Monarch Plus RC3/R

Manuel d’entretien

GEN.0000000005003 Rev C
© 2022 SRAM, LLC

TABLE DES MATIÈRES

VUE ÉCLATÉE – AMORTISSEUR ARRIÈRE MONARCH PLUS RC3/R **4**

ENTRETIEN **5**

ENTRETIEN DES SUSPENSIONS ROCKSHOX **6**
GARANTIE ET MARQUE DE COMMERCE 6

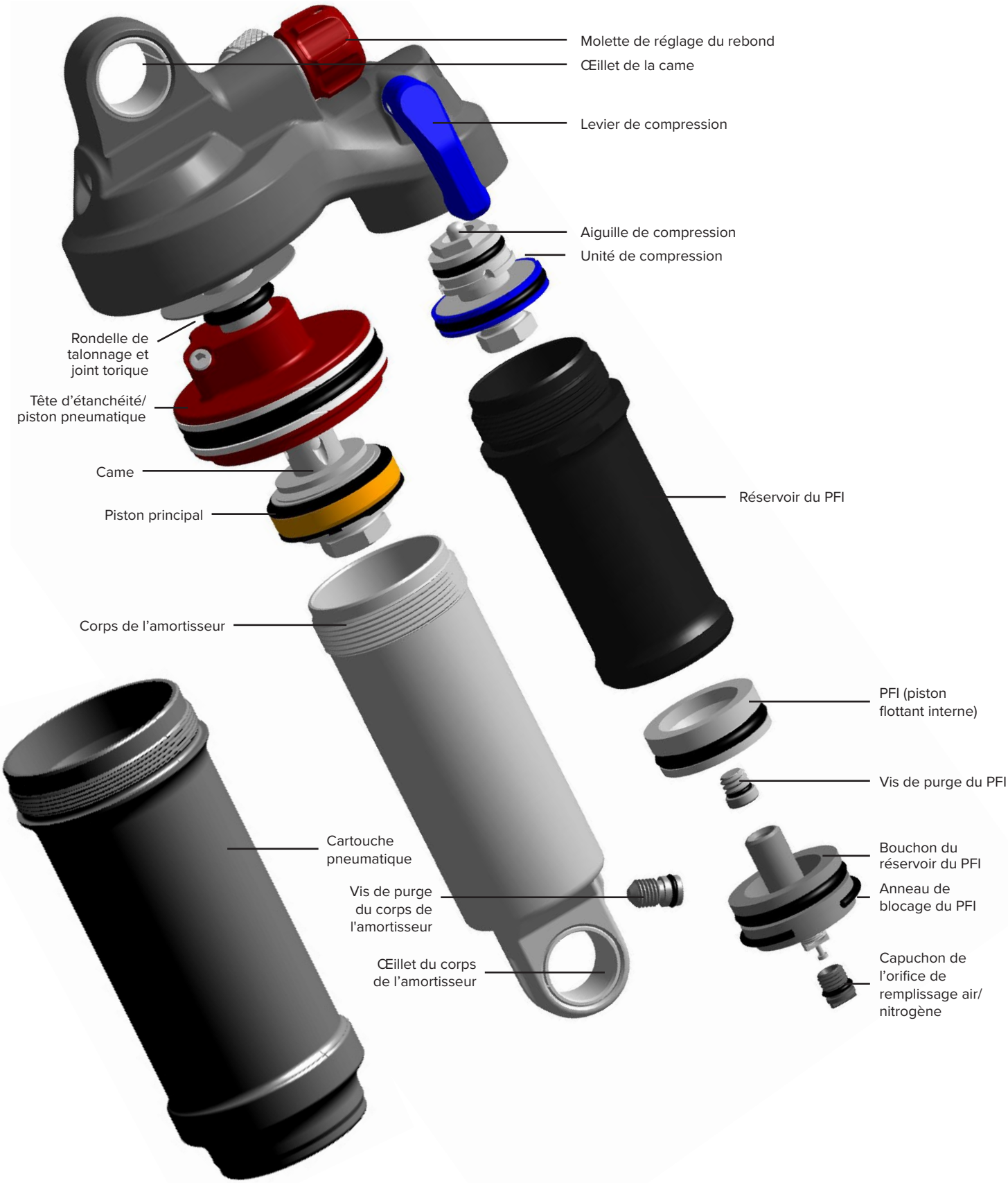
ENTRETIEN DES ÉLÉMENTS DE FIXATION ET DES BAGUES **6**
PIÈCES ET OUTILS POUR L'ENTRETIEN DES ÉLÉMENTS DE FIXATION ET DES BAGUES 6
DÉMONTAGE DES ÉLÉMENTS DE FIXATION 6
REMPLACEMENT DE LA BAGUE DE L'ŒILLET 8
INSTALLATION DES ÉLÉMENTS DE FIXATION 10

ENTRETIEN DU MONARCH PLUS RC3/R **12**
PIÈCES ET OUTILS REQUIS POUR L'ENTRETIEN 12
DÉMONTAGE DE LA CARTOUCHE PNEUMATIQUE 12
ENTRETIEN DE LA CARTOUCHE PNEUMATIQUE 15
ENTRETIEN DU CORPS DE L'AMORTISSEUR 18
ENTRETIEN DU PISTON 20
ENTRETIEN DU RÉSERVOIR DU PFI 25
REMONTAGE ET PURGE 29
INSTALLATION DE LA CARTOUCHE PNEUMATIQUE 36

LA SÉCURITÉ AVANT TOUT !

