



Monarch

RT3/R



Manuel d'entretien



TABLE DES MATIÈRES

VUE ÉCLATÉE – AMORTISSEUR ARRIÈRE MONARCH RT3/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
REMPACEMENT DE LA BAGUE DE L'CEILLET.....	8
INSTALLATION DES ÉLÉMENTS DE FIXATION.....	10
ENTRETIEN DU MONARCH RT3/R.....	12
PIÈCES ET OUTILS REQUIS POUR L'ENTRETIEN	12
DÉMONTAGE DE LA CARTOUCHE PNEUMATIQUE.....	13
ENTRETIEN DE LA CARTOUCHE PNEUMATIQUE.....	15
ENTRETIEN DU CORPS DE L'AMORTISSEUR.....	18
ENTRETIEN DU PISTON.....	20
ENTRETIEN DU PFI ET DU CORPS DE L'AMORTISSEUR	25
REMONTAGE ET PURGE DE L'AMORTISSEUR.....	27
INSTALLATION DE LA CARTOUCHE PNEUMATIQUE.....	30



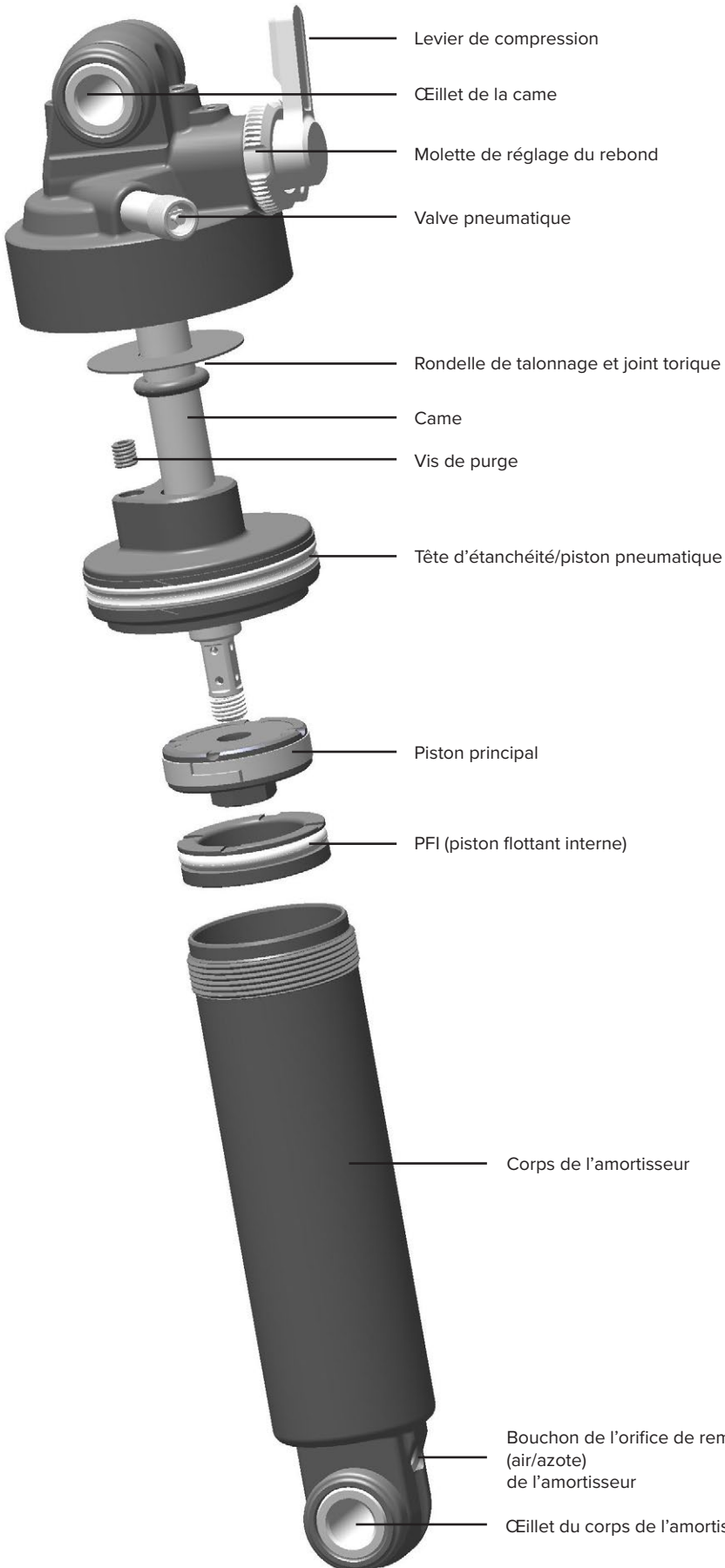
LA SÉCURITÉ AVANT TOUT !

