ROCKSHOX

SUPER DELUXE

2018-2022
SUPER DELUXE

MANUEL D'ENTRETIEN

GEN.0000000006484 Rev D © 2024 SRAM, LLC

LA SÉCURITÉ AVANT TOUT !

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

TABLE DES MATIÈRES

ENTRETIEN ROCKSHOX **4**
PRÉPARATION DES PIÈCES 4
PROCÉDURES D'ENTRETIEN 4
IDENTIFICATION DU CODE DU MODÈLE 5
GARANTIE ET MARQUE DE COMMERCE 5

MISE EN ROUTE **6**
FRÉQUENCES D'ENTRETIEN RECOMMANDÉES 6
NOTEZ VOS RÉGLAGES 6
VALEURS DE COUPLE 6
LISTE COMPLÈTE DES PIÈCES, OUTILS ET ACCESSOIRES 7

VUE ÉCLATÉE **8**

VUE ÉCLATÉE – RESSORT RTR/ULTIMATE REMOTE **9**

VUE ÉCLATÉE – BOÎTIER DES ROULEMENTS **9**

DÉMONTAGE DU CÂBLE ET DE LA GAINE DE LA COMMANDE À DISTANCE – RTR/ULTIMATE UNIQUEMENT **10**
PIÈCES, OUTILS ET ACCESSOIRES 10
DÉMONTAGE DU CÂBLE ET DE LA GAINE DE LA COMMANDE À DISTANCE 10

ENTRETIEN DE L'ŒILLET DE L'AMORTISSEUR **11**
ENTRETIEN DES ÉLÉMENTS DE FIXATION ET DES BAGUES 11
PIÈCES, OUTILS ET ACCESSOIRES 11
DÉMONTAGE DES ÉLÉMENTS DE FIXATION 11
REMPLACEMENT DE LA BAGUE DE L'ŒILLET 13
ENTRETIEN DU BOÎTIER DES ROULEMENTS 14
PIÈCES, OUTILS ET ACCESSOIRES 14
DÉMONTAGE DES ROULEMENTS 14
INSTALLATION DES ROULEMENTS 16
REMPLACEMENT DU BOÎTIER DES ROULEMENTS DE L'ŒILLET DU CORPS DE LA CARTOUCHE D'AMORTISSEMENT 18

ENTRETIEN SUPER DELUXE **19**
PIÈCES, OUTILS ET ACCESSOIRES 19

ENTRETIEN 50/200 HEURES

DÉMONTAGE DE LA CARTOUCHE PNEUMATIQUE 20
RÉGLAGE DU TALONNAGE 23
ENTRETIEN DE LA CARTOUCHE PNEUMATIQUE 24

ENTRETIEN 200 HEURES

ENTRETIEN DU RÉSERVOIR DU PFI 28
REMPLACEMENT DU RESSORT DU RAPPEL À DISTANCE – RTR/ULTIMATE REMOTE UNIQUEMENT 34
ENTRETIEN DU CORPS DE L'AMORTISSEUR 37
ENTRETIEN DU PISTON 38
MONTAGE ET PURGE DE L'AMORTISSEUR 43

ENTRETIEN 50/200 HEURES

INSTALLATION DE LA CARTOUCHE PNEUMATIQUE 53

UNITÉ DE L'ŒILLET DE L'AMORTISSEUR **55**
INSTALLATION DES BAGUES DE L'ŒILLET 55
INSTALLATION DES ÉLÉMENTS DE FIXATION 56

INSTALLATION DU CÂBLE ET DE LA GAINE DU RAPPEL À DISTANCE – RTR/ULTIMATE REMOTE UNIQUEMENT **58**
PIÈCES, OUTILS ET ACCESSOIRES 58

Entretien RockShox

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

Pour obtenir le dernier catalogue des pièces détachées RockShox ou des informations techniques, consultez le site www.sram.com/service. Pour des informations sur les commandes de produits, veuillez contacter votre distributeur ou revendeur SRAM habituel.

Les informations contenues dans ce manuel peuvent être modifiées à tout moment et sans préavis.

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

Pour des informations sur le recyclage et le respect de l'environnement, veuillez consulter le site www.sram.com/company/environment.

Préparation des pièces

Avant de commencer l'entretien, démontez le composant de votre vélo.

Détachez et retirez le câble de la commande à distance ou la durite hydraulique fixé(e) à la fourche ou à l'amortisseur arrière, le cas échéant. Pour plus d'informations sur les commandes à distance RockShox, les manuels d'utilisation sont disponibles sur le site www.sram.com/service.

Nettoyez l'extérieur du produit avec du savon doux et de l'eau pour éviter de contaminer les surfaces des pièces d'étanchéité internes.

Procédures d'entretien

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

Nettoyez la pièce avec de l'alcool isopropylique ou un produit de nettoyage pour suspension RockShox et un chiffon propre non pelucheux.

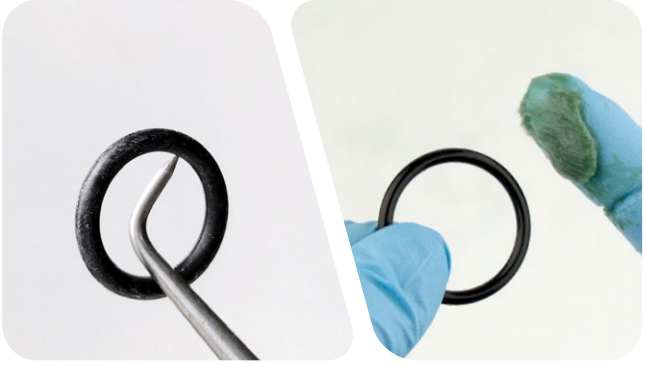
Nettoyez la surface d'étanchéité de la pièce et vérifiez qu'elle n'est pas rayée.

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

Appliquez de la graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox sur le joint ou joint torique neuf. Si vous utilisez un pinceau pour appliquer la graisse, vérifiez qu'il n'y a pas de poils dans la graisse ou sur la pièce.

AVIS

Veillez à ne pas rayer les surfaces assurant l'étanchéité lorsque vous procédez à l'entretien du produit. Les rayures peuvent entraîner des fuites. Consultez le catalogue des pièces détachées pour remplacer la pièce endommagée.



Pour éviter d'endommager l'amortisseur, utilisez un étau à mâchoires en aluminium tendres et veillez à placer l'œillet dans l'étau de manière à ce que les mâchoires ne touchent jamais les molettes de réglage. Pour les amortisseurs avec boîtier de roulements, enroulez un chiffon autour de l'œillet puis serrez-le à plat dans l'étau.

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

Identification du code du modèle

Le code du modèle du produit concerné et les informations sur ses caractéristiques sont indiqués dans le numéro de série du produit. Le code du modèle peut servir à identifier le type de produit, le nom de série et la version du produit associée à son année modèle de production. Les informations concernant le produit peuvent servir à identifier les pièces détachées, le kit d'entretien et les compatibilités avec les lubrifiants.