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

Vue éclatée – Amortisseur arrière Monarch Plus RC3/R



Entretien

Pour garantir un bon fonctionnement ainsi que la sécurité et durée de vie optimales de votre amortisseur arrière, il est impératif de vérifier régulièrement que les différents couples de serrage recommandés soient bien respectés et de procéder à l'entretien habituel de l'amortisseur à intervalles réguliers. Augmentez la fréquence de la vérification du couple et de l'entretien si vous utilisez votre vélo dans des conditions extrêmes.

ENTRETIEN	INTERVALLES (HEURES)
Consultez le manuel du vélo afin de noter les couples de serrage recommandés pour les éléments de fixation*	8
Nettoyez l'amortisseur avec du savon doux et une brosse à dents	8
Assurez-vous que les éléments de fixation sont propres et lubrifiés	8
Démontez, nettoyez et graissez les éléments de fixation	20
Inspectez les bagues de l'œillet et les éléments de fixation pour noter s'il y a du jeu ou des traces d'usure. Remplacez-les si nécessaire	100 ou annuellement
Vérifiez que la came, le réservoir, le corps de l'amortisseur et la cartouche pneumatique ne présentent pas de rayures ni de dommages (le cas échéant). Remplacez-les si nécessaire	100 ou annuellement
Remplacez tous les joints	100 ou annuellement
Changez le liquide de suspension (le cas échéant).	100 ou annuellement

⚠AVERTISSEMENT

Avant de démonter ou de procéder à l'entretien des systèmes pneumatiques, dépressurisez toutes les cartouches pneumatiques et retirez les embouts des valves. Pour des instructions d'entretien complètes, veuillez consulter le site www.sram.com ou www.rockshox.com.

Si l'amortisseur ne revient pas en position de détente complète, n'essayez pas de le réparer ou de le démonter. Toute tentative de réparation d'un amortisseur qui ne revient pas en position de détente complète vous expose à des risques de blessures graves voire mortelles.

Entretien des suspensions 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 systèmes d'amortissement ainsi que sur l'utilisation des outils et 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 www.sram.com/service.

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

Garantie et marque de commerce

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

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

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

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 ne touchent jamais les molettes de réglage.

Pour de meilleures performances, lubrifiez tous les joints toriques avant leur mise en place avec de la graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox.

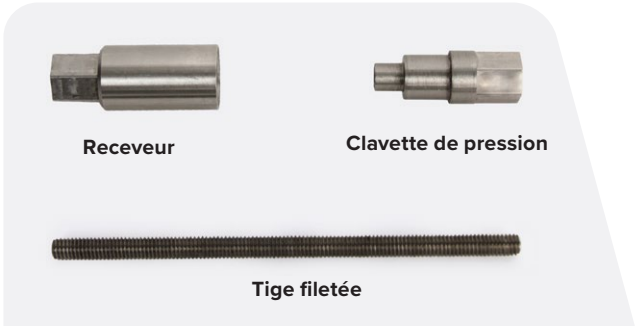
Pièces et outils pour l'entretien des éléments de fixation et des bagues

- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile
- Tablier
- Chiffons propres et non pelucheux
- Graisse spéciale suspension
- Étau avec mâchoires en aluminium tendre
- Outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière RockShox ½ po x ½ 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.



Outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière

1 Vissez la petite extrémité de la clavette de pression sur la tige filetée jusqu'à ce que la tige 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 la cartouche pneumatique 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 se bloque 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.

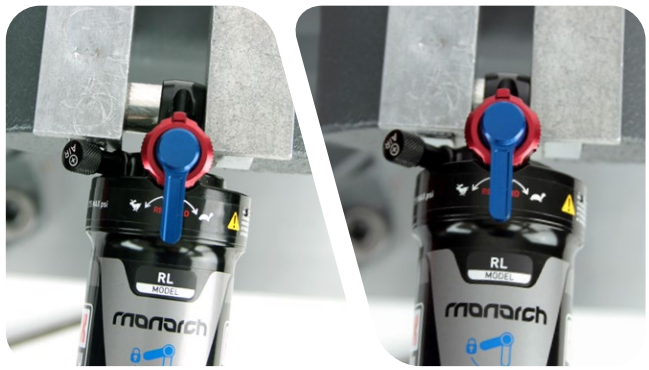
3 Dévissez le receveur de la tige filetée. Retirez l'outil de l'œillet de la came et jetez la vieille bague.

Répétez les étapes 1 à 3 pour l'autre œillet.

4 Appliquez une petite quantité de graisse sur la face externe 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.

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 filetée 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 une entretoise de butée, le côté le plus large en premier, sur chaque extrémité de la clavette de la bague.

Entretien du Monarch Plus RC3/R

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 pour récupérer l'huile
- Alcool isopropylique
- Graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox
- Graisse spéciale suspension
- Lubrifiant Maxum4 Extra 15w50 Maxima ou Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light
- Liquide de suspension RockShox 3wt ou Maxima PLUSH 3wt
- Étau avec mâchoires en aluminium tendre
- Cales d'étau pour amortisseur arrière RockShox
- Adaptateur pour valve pneumatique Monarch
- Clé dynamométrique
- Clé à douille de 12 mm
- Clés plates de 13, 17 et 27 mm
- Clés articulées de 13, 17 et 27 mm
- Clés hexagonales de 1,5 et 2 mm
- Clé TORX T10 avec douille
- Extension de douille de 5 pouces
- Outil pour obus de valve Schrader
- Clé à sangle
- Pointe
- Pompe pour suspension
- Pied à coulisse ou réglet fin

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

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 toriques, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint torique. Nettoyez la cannelure du joint torique 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 ne touchent jamais les molettes de réglage.

