



2015-2019
RS-1™



manuel
d'entretien



GARANTIE DE SRAM® LLC

DÉFINITION DE LA GARANTIE LIMITÉE

Sauf indication contraire dans cette notice, SRAM garantit que ses produits ne présentent pas de défauts de matériaux ou de fabrication pour une durée de deux ans à partir de leur date d'achat originale. Cette garantie couvre uniquement le propriétaire d'origine et n'est pas transmissible. Les réclamations sous cette garantie doivent être adressées au revendeur auprès duquel le vélo ou la pièce SRAM a été acheté(e). Une preuve d'achat originale sera exigée. **À l'exception de ce qui est décrit dans cette notice, SRAM n'offre aucune autre garantie et ne fait aucune déclaration d'aucune sorte (explicite ou implicite) et toutes les garanties (dont toute garantie implicite de respect des conditions d'utilisation, de qualité marchande ou d'adaptabilité à un usage particulier) sont donc rejetées.**

LÉGISLATION LOCALE

La présente garantie confère à l'acheteur des droits juridiques spécifiques. Il se peut également que l'acheteur bénéficie d'autres droits selon l'état (États-Unis), la province (Canada) ou le pays où il réside.

En cas de contradiction de cette garantie avec la législation locale, cette garantie s'en trouverait modifiée afin d'être en accord avec ladite législation ; conformément à la législation locale, certaines clauses de non-responsabilité et restrictions de la présente garantie peuvent s'appliquer au client. Par exemple, certains états des États-Unis d'Amérique ainsi que certains gouvernements à l'extérieur des États-Unis (y compris les provinces du Canada) peuvent :

- empêcher les clauses de non-responsabilité et restrictions de la présente garantie de limiter les droits juridiques du consommateur (p. ex. : au Royaume-Uni) ;
- ou limiter la capacité d'un fabricant à faire valoir de telles clauses de non-responsabilité ou restrictions.

Pour les clients d'Australie :

La présente garantie limitée SRAM est octroyée en Australie par SRAM LLC, 1000 W. Fulton Market, 4th Floor, Chicago, Illinois, 60607, USA. Pour adresser une réclamation sous garantie, veuillez contacter le revendeur auprès duquel vous avez acheté le produit SRAM. Sinon, vous pouvez faire une réclamation sous garantie auprès de SRAM Australia, 6 Marco Court, Rowville 3178, Australia. Pour les réclamations valables, SRAM réparera ou remplacera, à sa discrétion, votre produit SRAM. Toute dépense liée à la réclamation sous garantie est à votre charge. Les avantages octroyés par la présente garantie s'ajoutent aux autres droits et recours que la législation relative à nos produits vous accorde. Nos produits comprennent des garanties qui ne peuvent pas être exclues selon la législation applicable au consommateur australien. Votre produit peut vous être remplacé ou remboursé en cas de problème important et en dédommagement de toute autre perte ou dommage raisonnablement prévisible. Votre produit peut également vous être réparé ou remplacé en cas de qualité défectueuse et dans la mesure où cette défaillance n'engendre pas de problème important.

LIMITES DE RESPONSABILITÉ

Dans la mesure où la législation locale l'autorise, à l'exception des obligations spécifiquement exposées dans la présente garantie, en aucun cas SRAM

ou ses fournisseurs tiers ne seront tenus responsables des dommages directs, indirects, spéciaux, accessoires ou consécutifs.

RESTRICTIONS DE LA GARANTIE

Cette garantie ne couvre pas les produits qui n'ont pas été installés et/ou réglés de façon appropriée, selon les instructions du manuel d'utilisation SRAM correspondant. Les manuels d'utilisation SRAM sont disponibles en ligne sur les sites sram.com, rockshox.com, avidbike.com, truvativ.com ou zipp.com.

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

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

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

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

Les pièces d'usure sont les suivantes :

Joint anti-poussière	Tiges/boulons au filetage foiré	Poignées de guidon	Cliquets d'arrêt
Douilles	(aluminium, titane, magnésium	Poignées de manette	Mécanisme de transmission
Joint torique étanche à l'air	ou acier)	Galets	Rayons
Anneaux de coulissage	Manchons de frein	Disques de frein	Roues libres
Pièces mobiles en caoutchouc	Patins/plaquettes de frein	Surfaces de frottement des freins	Coussinets d'extensions
Bagues en mousse	Chaînes	sur la jante	aérodynamiques
Éléments de fixation de	Pignons	Butées de fin de course des	Corrosion
l'amortisseur arrière et joints	Cassettes	amortisseurs	Outils
principaux	Manette et câbles de frein	Roulements à billes	Moteurs
Tubes supérieurs (stanchions)	(internes et externes)	Surface interne des roulements	Batteries
		à billes	

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

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces provenant d'autres fabricants.

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces incompatibles, inappropriées et/ou non autorisées par SRAM avec des pièces SRAM.

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



LA SÉCURITÉ AVANT TOUT !

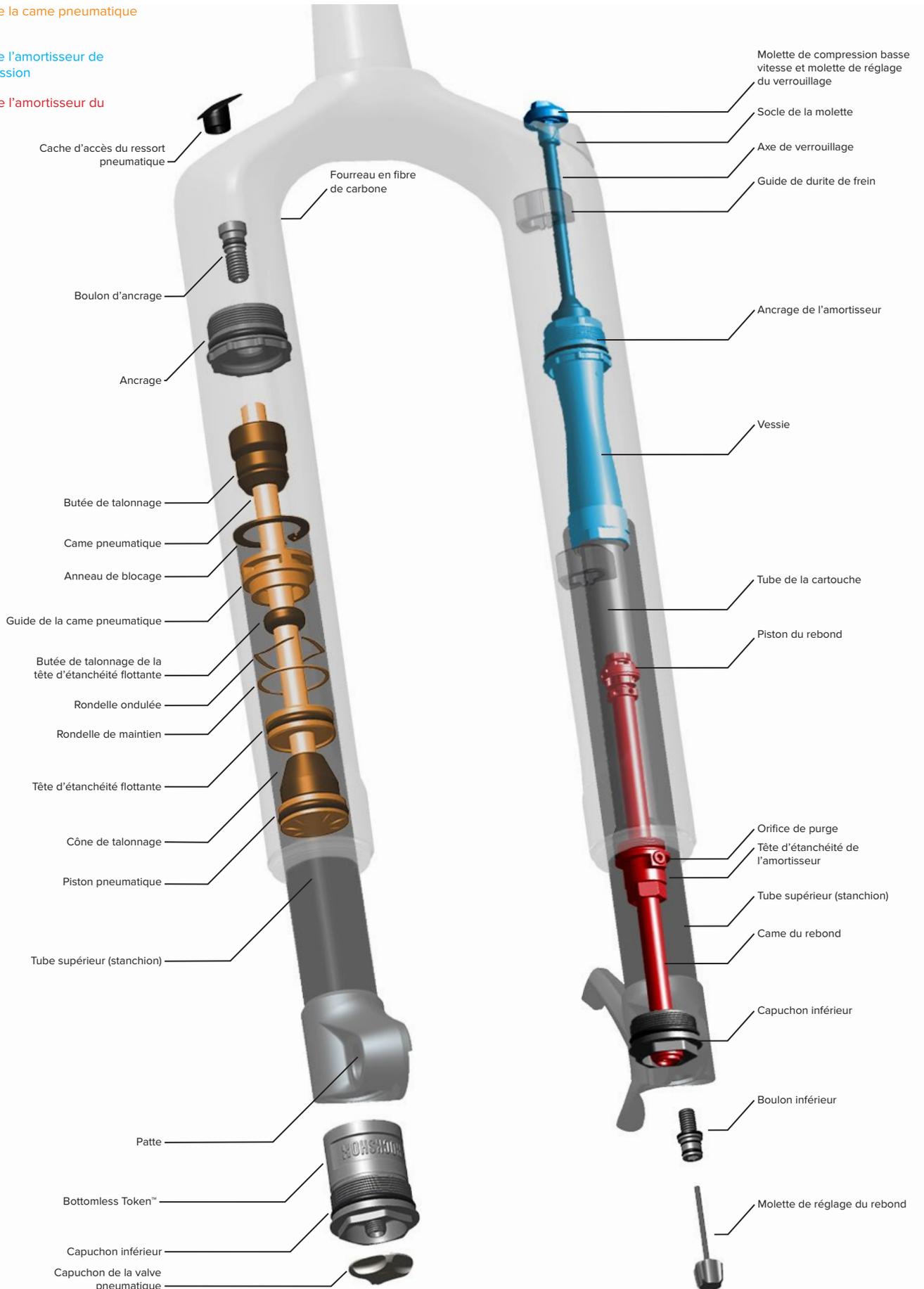
Nous nous soucions de VOTRE sécurité. Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants de protection lorsque vous entretenez des produits RockShox®. Pensez à vous protéger ! Portez toujours vos équipements de sécurité !