Exemple de code de modèle : **RS-SDLX-ULT-B2**

RS = Type de produit - **Rear Shock (amortisseur arrière)**
SDLX = Plateforme/série - **Super Deluxe**
ULT = Modèle - **Ultimate**
B2 = Version - (**B** - deuxième génération, **2** - deuxième version)

Pour identifier le code du modèle, repérez le numéro de série indiqué sur le produit et saisissez-le dans la barre de **Recherche par nom de modèle ou numéro de série** sur la page www.sram.com/service.

Garantie et 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.

Mise en route

Fréquences d'entretien recommandées

Un entretien régulier est indispensable pour garantir les performances maximales de votre produit RockShox. Respectez ce planning d'entretien et montez les pièces de rechange fournies dans chaque kit d'entretien correspondant à la fréquence recommandée, indiquée ci-dessous. Pour connaître le contenu et les détails des kits de pièces détachées, reportez-vous au catalogue des pièces détachées RockShox disponible à l'adresse www.sram.com/service.

Fréquence d'entretien en heures	Entretien	Avantage
À chaque sortie	Nettoyer la poussière sur le corps de l'amortisseur	Prolonge la durée de vie des joints anti-poussière
		Minimise les dommages sur le corps de l'amortisseur
		Minimise la contamination de la cartouche pneumatique
Toutes les 50 heures	Réaliser l'entretien de la cartouche pneumatique	Réduit les frottements
		Rétablit la sensibilité sur les petits chocs
Toutes les 200 heures	Réaliser l'entretien de l'amortisseur et du ressort	Prolonge la durée de vie de la suspension
		Rétablit les performances d'amortissement

Notez vos réglages

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

Fréquence d'entretien en heures	Date de l'entretien	Pression pneumatique	Réglage du rebond : comptez le nombre de clics en tournant la molette de réglage du rebond à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
50			
100			
150			
200			

Valeurs de couple

Pièce	Outil	Serrage
Cartouche pneumatique (œillet de la came)	Douille articulée de 13 mm (œillet standard)	10 N•m
	Douille articulée de 29 mm (œillet à roulements)	
	Douille articulée de 54 mm (fixation Trunnion)	
Écrou du piston	Clé à douille de 12 mm	6,8 N•m
Tête d'étanchéité/piston pneumatique	Clé articulée de 21 mm	28 N•m
Vis de blocage de la virole (RTR/Ultimate Remote uniquement)	Clé hexagonale de 2 mm	0,8 N•m
Capuchon de la bobine du câble (RTR/Ultimate Remote)	Clé hexagonale de 3 mm	0,8 N•m
Vis de fixation du câble (RTR/Ultimate Remote uniquement)	Clé hexagonale de 2 mm	0,9 N•m
Vis du support de câble (RTR/Ultimate Remote uniquement)	Clé hexagonale de 2 mm	0,5 N•m
Vis du rappel à distance (RTR/Ultimate Remote uniquement)	TORX T10	1,3 N•m
Vis du capuchon (RTR/Ultimate Remote uniquement)	Clé hexagonale de 3 mm	2,1-2,5 N•m
Réservoir du PFI	Douille articulée de 31 mm	8 N•m

Liste complète des pièces, outils et accessoires

Pièces

- Kit d'entretien Super Deluxe (A1-B2) – 50 heures
- Kit d'entretien Super Deluxe (A1-B2) – 200 heures
- Kit d'entretien de la commande à distance Super Deluxe (A1-B2) - 200 heures
- Kit de roulements pour amortisseur arrière

Accessoires de sécurité et de protection

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

Lubrifiants et huiles

- Alcool isopropylique ou produit de nettoyage pour suspension RockShox
- Maxima Extra 15w50 ou Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light - Fourni dans le kit d'entretien
- Huile de suspension Maxima PLUSH 7wt ou RockShox 7wt
- Graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox – Fournie avec les kits d'entretien

Outils RockShox

- Adaptateur pour valve pneumatique RockShox – Amortisseur arrière (adaptateur rouge)
- Outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière RockShox 1/2 po x 1/2 po
- Outils de réglage de la hauteur du PFI – Super Deluxe
- Cales d'étau pour amortisseur arrière RockShox - 3-trous

Outils pour vélo

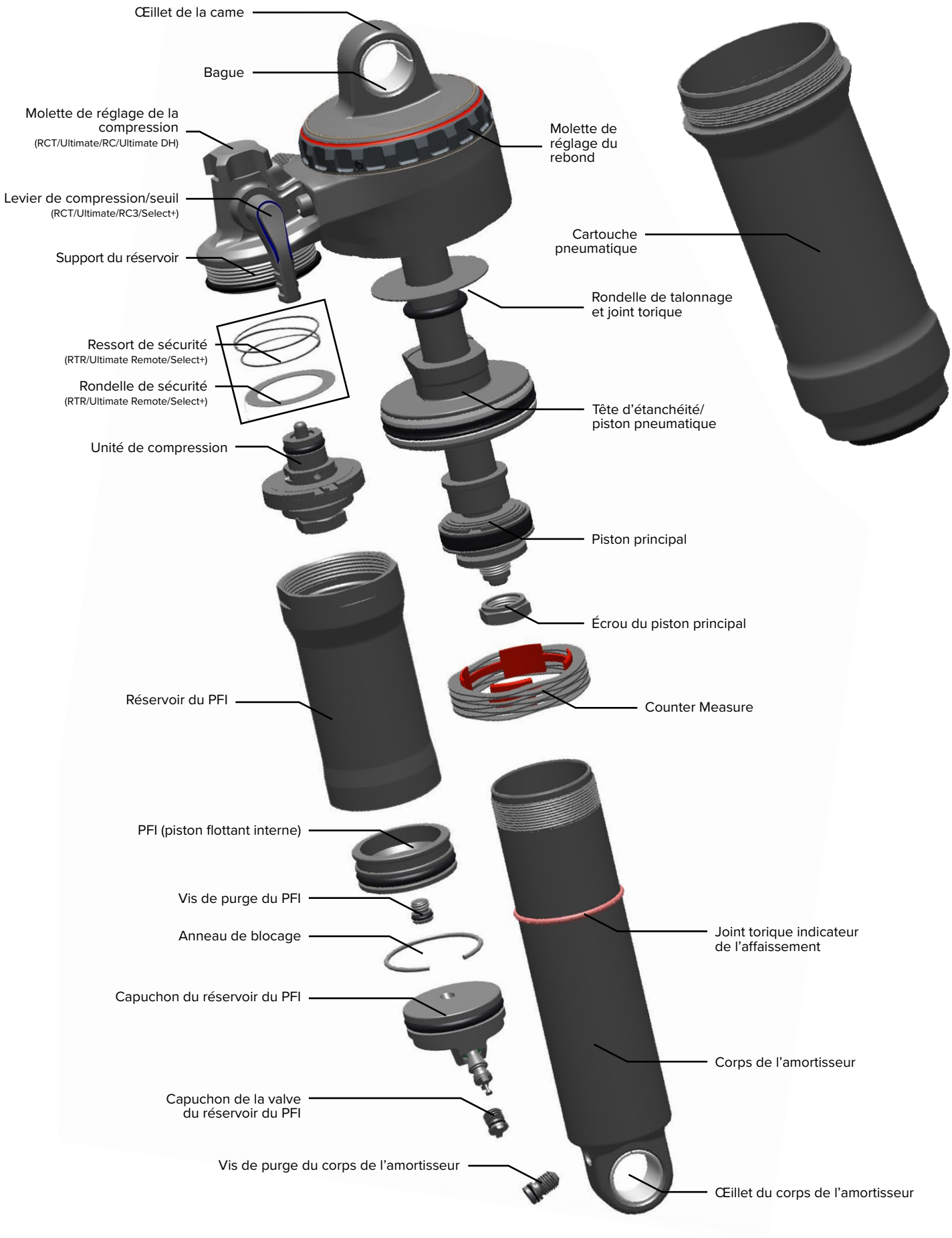
- Pompe pour amortisseur haute pression - 41,4 bar (600 psi)
- Outil pour obus de valve Schrader