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

Démontage de la cartouche pneumatique

1 Pour noter vos réglages, tournez la molette de réglage du rebond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (vers le lapin) jusqu'à ce qu'elle se bloque, tout en comptant le nombre de clics. Ceci vous sera utile lors du réglage qui suit la procédure d'entretien.

Monarch Plus RC3 uniquement : Tournez le levier de compression dans la position déverrouillée (minimum).

2 Notez le réglage de la pression pneumatique ; cela vous sera utile lors du réglage qui suit la procédure d'entretien. Retirez à la main le capuchon de la valve pneumatique. À l'aide d'une petite clé hexagonale, appuyez sur la valve Schrader pour vider tout l'air contenu dans la cartouche pneumatique. À l'aide d'un outil pour valve Schrader, retirez et remplacez l'obus de la valve du corps de la valve.

⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Ne démontez jamais un amortisseur sous pression car du liquide de suspension ou des débris pourraient jaillir brutalement de l'amortisseur. Portez toujours des lunettes de sécurité.

3 Serrez l'œillet de la came dans un étau en positionnant l'amortisseur à l'horizontale.

4 Si l'amortisseur est compressé au point que seule une petite partie du corps de l'amortisseur est visible, cela signifie qu'il y a encore de l'air sous pression dans la cartouche pneumatique.

Faites passer un chiffon dans l'œillet du corps de l'amortisseur. Ceci évitera que la cartouche pneumatique ne se détache violemment de l'amortisseur au moment du démontage.

⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Ne démontez jamais un amortisseur sous pression car du liquide de suspension ou des débris pourraient jaillir brutalement de l'amortisseur. Portez toujours des lunettes de sécurité.

5 À l'aide d'une clé à sangle, retirez la cartouche pneumatique. Serrez la sangle autour de la partie de la cartouche pneumatique qui est la plus éloignée de l'œillet de la came. Faites tourner la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour dévisser la cartouche pneumatique.

Une fois la cartouche pneumatique totalement dévissée, tirez-la lentement le long du corps de l'amortisseur pour la retirer.

Ne mettez pas la clé à sangle sur les décalcomanies de la cartouche pneumatique.

Cartouches pneumatiques grande capacité : serrez sur la partie basse du réservoir, sinon le manchon de grande capacité tournera indépendamment de la cartouche pneumatique.

Cartouches pneumatiques DebonAir : retirez le joint torique de blocage du manchon ainsi que le manchon externe. Nettoyez le manchon de la cartouche pneumatique. Placez une clé à sangle sur la cartouche pneumatique. Faites tourner la clé à sangle dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour retirer la cartouche pneumatique.

Prenez garde de ne pas endommager les cannelures pour joints d'étanchéité avec la clé à sangle.

Le vide va se faire de plus en plus au fur et à mesure que vous allez tirer la cartouche pneumatique le long du corps de l'amortisseur, puis ce phénomène va cesser brutalement au moment où l'extrémité de la cartouche va dépasser l'œillet du corps de l'amortisseur.

Entretien de la cartouche pneumatique

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. Nettoyez la cannelure puis appliquez de la graisse pour joint d'étanchéité dynamique RockShox sur le joint ou joint torique neuf.

1 À l'aide d'une pointe, piquez et retirez le joint anti-poussière de la cartouche pneumatique situé dans la cannelure du haut.

À l'aide d'une pointe, piquez et retirez le joint de section carrée situé entre les deux joints d'appui, dans la deuxième cannelure la plus marquée.

2 À l'aide d'une pointe, retirez les deux joints d'appui de la deuxième cannelure la plus marquée à l'intérieur de la cartouche pneumatique.

3 Vaporisez de l'alcool isopropylique à l'intérieur de la cartouche pneumatique et nettoyez-la avec un chiffon. Retirez un gant et, avec le doigt, inspectez l'intérieur et l'extérieur de la cartouche pneumatique afin de vérifier qu'elle soit exempte de rayures, d'entailles ou d'autres déformations sur sa surface. Remplacez la cartouche pneumatique si elle est rayée ou endommagée.

Toutes les cartouches pneumatiques possèdent un petit creux visible depuis l'extérieur de la cartouche et les cartouches pneumatiques grande capacité possèdent un petit orifice à l'intérieur du manchon grande capacité que vous sentirez lors de votre inspection manuelle.

4 Installez le premier joint d'appui en insérant un de ses côtés dans la cartouche pneumatique, puis poussez le reste du joint dans la cartouche de manière à ce qu'il vienne se mettre en place au fond de la deuxième cannelure la plus marquée.

5 Appliquez une petite quantité de graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox sur le nouveau joint de section carrée et installez-le au-dessus du joint d'appui dans la deuxième cannelure la plus marquée.

6 Installez le deuxième joint d'appui en insérant un de ses côtés dans la cartouche pneumatique, puis poussez le reste du joint dans la cartouche de manière à ce qu'il vienne se mettre en place sur le joint de section carrée, en haut de la deuxième cannelure la plus marquée.

7 Orientez le nouveau joint anti-poussière avec sa partie la plus étroite vers le haut. Mettez-le en place dans la cannelure pour joint anti-poussière située au sommet de la cartouche pneumatique.

8 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le filetage de la cartouche pneumatique ainsi que sur le filetage du corps de l'œillet et nettoyez-les avec un chiffon.