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 RT3/R

Monarch RT3



Monarch 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

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

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 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.

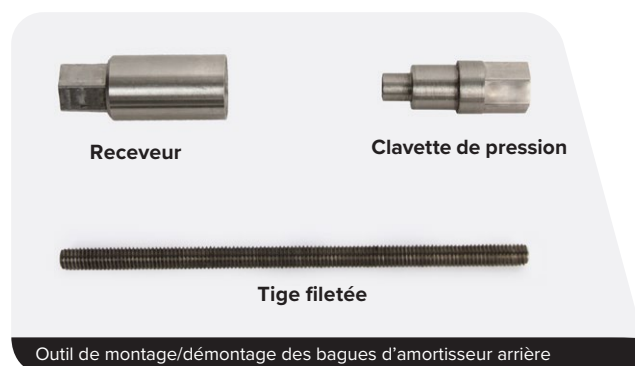
Pièces et outils pour l'entretien des éléments de fixation et des bagues

- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile
- Tablier
- Chiffons propres et non pelucheux
- Graisse liquide O-Ring PM600
- 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.



- 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.

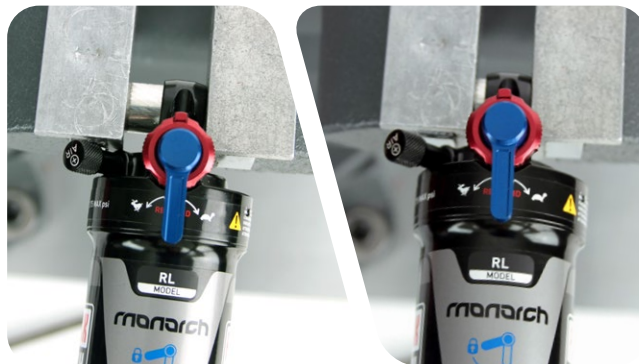
Répétez les étapes 1 à 3 pour l'autre œillet.

- 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 RT3/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
- Lubrifiant Maxum4 Extra 15w50 Maxima ou Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light
- Liquide de suspension RockShox 3wt ou Maxima PLUSH 7wt (R)
- Liquide de suspension RockShox 7wt ou Maxima PLUSH 7wt (RT3)
- Étau avec mâchoires en aluminium tendre
- Cales d'étau pour amortisseur arrière RockShox
- Cales d'étau pour corps d'amortisseur arrière RockShox
- Clé dynamométrique
- Clés à douilles de 10 (R) et 12 mm (RT3)
- Clés plates de 13 et 17 mm
- Clés articulées de 13 et 17 mm
- Clés hexagonales de 1,5 et 2 mm
- Outil pour obus de valve Schrader
- Clé à sangle
- Pointe
- Adaptateur pour valve pneumatique Monarch
- Pompe pour suspension
- Pied à coulisse ou réglet fin
- Graisse spéciale suspension

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.

⚠ AVERTISSEMENT

Avant de démonter ou de procéder à l'entretien des systèmes pneumatiques, dépressurisez toutes les cartouches pneumatiques et retirez les embouts des valves.

Si votre 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.

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 RT3 uniquement : tournez le levier de compression dans la position déverrouillée.



- 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.

AVIS

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

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

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.

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.



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

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.



