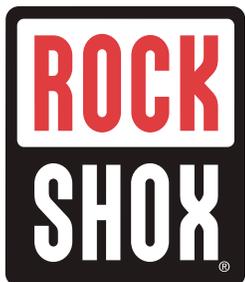


2014 - 2022

Manuel d'entretien

Vivid



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 :

- a. empêcher les clauses de non-responsabilité et restrictions de la présente garantie de limiter les droits juridiques du consommateur (p. ex. : au Royaume-Uni) ;
- b. 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, 1333 North Kingsbury, 4th floor, Chicago, Illinois, 60642, 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 :

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

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 tout 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).

Table des matières

Vue éclatée - Vivid	5
Entretien des amortisseurs RockShox.....	6
Entretien des éléments de fixation et des bagues.....	6
Pièces et outils pour l'entretien des éléments de fixation et des bagues.....	6
Démontage des éléments de fixation	6
Remplacement de la bague de l'œillet.....	8
Installation des éléments de fixation.....	10
Entretien Vivid	12
Pièces et outils requis pour l'entretien.....	12
Démontage du ressort.....	13
Démontage des composants internes de l'amortisseur.....	15
Entretien de l'amortisseur	17
Installation de l'unité de la came.....	20
Entretien du réservoir du piston flottant interne	21
Remontage et purge.....	26

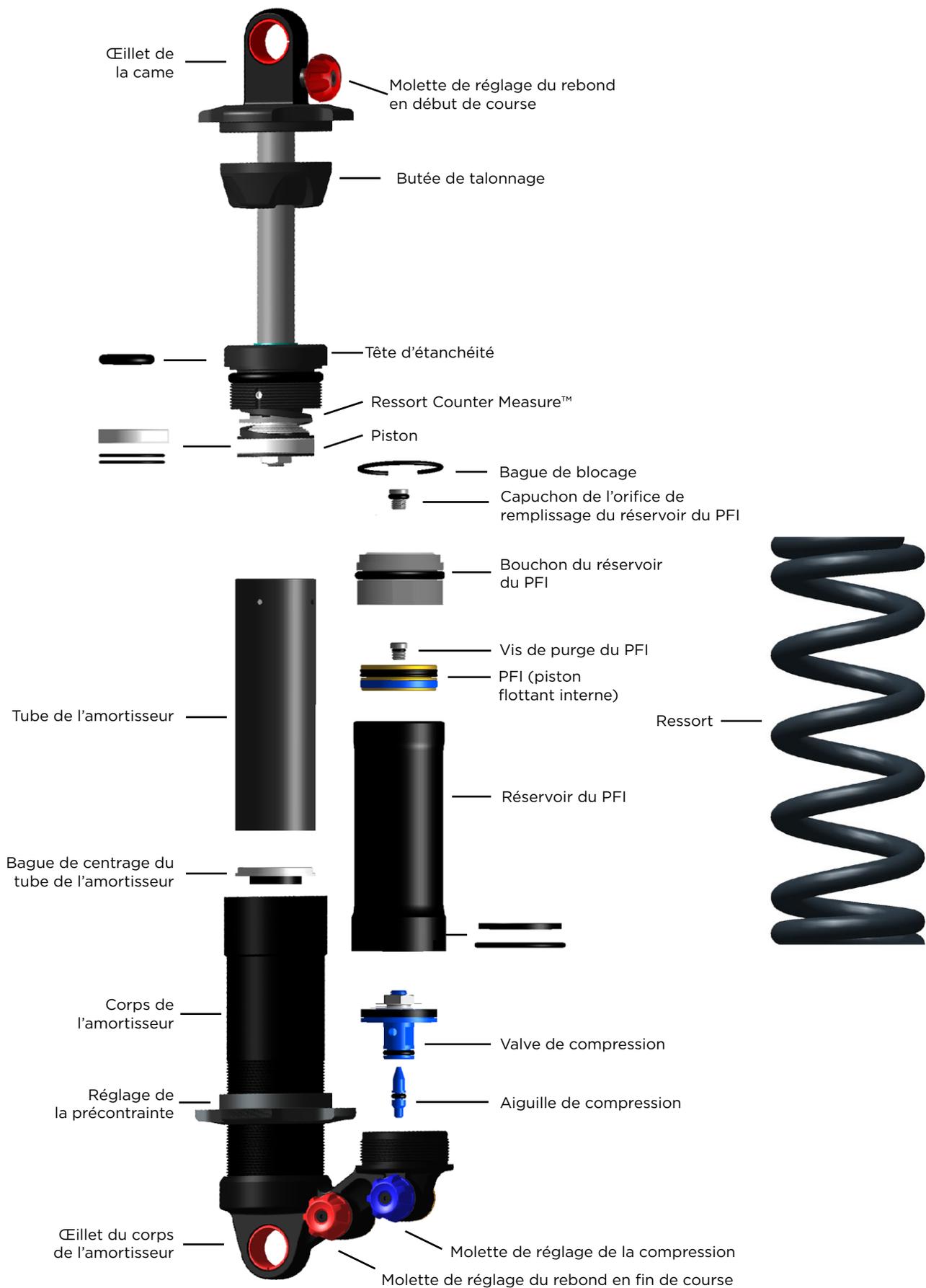


LA SÉCURITÉ AVANT TOUT !

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

Pensez à vous protéger !

Portez toujours vos équipements de sécurité !



Entretien des amortisseurs RockShox

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

Pour des vues éclatées et des informations sur les numéros de pièces détachées, veuillez vous référer au [catalogue des pièces détachées](#) disponible sur notre site Internet à l'adresse www.sram.com/service.

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

Les informations contenues dans cette publication peuvent être modifiées à tout moment et sans préavis. Vous trouverez les dernières informations techniques en visitant notre site Internet à l'adresse sram.com/service.