Appliquez une petite quantité de graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox sur le joint de section carrée, les joints d'appui et le joint anti-poussière. Mettez la cartouche pneumatique de côté.

9 **Cartouches pneumatiques grande capacité :** retirez le joint torique de rétention du manchon grande capacité. Serrez fermement le manchon grande capacité et faites-le coulisser jusqu'à le déboîter de la cartouche pneumatique.

10 **Cartouches pneumatiques grande capacité :** à la main, retirez et remplacez les joints toriques du manchon grande capacité.

Cartouches pneumatiques DebonAir : à la main, retirez et remplacez les trois joints toriques.

Vaporisez de l'alcool isopropylique à l'intérieur du manchon grande capacité et nettoyez-le avec un chiffon.

11 **Cartouches pneumatiques grande capacité :** appliquez une petite quantité de graisse spéciale suspension sur l'intérieur du manchon. Cela permet d'assurer que les joints toriques ne roulent pas quand le manchon glisse par-dessus.

Faites coulisser le manchon sur la cartouche pneumatique.
Remettez en place le joint torique de rétention du manchon grande capacité dans la cannelure située à l'extérieur de la cartouche pneumatique.

Cartouches pneumatiques DebonAir : laissez le manchon de côté jusqu'à ce que la cartouche pneumatique ait été installée et serrée au couple recommandé.

Entretien du corps de l'amortisseur

AVIS

Utilisez des mâchoires en aluminium tendre afin de protéger l'œillet du corps de l'amortisseur lors du serrage dans un étau.

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. Nettoyez la cannelure du joint d'étanchéité et appliquez de la graisse sur le nouveau joint.

1 À l'aide d'un outil pour valve Schrader, retirez le capuchon de la valve 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.

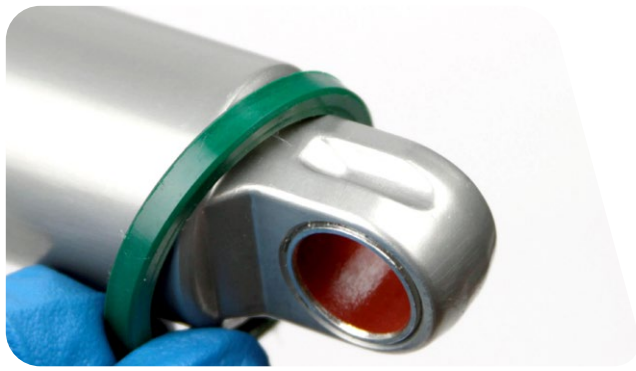
Si la valve Schrader ne bouge pas du tout, alors cela signifie que l'amortisseur est encore sous pression. Il faudra l'envoyer dans un centre agréé RockShox pour un entretien plus approfondi.

⚠ 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.

Tant qu'aucune instruction n'est donnée à ce sujet, **ne** retirez **pas** la vis de purge de l'œillet du corps de l'amortisseur. Si vous retirez la vis de purge du corps de l'amortisseur alors que l'amortisseur est encore sous pression, du liquide va jaillir violemment de l'orifice de purge. Portez toujours des lunettes de sécurité.

2 Retirez et remplacez la butée de talonnage supérieure sur le corps de l'amortisseur.



3 À l'aide d'une clé plate de 17 mm, desserrez l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique du corps de l'amortisseur. À la main, retirez l'unité.

Du liquide va s'écouler de cette unité.

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

Entretien du piston

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. Nettoyez la cannelure puis appliquez de la graisse pour joint d'étanchéité dynamique RockShox sur le joint ou joint torique neuf.

1 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'unité de la came puis nettoyez-la avec un chiffon.

2 Faites coulisser l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique vers l'œillet de la came jusqu'à ce qu'elle se bloque.

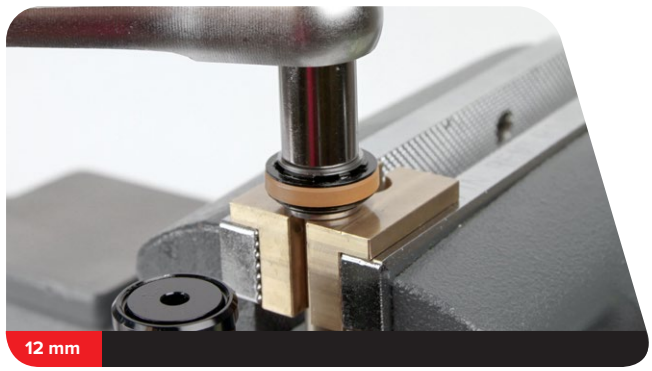
3 Serrez la came de l'amortisseur dans l'étau en utilisant les cales pour amortisseur arrière RockShox.

Ne retirez pas la came de l'amortisseur de l'œillet.

AVIS

Pour éviter d'endommager l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique, veillez à placer la came de l'amortisseur dans l'étau de manière à ce que les mâchoires ne touchent jamais le piston ni le réservoir du PFI.

4 À l'aide d'une clé à douille de 12 mm, retirez l'écrou du piston principal.