Outils de base

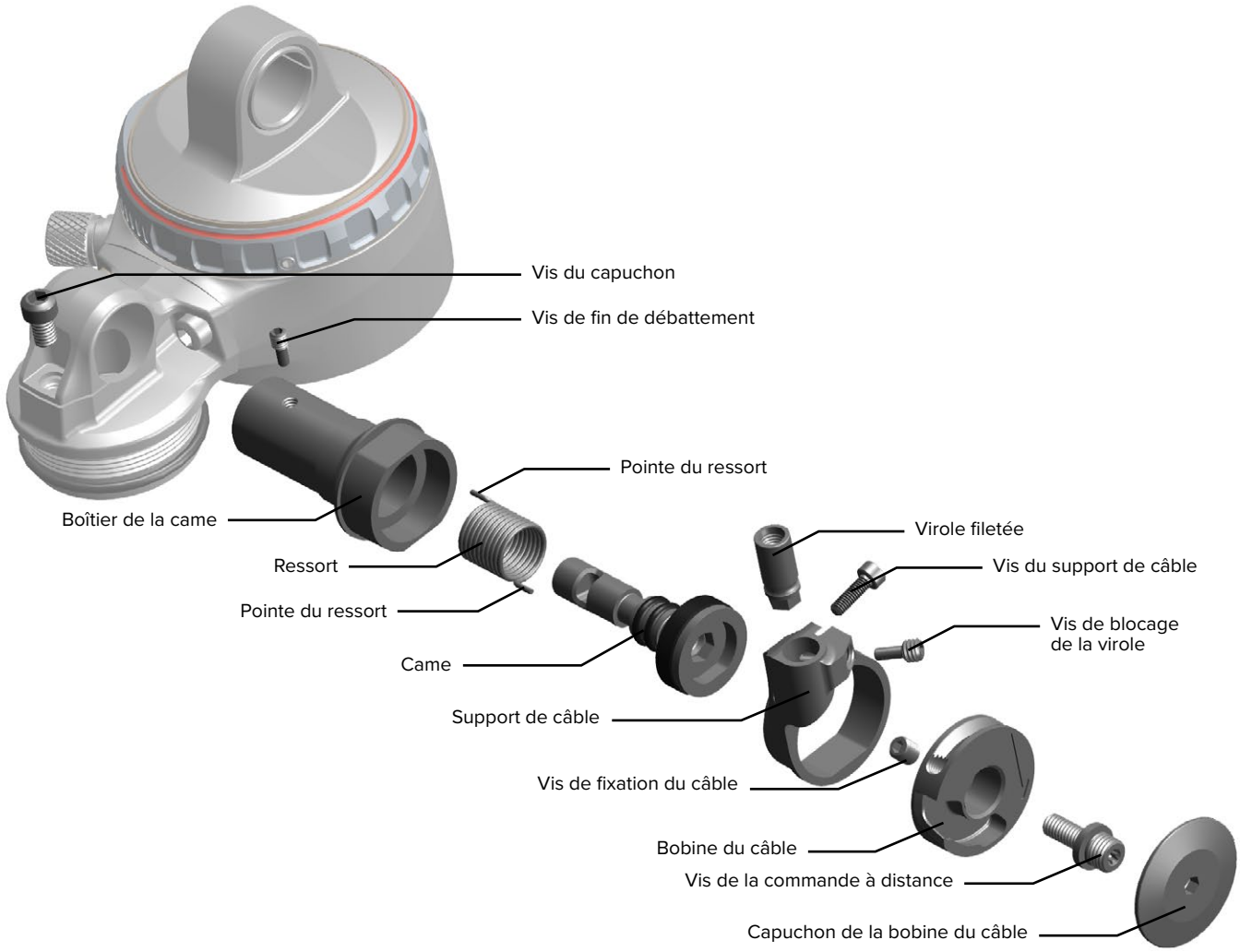
- Clé à molette
- Presse à roulement : 22 mm (diamètre externe) x 10 mm (diamètre interne)
- Étau avec mâchoires en aluminium tendre et mâchoires à encoches en métal tendre
- Pinces coupantes pour câble et gaine
- Douilles articulées : 13 mm, 21 mm, 29 mm, 31 mm, 54 mm
- Marteau
- Douilles hexagonales : 2 mm, 3 mm
- Clés hexagonales : 1,5 mm, 2 mm, 3 mm, 5 mm
- Pied à coulisse ou réglet fin
- Clés plates : 5 mm, 13 mm (x2), 21 mm, 29 mm, 31 mm, 54 mm
- Pointe
- Pince
- Poinçon de petit diamètre
- Clé à douille : 12 mm
- Clé à sangle
- Clé TORX T10 avec douille
- Clé dynamométrique

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.