L'apparence de votre produit peut être différente de celle des produits représentés sur les illustrations/photos de ce manuel.

Entretien des éléments de fixation et des bagues

Avant de procéder à l'entretien de votre amortisseur arrière, vous devez d'abord le démonter du cadre du vélo en suivant les instructions du fabricant. Une fois l'amortisseur démonté, déposez les éléments de fixation avant de procéder à toute opération d'entretien.

AVIS

Utilisez systématiquement des mâchoires en aluminium tendre lorsque vous serrez les œillets de l'amortisseur arrière dans un étau afin de ne pas les endommager.

Pièces et outils pour l'entretien des éléments de fixation et des bagues

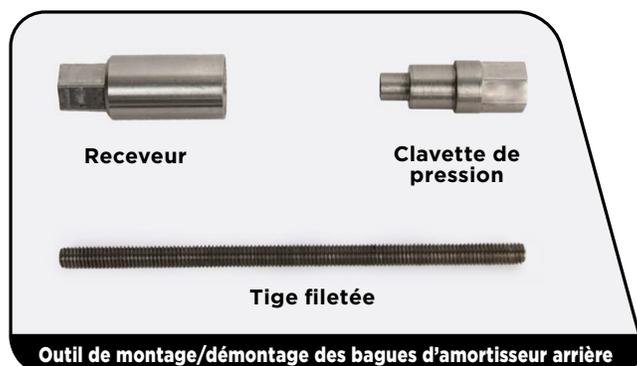
- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile
- Tablier
- Chiffons propres et non pelucheux
- Graisse spéciale pour suspension
- Étau à mâchoires en aluminium tendre
- Outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière RockShox 1/2 po x 1/2 po
- Clé plate de 13 mm
- Clé à molette

Démontage des éléments de fixation

Il est facile de démonter certains éléments de fixation simplement à la main. Vous pouvez essayer de sortir les entretoises de butée avec les ongles, puis de repousser la clavette de la bague hors de la bague. Si vous y parvenez, passez au chapitre suivant intitulé [Remplacement de la bague de l'œillet](#).

Si vous ne pouvez pas démonter les éléments de fixation à la main, utilisez alors l'outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière RockShox.

Les images illustrant les étapes suivantes concernent le produit Monarch RL, mais s'appliquent également au produit Vivid.



- 1 Vissez la petite extrémité de la clavette de pression sur la tige filetée jusqu'à ce qu'elle affleure avec ou dépasse très légèrement de l'extrémité hexagonale de la clavette de pression



- 2** Insérez la tige filetée dans l'œillet de la came jusqu'à ce que la clavette de pression vienne en appui contre la clavette de la bague. Vissez l'extrémité ouverte et large du receveur le long de la tige jusqu'à ce qu'il vienne en appui contre l'entretoise de butée.



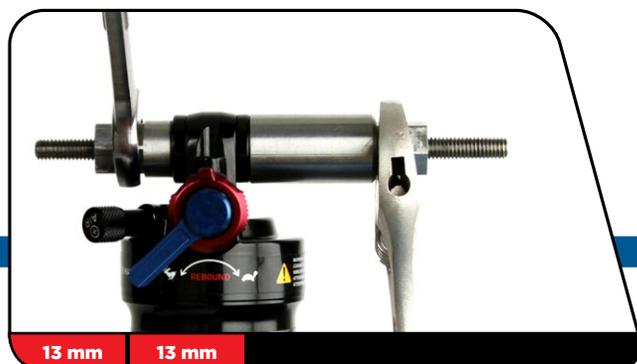
- 3** Serrez le receveur dans un étau ou bloquez-le fermement à l'aide d'une clé plate de 13 mm ou d'une clé à molette.

À l'aide d'une seconde clé plate de 13 mm, vissez la clavette de pression le long de la tige jusqu'à ce qu'elle vienne en appui contre l'entretoise de butée.

Dévissez la clavette de pression de la tige filetée puis retirez l'entretoise de butée située du même côté.

AVIS

Veillez à ne pas érafler le réservoir d'air en tournant la clé.



- 4** Réinsérez la tige filetée et la clavette de pression à travers l'œillet de la came.

Vissez l'extrémité ouverte et large du receveur le long de la tige jusqu'à ce qu'il vienne en appui contre l'œillet de la came.

À l'aide d'une clé plate de 13 mm, vissez la clavette de pression sur la tige jusqu'à ce qu'elle vienne en appui contre l'entretoise de butée.



- 5** Dévissez le receveur de la tige filetée.
Retirez de l'outil l'entretoise de butée et la clavette de la bague.
Mettez de côté les éléments de fixation jusqu'à ce que vous ayez terminé l'entretien de votre amortisseur arrière.
Répétez l'opération pour l'œillet du corps de l'amortisseur.



Remplacement de la bague de l'œillet

Pour remplacer des bagues endommagées ou usées, utilisez l'outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière RockShox.

- 1** Insérez la tige filetée dans l'œillet de la came jusqu'à ce que la base de la clavette de pression vienne en appui contre la bague.
Vissez l'extrémité ouverte et large du receveur sur la tige filetée jusqu'à ce qu'il vienne en appui contre l'œillet.



- 2** Serrez le receveur dans un étau ou bloquez-le fermement à l'aide d'une clé plate de 13 mm.

À l'aide d'une seconde clé plate de 13 mm, vissez la clavette de pression sur la tige filetée jusqu'à ce qu'elle vienne pousser la bague de l'œillet hors de l'œillet.



- 3** Dévissez le receveur de la tige filetée. Retirez l'outil de l'œillet de la came et jetez la vieille bague.
Répétez l'opération pour l'autre œillet.

- 4** Graissez légèrement l'extérieur de la nouvelle bague.