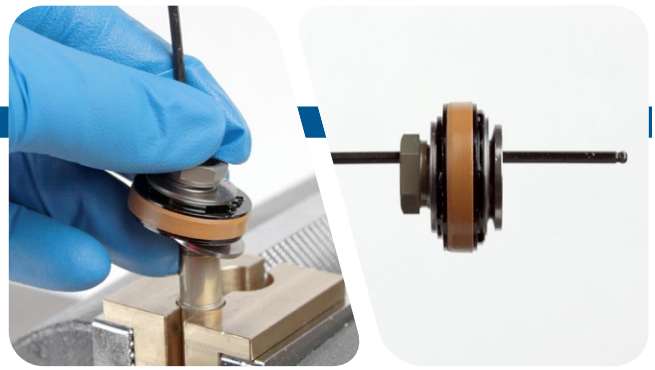


5 À l'aide d'une petite clé ou d'une pointe, faites glisser l'unité du piston principal hors de la came de l'amortisseur et enfilez-la sur l'outil.

Conservez toutes les pièces ensemble et mettez-les de côté.

AVIS

Si les rondelles ne sont pas mises dans le bon sens, l'amortisseur ne fonctionnera pas correctement.



6 Retirez l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique de la came de l'amortisseur.

7 À l'aide d'une pointe, retirez puis remplacez le joint torique interne situé dans la cannelure pour joint interne.

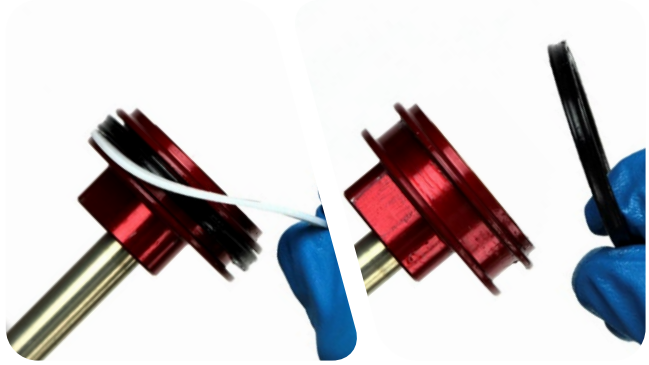
8 À l'aide d'une pointe, retirez et remplacez le joint torique interne, situé à la base du filetage dans l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique.

9 Retirez et remplacez la rondelle de talonnage et le joint torique de la came de l'amortisseur.

10 Retirez puis remplacez à la main le joint torique situé à l'intérieur du filetage de l'œillet de la came.

11 Remettez en place l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique sur la came de l'amortisseur.

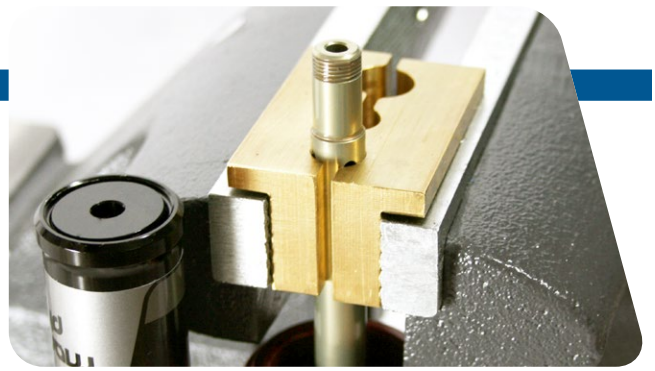
12 Retirez et remplacez à la main le joint et les bagues de coulissage de l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique.



13 Serrez la came de l'amortisseur dans l'étau en utilisant les cales pour amortisseur arrière RockShox.

AVIS

Pour éviter d'endommager l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique, veillez à placer la came dans l'étau de manière à ce que les mâchoires ne touchent jamais le piston ni le réservoir du PFI.



14 Remettez en place l'unité du piston principal retirée à l'étape 5 sur la came de l'amortisseur. Pour vous assurer que la pile de rondelles est bien centrée, maintenez toutes les rondelles serrées à la main et centrez la pile de rondelles sur le piston principal.

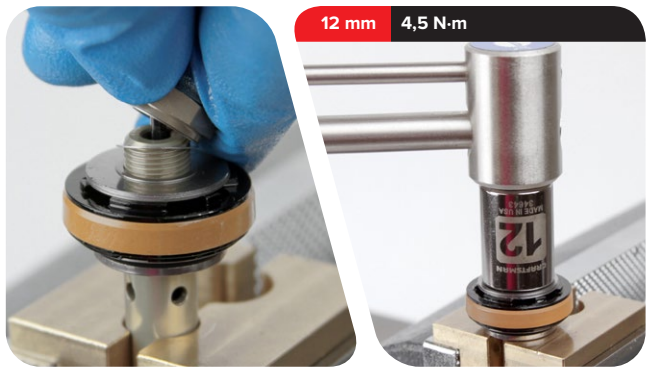
Veillez à ce que toutes les pièces composant le piston principal soient insérées dans le bon ordre.

AVIS

Si les rondelles ne sont pas centrées et insérées dans le bon ordre, l'amortisseur ne fonctionnera pas correctement.

15 Appliquez de la Loctite bleue 242 sur le filetage de l'écrou puis vissez-le sur la came de l'amortisseur. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 12 mm, serrez l'écrou du piston principal à un couple de 4,5 N·m.

Retirez l'unité de l'étau.



Entretien du réservoir du PFI

AVIS

Utilisez des mâchoires en aluminium tendre afin de protéger l'œillet du corps de l'amortisseur lors du serrage dans un étau.

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. Nettoyez la cannelure du joint d'étanchéité et appliquez de la graisse sur le nouveau joint.

1 Serrez l'œillet de la came dans un étau.

Avec le 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 l'outil.

3 Vissez l'adaptateur pour valve pneumatique Monarch sur une pompe pour amortisseur. Vissez la pompe équipée de l'adaptateur 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 hors du réservoir du PFI.