TABLE OF CONTENTS

VUE ÉCLATÉE DE LA RS-1™ RLC.....	5
VUE ÉCLATÉE DE LA RS-1 RL REMOTE.....	6
VUE ÉCLATÉE RS-1 ACCELERATOR DAMPER™.....	7
ENTRETIEN ROCKSHOX®.....	8
PRÉPARATION DES PIÈCES.....	8
PROCÉDURES D'ENTRETIEN.....	8
PIÈCES, OUTILS ET ACCESSOIRES.....	9
FRÉQUENCES D'ENTRETIEN RECOMMANDÉES.....	10
NOTEZ VOS RÉGLAGES.....	10
VALEURS DE COUPLE.....	10
VOLUME DE LIQUIDE.....	10
ENTRETIEN DU RESSORT PNEUMATIQUE.....	11
ENTRETIEN 200 HEURES	
DÉMONTAGE DU RESSORT PNEUMATIQUE.....	11
RÉGLAGE DU DÉBATTEMENT - FACULTATIF.....	17
SOLO AIR™ BOTTOMLESS TOKEN™ – INSTALLATION FACULTATIVE.....	17
ENTRETIEN DU CHARGER 2 DAMPER™.....	23
ENTRETIEN 200 HEURES	
DÉMONTAGE DU CHARGER 2 DAMPER.....	23
PROCÉDURE DE PURGE.....	28
ENTRETIEN DES FOURREAUX EN FIBRE DE CARBONE.....	33
INSTALLATION DU CHARGER 2 DAMPER.....	35
INSTALLATION DU CHARGER 2 DAMPER – RÉGLAGE SUR LE TÉ.....	37
INSTALLATION DU CHARGER 2 DAMPER – COMMANDE À DISTANCE.....	39
ENTRETIEN DE L'ACCELERATOR DAMPER.....	40
ENTRETIEN 200 HEURES	
DÉMONTAGE DE L'ACCELERATOR DAMPER.....	40
ENTRETIEN DE L'ACCELERATOR DAMPER.....	44
ENTRETIEN DES FOURREAUX EN FIBRE DE CARBONE.....	52
INSTALLATION DE L'ACCELERATOR DAMPER.....	54

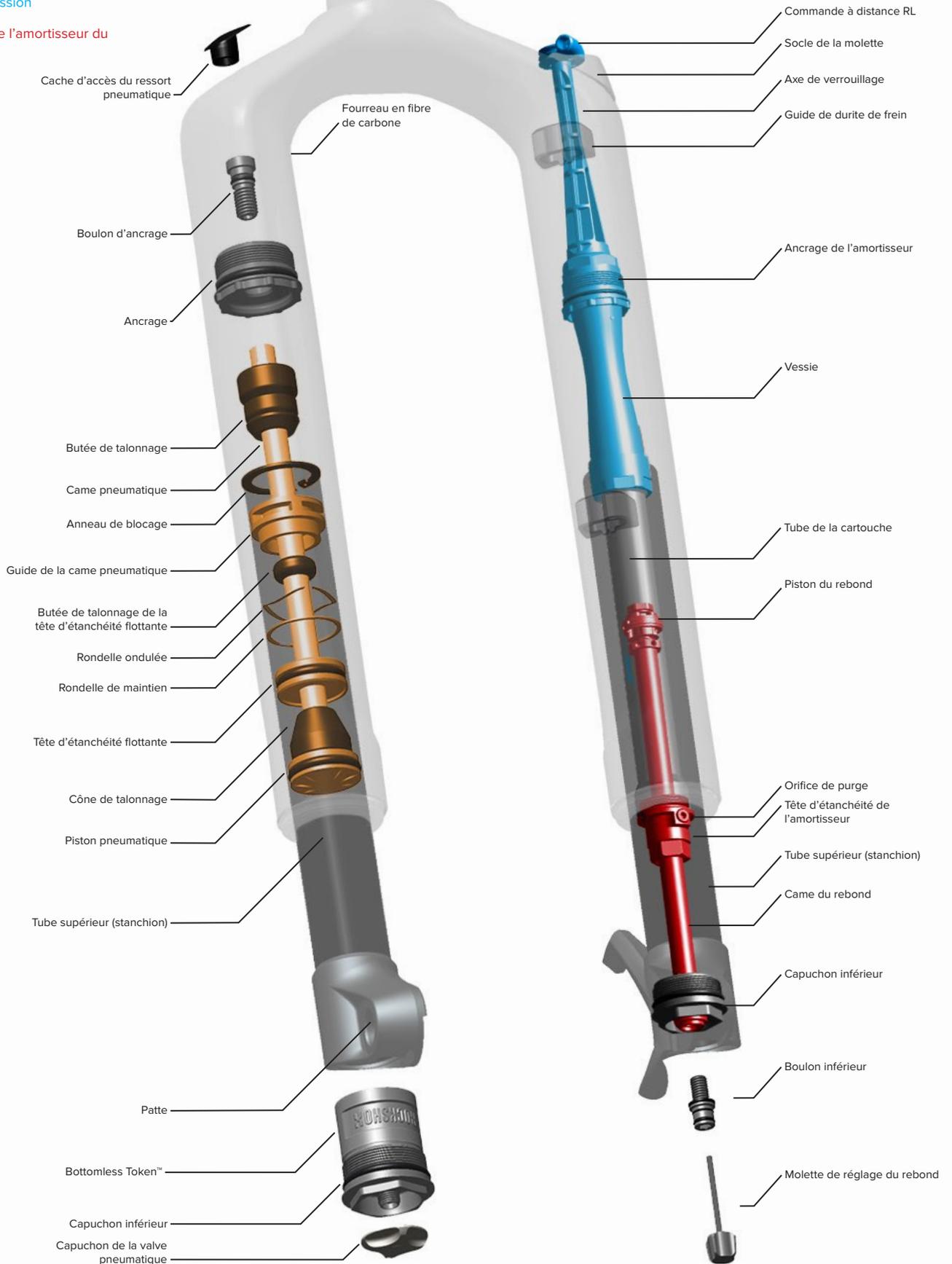
Vue éclatée de la RS-1™ RLC

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

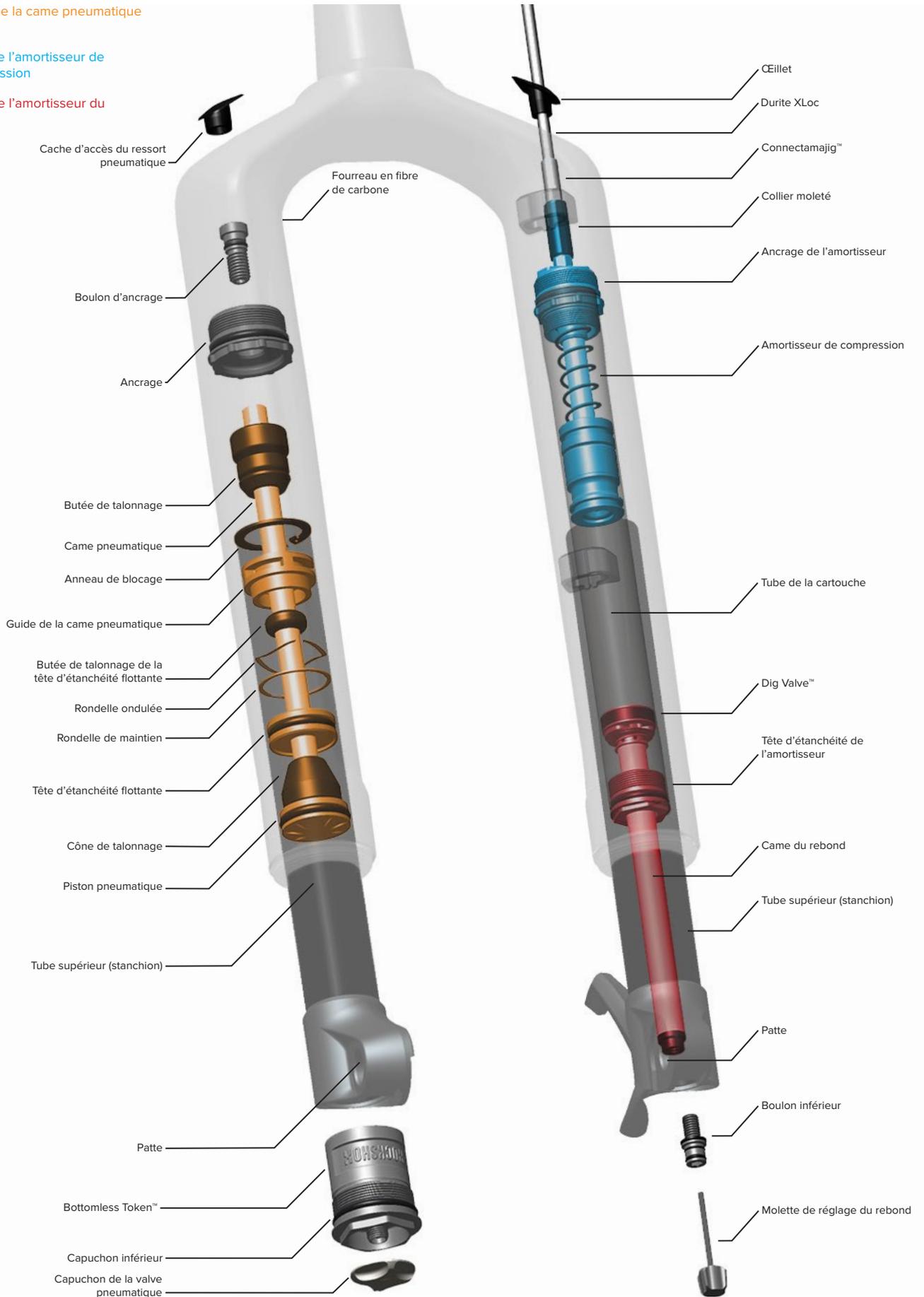


Vue éclatée de la RS-1™ RL Remote

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



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



Entretien RockShox®

Nous vous recommandons de faire entretenir vos suspensions RockShox par un mécanicien vélo qualifié. L'entretien des suspensions RockShox requiert des connaissances sur les composants des suspensions ainsi que sur l'utilisation des outils et lubrifiants/liquides spécialisés. Le fait de ne pas respecter les procédures décrites dans ce manuel peut entraîner des dommages sur votre composant et l'annulation de la garantie.

Pour obtenir le dernier catalogue des pièces détachées RockShox ou des informations techniques, consultez le site www.sram.com/service. Pour 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 des informations sur le recyclage et le respect de l'environnement, veuillez consulter le site www.sram.com/company/environnement.

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 d'utilisation sont disponibles sur le site www.sram.com/service.