- 5** Mettez en place l'œillet de la came et la bague de l'œillet entre les mâchoires en métal tendre d'un étau. Serrez lentement l'étau pour commencer à faire rentrer la bague de l'œillet dans l'œillet de la came.

AVIS

Pour éviter d'endommager l'amortisseur, utilisez un étau à mâchoires en aluminium tendre et veillez à placer l'œillet dans l'étau de manière à ce que les mâchoires de l'étau n'entrent jamais en contact avec les molettes de réglage.

Vérifiez l'alignement de la bague au moment où elle rentre dans l'œillet. Si la bague se met à rentrer de travers dans l'œillet, retirez la bague de l'œillet, appliquez de nouveau un peu de graisse sur la bague et recommencez l'opération jusqu'à ce que la bague entre bien droite dans l'œillet.



- 6** Continuez à comprimer la bague de l'œillet jusqu'à ce qu'elle soit bien en place dans l'œillet de la came.
Retirez l'amortisseur de l'étau et répétez la procédure d'installation pour la bague de l'autre œillet.



Installation des éléments de fixation

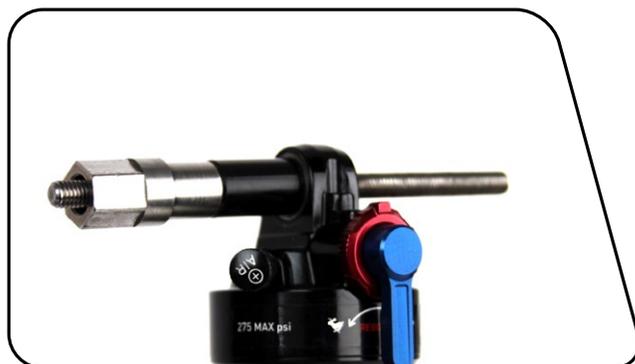
Il est facile de monter certains éléments de fixation simplement à la main. Faites entrer la clavette de la bague dans la bague de l'œillet de l'amortisseur jusqu'à ce que la clavette dépasse des deux côtés de l'œillet de manière symétrique. Ensuite, installez une entretoise de butée, le côté le plus large en premier, sur chaque extrémité de la clavette de la bague. Si vous y parvenez, vous avez terminé l'entretien des éléments de fixation et des bagues.

Si vous ne parvenez pas à installer les éléments de fixation simplement à la main, utilisez alors l'outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière RockShox.

- 1** Vissez la petite extrémité de la clavette de pression sur la tige filetée jusqu'à ce qu'elle affleure avec ou dépasse très légèrement de l'extrémité hexagonale de la clavette de pression.



- 2** Faites passer la tige filetée à travers la clavette de la bague puis à travers l'œillet de la came de telle sorte que la clavette de la bague se trouve entre la clavette de pression et l'œillet.



- 3** Vissez l'extrémité ouverte et large du receveur sur la tige jusqu'à ce qu'il vienne en appui contre l'œillet.



4 Serrez le receveur dans un étau ou bloquez-le fermement à l'aide d'une clé plate de 13 mm.

À l'aide d'une seconde clé plate de 13 mm, vissez la clavette de pression le long de la tige jusqu'à ce qu'elle pousse la clavette de la bague dans la bague de l'œillet de l'amortisseur.

Continuez à visser la clavette de pression jusqu'à ce que la clavette de la bague dépasse des deux côtés de l'œillet de manière symétrique.

Il se peut que vous deviez dévisser légèrement le receveur pour vérifier l'espacement de la clavette de la bague.



5 Dévissez le receveur de la tige filetée puis retirez l'outil de l'œillet de la came.

6 Installez l'entretoise de butée avec son côté le plus large tourné vers le réservoir d'air. Installez à la main une entretoise de butée sur chacune des extrémités de la clavette de la bague.



Entretien Vivid

Avant de procéder à l'entretien de votre amortisseur arrière, vous devez d'abord le démonter du cadre du vélo en suivant les instructions du fabricant. Une fois l'amortisseur démonté, déposez les éléments de fixation avant de procéder à toute opération d'entretien (reportez-vous au chapitre intitulé [Entretien des éléments de fixation et des bagues](#)).

Pièces et outils requis pour l'entretien

- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile
- Tablier
- Chiffons propres et non pelucheux
- Récipient de récupération de l'huile
- Alcool isopropylique
- Liquide de suspension RockShox 3wt
- Graisse spéciale suspension
- Étau à mâchoires en aluminium tendre
- Clé à ergots de 24 mm RockShox Vivid
- Outil pour le compresseur Counter Measure™
- Clé plate de 31 mm ou clé à sangle
- Clé dynamométrique
- Clé à douille
- Douille de 10 mm
- Clés hexagonales de 1,5 mm, 2 mm et 3 mm
- Clé TORX® T10
- Outil pour obus de valve Schrader
- Pointe
- Adaptateur pour pompe Vivid
- Pompe pour amortisseur
- Tuyau en plastique ou goujon

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants en nitrile lorsque vous manipulez du liquide de suspension. Posez au sol un récipient juste en dessous de l'amortisseur pour en récupérer le liquide lors de l'entretien.

AVIS

Veillez à ne pas rayer les surfaces assurant l'étanchéité lorsque vous procédez à l'entretien de votre amortisseur. Les rayures peuvent entraîner des fuites. Lorsque vous remplacez des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint d'étanchéité. Nettoyez la cannelure du joint d'étanchéité et appliquez de la graisse sur le nouveau joint.

Pour éviter d'endommager l'amortisseur, utilisez un étau à mâchoires en aluminium tendre et veillez à placer l'œillet dans l'étau de manière à ce que les mâchoires de l'étau n'entrent jamais en contact avec les molettes de réglage, le réglage de précontrainte et le réservoir.