Retirez 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 le remplacer.

4 Retirez et remplacez le joint torique du bouchon du réservoir du PFI.

5 À l'aide d'une clé plate de 27 mm serrée à la base du réservoir du PFI, desserrez-le de l'œillet.

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.

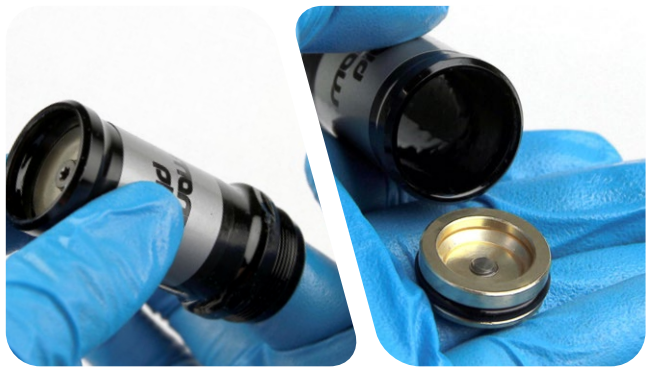
6 **Monarch Plus RC3 uniquement :** à la main, retirez l'unité de compression du réservoir du PFI ou de l'œillet.

Si l'unité de compression est toujours en place dans l'œillet, tirez sur l'écrou du piston tout en l'agitant de gauche à droite pour retirer l'unité de compression.

7 **Monarch Plus RC3 uniquement :** retirez et remplacez les joints toriques de l'unité de compression.

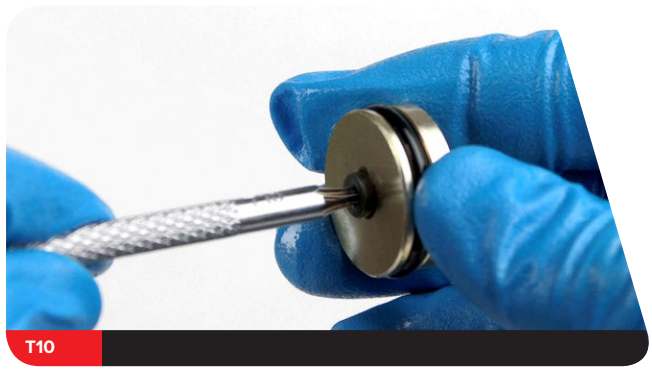
8 Retirez puis remplacez à la main le joint torique situé à l'intérieur du filetage de l'œillet.

9 À la main, poussez sur le PFI pour le faire sortir de son réservoir.



10 À l'aide d'une clé TORX T10, retirez la vis de purge du PFI. Remplacez le joint torique situé sur la vis de purge du PFI.

Conservez précieusement la vis de purge.



11 Retirez et remplacez le joint torique du PFI.

12 Installez le PFI avec son côté épais tourné vers le haut dans le réservoir. À l'aide d'un pied à coulisse ou d'un réglet, poussez le PFI dans le réservoir à une profondeur de 35 mm.

13 **Monarch Plus RC3 uniquement :** insérez l'unité de compression, avec l'écrou en premier, dans le côté fileté du réservoir du PFI. Poussez l'unité de compression dans le réservoir jusqu'à ce qu'elle se bloque.

Vérifiez que le levier de compression est toujours en position déverrouillée (minimum) et que l'aiguille de compression dépasse bien.

14 À la main, vissez le réservoir du PFI sur l'œillet. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille articulée de 27 mm, serrez le réservoir du PFI à un couple de 8,4 N·m.

Pour une meilleure précision de la mesure du couple, installez la douille articulée sur la clé dynamométrique en formant un angle de 90 ° avec le manche.

AVIS

Utilisez des mâchoires en aluminium tendre afin de protéger l'œillet du corps de l'amortisseur lors du serrage dans un étau.

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. Nettoyez la cannelure du joint d'étanchéité et appliquez de la graisse sur le nouveau joint.

1 Serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans un étau. Entourez le corps de l'amortisseur d'un chiffon propre.

2 Versez du liquide de suspension RockShox 3wt ou Maxima PLUSH 3wt dans le corps de l'amortisseur jusqu'en haut.

3 Vérifiez que la molette de réglage du rebond est en position de réglage minimum (tournée vers le lapin).

Monarch RC3 uniquement : vérifiez que le levier de compression est toujours en position déverrouillée (minimum). À l'aide d'une clé hexagonale de 1,5 mm, poussez l'aiguille de compression vers le haut. Ainsi, vous dégagez une voie d'accès pour l'opération de purge.

Faites coulisser l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique jusqu'à ce qu'elle se bloque à l'extrémité de la came de l'amortisseur.

4 À la main, installez l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique dans le corps de l'amortisseur.

Ne tenez pas l'œillet de la came ou la came de l'amortisseur lorsque vous insérez la tête d'étanchéité. Ceci ferait bouger l'unité piston/came et ferait déborder trop de liquide hors du corps de l'amortisseur.

5 À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille articulée de 17 mm, serrez l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique à un couple de 28 N·m.