AVIS

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

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



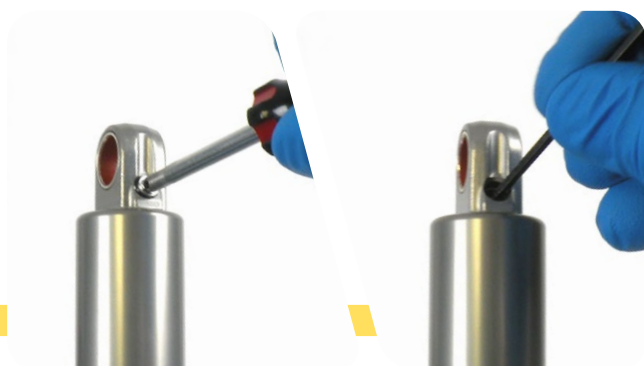
- 2 À l'aide d'un outil pour valve Schrader, retirez le capuchon de l'orifice de remplissage (air/azote) de l'amortisseur. À l'aide d'une petite clé hexagonale ou d'une pointe, appuyez sur la valve Schrader pour vider toute la pression pneumatique contenue dans l'amortisseur.

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.



- 3 À l'aide d'un outil pour valve Schrader, retirez et remplacez l'obus de la valve Schrader de l'orifice de remplissage (air/azote) de l'amortisseur.



- 4 Retirez l'amortisseur de l'étau. Retournez l'amortisseur et serrez l'œillet de l'amortisseur dans un étau.



5 À l'aide d'une clé hexagonale de 2 mm, retirez la vis de purge située sur la tête d'étanchéité/piston pneumatique.



6 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.



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

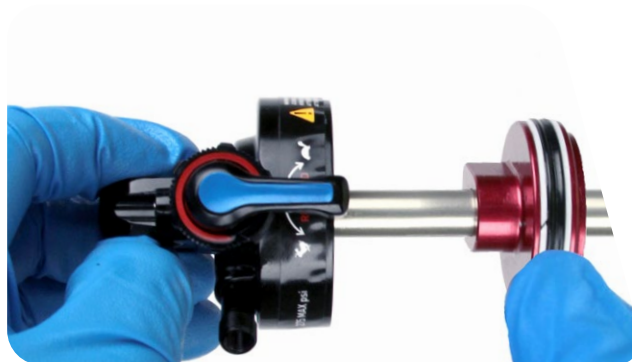


AVIS

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 du joint et appliquez de la graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox sur le nouveau joint torique.

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 dans un étau muni d'une cale de serrage de 10 mm.
Ne retirez pas la came de l'amortisseur de l'œillet.

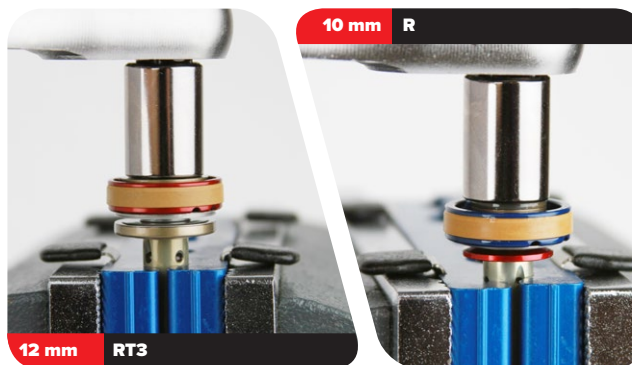
AVIS

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 Monarch RT3 : à l'aide d'une clé à douille de 12 mm, retirez l'écrou du piston.

Monarch R : à l'aide d'une clé à douille de 10 mm, retirez l'écrou du piston.

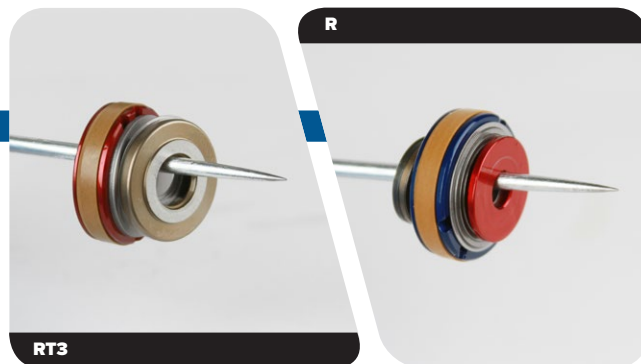


- 5** À l'aide d'une petite clé ou d'une pointe, faites glisser l'unité du piston principal hors de la came de l'amortisseur et enfitez-la sur l'outil.

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.