Nettoyez l'extérieur du produit avec du savon doux et de l'eau pour 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 de l'alcool isopropylique et un chiffon propre non pelucheux. Pour les endroits difficiles d'accès (par ex., les fourreaux, les tubes inférieurs), enroulez un chiffon propre non pelucheux autour d'un goujon non métallique pour en nettoyer l'intérieur.

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



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

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



AVIS

Veuillez à ne pas rayer les surfaces assurant l'étanchéité lorsque vous procédez à 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 aluminium tendres lorsque vous serrez une pièce dans un étau.

À l'aide d'une clé dynamométrique, serrez la pièce au couple recommandé indiqué dans la bande rouge. Lorsque vous utilisez une clé dynamométrique et une douille articulée, installez la douille articulée à 90° par rapport à la clé.



Pièces, outils et accessoires

Pièces

- KIT AM SVC 200 h/1 an RS-1™ ACS/ACFS A3
- KIT AM SVC 200 h/1 an RS-1 RLC/RL CHGR2 A1
- Unité du ressort Solo Air™ pour modification éventuelle du débattement

Accessoires de sécurité et de protection

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

Outils RockShox®

- Outil d'installation des joint anti-poussière sans épaulement (32 mm)
- Outil d'ancrage RS-1
- Seringue de purge Charger
- Seringue standard

Lubrifiants et liquides

- Alcool isopropylique
- Huile de suspension RockShox 15wt
- Huile de suspension RockShox 5wt (Accelerator Damper™)
- Huile de suspension RockShox 3wt (Charger 2 Damper™)
- Graisse Liquid-O-Ring® PM600 ou graisse SRAM® Butter

Outils de vélo

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

Outils de base

- Clés hexagonales de 1,3 ; 2 ; 2,5 ; 5 et 8 mm
- Douille hexagonale longue de 5 mm
- Douilles hexagonales de 2 ; 2,5 et 5 mm
- Douilles articulées de 9 ; 12 ; 15 et 22 mm
- Clés plates de 6 ; 9 ; 12 ; 15 et 22 mm
- Douilles de 24 et 30 mm
- TORX® T10
- Clé à molette
- Compresseur à air et pistolet souffleur
- Étau et mâchoires en aluminium tendres
- Tournevis à tête plate
- Pince pour anneaux de blocage internes - Grand modèle
- Long goujon en bois ou en plastique
- Pointe
- Maillet en plastique ou en caoutchouc
- Outil pour valve Schrader
- Clé à douille
- Clé dynamométrique

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants en nitrile lorsque vous manipulez de l'huile de suspension et de la graisse pour vélo. Posez un récipient sur le sol juste en dessous de la fourche pour en récupérer le liquide lors de l'entretien.

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 tubes supérieurs et les joints anti-poussière	Prolonge la durée de vie des joints anti-poussière
		Minimise les dommages sur les tubes supérieurs
		Minimise la contamination des tubes inférieurs
Toutes les 50 heures	Réaliser l'entretien des tubes inférieurs	Rétablit la sensibilité sur les petits chocs
		Réduit les frottements
		Prolonge la durée de vie des douilles
Toutes les 200 heures	Réaliser l'entretien de l'amortisseur et du ressort	Prolonge la durée de vie de la suspension
		Rétablit la sensibilité sur les petits chocs
		Rétablit les performances d'amortissement

Notez vos réglages

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

Fréquence d'entretien en heures	Date de l'entretien	Pression pneumatique	Réglage du rebond : comptez le nombre de clics en tournant la molette de réglage du rebond à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.	Charger 2 Damper™ uniquement Réglage de la compression basse vitesse : comptez le nombre de clics en tournant la molette de réglage de la compression à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
200				

Valeurs de couple

Pièce	Outil	Couple
Boulon(s) inférieur(s)	Douille hexagonale de 5 mm	6,8 N·m
Boulon d'ancrage	Douille hexagonale longue de 5 mm	8 N·m
Ancrages	Douille de 30 mm, outil d'ancrage RS-1™	12,4 N·m
Capuchons inférieurs	Douille de 24 mm	12,4 N·m

Volume de liquide

Fourche	Modèle	Technologie de l'amortisseur	Côté de l'amortisseur					Côté du ressort			
			Tube supérieur			Fourreau inférieur		Technologie du ressort	Tube supérieur	Fourreau inférieur	
			Volume (mL)	Huile	Hauteur d'huile (mm)	Volume (mL)	Huile		Lubrifiant	Volume (mL)	Huile
RS-1™	RL RLC	Charger 2 Damper	Purge	3wt	-	5	15wt	Solo Air™	Graisse	5	15wt
	XLoc™	Accelerator Damper™	100	5wt	71-77						

AVIS

Certaines des fixations de cette fourche sont dotées d'un filetage inversé. Pour éviter d'endommager la fourche au moment de l'installation ou du démontage des fixations, lisez soigneusement les instructions et respectez les flèches directionnelles.

Utilisez uniquement de la graisse SRAM® Butter ou de la graisse Liquid O-Ring® PM600 lors de l'entretien des fourches RS-1™. Aucune autre graisse n'a été approuvée pour cette utilisation.

Lorsque vous remplacez des joints ou joints toriques, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint ou joint torique. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur chaque pièce puis nettoyez-la avec un chiffon.

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

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.



- 1 Retirez le cache d'accès du ressort pneumatique.

AVIS

Veillez à ne pas percer le cache d'accès du ressort pneumatique.



- 2 Retirez le capuchon de la valve pneumatique situé sur le capuchon inférieur. Appuyez sur la valve Schrader pour libérer toute la pression pneumatique.

⚠ AVERTISSEMENT - DANGER POUR LES YEUX

Assurez-vous qu'il ne reste plus de pression dans la fourche avant de poursuivre l'entretien. Appuyez de nouveau sur la valve afin de retirer tout l'air restant. Le non-respect de ces instructions peut causer des blessures et/ou des dommages sur la fourche.



- 3 Desserrez le boulon d'ancrage de 3 à 4 tours.

AVIS

Desserrez seulement le boulon d'ancrage : ne le retirez pas de la came pneumatique. Si le boulon est retiré de la came pneumatique, il risque de tomber dans le fourreau en fibre de carbone.



Douille hexagonale longue de 5 mm

4 Retirez uniquement la clé à douille en laissant la douille hexagonale engagée sur le boulon. Frappez sur la douille hexagonale pour déloger la came pneumatique hors du fourreau en fibre de carbone.

Retirez la douille hexagonale hors du fourreau en fibre de carbone.



5 Tirez fermement le tube inférieur vers le bas pour retirer le tube supérieur ainsi que l'unité du ressort hors du fourreau en fibre de carbone.

Si le tube supérieur ne coulisse pas hors du fourreau en fibre de carbone, il se peut que la partie saillante de la came soit toujours engagée. Insérez de nouveau la douille hexagonale longue de 5 mm et répétez l'étape précédente.



6 Insérez l'outil d'ancrage par le bas du fourreau en fibre de carbone de manière à ce qu'il s'engage dans l'ancrage.



7 Tournez l'outil d'ancrage **dans le sens des aiguilles d'une montre** pour dévisser l'ancrage.

Retirez l'outil d'ancrage, l'ancrage et le boulon d'ancrage.



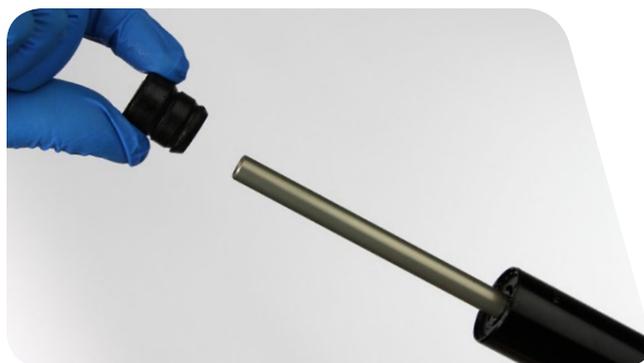
- 8** Retirez le boulon d'ancrage.
Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf puis mettez-le en place.



- 9** Retirez le joint torique de l'ancrage.
Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf puis mettez-le en place.



- 10** Retirez la butée de talonnage située sur la came pneumatique.



- 11** Appuyez sur la valve Schrader à l'intérieur de la came pneumatique pour vider toute la pression pneumatique contenue dans la cartouche pneumatique négative.



12 Poussez la came pneumatique à l'intérieur de l'unité du ressort afin d'éviter qu'elle ne se raye lors du démontage de l'anneau de blocage.

À l'aide d'un tournevis à tête plate, poussez la languette du guide de la came pneumatique sous l'anneau de blocage.

Insérez les bouts d'une grande pince pour anneaux de blocage internes dans les œillets de l'anneau de blocage. Appuyez fortement sur la pince pour pousser le guide de la came pneumatique à l'intérieur de l'unité du ressort de manière à ce qu'elle comprime et éjecte l'anneau de blocage.

AVIS

Avec une came pneumatique rayée, de l'air pourrait pénétrer dans les tubes inférieurs par le guide de la came pneumatique, ce qui réduirait les performances du ressort.



13 Vissez le boulon d'ancrage dans la came pneumatique de 3 à 4 tours.

Tirez fermement sur le boulon pour retirer l'unité de la came pneumatique hors du tube supérieur.

Retirez le boulon d'ancrage situé sur la came pneumatique.



14 Insérez le Maxle Ultimate™ à travers la patte.

Bloquez le Maxle Ultimate contre un établi puis dévissez le capuchon inférieur **dans le sens inverse des aiguilles d'une montre** pour le retirer hors du tube supérieur.



15 Retirez le joint torique du capuchon inférieur. Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf puis mettez-le en place.



16 Nettoyez l'intérieur et l'extérieur du tube supérieur.



17 Retirez l'unité de la tête d'étanchéité hors de la came pneumatique.
Nettoyez l'unité de la came pneumatique.



18 Retirez les joints toriques interne et externe situés sur la tête d'étanchéité flottante. Appliquez de la graisse sur des joints toriques neufs puis mettez-les en place.