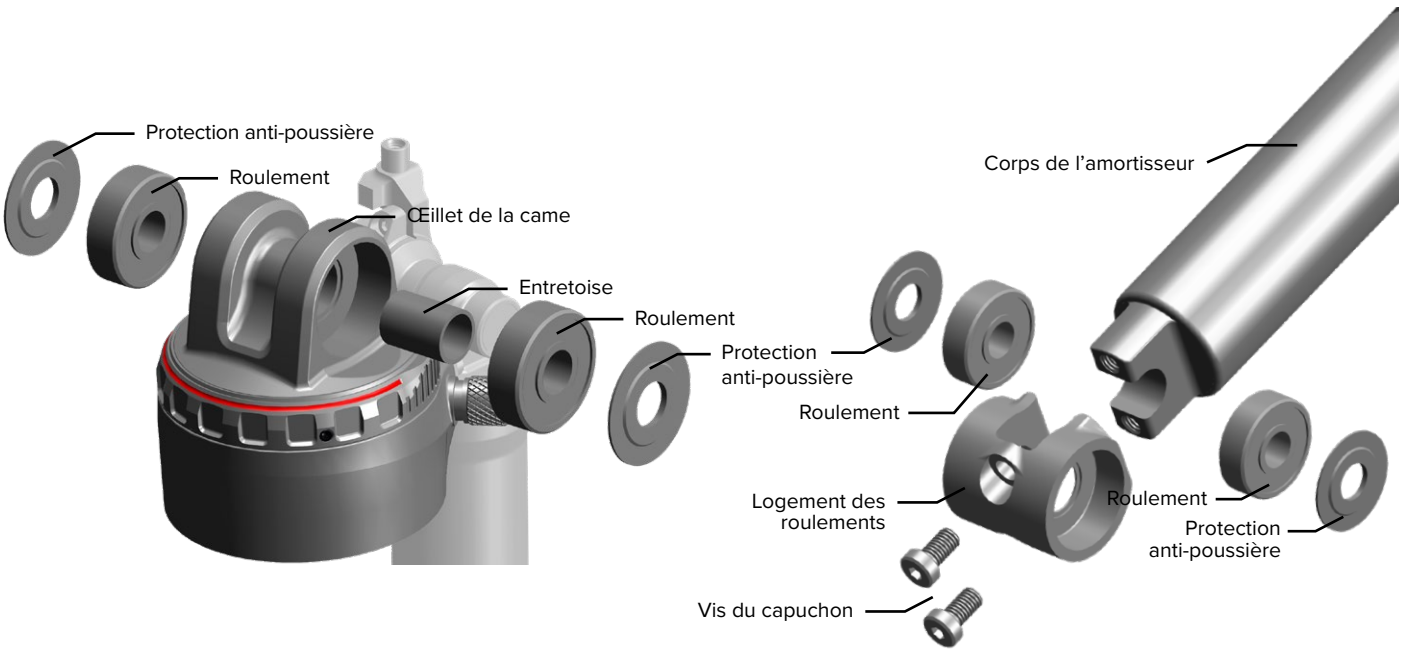
Vue éclatée


Œillet de la came
Bague
Molette de réglage de la compression
(RCT/Ultimate/RC/Ultimate DH)
Levier de compression/seuil
(RCT/Ultimate/RC3/Select+)
Support du réservoir
Ressort de sécurité
(RTR/Ultimate Remote/Select+)
Rondelle de sécurité
(RTR/Ultimate Remote/Select+)
Unité de compression
Réservoir du PFI
PFI (piston flottant interne)
Vis de purge du PFI
Anneau de blocage
Capuchon du réservoir du PFI
Capuchon de la valve du réservoir du PFI
Vis de purge du corps de l'amortisseur
Molette de réglage du rebond
Cartouche pneumatique
Rondelle de talonnage et joint torique
Tête d'étanchéité/ piston pneumatique
Piston principal
Écrou du piston principal
Counter Measure
Joint torique indicateur de l'affaissement
Corps de l'amortisseur
Œillet du corps de l'amortisseur

Vue éclatée – Ressort RTR/Ultimate Remote



Vue éclatée – Boîtier des roulements



Démontage du câble et de la gaine de la commande à distance – RTR/Ultimate uniquement

Avant de procéder à l'entretien de l'amortisseur arrière, détachez le câble et la gaine de la commande à distance fixés à l'amortisseur, puis retirez l'amortisseur du cadre du vélo en respectant les instructions du fabricant du vélo. Remplacez le câble et la gaine après avoir réalisé l'entretien de l'amortisseur (reportez-vous au chapitre intitulé Installation du câble et de la gaine de la gaine du rappel à distance - RLR / Ultimate Remote uniquement).

Pièces, outils et accessoires

Accessoires de sécurité et de protection

- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile

Outils de base

- Pinces coupantes pour câble et gaine
- Clés hexagonales : 2 mm, 3 mm

Démontage du câble et de la gaine de la commande à distance

1 Retirez le capuchon de la bobine du câble.

2 Desserrez la vis de fixation du câble puis coupez le câble.

Desserrez la vis de blocage de la virole. Retirez la virole filetée, la gaine et le câble hors du support de câble.

Jetez la virole filetée, le câble et la gaine.

Entretien de l'œillet de l'amortisseur

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 respectant les instructions du fabricant. Une fois l'amortisseur retiré du vélo, démontez les éléments de fixation avant de procéder à toute opération d'entretien. Remplacez les bagues, si nécessaire.

Pièces, outils et accessoires

Pièces

- Kit d'entretien Super Deluxe (A1-B2) – 50 heures
- Kit d'entretien Super Deluxe (A1-B2) – 200 heures
- Kit d'entretien de la commande à distance Super Deluxe (A1-B2) - 200 heures

Accessoires de sécurité et de protection

- Tablier
- Chiffons propres non pelucheux
- Gants en nitrile
- Lunettes de sécurité

Outils RockShox

- Outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière RockShox 1/2 po x 1/2 po

Lubrifiants et huiles

- Graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox

Outils de base

- Clé à molette
- Étau avec mâchoires en aluminium tendre
- Clés plates : 13 mm (x2)

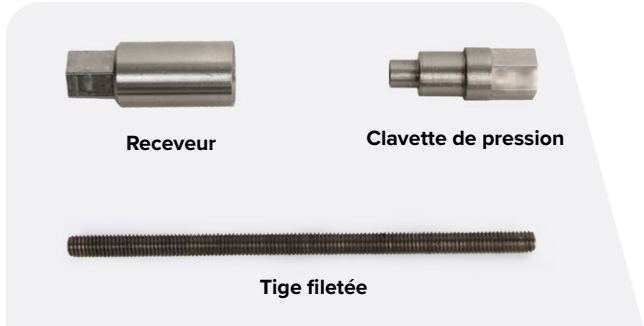
Démontage des éléments de fixation

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.

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 ou un petit tournevis, puis de repousser la clavette de la bague hors de la bague. Si vous y parvenez, passez au chapitre suivant.

Si vous ne pouvez pas démonter les éléments de fixation à la main, utilisez 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 Maintenez le receveur en place à l'aide d'une clé plate de 13 mm ou d'une clé à molette.

AVIS

Veillez à ne pas érafler la cartouche pneumatique en tournant la clé.

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 se bloque contre l'entretoise de butée.

Dévissez la clavette de pression sur la tige filetée pour retirer l'entretoise de butée ainsi que la clavette de la bague, si celle-ci veut bien venir.

4 Si la clavette de la bague ne se retire pas facilement, dévissez la clavette de pression de la tige filetée pour retirer l'entretoise de butée, puis remettez en place la clavette de pression sur la tige filetée.

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'œillet de la came.

Dévissez la clavette de pression sur la tige filetée pour retirer la clavette de la bague.

5 Dévissez le receveur de la tige filetée.

Retirez de l'outil l'entretoise de butée ainsi que la clavette de la bague.

Répétez les étapes 2 à 5 pour l'œillet de l'amortisseur.

Mettez de côté les éléments de fixation jusqu'à ce que vous ayez terminé l'entretien de votre 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 jusqu'à ce qu'il vienne en appui contre l'œillet.

2 Maintenez le receveur en place 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 sur la tige filetée jusqu'à ce qu'elle vienne repousser 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 bague.

Répétez les étapes 1 à 3 pour l'œillet du corps de l'amortisseur.