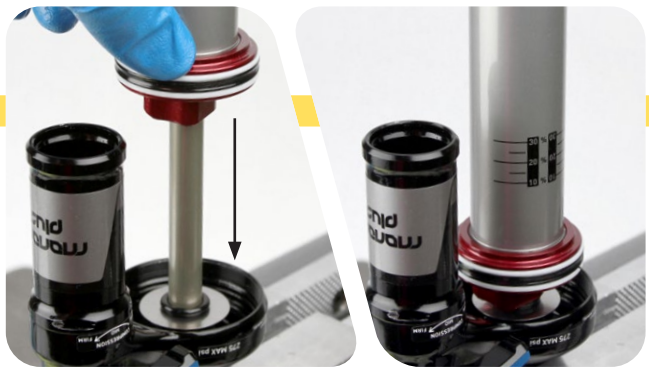
Pour une meilleure précision de la mesure du couple, installez la douille articulée sur la clé dynamométrique en formant un angle de 90 ° avec le manche.

6 Retirez l'amortisseur de l'étau. Retournez l'amortisseur et serrez l'œillet de la came dans un étau.

7 Poussez lentement le corps de l'amortisseur vers le bas. Du liquide va passer par l'orifice de purge du PFI et remplir le réservoir. Continuez à pousser vers le bas jusqu'à ce que le corps de l'amortisseur se bloque.

⚠ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Tout en poussant le corps de l'amortisseur, ne regardez pas dans le réservoir. Du liquide peut jaillir violemment du réservoir du PFI si vous poussez l'amortisseur trop rapidement. Portez toujours des lunettes de sécurité.



8 Versez du liquide de suspension RockShox 3wt ou Maxima PLUSH 3wt dans le réservoir du PFI jusqu'à ce qu'il affleure avec le haut du réservoir.

9 Tirez lentement sur le corps de l'amortisseur vers le haut jusqu'à ce qu'il se bloque. Ceci fera repasser le liquide du réservoir dans le corps de l'amortisseur et éliminera les bulles d'air contenues dans le système.

Continuez à pousser et tirer sur le corps de l'amortisseur jusqu'à ce que plus aucune bulle d'air ne sorte de l'orifice de purge du PFI.

10 À l'aide d'une clé TORX T10, installez la vis de purge du PFI sur le PFI. La vis de purge doit être entièrement immergée dans le liquide.

11 À l'aide d'une clé TORX T10, retirez la vis de purge du corps de l'amortisseur hors de l'œillet du corps de l'amortisseur.

12 Entourez le corps de l'amortisseur d'un chiffon propre. Poussez lentement le corps de l'amortisseur vers le bas pour faire sortir les bulles d'air contenues dans l'œillet du corps de l'amortisseur par l'orifice de purge.

Cessez de pousser sur le corps de l'amortisseur dès qu'il n'y a plus aucune bulle d'air.

13 Si le corps de l'amortisseur est bloqué en bas et qu'il reste toujours des bulles d'air, alors remettez en place la vis de purge de l'amortisseur, retirez la vis de purge du PFI et répétez les étapes 9 à 12 jusqu'à ce qu'il n'y ait plus aucune bulle d'air.

14 Remplacez le joint torique sur la vis de purge du corps de l'amortisseur.

À l'aide d'une clé TORX T10, installez la vis de purge dans l'œillet du corps de l'amortisseur. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille TORX T10, serrez la vis de purge à un couple de 1,1 N·m.

Pour que la purge soit réussie, du liquide doit s'écouler par l'orifice de purge.

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

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

16 Versez de nouveau du liquide de suspension RockShox 3wt ou Maxima PLUSH 3wt dans le réservoir du PFI jusqu'à ce qu'il affleure avec le haut du réservoir.

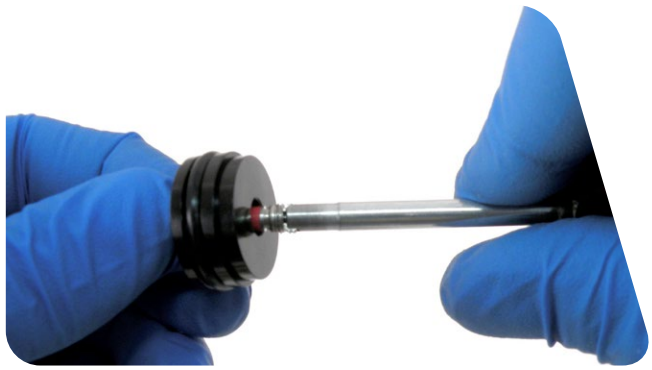
17 Tirez lentement sur le corps de l'amortisseur vers le haut jusqu'à ce qu'il se bloque.

18 À l'aide d'une clé TORX T10, installez la vis de purge du PFI sur le PFI. La vis de purge doit être entièrement immergée dans le liquide.

19 Retirez l'amortisseur de l'étau. Videz le liquide contenu dans le réservoir du PFI. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le réservoir du PFI et nettoyez-le avec un chiffon.

Serrez l'œillet de la came dans un étau de telle sorte que l'amortisseur soit en position verticale.

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



21 Appliquez une petite quantité de graisse sur le joint torique du bouchon du réservoir du PFI. Enfoncez le bouchon du réservoir du PFI dans le réservoir du PFI jusqu'à faire apparaître la cannelure de l'anneau de blocage.

22 Mettez le nouvel anneau de blocage bien en place dans sa cannelure.

⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

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

23 Vissez la pompe équipée de l'adaptateur pour valve pneumatique Monarch sur le bouchon du réservoir du PFI. Tirez sur la pompe pour mettre le bouchon du réservoir contre l'anneau de blocage.

24 Avec la pompe, mettez le réservoir du PFI en pression à 17 bar.

Une fois que le réservoir est en pression, retirez l'adaptateur pour pompe pneumatique Monarch 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.