Démontage du ressort

- 1** Pour noter vos réglages, tournez la molette de réglage du rebond en début de course et la molette de réglage de la compression dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elles se bloquent, tout en comptant le nombre de clics ou de tours. Ceci vous sera utile lors du réglage qui suit la procédure d'entretien.

Une fois les réglages notés, tournez la molette de réglage de compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque.

Il n'est pas nécessaire de tourner la molette de réglage du rebond en fin de course.



- 2** Tournez la molette de réglage de la précontrainte dans les sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque.



- 3** Retirez l'anneau de blocage du ressort ainsi que le ressort.



- 4** Serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans un étau.

AVIS

Pour éviter d'endommager l'amortisseur, utilisez un étau à mâchoires en aluminium tendre et veillez à placer l'œillet dans l'étau de manière à ce que les mâchoires de l'étau n'entrent jamais en contact avec les molettes de réglage, le réglage de précontrainte et le réservoir.



5 À l'aide d'une clé TORX® T10, déposez le capuchon de l'orifice de remplissage du réservoir du PFI. À l'aide d'une petite clé hexagonale ou d'une pointe, appuyez sur la valve Schrader pour vider toute la pression pneumatique contenue dans le réservoir du PFI.

Une fois toute la pression évacuée, appuyez sur la valve Schrader à nouveau. Si la valve Schrader peut bouger, alors cela signifie que l'amortisseur a été entièrement dépressurisé.

Si la valve Schrader ne bouge pas du tout, alors cela signifie que l'amortisseur est encore sous pression. Il faudra l'envoyer dans un centre d'entretien agréé RockShox pour un entretien plus approfondi.

À l'aide de l'outil pour valve Schrader, retirez et remplacez l'obus de la valve Schrader.

⚠ ATTENTION - DANGER POUR LES YEUX

Vérifiez que l'amortisseur est entièrement dépressurisé avant de poursuivre l'entretien. Si vous ne vous en assurez pas, alors il se peut que le corps de l'amortisseur se détache de l'œillet de la came très brutalement. Portez toujours des lunettes de sécurité.



Démontage des composants internes de l'amortisseur

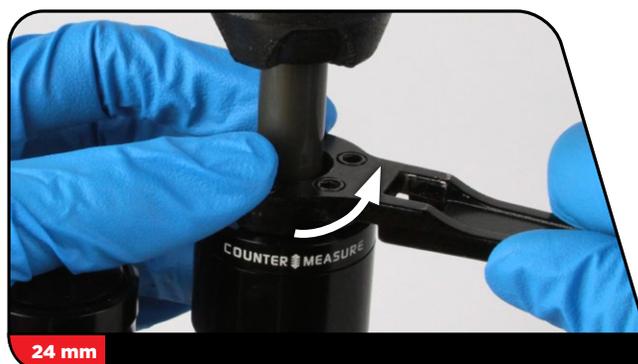
1 Serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans l'étai.



2 Maintenez la butée de talonnage à distance de la tête d'étanchéité et insérez la clé à ergots RockShox Vivid de 24 mm dans les trous de clavette de la tête d'étanchéité. Tournez la clé à ergots dans le sens inverse des aiguilles d'une montre afin de séparer la tête d'étanchéité et le corps de l'amortisseur.

AVIS

Maintenez la clé à ergots en position à la main tout en tournant la tête d'étanchéité afin de ne pas endommager les trous de clavette de la tête d'étanchéité.



3 Retirez l'unité de la came du corps de l'amortisseur à la main. Le tube de l'amortisseur devrait venir également lors du démontage de l'unité de la came.

Au cas où il ne serait pas venu avec l'unité de la came, retirez le tube de l'amortisseur du corps de l'amortisseur à la main.



4 Retirez l'amortisseur de l'étau et versez le liquide du corps de l'amortisseur dans un récipient prévu à cet effet.

La bague de centrage du tube de l'amortisseur va tomber lorsque vous allez verser le liquide contenu dans le corps de l'amortisseur.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le corps de l'amortisseur ainsi que sur la bague de centrage puis nettoyez-les avec un chiffon.



Entretien de l'amortisseur

- 1 Retirez le tube de l'amortisseur de l'unité de la came. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le tube de l'amortisseur ainsi que sur l'unité de la came puis nettoyez-les avec un chiffon.



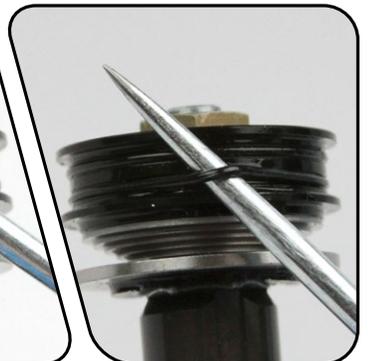
- 2 Serrez l'œillet de la came dans l'étau.



- 3 Retirez et remplacez la bague de coulissage du piston ainsi que les deux joints d'étanchéité situés sous la bague de coulissage.

AVIS

Veillez à ne pas rayer les surfaces assurant l'étanchéité lorsque vous procédez à l'entretien de votre amortisseur. Les rayures peuvent entraîner des fuites. Lorsque vous remplacez des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint d'étanchéité. Nettoyez la cannelure du joint d'étanchéité et appliquez de la graisse sur le nouveau joint.



- 4** Avec une clé à douille de 10 mm, dévissez l'écrou du piston. Insérez une clé hexagonale de 2 mm à travers l'écrou du piston, le boulon du piston, le piston principal et les rondelles d'ajustage. Tout en maintenant ces éléments ensemble, retirez délicatement l'unité du piston puis la clé hexagonale de la came et mettez-les de côté.



- 5** À la main, retirez la tête d'étanchéité de la came.



- 6** Retirez la butée de talonnage de la came. Nettoyez la came, vérifiez qu'elle n'est pas endommagée et remplacez-la si nécessaire.