- 19** Retirez le joint torique externe du piston pneumatique. Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf puis mettez-le en place.



- 20** Retirez la butée conique de talonnage située sur le piston pneumatique. Nettoyez le piston pneumatique. Mettez en place la butée conique de talonnage sur le piston pneumatique.



Réglage du débattement - Facultatif

Afin d'augmenter ou de réduire le débattement de votre fourche RS-1™, il faut remplacer le ressort pneumatique par une unité de la came du ressort pneumatique de la longueur appropriée. Pour de plus amples informations sur les kits de pièces détachées, veuillez vous reporter au catalogue des pièces détachées RockShox® disponible sur notre site Internet à l'adresse www.sram.com/service.

Solo Air™ Bottomless Token™ – Installation facultative

On peut ajouter ou retirer des Bottomless Tokens au capuchon supérieur pneumatique pour affiner le réglage du talonnage et de la courbe d'amortissement. Les Bottomless Tokens réduisent le volume d'air présent dans la fourche afin de créer une plus grande dureté sur la partie finale du débattement de la fourche. Ajoutez des entretoises pour préserver l'impression que la fourche ne talonne jamais.

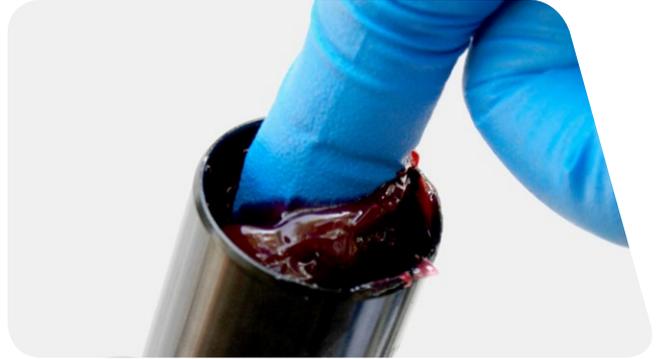
- 1 Vissez les Bottomless Tokens les unes sur les autres ou sur la base du capuchon.



- 2 Serrez l'entretoise.



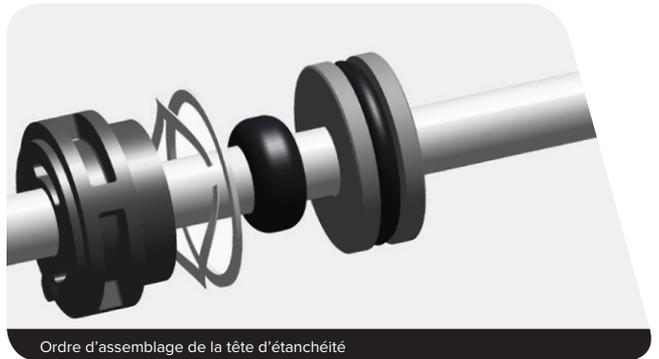
- 1 Appliquez une bonne couche de graisse à l'intérieur du tube supérieur, depuis l'extrémité non filetée du tube jusqu'à une profondeur de 60 mm environ.



- 2 Appliquez une bonne couche de graisse sur le piston pneumatique et le pourtour de la came pneumatique.



- 3 Installez la tête d'étanchéité flottante, la butée de talonnage de la tête d'étanchéité flottante, la rondelle de maintien en aluminium, la rondelle ondulée et le guide de la came pneumatique sur la came pneumatique, dans cet ordre.



- 4 Insérez la came pneumatique et l'unité de la tête d'étanchéité par l'extrémité non filetée du tube supérieur.

Disposez les rondelles de manière à ce que la rondelle de maintien en aluminium soit insérée la première dans le fourreau et qu'elle soit suivie par la rondelle ondulée.

Avec les doigts, appuyez fortement sur le guide de la came pneumatique pour le faire rentrer dans le tube supérieur jusqu'à ce qu'il s'enclenche dans son emplacement.



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

Poussez la came pneumatique à l'intérieur du tube supérieur afin d'éviter qu'elle ne se raye lors de l'installation de l'anneau de blocage.

Insérez les bouts d'une pince pour anneaux de blocage dans les œillets de l'anneau de blocage, puis à l'aide de la pince repoussez le guide de la came pneumatique à l'intérieur du tube supérieur tout en installant l'anneau de blocage dans sa cannelure.

Maintenez l'anneau de blocage en place tout en installant les œillets de l'anneau de blocage de part et d'autre de la languette du guide de la came pneumatique. La languette du guide de la came pneumatique doit se trouver entre les œillets de l'anneau de blocage.

Vissez le boulon d'ancrage sur la came pneumatique de 3 à 4 tours, puis tirez sur la came pneumatique pour la faire sortir du tube supérieur. Retirez le boulon d'ancrage.

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



6 Installez le Maxle Ultimate™ dans la patte. Vissez le capuchon inférieur en bas du tube supérieur.

Bloquez le Maxle Ultimate contre un établi puis serrez-le **dans le sens des aiguilles d'une montre**.



7 Mettez en pression le ressort pneumatique pour maintenir la came pneumatique en position d'extension complète lors de l'installation du ressort pneumatique.



8 Installez la butée de talonnage sur la came pneumatique de manière à ce que le côté biseauté soit tourné vers l'embase et à laisser environ 10 mm de came pneumatique dépasser au-dessus de la butée.



- 1** Assurez-vous que le fourreau en fibre de carbone soit bien stable, sur un établi ou sur le sol. Insérez la pointe d'un démonte-pneu pour roues de descente sous le joint anti-poussière. Appuyez vers le bas sur le manche du démonte-pneu afin de retirer le joint anti-poussière.



- 2** Nettoyez l'intérieur et l'extérieur du fourreau en fibre de carbone.



- 3** Retirez le ressort métallique situé sur le joint anti-poussière neuf. Insérez la partie étroite du joint anti-poussière dans la partie creuse de l'outil d'installation des joints sans épaulement.

Avec un maillet en caoutchouc, tapez délicatement sur l'outil d'installation des joints pour pousser le joint anti-poussière dans le fourreau jusqu'à ce que le joint touche le fond de l'orifice du tube.

Installez le ressort métallique externe.



4 Appliquez de la graisse sur la surface interne du joint anti-poussière.



5 Serrez le fourreau en fibre de carbone dans un trépied d'atelier. Placez-le de biais de manière à ce que le trou du fourreau soit orienté vers le bas. À l'aide de l'outil d'ancrage, installez l'ancrage dans le fourreau en fibre de carbone.

AVIS

Veillez bien à ce que le joint anti-poussière coulisse par-dessus l'outil sans que son bord extérieur ne se plie.

Serrez l'ancrage en le tournant **dans le sens inverse des aiguilles d'une montre**. Retirez l'outil d'ancrage hors du fourreau en fibre de carbone.

Pour faciliter l'installation, appliquez une fine couche de graisse sur le rebord intérieur de l'outil d'ancrage.



6 Placez le fourreau en fibre de carbone de biais de manière à ce que le trou du fourreau soit tourné vers le haut. Positionnez un raccord de seringue de biais dans le trou du fourreau, de manière à ce que l'huile n'entre en contact qu'avec l'intérieur du fourreau.

Injectez de l'huile de suspension dans le fourreau en fibre de carbone.

AVIS

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



7 Insérez le tube supérieur avec l'unité du ressort, le côté de la came pneumatique en premier, à l'intérieur du fourreau en fibre de carbone jusqu'à ce qu'il se bloque.



8 Placez la fourche à l'horizontale dans le trépied d'atelier.

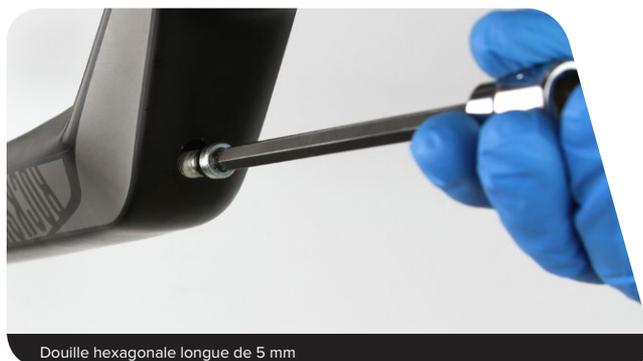
Vissez le boulon d'ancrage sur la came pneumatique.

Pour faciliter l'installation, appliquez une fine couche de graisse sur la clé hexagonale à l'endroit où elle entre en contact avec le boulon d'ancrage.

AVIS

Veillez à ce que le boulon ne se détache pas de la clé hexagonale car il pourrait tomber dans le fourreau en fibre de carbone.

Si le boulon se détache de la clé hexagonale, retirez le fourreau en fibre de carbone du trépied d'atelier et secouez-le pour que le boulon se retrouve au niveau du trou. À l'aide d'un aimant, retirez le boulon et recommencez cette étape.



9 Serrez le boulon d'ancrage.



10 Mettez en place le cache d'accès.



11 Reportez-vous aux réglages notés avant l'entretien ou au tableau des pressions pneumatiques imprimé sur le fourreau supérieur de la fourche, afin de mettre le ressort pneumatique à la pression recommandée.

Il se peut que l'aiguille de la pompe indique une chute de la pression pneumatique au moment de gonfler le ressort pneumatique : ceci est normal. Continuez à remplir le ressort pneumatique jusqu'à atteindre la pression pneumatique recommandée.



Entretien 200 heures Poursuivez l'entretien des 200 heures pour un [Charger 2 Damper™](#).

Entretien 200 heures Poursuivez l'entretien des 200 heures pour un [Accelerator Damper™](#).