Mettez de côté l'outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière RockShox jusqu'à ce que vous ayez terminé l'entretien de votre amortisseur.

Entretien du boîtier des roulements

Remplacez les roulements s'ils ne tournent pas de manière fluide ou s'ils grincent.

Pièces, outils et accessoires

Pièces

- Kit de roulements pour l'œillet de l'amortisseur arrière – Avec entretoises
- Kit de roulements pour l'œillet de l'amortisseur arrière (boîtier des roulements de l'œillet du corps de la cartouche d'amortissement inclus)

Accessoires de sécurité et de protection

- Chiffons propres non pelucheux
- Gants en nitrile
- Lunettes de sécurité

Outils de base

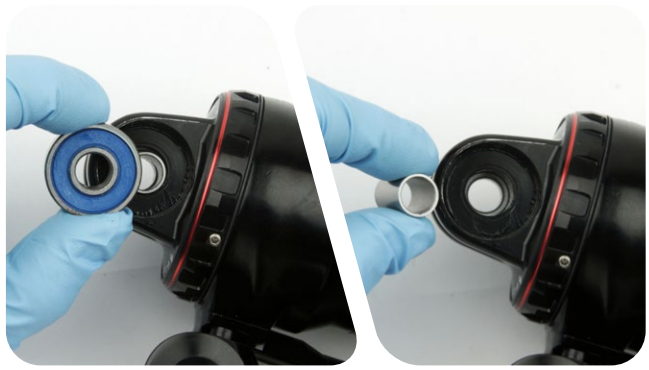
- Presse à roulement : 22 mm (diamètre externe) x 10 mm (diamètre interne)
- Étau avec mâchoires en aluminium tendre
- Marteau
- Poinçon de petit diamètre

Démontage des roulements

1 Retirez la protection anti-poussière.

2 Pour éviter d'endommager la valve pneumatique, retirez d'abord le roulement situé du côté opposé à la valve pneumatique. À l'aide d'un poinçon, appuyez sur l'envers du roulement opposé puis tapez dessus pour déloger le roulement.

Marteau Poinçon



3 Retournez l'amortisseur et, à l'aide d'un poinçon, appuyez sur l'envers de l'autre roulement puis tapez dessus pour déloger le roulement.

AVIS

Veillez à ne pas endommager la valve pneumatique en tapant sur le roulement pour le retirer.

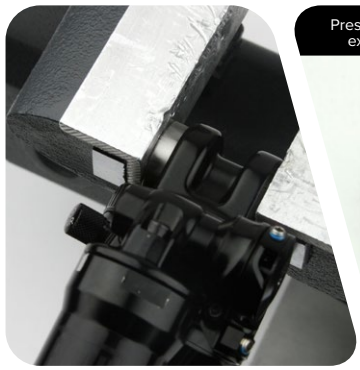
4 Vaporisez de l'alcool isopropylique ou du produit RockShox Suspension Cleaner à l'intérieur des emplacements des roulements puis nettoyez-les avec un chiffon.

1 Mettez en place un roulement neuf dans l'un des emplacements puis serrez l'œillet et le roulement dans un étau équipé de mâchoires tendres. Enfoncez le roulement dans son emplacement jusqu'à ce qu'il affleure avec l'œillet.

Desserrez l'étau ; alignez la presse à roulement et le roulement puis resserrez l'étau. Enfoncez le roulement dans son emplacement jusqu'à ce qu'il se bloque.

AVIS

Ne forcez pas sur le roulement. Le fait de forcer sur le roulement peut l'endommager et entraîner un mauvais fonctionnement.



Presse à roulement de 22 mm (diamètre externe) x 10 mm (diamètre interne)

Pour éviter d'endommager le roulement, veillez à ce que la presse à roulement pousse bien sur les surfaces interne et externe du roulement en même temps.

Presse à roulement

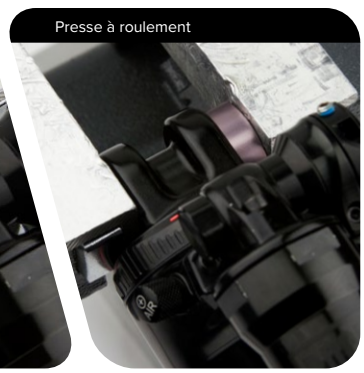
2 Insérez une entretoise neuve dans l'œillet puis installez un roulement neuf dans l'autre emplacement. Serrez l'œillet et le roulement dans un étau équipé de mâchoires tendres, puis enfoncez le roulement dans son emplacement jusqu'à ce qu'il affleure avec l'œillet.

Desserrez l'étau ; alignez la presse à roulement et le roulement puis resserrez l'étau. Enfoncez le roulement dans son emplacement jusqu'à ce qu'il se bloque.

AVIS

Ne forcez pas sur le roulement. Le fait de forcer sur le roulement peut l'endommager et entraîner un mauvais fonctionnement.

Pour éviter d'endommager le roulement, veillez à ce que la presse à roulement pousse bien sur les surfaces interne et externe du roulement en même temps.



Presse à roulement

3 Retirez l'amortisseur de l'étau. Les roulements doivent être enfoncés d'environ 1 mm par rapport au bord externe de leur emplacement. Remettez en place les protections anti-poussière avant de remonter l'amortisseur sur le vélo.

Remplacement du boîtier des roulements de l'œillet du corps de la cartouche d'amortissement

1 Desserrez les vis du capuchon puis retirez l'unité des roulements de l'amortisseur.

Les protections anti-poussière peuvent tomber. Ceci est normal.

AVIS

Si vous effectuez l'entretien des 50 ou 200 heures, mettez l'unité des roulements de côté jusqu'à ce que l'entretien soit terminé. Tant que l'unité des roulements est mise en place, la cartouche pneumatique ne peut pas être retirée.

2 Mettez en place l'unité des roulements neuve sur l'amortisseur puis serrez les vis. Serrez les vis du capuchon à un couple de 6,2 N·m.

Entretien Super Deluxe

Avant de procéder à l'entretien de votre amortisseur arrière, vous devez d'abord le démonter du cadre du vélo en respectant les instructions du fabricant. Une fois l'amortisseur retiré, démontez 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, outils et accessoires

Pièces

- Kit d'entretien Super Deluxe (A1-B2) – 50 heures
- Kit d'entretien Super Deluxe (A1-B2) – 200 heures
- Kit d'entretien de la commande à distance Super Deluxe (A1-B2) – 200 heures

Accessoires de sécurité et de protection

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

Lubrifiants et huiles

- Alcool isopropylique ou produit de nettoyage pour suspension RockShox
- Maxima Extra 15w50 ou Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light - Fourni dans le kit d'entretien
- Huile de suspension Maxima PLUSH 7wt ou RockShox 7wt
- Graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox – Fournie avec les kits d'entretien

Outils RockShox

- Adaptateur pour valve pneumatique RockShox – Amortisseur arrière
- Outil de mesure de la hauteur du PFI RockShox - Super Deluxe
- Cales d'étau pour amortisseur arrière RockShox - 3-trous

Outils pour vélo

- Outil pour obus de valve Schrader
- Pompe pour amortisseur haute pression - 41,4 bar (600 psi)

Outils de base

- Étau avec mâchoires en aluminium tendre et mâchoires à encoches en métal tendre
- Douilles articulées : 13 mm, 21 mm, 29 mm, 31 mm, 54 mm
- Douilles hexagonales : 2 mm, 3 mm
- Clés hexagonales : 1,5 mm, 2 mm, 3 mm, et 5 mm
- Pied à coulisse ou réglet fin
- Clés plates : 5 mm, 13 mm (x2), 21 mm, 29 mm, 31 mm, 54 mm
- Pointe
- Pince
- Clé à douille : 12 mm
- Clé à sangle
- Clé TORX T10 avec douille
- Clé dynamométrique

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 les systèmes pneumatiques ou de procéder à leur entretien, dépressurisez toutes les cartouches pneumatiques et retirez les embouts des valves pneumatiques.