- 7** À l'aide d'une pointe, retirez puis remplacez le joint de la came, le joint d'étanchéité situé à l'intérieur de la tête d'étanchéité et le joint d'étanchéité situé à l'extérieur de la tête d'étanchéité.

AVIS

Veillez à ne pas rayer la tête d'étanchéité avec la pointe. À l'aide de la pointe, percez délicatement le joint de la came et le joint d'étanchéité interne afin de les retirer de la tête d'étanchéité.



Installation de l'unité de la came

1 Installez la butée de talonnage sur l'unité de la came.



2 Lubrifiez l'intérieur de la tête d'étanchéité puis installez-la sur l'unité de la came avec le ressort Counter Measure™ tourné vers le haut.



3 À l'aide de la clé hexagonale de 2 mm, installez l'unité du piston sur la came. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 10 mm, serrez l'écrou en respectant un couple de 7,9 N·m.



4 Retirez l'unité de la came de l'étau.

Entretien du réservoir du PFI

- 1** Serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans un étau. Avec votre pouce, enfoncez le bouchon du réservoir du PFI dans le réservoir jusqu'à ce qu'il se bloque.



- 2** À l'aide d'une pointe, retirez l'anneau de blocage du réservoir du PFI.

⚠ ATTENTION - DANGER POUR LES YEUX

L'anneau de blocage peut être éjecté violemment lors du démontage. Portez toujours des lunettes de sécurité.

Veillez à ne pas rayer l'intérieur du réservoir du PFI avec la pointe.

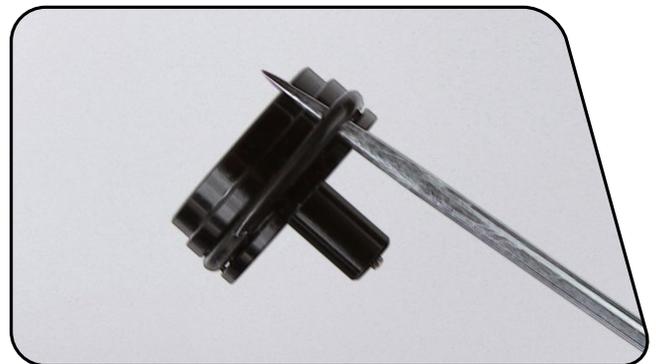


- 3** Vissez l'adaptateur Vivid sur une pompe pour amortisseur. Vissez la pompe équipée de l'adaptateur Vivid sur le bouchon du réservoir du PFI. Tirez sur la pompe et agitez-la de gauche à droite pour retirer le bouchon du réservoir du PFI de la pompe équipée de l'adaptateur.

Inspectez le bouchon du réservoir du PFI pour voir s'il est endommagé. Si tel est le cas, il faudra remplacer le bouchon du réservoir du PFI.

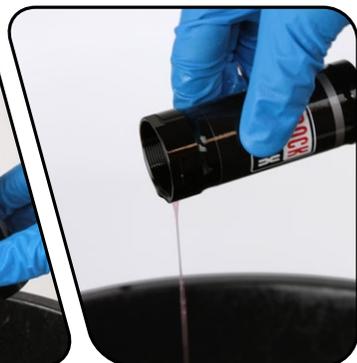


- 4** Retirez et remplacez le joint d'étanchéité du bouchon du réservoir du PFI.



- 5** À l'aide d'une clé à sangle ou d'une clé plate de 31 mm serrée à la base du réservoir du PFI, desserrez-le de l'œillet du corps de l'amortisseur. Retirez l'amortisseur de l'étau ; maintenez-le au-dessus d'un récipient destiné à récupérer l'huile et retournez-le afin de retirer le réservoir du PFI à la main.

Du liquide va s'écouler du réservoir du PFI lors du démontage. Versez le liquide dans le récipient prévu à cet effet.



- 6** À la main, poussez sur le PFI pour le faire sortir de son réservoir.



7 Retirez et remplacez le joint de section carrée du PFI ainsi que la bague de coulissage.

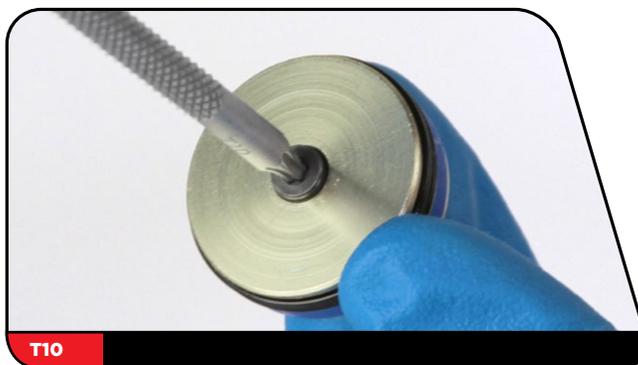
Vérifiez que le nouveau joint de section carrée n'est pas vrillé dans la cannelure.



8 Retirez et remplacez le joint d'étanchéité du réservoir du PFI et la rondelle de l'épaulement située au-dessus du filetage du réservoir du PFI.



9 À l'aide d'une clé TORX® T10, retirez la vis de purge du PFI.