AVIS

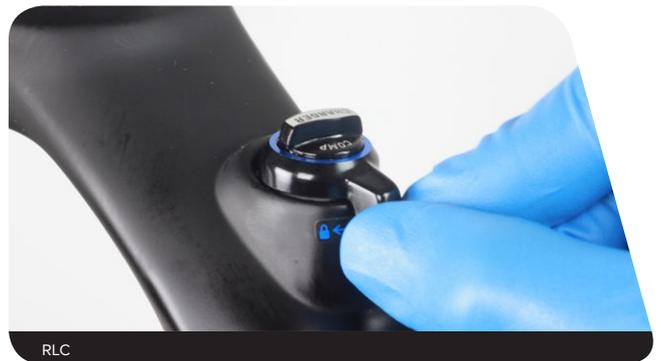
Utilisez des mâchoires en aluminium tendres afin de protéger l'unité du Damper lorsque vous utilisez un étau.

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 de l'alcool isopropylique sur chaque pièce puis nettoyez-la avec un chiffon. Appliquez de la graisse sur le joint ou joint torique neuf.



- 1 Molette de réglage sur le té :** tournez la molette de réglage du verrouillage en position ouverte déverrouillée.



RLC

- 2a Molette de réglage sur le té :** retirez la molette de verrouillage et de compression basse vitesse située sur le socle de la molette.



1,3 mm

RLC



2b **Commande à distance** : retirez la bobine supérieure, la vis de maintien et la bobine inférieure situées sur le socle de la molette.

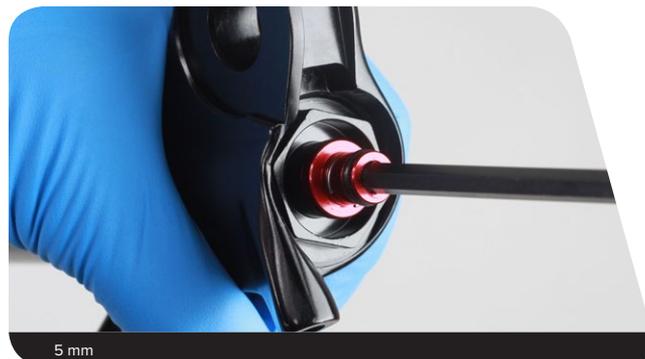


3 Placez la fourche à l'horizontale dans le trépied d'atelier. Retirez la molette de réglage du rebond.



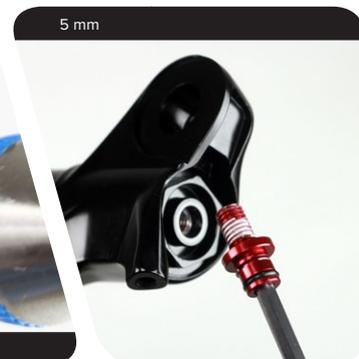
4 Déposez un récipient sous la fourche pour recueillir l'huile susceptible d'en couler.

Desserrez le boulon inférieur du côté de l'amortisseur de 3 à 4 tours.



5 Frappez sur le boulon supérieur pour faire sortir la came hors du tube stanchion.

Retirez le boulon inférieur.



6 Retirez le tube supérieur hors du fourreau en fibre de carbone.

Si le tube supérieur ne coulisse pas hors du fourreau en fibre de carbone, cela signifie probablement que la partie saillante de la came est toujours engagée. Resserrez le boulon inférieur de 2 ou 3 tours et répétez l'étape précédente.



7 Insérez l'outil d'ancrage par le bas du fourreau en fibre de carbone pour engager l'ancrage de l'amortisseur sur le Charger 2 Damper™.



Outil d'ancrage

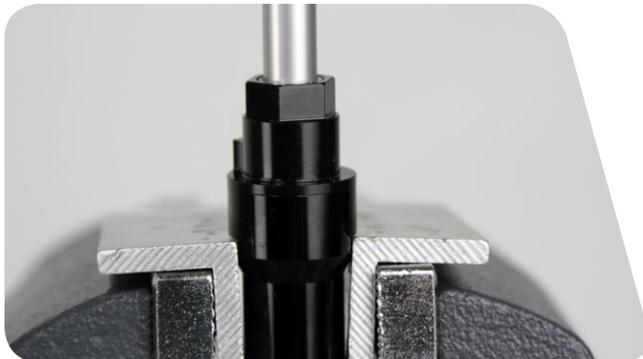
8 Tournez l'outil d'ancrage **dans le sens des aiguilles d'une montre** et dévissez l'unité du Charger 2 Damper.

Retirez l'outil d'ancrage et l'unité du Charger 2 Damper hors du fourreau en fibre de carbone.



Douille de 30 mm et outil d'ancrage

9 Serrez les bords plats de l'unité du Charger 2 Damper dans un étau avec la came du rebond tournée vers le haut.



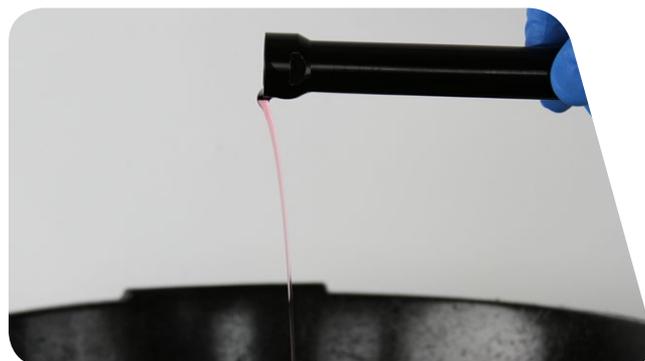
- 10** À l'aide des bords plats de la tête d'étanchéité, retirez l'unité de l'amortisseur du rebond. Enroulez un chiffon autour du tube de la cartouche pour absorber les coulures d'huile.



- 11** Retirez la tête d'étanchéité située sur la came de l'amortisseur du rebond, puis jetez-la.



- 12** Retirez le tube de la cartouche hors de l'étau et versez l'huile dans le récipient prévu à cet effet.



- 13** Pressez la vessie pour faire couler toute l'huile contenue dans l'unité de la vessie dans le récipient prévu à cet effet.



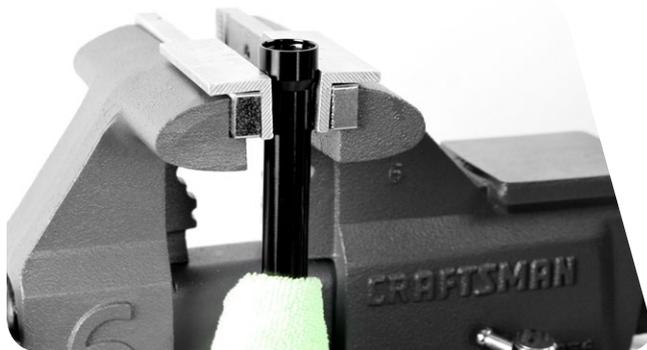
- 14** Serrez les bords plats du tube de la cartouche dans un étau. Avec le tube de la cartouche tourné vers le haut, vaporisez de l'alcool isopropylique à l'intérieur. Pressez la vessie 2 ou 3 fois pour que l'alcool passe dans la vessie.



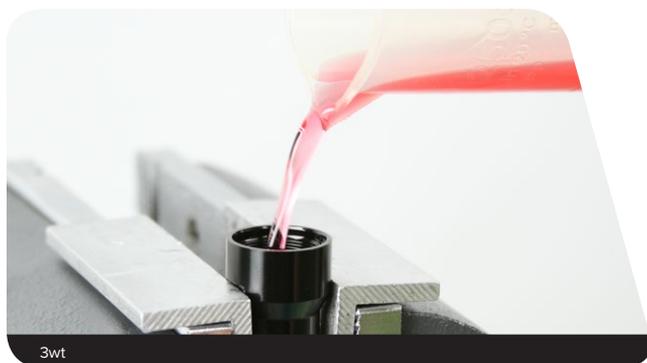
- 15** Retirez l'unité hors de l'étau. Avec le tube de la cartouche tourné vers le bas, pressez la vessie jusqu'à ce que tout l'alcool isopropylique coule dans le récipient prévu à cet effet. À l'aide d'un compresseur à air équipé d'un pistolet souffleur, séchez l'unité.



- 1 Serrez les bords plats du tube de la cartouche dans un étau. Enroulez un chiffon autour du tube de la cartouche pour absorber les coulures d'huile.



- 2 Versez de l'huile de suspension RockShox® 3wt à l'intérieur du tube de la cartouche.



- 3 Pressez la vessie jusqu'à ce que toutes les bulles d'air aient été évacuées. Ajoutez de l'huile à l'intérieur du tube de la cartouche jusqu'à ce qu'il soit plein.



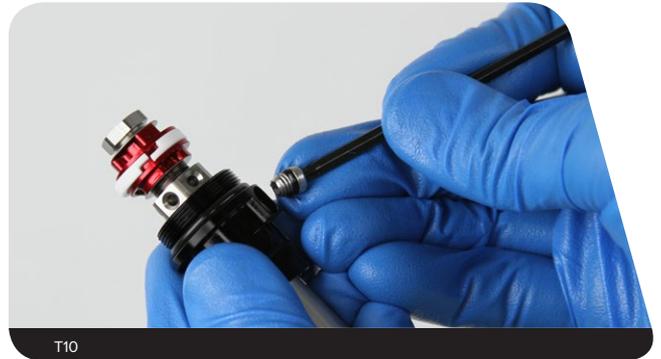
- 4 Remplacez la bague de coulissage du Dig Valve™ sur l'amortisseur du rebond.



- 5** Appliquez de la graisse SRAM® Butter sur un joint torique interne neuf pour la tête d'étanchéité. Mettez la tête d'étanchéité en place sur la came de l'amortisseur du rebond.



- 6** Retirez la vis de purge située sur la tête d'étanchéité de l'amortisseur du rebond.