Si votre amortisseur ne revient pas en position de détente complète, n'essayez pas de le démonter ou de réaliser les procédures d'entretien. Toute tentative d'entretien sur 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

Lorsque vous remplacez des joints ou joints toriques, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint ou joint torique. Vaporisez de l'alcool isopropylique ou du produit RockShox Suspension Cleaner sur chaque pièce et nettoyez-la avec un chiffon. Appliquez de la graisse sur les joints ou joints toriques neufs. Utilisez uniquement de la graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox lorsque vous procédez à l'entretien de votre amortisseur RockShox.

Pour éviter d'endommager l'amortisseur, utilisez un étau à mâchoires en aluminium tendres et veillez à placer l'œillet dans l'étau de manière à ce que les mâchoires ne touchent jamais les molettes de réglage. Pour les amortisseurs avec boîtier de roulements, enroulez un chiffon autour de l'œillet puis serrez l'œillet à plat dans l'étau.

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

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

Ultimate/RCT : tournez la molette de réglage de la compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque, puis tournez le levier du seuil sur la position déverrouillée.

Select+/RC3: tournez le levier de compression/seuil dans la position déverrouillée.

Ultimate DH/RC: tournez la molette de réglage de la compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque.

2 Notez le réglage de la pression pneumatique ; cela vous sera utile pour le réglage qui suivra la procédure d'entretien.

Retirez le capuchon de la valve pneumatique à la main. À l'aide d'une petite clé hexagonale, appuyez légèrement sur la valve Schrader pour vider lentement tout l'air contenu dans la cartouche pneumatique.

⚠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.

Videz lentement tout l'air contenu dans la cartouche pneumatique pour vous assurer que l'air est évacué des deux chambres. Si l'air est évacué trop rapidement, de l'air peut rester coincer dans la chambre négative et la cartouche pneumatique peut être violemment éjectée de l'amortisseur au moment du démontage.

À l'aide d'un outil pour obus de valve Schrader, retirez puis remettez en place l'obus de la valve sur le corps de la valve pour vous assurer que tout l'air a été évacué.

Outil pour valve Schrader

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

4 Retirez l'indicateur d'affaissement.

5 Insérez un chiffon à travers l'œillet du corps de l'amortisseur pour éviter que la cartouche pneumatique ne soit violemment éjectée de l'amortisseur.

⚠ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Il peut toujours y avoir de la pression pneumatique dans la chambre négative de la cartouche pneumatique et cela peut provoquer l'expulsion brutale de la cartouche pneumatique hors de l'amortisseur au moment du démontage. Portez toujours des lunettes de sécurité.

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

AVIS

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

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

Retirez le chiffon passé dans l'œillet du corps de l'amortisseur.

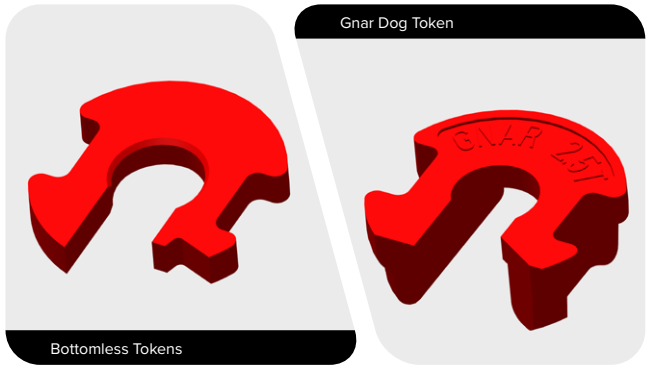
Le vide va se faire de plus en plus au fur et à mesure que vous allez tirer la cartouche pneumatique le long du corps de l'amortisseur, puis ce phénomène va cesser brutalement au moment où la cartouche va dépasser le piston pneumatique.

Clé à sangle

Counter Measure

Les Bottomless Tokens et les Gnar Dog Tokens réduisent le volume d'air présent dans votre amortisseur arrière et entraînent une meilleure progressivité sur le débattement final de l'amortisseur. Ajoutez ou retirez des entretoises afin de régler la sensation de talonnage de votre amortisseur. Une Gnar Dog Token équivaut à 2,5 Bottomless Tokens.

Bottomless Tokens	3 entretoises maximum
Gnar Dog Token	1 Gnar Dog Token + 2 Bottomless Tokens maximum



Bottomless Tokens : serrez l'œillet de la came dans l'étau.

Faites remonter la rondelle de talonnage et le joint torique pour qu'ils soient décalés de l'œillet de la came, puis insérez l'entretoise sur la came de l'amortisseur avec son encoche tournée vers la valve pneumatique. Faites coulisser l'entretoise le long de la came de l'amortisseur jusqu'à ce qu'elle touche les autres entretoises ou l'œillet. Faites redescendre la rondelle de talonnage et le joint torique contre les entretoises.

Mettez jusqu'à trois Bottomless Tokens en place.

Gnar Dog Token : serrez l'œillet de la came dans l'étau.

Le cas échéant, retirez les entretoises de l'œillet. Faites remonter la rondelle de talonnage et le joint torique pour qu'ils soient décalés de l'œillet de la came, puis insérez la Gnar Dog Token sur la came de l'amortisseur avec son côté plat situé à l'opposé de l'œillet. Faites coulisser l'entretoise le long de la came de l'amortisseur jusqu'à ce qu'elle touche l'œillet.

On ne peut installer qu'une seule Gnar Dog Token. Avec une Gnar Dog Token mise en place, vous ne pouvez ajouter que deux Bottomless Tokens supplémentaires. Faites redescendre la rondelle de talonnage et le joint torique contre les entretoises.

AVIS

La Gnar Dog Token doit être installée en premier dans l'œillet. Une fois que la Gnar Dog Token est mise en place, alors les Bottomless Tokens supplémentaires peuvent être installées.

Démontage des entretoises : serrez l'œillet de la came dans l'étau.

Faites remonter la rondelle de talonnage et le joint torique pour qu'ils soient décalés de l'œillet de la came. A l'aide d'une pointe, séparez l'entretoise des autres entretoises ou de l'œillet de la came, puis retirez l'entretoise hors de la came.