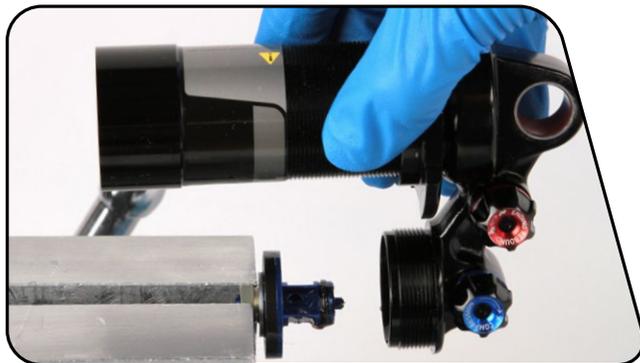


10 Retirez et remplacez le joint d'étanchéité de la vis de purge du PFI.

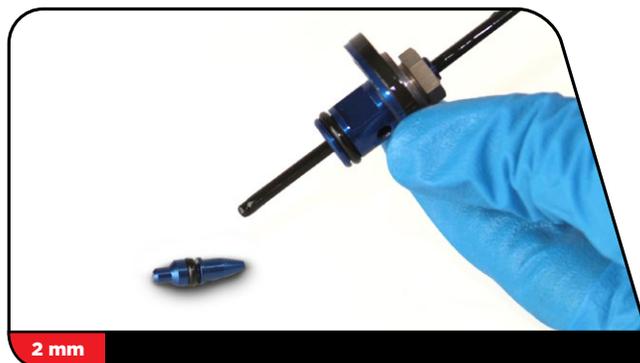


11 Serrez délicatement l'écrou de la valve de compression dans un étau et tirez sur l'amortisseur pour le retirer de la valve de compression. Retirez la valve de compression de l'étau.

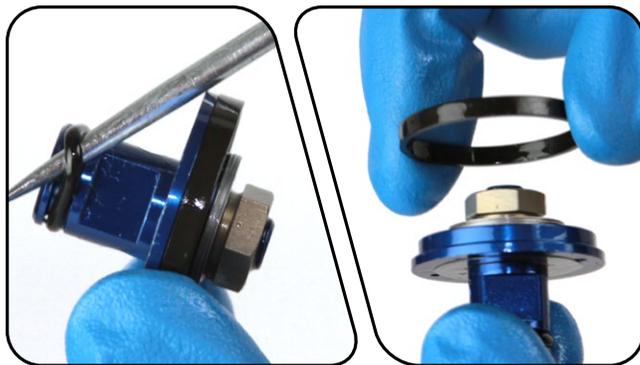
Du liquide va s'écouler de l'œillet du corps de l'amortisseur. Versez le liquide dans le récipient prévu à cet effet.



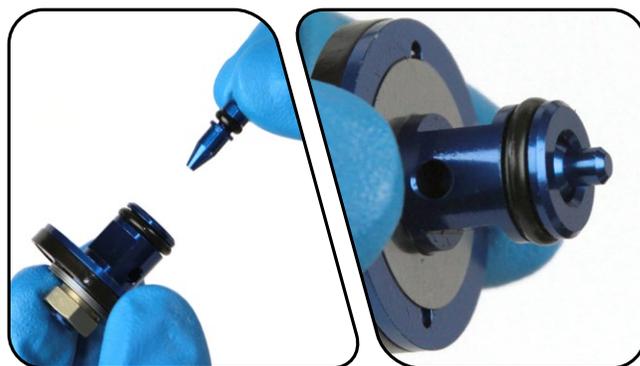
12 Insérez une clé hexagonale de 2 mm par le côté de l'écrou de la valve de compression pour pousser sur l'aiguille de compression et la faire sortir.



13 Retirez et remplacez le joint d'étanchéité de la valve de compression, la rondelle d'écrasement ainsi que le joint d'étanchéité de l'aiguille de compression.



14 À la main, poussez l'aiguille de compression dans la valve de compression comme illustré.



Remontage et purge

1 Serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans un étau.



2 Tournez la molette de réglage de compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la came métallique de réglage de la compression atteigne son point bas.



3 Installez la valve de compression dans l'œillet du corps de l'amortisseur avec l'écrou de la valve de compression tourné vers le haut. Appuyez sur la valve jusqu'à ce qu'elle soit bien en place dans l'œillet du corps de l'amortisseur.



- 4** À la main, vissez le réservoir du PFI sur l'œillet du corps de l'amortisseur. Avec une clé plate de 31 mm ou une clé à sangle, serrez le réservoir du PFI à un couple de 11,3 N·m. Entre le réservoir du PFI et l'œillet du corps de l'amortisseur, vous verrez un petit espace. Ceci est normal.

AVIS

Ne serrez pas trop le réservoir du PFI.



- 5** À l'aide d'une clé hexagonale de 1,5 mm, poussez l'aiguille de compression dans la valve de compression. Ainsi, vous dégagerez une voie d'accès pour purger l'amortisseur.

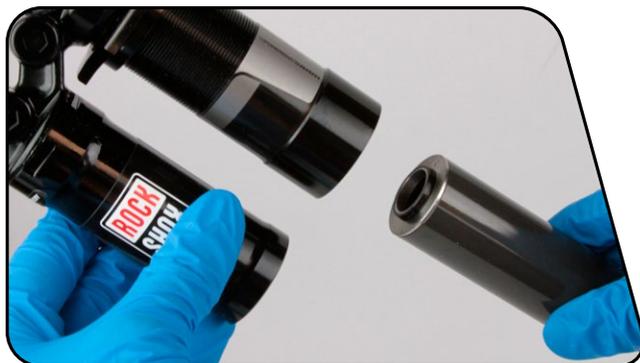
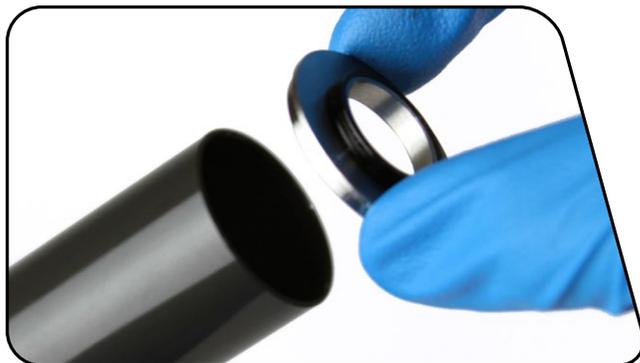
Retirez l'amortisseur de l'étau.