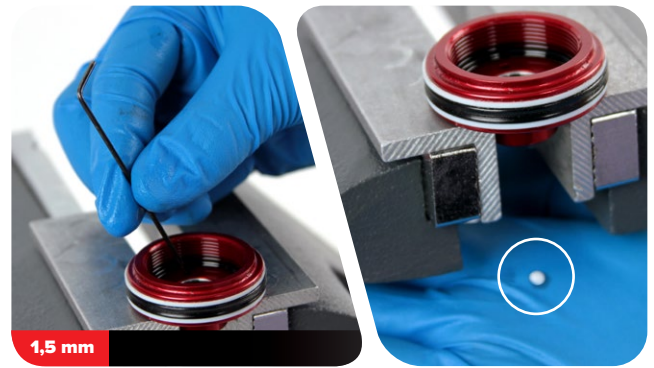
- 8** À l'aide d'une pointe, retirez et remplacez le joint torique interne, situé à la base du filetage dans l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique.



9 À l'aide d'une clé hexagonale de 1,5 mm, poussez et faites passer la bille de compression à travers l'orifice de purge pour qu'elle sorte par l'arrière de la tête d'étanchéité.

Ne remplacez pas la bille de compression pour l'instant, vous le ferez plus tard.

Ne réutilisez jamais la bille de compression.



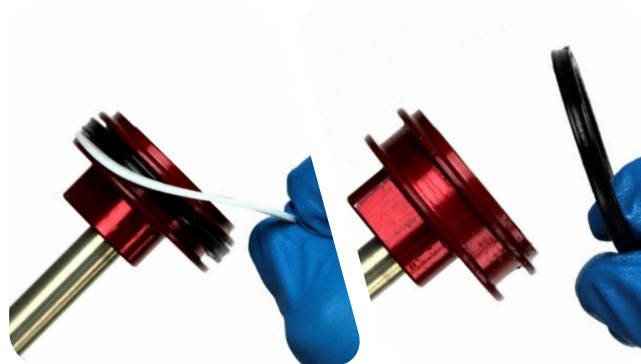
10 Retirez et remplacez la rondelle de talonnage et le joint torique de la came de l'amortisseur.



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



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



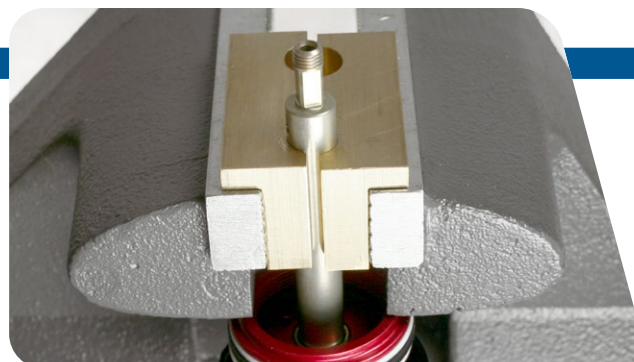
- 13** Remettez en place l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique sur la came de l'amortisseur.



- 14** Serrez la came dans un étau muni d'une cale de serrage de 10 mm.

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.



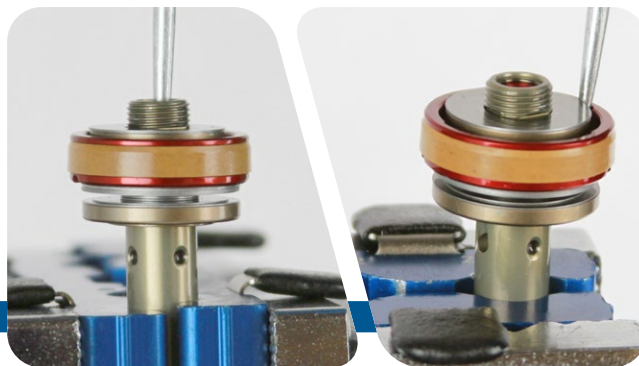
- 15 Monarch RT3 :** remettez en place l'unité du piston principal retirée à l'étape 5 sur la came de l'amortisseur. Appuyez sur les rondelles et centrez l'empilement des rondelles à la main. À l'aide d'une petite pointe, centrez l'empilement des rondelles le long du bord intérieur du piston principal.

