez la vis de l'axe Maxle DH située du côté du ressort 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.

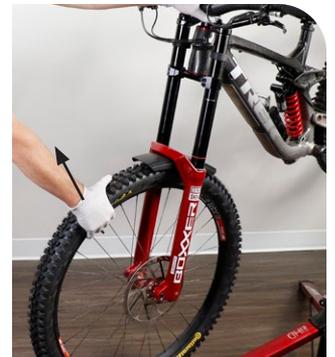


6 mm

12,5 à 14,7 N·m

4 Une fois la fourche centrée, maintenez le tube de direction du cadre d'une main et la roue avant de l'autre.

Rapidement et avec force, tirez la roue avant vers l'avant et vers le haut tout en opposant une force contraire au tube de direction afin d'aligner les plongeurs dans les tés de manière symétrique.



Finalisation de l'installation de la fourche

- 1 Serrez le capuchon supérieur du tube pivot au couple recommandé par le fabricant.

Lorsque le capuchon supérieur est serré, le té supérieur doit pouvoir coulisser vers le bas sur chaque plongeur et le bord supérieur du té supérieur doit être réglé dans sa position d'origine selon les graduations pour la hauteur des tés sur chaque plongeur.

⚠ 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.



Recommandations du fabricant

Recommandations du fabricant

- 2 Vérifiez la position des plongeurs selon les graduations pour la hauteur des tés des plongeurs au-dessus du bord supérieur du té supérieur des deux côtés. Ces graduations doivent être sur la même position de chaque côté.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne positionnez pas l'une des pièces du té supérieur en dessous de la graduation la plus basse pour la hauteur des tés sur les plongeurs ni au-dessus du bord supérieur des deux plongeurs.



Position des graduations pour la hauteur du té inférieur sur les plongeurs

- 3 Serrez la vis du tube pivot sur le té supérieur au couple recommandé.

⚠ AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

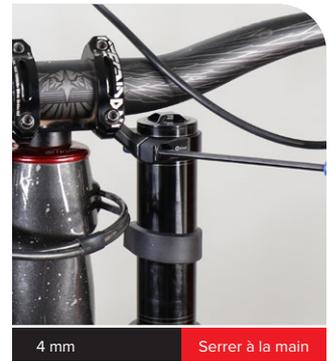
Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.



4 mm

10 N·m

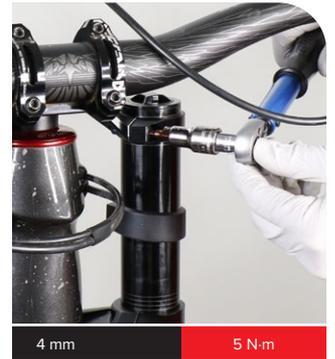
- 4** Serrez chaque vis du té supérieur dans l'ordre indiqué ci-dessous.
 Serrez la vis du côté de la cartouche d'amortissement à la main.
 Serrez la vis du côté du ressort à la main.



Serrez la vis du côté de la cartouche d'amortissement à un couple de 5 N-m.
 Serrez la vis du côté du ressort à un couple de 5 N-m.

⚠️ AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

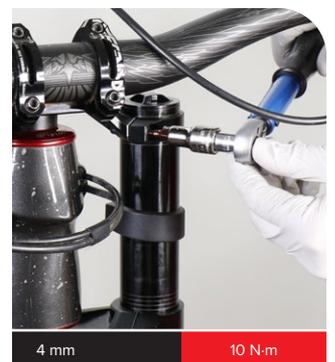
Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.



Serrez la vis du côté de la cartouche d'amortissement à un couple de 10 N-m.
 Serrez la vis du côté du ressort à un couple de 10 N-m.

⚠️ AVERTISSEMENT - RISQUE DE CHUTE

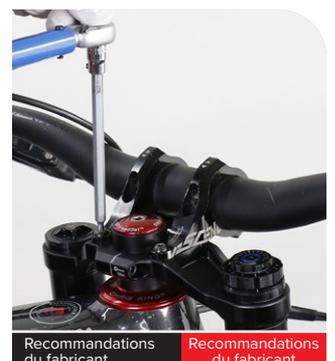
Les pièces doivent être serrées au couple recommandé. Le fait de ne pas respecter cette consigne peut entraîner des BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.



- 5** Serrez les vis de la potence conformément aux recommandations du fabricant. Potence Direct Mount illustrée ici.
 Potence du tube pivot - serrez la ou les vis du tube pivot conformément aux recommandations du fabricant.

⚠️ 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.



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

⚠️ 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.



Recommandations du fabricant

Recommandations du fabricant

7 Installez le guide pour durite de frein et serrez la 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.



2,5 mm

0,45 N·m

8 Mettez le ressort à air en pression à 50 % de sa pression d'air d'origine.



Pompe pour amortisseur

50 % de la pression d'air d'origine

Comprimez lentement la fourche sur ≈ 25 % de son débattement entre 3 et 5 fois afin d'équilibrer les chambres d'air positive et négative.



0 % de débattement



≈ 25 % de débattement (x 3 à 5)

Mettez le ressort à air en pression à 100 % de sa pression d'air d'origine.

Comprimez la fourche entre 3 et 5 fois afin d'équilibrer la pression et remettez de nouveau en pression à la pression d'air d'origine.

Pour en savoir plus sur les réglages de la cartouche d'amortissement et de la pression d'air, reportez-vous au *Manuel de l'utilisateur BoXXer 2024+*.

Il se peut que l'aiguille de la pompe indique une chute de la pression d'air au moment de mettre le ressort à air en pression : ceci est normal.



Pompe pour amortisseur

100 % de la pression d'air d'origine

9 Installez le capuchon de la valve à air.



- 10** Reportez-vous aux réglages notés avant l'entretien pour régler la détente et la compression de la fourche. Si nécessaire, affinez les réglages après avoir réglé la pression d'air.



- 11** Si nécessaire, modifiez le réglage final de l'étrier de frein et de la durite de frein.



- 12** Si nécessaire, modifiez le réglage final des butées de cadre. Serrez les butées de cadre au couple recommandé.



- 13** Nettoyez l'ensemble de la fourche.



L'entretien de votre fourche à suspension RockShox est maintenant terminé.



ASIAN HEADQUARTERS

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

WORLD HEADQUARTERS

SRAM, LLC
1000 W. Fulton Market, 4th Floor
Chicago, Illinois 60607
U.S.A.

EUROPEAN HEADQUARTERS

SRAM Europe
Paasbosweg 14-16
3862ZS Nijkerk
The Netherlands