AVIS

Veillez à ne pas rayer la came de l'amortisseur, l'œillet de la came et le joint torique de l'œillet. Les rayures peuvent entraîner des fuites.

AVIS

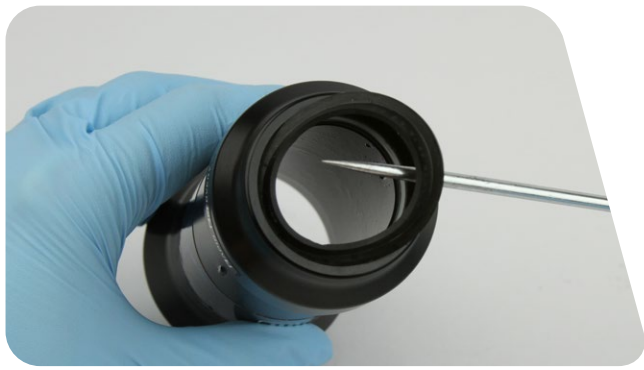
Lorsque vous remplacez des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint. Vaporisez de l'alcool isopropylique ou du produit RockShox Suspension Cleaner sur chaque pièce et nettoyez-la avec un chiffon. Appliquez de la graisse sur les joints neufs. Utilisez uniquement de la graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox lorsque vous procédez à l'entretien de vos amortisseurs arrière RockShox Super Deluxe.

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

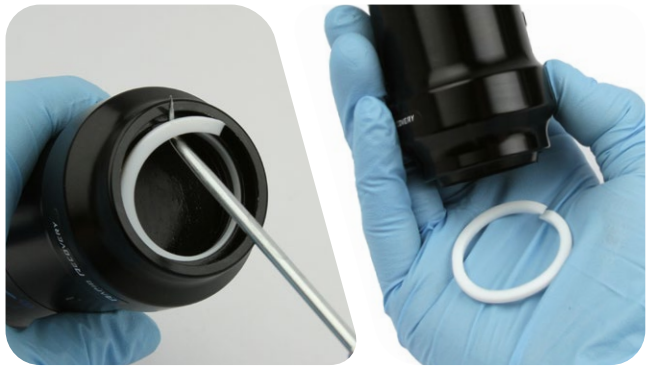
1. Retirez le joint torique situé sur l'extérieur de la cartouche pneumatique.
   Vaporisez de l'alcool isopropylique ou du produit RockShox Suspension Cleaner sur le filetage du réservoir pneumatique ainsi que sur le filetage du corps de l'œillet et nettoyez-les avec un chiffon.

   Installez un nouveau joint torique.

2. Retirez le joint racleur de la cartouche pneumatique situé dans la cannelure du haut.

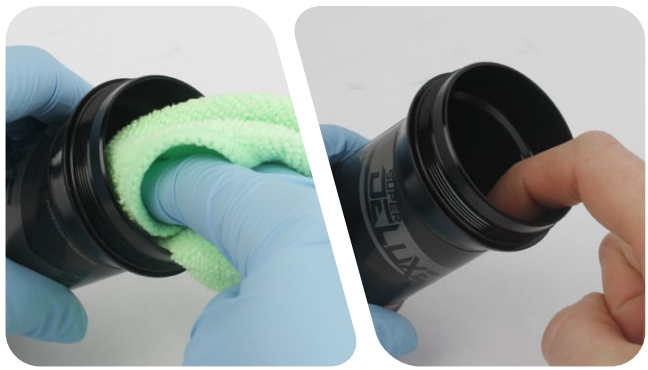


3 Retirez la bague d'appui située dans la deuxième cannelure à l'intérieur de la cartouche pneumatique.



4 Piquez et retirez le joint de section carrée situé au fond de la deuxième cannelure à l'intérieur de la cartouche pneumatique.

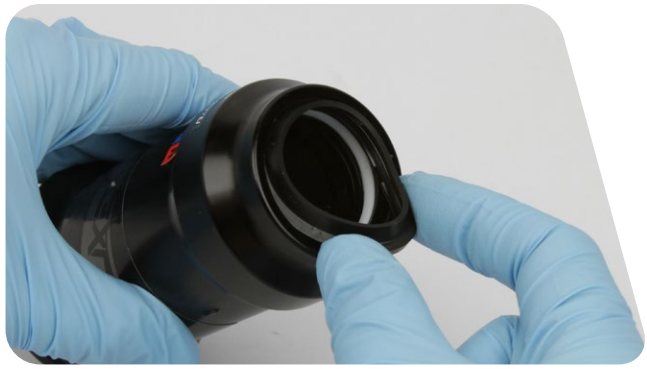
5 Vaporisez de l'alcool isopropylique ou du produit RockShox Suspension Cleaner à l'intérieur du réservoir pneumatique et nettoyez-le avec un chiffon. Retirez un gant et, avec le doigt, inspectez l'intérieur et l'extérieur de la cartouche pneumatique pour vérifier qu'elle ne soit pas rayée ou déformée. Remplacez la cartouche pneumatique si elle est rayée ou endommagée.



6 Insérez un bout du joint de section carrée dans la cannelure la plus profonde à l'intérieur de la cartouche pneumatique, puis poussez le reste dans la cannelure.

7 Insérez un bout de la bague d'appui à l'intérieur de la cartouche pneumatique, puis poussez le reste dans la cartouche de manière à ce que la bague vienne se mettre en place par-dessus le joint de section carrée.

8 Prenez le joint racleur neuf avec sa partie la plus étroite tournée vers le haut. Mettez-le en place dans la cannelure pour joint racleur située au sommet de la cartouche pneumatique.



9 Appliquez une fine couche de graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox sur le joint de section carrée, la bague d'appui et le joint racleur.

Mettez la cartouche pneumatique de côté.

10 Retirez le joint et les anneaux de coulissage de l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique.

Vaporisez de l'alcool isopropylique ou du produit RockShox Suspension Cleaner sur l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique puis nettoyez-la avec un chiffon.

Installez l'anneau de coulissage épais sur la tête d'étanchéité/le piston pneumatique, côté chanfreiné/conique orienté à l'opposé du joint quadrilobe. Installez l'anneau de coulissage fin au-dessus du joint quadrilobe.

Pour poursuivre **l'entretien toutes les 50 heures** passez au chapitre Installation de la cartouche pneumatique.

Pour poursuivre **l'entretien toutes les 200 heures** passez au chapitre Entretien du réservoir du PFI.