Si vous le souhaitez, mettez en place un nouveau réglage de piston. Reportez-vous à la dernière version du Catalogue des pièces détachées RockShox sur la page Entretien de notre site www.sram.com.

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.

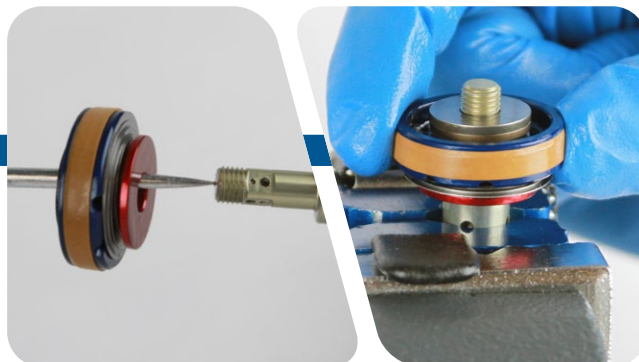


- 16 Monarch R :** remettez en place l'unité du piston principal retirée à l'étape 5 sur la came de l'amortisseur.

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.

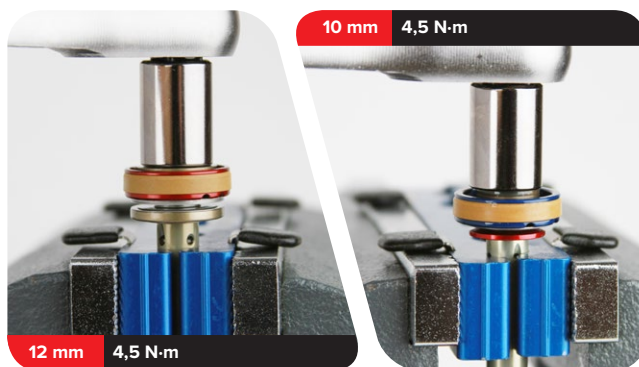


- 17** Appliquez une fine couche de frein-filet Loctite Blue 242 uniquement sur le filetage de l'écrou, puis vissez l'écrou sur la came de l'amortisseur.

Monarch RT3 : à l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 12 mm, serrez l'écrou à un couple de 4,5 N-m.

Monarch R : à l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 10 mm, serrez l'écrou à un couple de 4,5 N-m.

Retirez l'unité de l'étau.



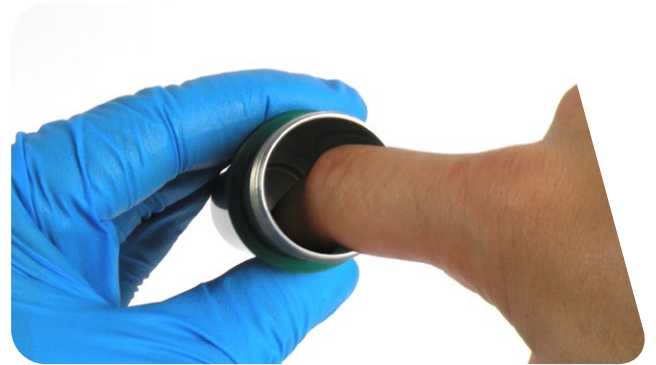
- 1** Enroulez un chiffon autour de l'extrémité du corps de l'amortisseur. Vissez l'adaptateur pour valve pneumatique Monarch sur une pompe pour amortisseur. Vissez la pompe équipée de l'adaptateur sur l'orifice de remplissage pneumatique.

Pompez pour faire pénétrer de l'air dans le corps de l'amortisseur et expulser le piston flottant interne hors du corps de l'amortisseur dans le chiffon.



- 2** Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'intérieur et l'extérieur du corps de l'amortisseur puis nettoyez-le avec un chiffon.

Retirez un gant et, avec le doigt, inspectez l'intérieur et l'extérieur du corps de l'amortisseur afin de vérifier qu'il ne soit pas rayé ou déformé sur sa surface. Si vous décelez des déformations, il faudra remplacer le corps de l'amortisseur.



- 3** Appliquez de la graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox sur le joint torique.



- 4** Insérez le PFI dans le corps de l'amortisseur en laissant sa partie étagée visible. À l'aide d'un pied à coulisse ou d'un réglelet, poussez le PFI à la profondeur requise selon le tableau ci-dessous.