17 bar (250 psi)

25 Retirez et remplacez le joint torique du capuchon de l'orifice de remplissage du réservoir du PFI. À l'aide d'un outil pour valve Schrader, installez le capuchon de l'orifice de remplissage sur le bouchon du réservoir du PFI.

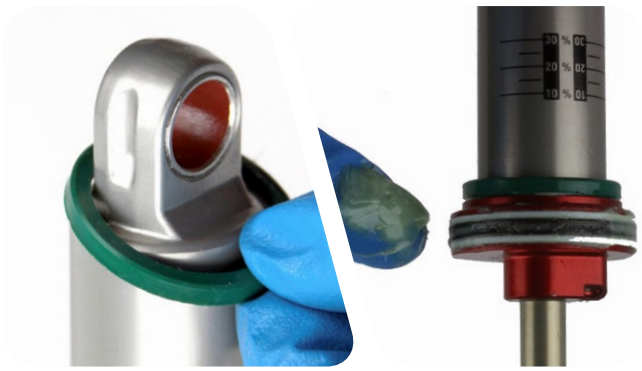
26 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'amortisseur et nettoyez-le avec un chiffon.

Installation de la cartouche pneumatique

AVIS

Utilisez des mâchoires en aluminium tendre afin de protéger l'œillet de la came lors du serrage dans un étau.

1 Installez la butée de talonnage supérieure sur le corps de l'amortisseur. Appliquez de la graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox sur les joints de l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique.



2 Appliquez une petite quantité de graisse sur le filetage de la cartouche pneumatique. Injectez 0,5 ml de lubrifiant Maxum4 Extra 15w50 Maxima ou Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light dans la cartouche pneumatique avant d'installer la cartouche pneumatique sur l'amortisseur. Appuyez fermement sur la cartouche pneumatique vers le bas jusqu'à ce que l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique s'insère dans la cartouche pneumatique.

Cartouches pneumatiques DebonAir : le manchon grande capacité n'est pas sur la cartouche pneumatique à ce moment-là.

⚠ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Au moment de l'installation du manchon pneumatique sur l'amortisseur, de l'huile peut gicler des orifices. Portez toujours des lunettes de sécurité.

3 Retirez l'amortisseur de l'étau, retournez-le et serrez l'œillet du corps de l'amortisseur entre les mâchoires en métal tendre de l'étau.

Injectez de nouveau 0,5 ml de lubrifiant Maxum4 Extra 15w50 Maxima ou Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light dans la cartouche pneumatique.

AVIS

N'installez pas d'entretoises creuses dans l'espace encadré car cela réduirait le débattement ainsi que le fonctionnement de l'amortisseur.

4 Insérez une extension de douille de 5 po à travers l'œillet de la came. Poussez sur l'œillet de la came vers le bas tout en tirant la cartouche pneumatique vers le haut jusqu'à ce que le filetage de la cartouche pneumatique s'engage dans le filetage de l'œillet.

Faites tourner l'extension de douille dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le filetage de l'œillet de la came et que le filetage de la cartouche pneumatique soient bien serrés.

Cartouches pneumatiques grande capacité uniquement : serrez la partie basse du réservoir, sinon le manchon grande capacité tournera indépendamment de la cartouche pneumatique.

5 À l'aide d'une clé à sangle, maintenez la cartouche pneumatique afin d'éviter qu'elle ne tourne. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille articulée de 13 mm, serrez la cartouche pneumatique à un couple de 10 N·m.

Cartouches pneumatiques DebonAir uniquement : remettez en place le manchon grande capacité de manière à ce que l'encoche du manchon soit alignée avec la cannelure du joint torique du milieu sur la cartouche pneumatique.

6 Retirez l'amortisseur de l'étau. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'amortisseur et nettoyez-le avec un chiffon.

7 Installez le joint torique de l'indicateur de l'affaissement.

8 Remettez en place les éléments de fixation de l'amortisseur (reportez-vous au chapitre intitulé Entretien des éléments de fixation et des bagues).

9 Remontez l'amortisseur sur le cadre du vélo en respectant les instructions du fabricant du vélo.

10 À l'aide d'une pompe pour amortisseur, mettez l'amortisseur en pression à la pression pneumatique désirée, puis installez le capuchon de la valve.

Cartouches pneumatiques grande capacité et DebonAir : alignez les décalcomanies avant de mettre en pression.

11 **Cartouches pneumatiques DebonAir uniquement :** à l'aide d'une pompe pour amortisseur, mettez l'amortisseur en pression à la pression pneumatique désirée. Après avoir ajouté de l'air dans l'amortisseur, la pression devra être identique entre les chambres de l'amortisseur.

Notez la pression pneumatique indiquée sur la pompe puis dévissez-la de l'amortisseur. Appuyez lentement mais fermement sur la selle ou asseyez-vous dessus de manière à comprimer l'amortisseur jusqu'à entendre un sifflement.

Ce bruit indique que l'air passe d'une chambre à l'autre. Notez la pression pneumatique puis dévissez la pompe de l'amortisseur. Répétez l'opération jusqu'à obtenir l'affaissement souhaité.

AVIS

Veillez à ne pas dépasser 19,25 bar (275 psi) lorsque vous mettez l'amortisseur en pression.

Avant de vérifier l'affaissement, la pompe doit être retirée de l'amortisseur afin d'éviter d'endommager la pompe.

L'entretien de l'amortisseur arrière Monarch Plus RC3/R est terminé.

SRAM®

www.sram.com

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

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

EUROPEAN HEADQUARTERS
SRAM Europe
Paasbosweg 14-16
3862ZS Nijkerk
The Netherlands