- 6** Retirez et remplacez la rondelle d'écrasement sur la bague de centrage du tube de l'amortisseur.



7 Installez la bague de centrage du tube de l'amortisseur sur l'extrémité du tube de l'amortisseur dépourvue de trous. Maintenez l'amortisseur de sorte que l'ouverture dans le corps de l'amortisseur soit tournée vers le bas. Insérez le tube de l'amortisseur dans le corps de l'amortisseur et faites-le tourner jusqu'à ce que la bague de centrage soit bien en place dans sa cannelure.



8 Versez du liquide de suspension RockShox 3wt dans le corps de l'amortisseur jusqu'à ce que son niveau affleure avec le haut du tube de l'amortisseur. Du liquide va commencer à passer dans le réservoir du PFI.

Avec la paume de la main, tapez sur le dessus du corps de l'amortisseur à plusieurs reprises pour faire passer le liquide dans le réservoir. Ceci permet d'enlever les bulles d'air présentes dans le circuit.



- 9** Une fois que la majorité du liquide contenu dans le corps de l'amortisseur est passée dans le réservoir, tapez sur le dessus du réservoir à plusieurs reprises avec la paume de la main pour refaire passer le liquide dans le corps de l'amortisseur. Ceci permet d'enlever encore les bulles d'air présentes dans le circuit.

Veillez à ce que le niveau de liquide dans le corps de l'amortisseur ou dans le réservoir du PFI ne soit pas trop bas, car cela risquerait de faire pénétrer de l'air dans le circuit.

Continuez à taper sur le corps de l'amortisseur et sur le réservoir jusqu'à ce que plus aucune bulle ne sorte d'un côté ou de l'autre.

Une fois que tout l'air a été purgé du circuit, cessez de taper et les niveaux de liquide vont s'équilibrer des deux côtés.



- 10** Installez le PFI avec son côté plat tourné vers le haut dans le réservoir. Avec le pouce, appuyez délicatement et sans à-coups sur le PFI pour le faire rentrer dans le réservoir et passer le cran.

Tapez de nouveau sur le dessus du corps de l'amortisseur à plusieurs reprises pour faire sortir l'air restant par l'orifice de purge du PFI. Lorsque plus aucune bulle d'air ne sort de l'orifice de purge, couvrez immédiatement le corps de l'amortisseur avec la main.



- 11** Sans cesser de recouvrir le corps de l'amortisseur avec votre main, remettez en place la vis de purge dans l'orifice de purge à l'aide d'une clé TORX® T10 et serrez-la jusqu'à ce que le PFI commence à tourner.

Une petite quantité de graisse sur la pointe de la clé TORX permettra de maintenir la vis de purge en place lors de son installation.

Retirez votre main du corps de l'amortisseur.



T10

- 12** Rajoutez du liquide dans le corps de l'amortisseur jusqu'à ce que le liquide affleure avec le haut du filetage.



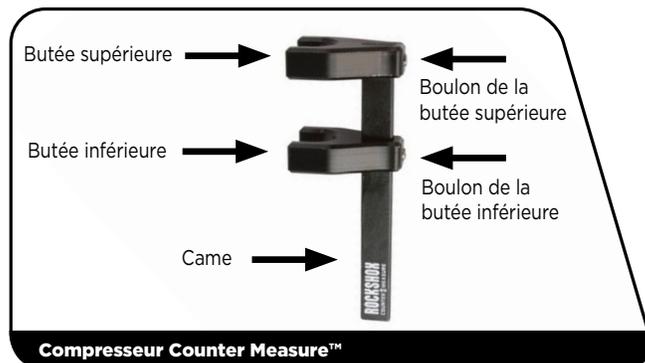
- 13** Maintenez la butée de talonnage à distance de la tête d'étanchéité et insérez la clé à ergots RockShox Vivid de 24 mm dans les trous de la clavette de la tête d'étanchéité.



14 Mettez en place le compresseur Counter Measure™ sur l'unité de la came comme illustré. Écartez les butées supérieure et inférieure l'une de l'autre afin d'installer la clé à ergots dans la tête d'étanchéité. À l'aide d'une clé hexagonale de 3 mm, serrez le boulon de la butée supérieure.

Mettez l'unité et la came du compresseur contre une surface rigide. Avec la paume de votre main, appuyez sur le piston vers le bas tout en tirant avec les doigts jusqu'à ce que le ressort Counter Measure soit complètement comprimé. Faites coulisser la butée inférieure vers le bas en direction de l'œillet puis, à l'aide d'une clé hexagonale de 3 mm, serrez le boulon de la butée inférieure.

Le ressort Counter Measure doit être complètement comprimé pour être installé dans le corps de l'amortisseur.



- 15** Insérez l'unité de la came dans le corps de l'amortisseur en formant un angle de 45° tout en faisant tourner le piston dans le liquide contenu dans le corps de l'amortisseur.

Placez un chiffon sous l'amortisseur afin d'absorber le liquide qui pourrait déborder du corps de l'amortisseur.



- 16** À l'aide de la clé à ergots RockShox Vivid de 24 mm, tournez la tête d'étanchéité dans le sens des aiguilles d'une montre et mettez-la en place dans le corps de l'amortisseur.



- 17** À l'aide d'une clé dynamométrique insérée dans l'encoche de la clé à ergots, serrez la tête d'étanchéité à un couple de 28,2 N.m.

Pour obtenir une valeur de couple précise, la clé dynamométrique doit être positionnée à un angle de 90° par rapport à la clé à ergots.



- 18** Avant de retirer le compresseur Counter Measure, retirez la vis de purge du PFI à l'aide d'une clé TORX® T10.