Il faut mesurer la profondeur du PFI en partant de la partie inférieure du PFI.

Format de l'amortisseur	Profondeur d'insertion du PFI
152x31	44,1 mm
165x38	49,4 mm
184x42	54,8 mm
184x44	54,8 mm
190x40	54,8 mm
190x51	60,2 mm
200x51	60,2 mm
200x57	65,6 mm
203x57	65,6 mm
216x63	70,9 mm
222x66	73,1 mm
Trek	
171x44	54,8 mm
184x48	57,5 mm
190x47	57,5 mm
184x51	60,2 mm
197x54	62,9 mm
197x57	65,6 mm
209x60	68,3 mm
Specialized	
195x46	57,5 mm
197x46	57,5 mm
197x48	57,5 mm
197x51	60,2 mm
216x57	68,3 mm



- 1** Mettez en place le corps de l'amortisseur dans l'étau en utilisant les cales pour corps d'amortisseur arrière RockShox.

Serrez l'étau suffisamment fermement pour que le PFI ne puisse pas bouger à l'intérieur du corps de l'amortisseur. Vous pouvez le vérifier en appuyant avec votre doigt sur le PFI.

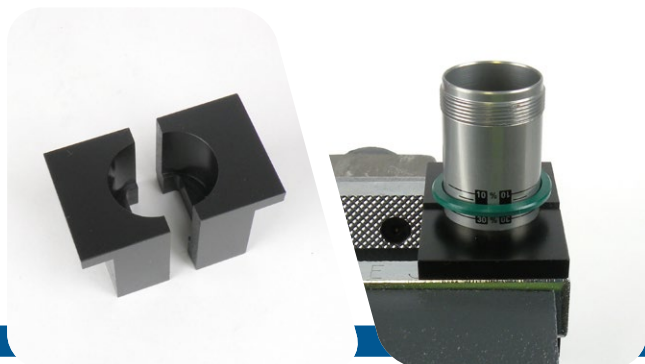
Si le PFI bouge, remettez en place le PFI à la profondeur requise selon le tableau à l'aide d'une pompe pour amortisseur.

Enroulez un chiffon propre autour du corps de l'amortisseur.

Ne serrez pas trop l'étau pour ne pas écraser le corps de l'amortisseur.

AVIS

Les cales de l'étau pour corps d'amortisseur arrière RockShox maintiennent le PFI en place. Si vous n'utilisez pas les cales lorsque vous serrez le corps de l'amortisseur dans l'étau, ceci peut avoir pour conséquence une profondeur incorrecte du PFI. Et une profondeur incorrecte du PFI peut entraîner un dysfonctionnement de l'amortisseur.



- 2** **Monarch RT3** : versez du liquide de suspension RockShox 7wt ou Maxima PLUSH 7wt neuf dans le corps de l'amortisseur jusqu'en haut.

Monarch R : 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).

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.

Vérifiez bien que la bille de compression soit retirée de la tête d'étanchéité/piston pneumatique.

Du liquide va s'écouler par l'orifice de purge.



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 Laissez les bulles d'air s'échapper de l'orifice de purge situé sur la tête d'étanchéité.

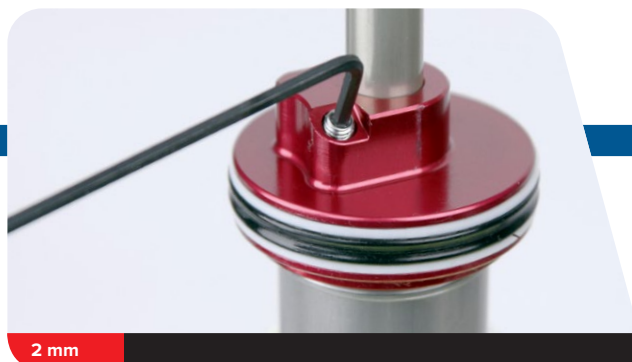
Insérez une nouvelle bille de compression dans l'orifice de purge.



7 À l'aide d'une clé hexagonale de 2 mm, vissez la vis de purge sur l'orifice de purge jusqu'à ce que vous sentiez qu'elle touche la bille de compression, puis serrez la vis de purge d'un demi-tour supplémentaire.