- 7** Insérez la molette de réglage du rebond dans la came de l'amortisseur du rebond jusqu'à ce qu'elle touche la vis de réglage du rebond. Faites tourner la molette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque pour ouvrir le rebond.

Retirez la molette de réglage du rebond située sur la came.



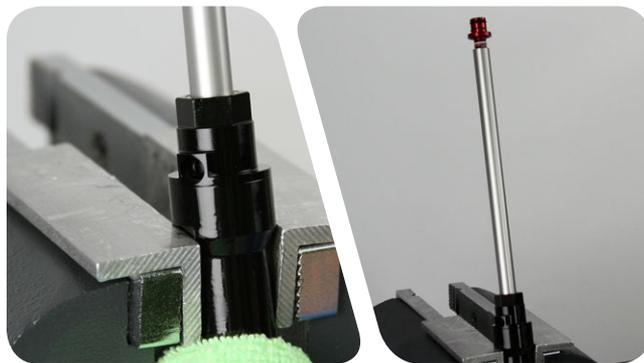
- 8** Enroulez un chiffon autour du tube de la cartouche pour absorber les coulures d'huile.

Mettez en place l'unité du rebond dans le tube de la cartouche. Serrez la tête d'étanchéité du rebond.



- 9** Repositionnez le Charger 2 Damper™ dans l'étau, de biais, de manière à ce que l'orifice de purge soit le plus haut possible.

Serrez le boulon inférieur de 3 à 4 tours dans la came de l'amortisseur du rebond.



- 10** Remplissez une seringue de purge à moitié avec de l'huile de suspension. Appuyez lentement sur le piston de la seringue afin d'évacuer toutes les bulles d'air contenues dans la seringue.

AVIS

Utilisez uniquement la seringue fournie avec le kit de purge RockShox® Standard ou Charger. N'utilisez aucune seringue qui aurait été en contact avec du liquide de frein DOT. Le liquide de frein DOT endommagerait irréversiblement l'amortisseur.



- 11** Vissez la seringue sur l'orifice de purge de la tête d'étanchéité.

Appuyez sur le piston de la seringue afin de mettre l'unité de l'amortisseur en pression.



- 12** Enfoncez la came de l'amortisseur du rebond. Maintenez la pression sur le piston de la seringue tant qu'elle se remplit d'huile. Tirez lentement la came de l'amortisseur du rebond vers le haut. Maintenez la pression sur le piston de la seringue tant que le système se remplit d'huile.

Continuez à enfoncer et tirer la came de l'amortisseur du rebond, en maintenant la pression sur le piston de la seringue jusqu'à ce que seules de petites bulles sortent de l'amortisseur.

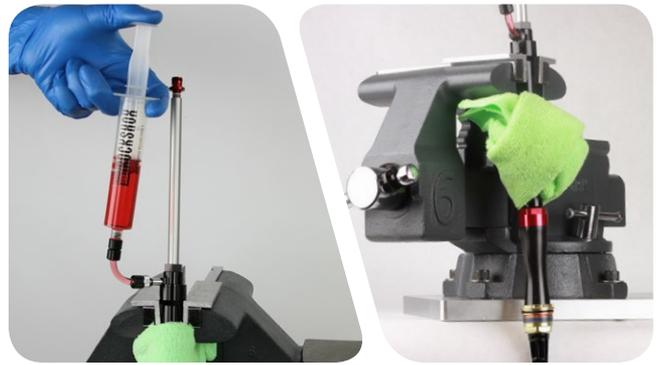


13 Tirez la came de l'amortisseur du rebond au maximum. Appuyez sur le piston de la seringue puis relâchez-le. Laissez la vessie reprendre sa position normale en attendant quelques instants jusqu'à ce que la seringue cesse de se remplir.

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

⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Du liquide peut gicler de l'unité de la vessie si la vessie n'est pas dans sa position normale. Portez toujours des lunettes de sécurité.



14 Mettez la vis de purge en place.

Actionnez la came de l'amortisseur du rebond à plusieurs reprises.

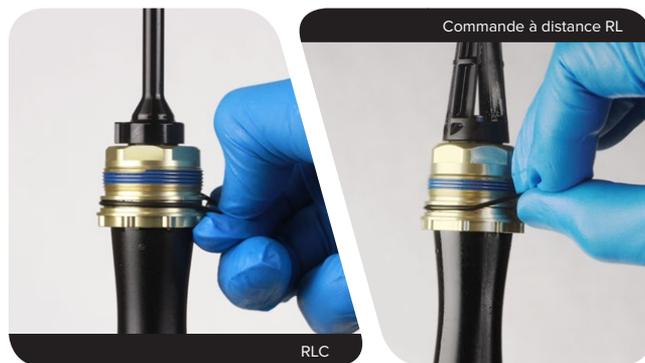
Retirez le boulon inférieur situé sur la came de l'amortisseur du rebond.



15 Nettoyez l'unité du Charger 2 Damper™.



- 16** Retirez le joint torique de l'ancrage de l'amortisseur. Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf puis mettez-le en place.



- 1** Assurez-vous que le fourreau en fibre de carbone soit bien stable, sur un établi ou sur le sol. Insérez la pointe d'un démonte-pneu pour roues de descente sous le joint anti-poussière. Appuyez vers le bas sur le manche du démonte-pneu afin de retirer le joint anti-poussière.



- 2** Nettoyez l'intérieur et l'extérieur du fourreau en fibre de carbone.



- 3** Retirez le ressort métallique situé sur le joint anti-poussière neuf. Insérez la partie étroite du joint anti-poussière dans la partie creuse de l'outil d'installation des joints sans épaulement.

Avec un maillet en caoutchouc, tapez délicatement sur l'outil d'installation des joints pour pousser le joint anti-poussière dans le fourreau jusqu'à ce que le joint touche le fond de l'orifice du tube.

Installez le ressort métallique externe.



4 Appliquez de la graisse sur la surface interne du joint anti-poussière.



5 Placez le fourreau en fibre de carbone de biais de manière à ce que le trou du fourreau soit tourné vers le haut. Positionnez un raccord de seringue de biais dans le trou du fourreau, de manière à ce que l'huile n'entre en contact qu'avec l'intérieur du fourreau.

Injectez de l'huile de suspension dans le fourreau en fibre de carbone.

AVIS

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



- 1** Installez le Charger 2 Damper dans le fourreau en fibre de carbone jusqu'à ce que l'axe de verrouillage ressorte par le trou du socle de la molette.



- 2** Insérez l'outil d'ancrage dans le fourreau en fibre de carbone.

AVIS

Veillez bien à ce que le joint anti-poussière coulisse par-dessus l'outil sans que son bord extérieur ne se plie.

Serrez l'ancrage en le tournant **dans le sens inverse des aiguilles d'une montre**. Retirez l'outil d'ancrage hors du fourreau en fibre de carbone.

Pour faciliter l'installation, appliquez une fine couche de graisse sur le rebord interne de l'outil d'ancrage.



- 3** Nettoyez l'intérieur et l'extérieur du tube supérieur.



- 4** Insérez le tube supérieur dans le fourreau en fibre de carbone jusqu'à ce qu'il se bloque et que la came soit visible à travers le trou du boulon inférieur.



5 À l'aide d'une pointe et d'une pince à bec fin, retirez la rondelle d'écrasement usagée située sur le boulon inférieur.

Maintenez la rondelle d'écrasement en place à l'aide de la pince à bec fin et dévissez la rondelle d'écrasement située sur le boulon en tournant le boulon dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm.

AVIS

Des rondelles d'écrasement endommagées ou sales peuvent entraîner des fuites d'huile au niveau de la fourche.



6 Installez le boulon inférieur et serrez-le.



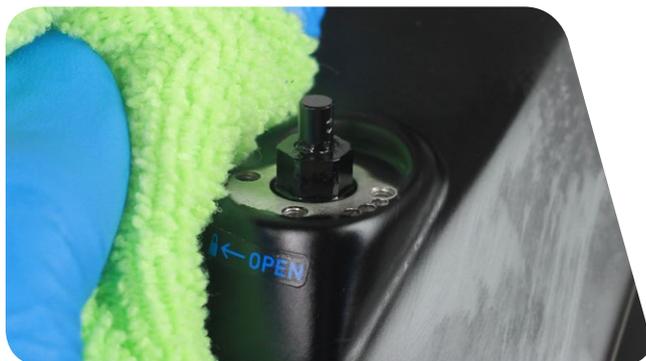
7 Nettoyez l'ensemble de la fourche.



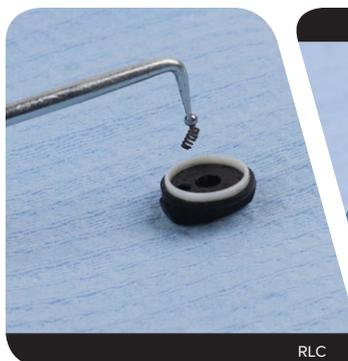
Entretien 200 heures Poursuivez l'entretien des 200 heures en passant au chapitre [Charger 2 Damper™ - Installation du té.](#)

Entretien 200 heures Poursuivez l'entretien des 200 heures en passant au chapitre [Charger 2 Damper – Installation de la commande à distance.](#)

1 Nettoyez le socle de la molette.

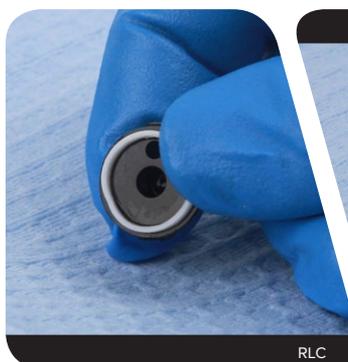


2 Retirez la bague de coulissage, les ressorts et les billes de détente situés sous la molette de compression basse vitesse. Nettoyez la molette.