19 Déterminez la profondeur adéquate pour le PFI :

Pour les amortisseurs de dimensions 267x89 mm : 53 mm
Pour toutes les autres dimensions d'amortisseurs : 49 mm

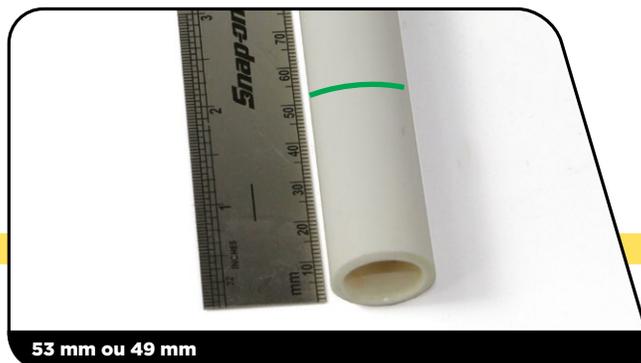
Tracez la longueur adéquate sur un tuyau en plastique ou un goujon. À l'aide du tuyau en plastique, repoussez le PFI à l'intérieur du réservoir jusqu'à la profondeur souhaitée.

Prenez la mesure du haut du réservoir jusqu'au haut du PFI.

ATTENTION - DANGER POUR LES YEUX

Du liquide peut jaillir de l'orifice de purge du PFI. Portez toujours des lunettes de sécurité.

Placez un chiffon autour du réservoir du PFI pour absorber les éventuelles coulures de liquide. Utilisez un outil en plastique creux lors du réglage de la profondeur du PFI afin de réduire les risques de coulures.



53 mm ou 49 mm



53 mm ou 49 mm

20 À l'aide d'une clé TORX® T10, remettez en place la vis de purge dans l'orifice de purge jusqu'à ce que le PFI commence à tourner.



T10

21 À l'aide d'une clé hexagonale de 3 mm, desserrez le boulon de la butée inférieure du compresseur et retirez-le de l'unité de la came.



3 mm

22 Retirez l'amortisseur de l'étau et videz l'excès de liquide se trouvant au-dessus du PFI dans un récipient prévu à cet effet. À l'aide d'un chiffon propre, essuyez les éventuelles coulures de liquide à l'intérieur du réservoir du PFI.



23 Serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans un étau.



24 Appliquez une petite quantité de graisse sur le joint d'étanchéité du bouchon du réservoir du PFI. Enfoncez le bouchon du réservoir dans le réservoir du PFI jusqu'à ce que la cannelure de l'anneau de blocage soit visible.



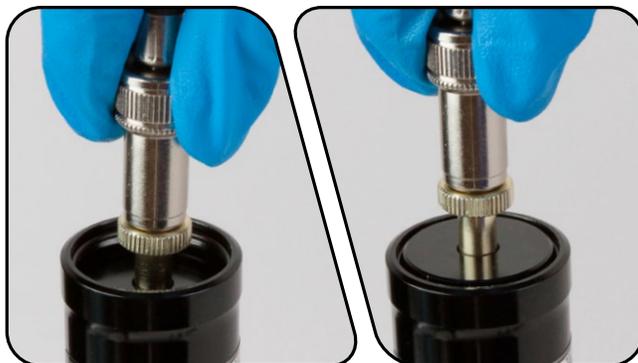
25 Mettez l'anneau de blocage bien en place dans sa cannelure.



26 À l'aide d'un outil pour valve Schrader, installez une nouvelle valve Schrader dans le bouchon du réservoir du PFI.



27 Vissez la pompe équipée de l'adaptateur Vivid sur le bouchon du réservoir du PFI. Tirez sur la pompe pour mettre le bouchon du réservoir contre l'anneau de blocage.

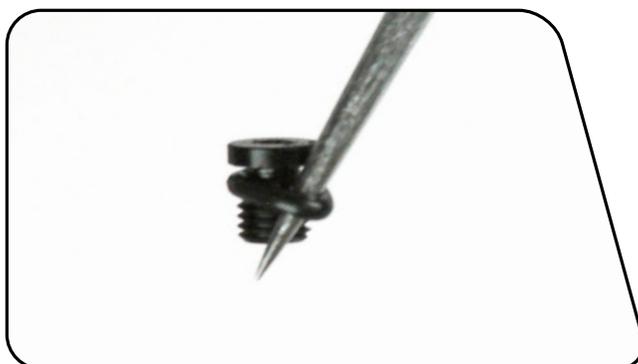


28 Avec la pompe, mettez le réservoir en pression à 200 psi (14 bar). Une fois que le réservoir est en pression, retirez l'adaptateur pour pompe pneumatique Vivid de l'orifice de remplissage d'air **avant** de le retirer de la pompe pour amortisseur. Le fait de retirer l'adaptateur de la pompe en premier pourrait laisser tout l'air s'échapper du réservoir.

Si vous possédez le matériel de remplissage adéquat, vous pouvez remplacer l'air par du nitrogène.



29 À l'aide d'une pointe, retirez et remplacez le joint d'étanchéité du capuchon de l'orifice de remplissage du réservoir.



30 À l'aide d'une clé TORX® T10, installez le capuchon de l'orifice de remplissage sur le bouchon du réservoir du PFI.



31 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'ensemble de l'amortisseur et nettoyez-le avec un chiffon.

32 Installez le ressort hélicoïdal, la bague de blocage du ressort et les éléments de fixation de l'amortisseur (reportez-vous au chapitre intitulé [entretien des éléments de fixation et des bagues](#)). Tournez la molette de réglage de la précontrainte du ressort jusqu'à ce que le ressort hélicoïdal soit parfaitement en place sur l'amortisseur.



33 Reportez-vous aux réglages de rebond et d'amortissement que vous aviez notés pour votre amortisseur au début de l'entretien. Tournez chaque molette du nombre de clics ou de tours que vous aviez notés.

L'entretien de votre amortisseur Vivid est terminé.

www.sram.com