AVIS

Le fait de trop serrer la vis de purge pourrait endommager la bille de compression.



8 **Monarch RT3** : à l'aide d'une pompe pour amortisseur équipée d'un adaptateur pour valve pneumatique Monarch, faites monter la pression dans le corps de l'amortisseur jusqu'à 24 bar.

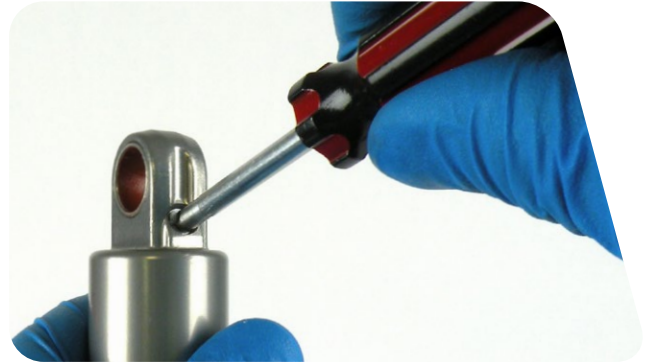
Monarch R : à l'aide d'une pompe pour amortisseur équipée d'un adaptateur pour valve pneumatique Monarch, faites monter la pression dans le corps de l'amortisseur jusqu'à 17,5 bar.

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

Une fois que l'amortisseur est en pression, retirez l'adaptateur pour valve pneumatique Monarch de l'orifice de remplissage pneumatique 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 de l'amortisseur.



9 À l'aide de l'outil pour valve Schrader, mettez le capuchon de l'orifice de remplissage (air/azote) en place.



10 Retirez l'amortisseur de l'étau.

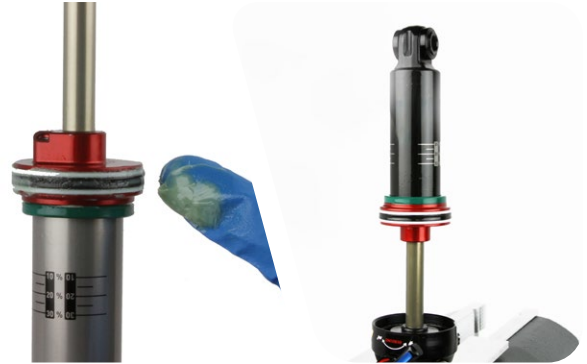
Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'unité de l'amortisseur puis nettoyez-la avec un chiffon.

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.

Serrez l'œillet de la came dans l'étau équipé de mâchoires en métal tendre.



- 2 Injectez 0,5 ml de lubrifiant Maxum4 Extra 15w 50 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 extérieur 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 trous. 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 15w 50 Maxima ou Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light dans la cartouche pneumatique.



AVIS

Certaines cartouches pneumatiques sont équipées d'entretoises creuses préinstallées. N'installez pas d'entretoises creuses dans l'espace encadré car cela réduirait le débattement ainsi que le fonctionnement de l'amortisseur.



- 4** Appuyez sur la cartouche pneumatique pour l'insérer dans l'amortisseur puis vissez-la à la main sur l'œillet de la came.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'extérieur de la cartouche pneumatique puis nettoyez-la avec un chiffon.

Cartouches pneumatiques grande capacité uniquement : maintenez la cartouche par sa partie basse, sinon le manchon grande capacité va tourner indépendamment de la cartouche pneumatique, ce qui empêchera le serrage de la cartouche.

Cartouches pneumatiques DebonAir : Le manchon extérieur n'est pas sur la cartouche pneumatique à ce moment-là.



- 5** Retirez l'amortisseur de l'étau. Retournez-le et serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans un étau.

- 6** 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 extérieur de manière à ce que l'encoche du manchon soit alignée avec la cannelure du joint torique du milieu sur la cartouche pneumatique.



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

- 8** Installez le joint torique de l'indicateur de l'affaissement.



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

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

11 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.



12 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 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 RT3/R est terminé.

SIÈGE ASIE

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
U.S.A.

EUROPEAN HEADQUARTERS

SRAM Europe
Paasbosweg 14-16
3862ZS Nijkerk
Niederlande