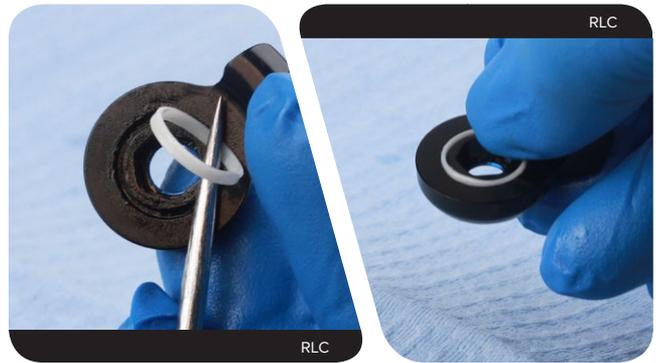


3 Mettez en place une bague de coulissage neuve dans la cannelure. Mettez en place un ressort dans le trou situé sur le dessous de la molette de compression basse vitesse. Mettez en place une bille de détente par-dessus le ressort.

Appliquez de la graisse sur le dessous de la molette de compression basse vitesse pour maintenir le ressort et la bille de détente en place.



- 4** Retirez la bague de coulissage située sur le fond de la molette de réglage du verrouillage. Appliquez de la graisse sur la bague de coulissage neuve puis mettez-la en place.



- 5** Installez la molette de réglage du verrouillage sur le socle de la molette de manière à ce que la molette passe de la position ouverte à la position fermée. Installez la molette de compression basse vitesse de manière à ce que la vis de fixation de la molette soit alignée avec la partie plate de l'axe de verrouillage.

Serrez la vis de fixation.



L'entretien de votre fourche à suspension RockShox® RS-1™ RLC est maintenant terminé.

1 Nettoyez le socle de la molette.



2 Mettez en place la bobine inférieure sur l'arrêt du câble. Placez la bobine supérieure de manière à ce que la languette se trouve à 190° dans le sens inverse des aiguilles d'une montre par rapport à l'arrêt du câble. Mettez la vis de maintien en place puis serrez-la.



L'entretien de votre fourche à suspension RockShox® RS-1™ RL remote est maintenant terminé.

Pour obtenir les manuels d'utilisation des commandes à distance, consultez le site www.sram.com/service.

AVIS

Certaines des fixations de cette fourche sont dotées d'un filetage inversé. Pour éviter d'endommager la fourche au moment de l'installation ou du démontage des fixations, lisez soigneusement les instructions et respectez les flèches directionnelles.

Utilisez uniquement de la graisse SRAM® Butter ou de la graisse Liquid O-Ring® PM600 lors de l'entretien des fourches RS-1™. Aucune autre graisse n'a été approuvée pour cette utilisation.

Lorsque vous remplacez des joints ou joints toriques, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint ou joint torique. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur chaque pièce puis nettoyez-la avec un chiffon.

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

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.



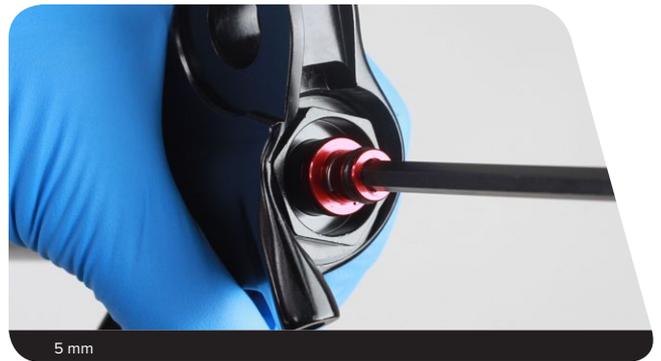
- 1** Appuyez sur le bouton du XLoc™ pour sélectionner la position comprimée (déverrouillée).

Placez la fourche à l'horizontale dans le trépied d'atelier. Retirez la molette de réglage du rebond.



- 2** Déposez un récipient sous la fourche pour recueillir l'huile susceptible d'en couler.

Desserrez le boulon inférieur du côté de l'amortisseur de 3 à 4 tours.



- 3** Frappez sur le boulon inférieur pour faire sortir la came hors du tube stanchion.

Retirez le boulon inférieur.



4 Retirez le tube supérieur hors du fourreau en fibre de carbone.

Si le tube supérieur ne coulisse pas hors du fourreau en fibre de carbone, cela signifie probablement que la partie saillante de la came est toujours engagée. Resserrez le boulon inférieur de 2 ou 3 tours et répétez l'étape précédente.



5 Insérez l'outil d'ancrage par le fond du fourreau en fibre de carbone de manière à engager l'ancrage de l'amortisseur sur l'Accelerator Damper™.



6 Tournez l'outil d'ancrage **dans le sens des aiguilles d'une montre** et dévissez l'unité de l'Accelerator Damper™.

Retirez l'outil d'ancrage hors du fourreau en fibre de carbone.

La durite XLoc™ va tourner lorsque que vous desserrerez l'ancrage de fourreau en fibre de carbone. Ceci est normal.



7 Faites passer la durite XLoc à travers l'œillet tout en tirant l'outil d'ancrage vers le bas pour faire apparaître le Connectamajig™.

Retirez l'outil d'ancrage.

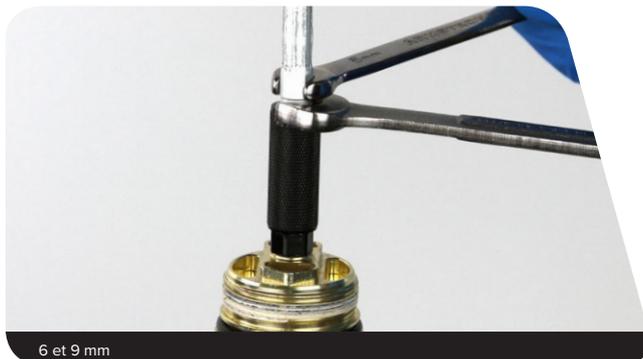


- 8 Appuyez sur le bouton XLoc™ pour le relâchez en position d'extension (verrouillée). Faites tourner la molette de réglage XLoc **dans le sens inverse des aiguilles d'une montre**, en suivant la direction indiquée par la flèche, jusqu'à ce qu'elle se bloque.

Dévissez le collier moleté puis retirez-le du Connectamajig™.

AVIS

Si vous ne verrouillez pas la commande à distance XLoc avant de la déconnecter, de l'huile va s'écouler du XLoc. Il vous faudra alors purger entièrement le système.



- 9 Libérez l'œillet situé sur l'orifice de l'unité. Retirez la durite ainsi que l'œillet.



- 10 Insérez le Maxle Ultimate™ à travers la patte.

Bloquez le Maxle Ultimate contre un établi puis, à l'aide d'une clé, dévissez le capuchon inférieur **sans le sens inverse des aiguilles d'une montre** et retirez-le du tube supérieur.



11

Retirez le joint torique du capuchon inférieur.

Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf puis mettez-le en place.



- 1 Serrez l'unité de l'Accelerator Damper dans un trépied d'atelier avec la came du rebond tournée vers le bas.



- 2 Dévissez l'ancrage de l'amortisseur situé sur le tube de la cartouche, puis retirez l'amortisseur de compression.

AVIS

Les composants de cette fourche sont fabriqués avec des matériaux très légers qui peuvent être endommagés en cas de mauvaise utilisation des outils. Veillez à ce que la clé ne glisse pas sur les bords plats de la pièce. Cela endommagerait la pièce et arrondirait ses bords plats.



- 3 Nettoyez l'amortisseur de compression.



- 4 Retirez les deux joints toriques situés sur l'amortisseur de compression. Appliquez de la graisse sur des joints toriques neufs puis mettez-les en place.



- 5 Retirez le joint torique situé sur l'ancrage de l'amortisseur. Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf puis mettez-le en place.



- 6 Retirez le tube de la cartouche hors du trépied d'atelier et versez l'huile dans le récipient prévu à cet effet. Actionnez la came du rebond à plusieurs reprises pour vous assurer que toute l'huile s'est bien écoulée du système.



- 7 Serrez le tube de la cartouche dans un trépied d'atelier avec la came du rebond tournée vers le haut.



- 8 Dévissez la tête d'étanchéité de l'amortisseur située sur le tube de la cartouche et retirez l'unité du rebond.

AVIS

Les composants de cette fourche sont fabriqués avec des matériaux très légers qui peuvent être endommagés en cas de mauvaise utilisation des outils. Veillez à ce que la clé ne glisse pas sur les bords plats de la pièce. Cela endommagerait la pièce et arrondirait ses bords plats.



22 mm et clé à molette



9 Nettoyez l'intérieur et l'extérieur du tube de la cartouche.



10 Nettoyez l'unité du rebond.



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



12 Retirez le joint torique situé sur la tête d'étanchéité de l'amortisseur. Avec une pointe, piquez puis retirez le joint anti-poussière de la tige.

Appliquez de la graisse sur un joint torique neuf et sur un joint anti-poussière neuf, puis mettez-les en place.

Insérez le côté avec épaulement du joint anti-poussière pour la tige dans la partie filetée de la tête d'étanchéité.



13 Retirez la bague de coulissage située sur le Dig Valve™. Installez une bague de coulissage neuve.



14 Installez la tête d'étanchéité de l'amortisseur sur la came du rebond avec le filetage orienté vers le piston.

AVIS

Veillez à ce que le joint anti-poussière de la tige ne se replie pas quand vous installez la tête d'étanchéité de l'amortisseur sur la came du rebond.



- 15** Serrez le tube de la cartouche dans un trépied d'atelier avec le trou de dérivation orienté vers le bas.



- 16** Pincez la bague de coulissage contre le piston, puis vissez la tête d'étanchéité et l'unité du rebond dans le tube de la cartouche.

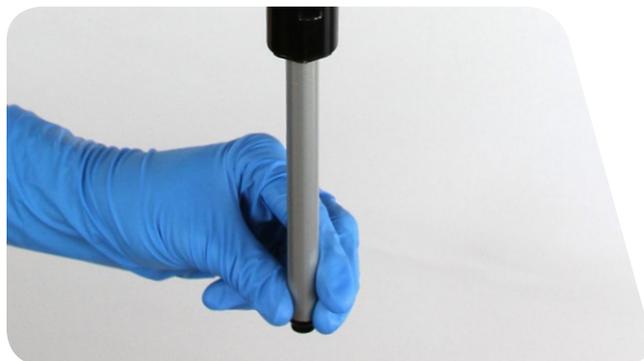


- 17** Tout en maintenant le tube de la cartouche en place, vissez la tête d'étanchéité de l'amortisseur dans le tube de la cartouche et serrez l'unité du rebond.



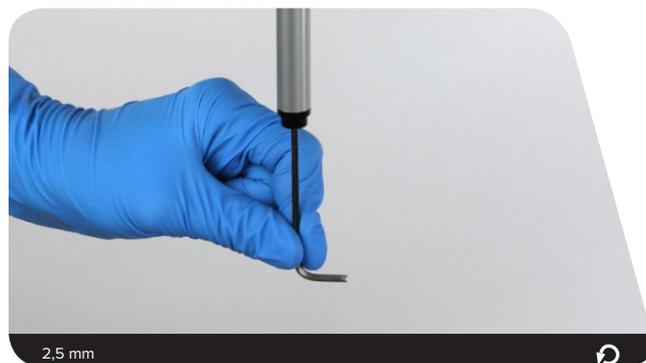
- 18** Retirez l'unité du tube de la cartouche hors du trépied d'atelier, retournez-la et serrez l'unité du tube de la cartouche dans le trépied d'atelier de manière à ce que la came du rebond soit tournée vers le bas.

Tirez la came du rebond vers le bas.



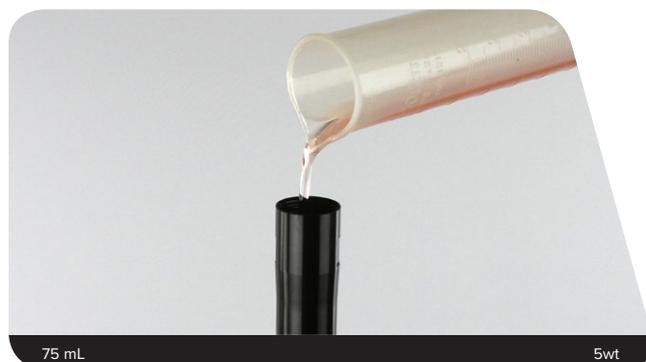
- 19** Faites tourner la molette de réglage du rebond **dans le sens inverse des aiguilles d'une montre** en position ouverte.

La vis de réglage du rebond fera un clic lorsqu'elle sera réglée.



- 20** Versez du liquide de suspension dans le tube de la cartouche.

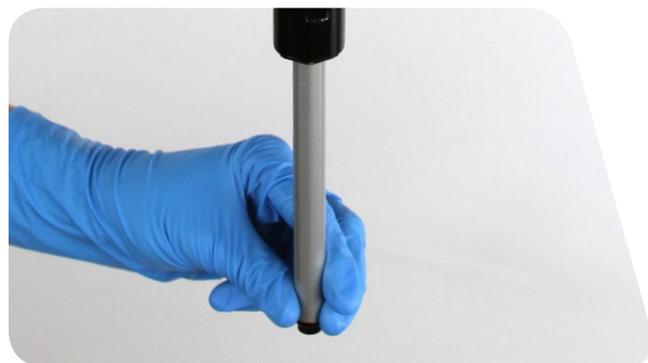
Versez le liquide lentement pour éviter d'introduire de l'air dans le liquide.



- 21** Actionnez lentement la came du rebond à plusieurs reprises pour purger le système.

⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Tirez lentement la came du rebond vers le bas. Le non-respect de ces instructions pourrait faire gicler du liquide hors du tube de la cartouche. Portez toujours des lunettes de sécurité.



- 22** Vissez à la main le collier moleté sur le Connectamajig™, jusqu'à qu'il soit bien serré.

Appuyez sur le bouton XLoc™ pour sélectionner la position comprimée (déverrouillée).



- 23** Poussez lentement la came du rebond dans le tube de la cartouche jusqu'à ce que la came soit visible sur environ 50 mm.



- 24** Insérez lentement l'amortisseur de compression dans le tube de la cartouche tout en faisant délicatement osciller l'amortisseur de compression de droite à gauche.

Vissez l'amortisseur de compression dans le tube de la cartouche.

La came du rebond va être repoussée vers le bas au fur et à mesure que vous insérez l'amortisseur de compression.



- 25** Vissez l'ancrage de l'amortisseur dans le tube de la cartouche et serrez-le.



- 26** Enroulez un chiffon autour de l'orifice de purge et empoignez fermement le tube de la cartouche pour éviter que du liquide ne gicle de l'orifice de purge.

Poussez lentement la came du rebond dans le tube de la cartouche jusqu'à ce que la came soit visible sur environ 30 mm, puis tirez-la de nouveau en position d'extension complète. Actionnez la came du rebond à plusieurs reprises, en veillant à laisser 30 mm de came visible à chaque fois, pour purger le système de tout surplus de liquide et de toutes bulles d'air.

AVIS

Veillez à ne pas enfoncer la came du rebond à fond dans le tube de la cartouche, car cela purgerait trop de liquide. Veillez à toujours laisser 30 mm de came visible.

⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Actionnez la came du rebond lentement. Le non-respect de ces instructions pourrait faire gicler du liquide hors du tube de la cartouche. Portez toujours des lunettes de sécurité.



27 Appuyez sur le bouton XLoc™ pour le relâchez en position d'extension (verrouillée).

Dévissez le Connectamajig™ situé sur le collier moleté.

AVIS

Si vous ne verrouillez pas la commande à distance XLoc avant de la déconnecter, du liquide va s'écouler du XLoc. Il vous faudra alors purger entièrement le système.



- 1** Assurez-vous que le fourreau en fibre de carbone soit bien stable, sur un établi ou sur le sol. Insérez la pointe d'un démonte-pneu pour roues de descente sous le joint anti-poussière. Appuyez vers le bas sur le manche du démonte-pneu afin de retirer le joint anti-poussière.



- 2** Nettoyez l'intérieur et l'extérieur du fourreau en fibre de carbone.



- 3** Retirez le ressort métallique situé sur le joint anti-poussière neuf. Insérez la partie étroite du joint anti-poussière dans la partie creuse de l'outil d'installation des joints sans épaulement.

Avec un maillet en caoutchouc, tapez délicatement sur l'outil d'installation des joints pour pousser le joint anti-poussière dans le fourreau jusqu'à ce que le joint touche le fond de l'orifice du tube.

Installez le ressort métallique externe.



4 Appliquez de la graisse sur la surface interne du joint anti-poussière.



5 Placez le fourreau en fibre de carbone de biais de manière à ce que le trou du fourreau soit tourné vers le haut. Positionnez un raccord de seringue de biais dans le trou du fourreau, de manière à ce que l'huile n'entre en contact qu'avec l'intérieur du fourreau.

Injectez 10 mL d'huile de suspension dans le fourreau en fibre de carbone.

AVIS

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



- 1 Insérez l'outil d'ancrage dans le fourreau.

AVIS

Veillez bien à ce que le joint anti-poussière coulisse par-dessus l'outil sans que son bord extérieur ne se plie.

Insérez la durite dans le fourreau en fibre de carbone jusqu'à ce qu'elle ressorte par l'intérieur de l'outil.

Retirez l'outil d'ancrage.



- 2 Vissez le Connectamajig™ sur le collier moleté, puis serrez-le.

Appuyez sur le bouton XLoc™ pour sélectionner la position comprimée (déverrouillée).



- 3** Installez l'outil d'ancrage sur l'Accelerator Damper™.
 Insérez l'outil d'ancrage et l'Accelerator Damper dans le fourreau en fibre de carbone tout en tirant la durite XLoc™ à travers le tube.

AVIS

Veillez bien à ce que le joint anti-poussière coulisse par-dessus l'outil sans que son bord extérieur ne se plie.



- 4** Serrez l'ancrage en le tournant **dans le sens inverse des aiguilles d'une montre**.
La durite XLoc va tourner lorsque vous serrerez l'ancrage. Ceci est normal.
 Retirez l'outil d'ancrage.



- 5** Nettoyez l'intérieur et l'extérieur du tube supérieur.



- 6** Installez le Maxle Ultimate™ dans la patte. Vissez le capuchon inférieur en bas du tube supérieur.
 Bloquez le Maxle Ultimate contre un établi puis serrez-le **dans le sens des aiguilles d'une montre**.



7 Appuyez sur le bouton XLoc™ pour le relâchez en position d'extension (verrouillée).

Insérez le tube supérieur dans le fourreau en fibre de carbone jusqu'à ce qu'il se bloque et que la came soit visible à travers le trou du boulon inférieur.



8 Installez le boulon inférieur et serrez-le.



9 Installez la molette de réglage du rebond.



10 Enfoncez l'œillet dans l'orifice de l'unité.



11 Nettoyez l'ensemble de la fourche.



L'entretien de votre fourche à suspension RockShox® RS-1™ Accelerator Damper™ est maintenant terminé.

Pour obtenir les manuels d'utilisation ainsi que les instructions de purge des commandes à distance, consultez le site www.sram.com/service.

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

Liquid-O-Ring® est une marque déposée de Oil Center Research, Inc.

TORX® est une marque déposée de Acument Intellectual Properties, LLC.

SRAM®

www.sram.com



SIÈGE ASIE

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

SIÈGE MONDIAL

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

SIÈGE EUROPE

SRAM Europe
Paasbosweg 14-16
3862ZS Nijkerk
Pays-Bas