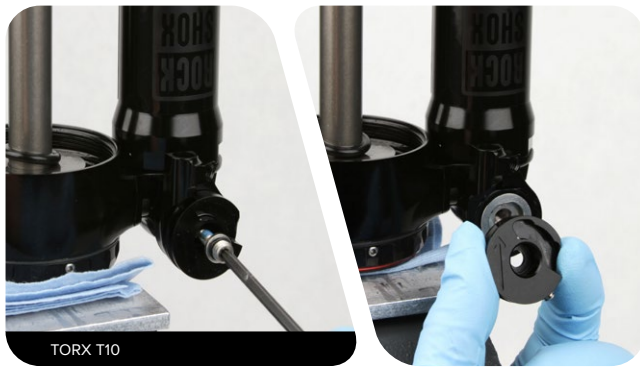
AVIS

Lorsque vous remplacez des joints ou joints toriques, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint ou joint torique. Vaporisez de l'alcool isopropylique ou du produit RockShox Suspension Cleaner sur chaque pièce et nettoyez-la avec un chiffon. Appliquez de la graisse sur les joints ou joints toriques neufs. Utilisez uniquement de la graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox lorsque vous procédez à l'entretien de votre amortisseur RockShox.

Pour éviter d'endommager l'amortisseur, utilisez un étau à mâchoires en aluminium tendres et veillez à placer l'œillet dans l'étau de manière à ce que les mâchoires ne touchent jamais les molettes de réglage. Pour les amortisseurs avec boîtier de roulements, enroulez un chiffon autour de l'œillet puis serrez l'œillet à plat dans l'étau.

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

1 **RTR/Ultimate Remote :** retirez la vis du rappel à distance ainsi que la bobine du câble.



Desserrez la vis du support de câble puis retirez le suppport de câble.

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

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 de nouveau sur la valve Schrader. 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.

3 À l'aide d'un outil pour valve Schrader, retirez l'obus de la valve Schrader hors de la valve du réservoir du PFI.

Ne jetez pas l'obus de la valve Schrader.

4 Serrez l'œillet dans un étau. Enfoncez le bouchon du réservoir du PFI dans le réservoir jusqu'à ce qu'il se bloque.

5 Retirez l'anneau de blocage du réservoir du PFI.

⚠ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

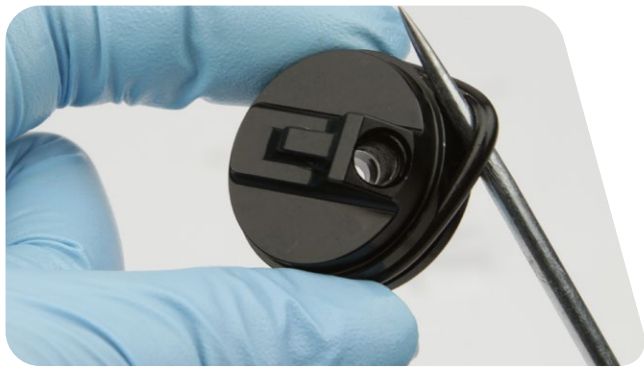
L'anneau de blocage peut être violemment éjecté au moment du démontage. Portez toujours des lunettes de sécurité.

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

6 Retirez le bouchon du réservoir du PFI hors du réservoir du PFI.

7 Retirez le joint torique du bouchon du réservoir du PFI.

Installez un nouveau joint torique.



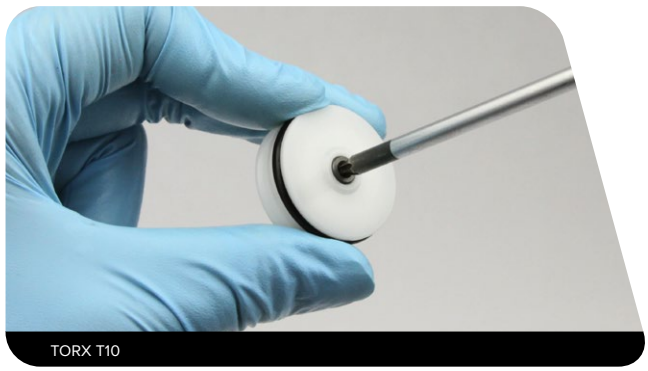
8 Désserrez le réservoir du PFI de l'œillet.

Retirez l'amortisseur de l'étau ; maintenez-le au-dessus d'un récipient destiné à récupérer le liquide 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.

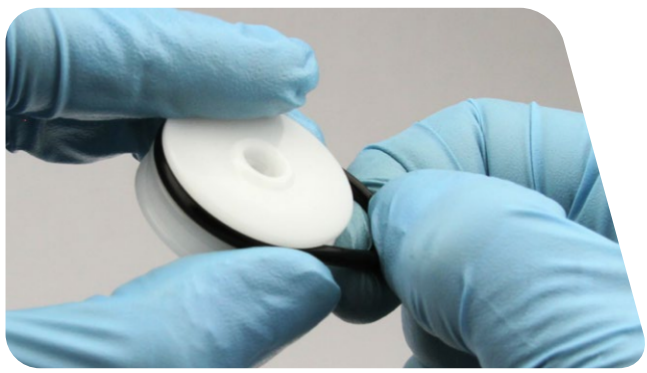
9 Poussez sur le PFI pour le faire sortir du réservoir du PFI.

10 Retirez la vis de purge du PFI.



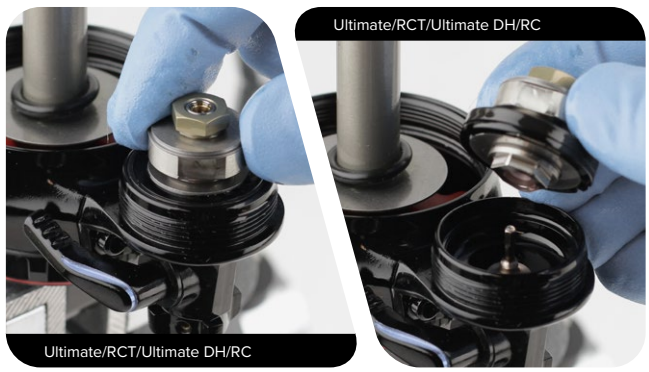
11 Retirez le joint torique du PFI.

Installez un nouveau joint torique.



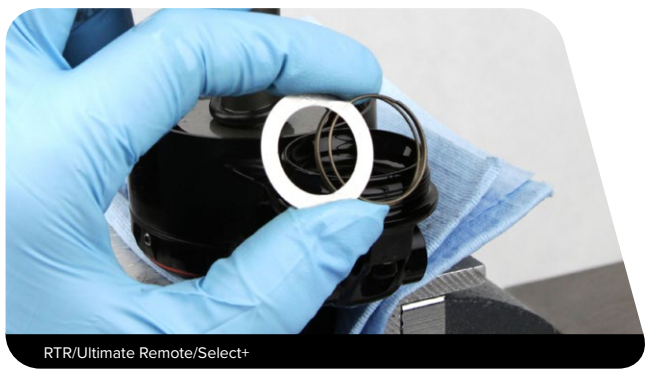
12 **RTR/Ultimate Remote/Select+/RC3 :** tirez sur l'écrou du piston tout en le faisant osciller de gauche à droite afin de retirer l'unité de compression hors du support du réservoir du PFI. Ensuite, mettez-la de côté.

Ultimate/RCT/Ultimate DH/RC: retirez l'unité de compression hors du support du réservoir du PFI et mettez-la de côté.



RTR/Ultimate Remote/Select+: retirez le ressort de sécurité ainsi que la rondelle de sécurité et mettez-les de côté.

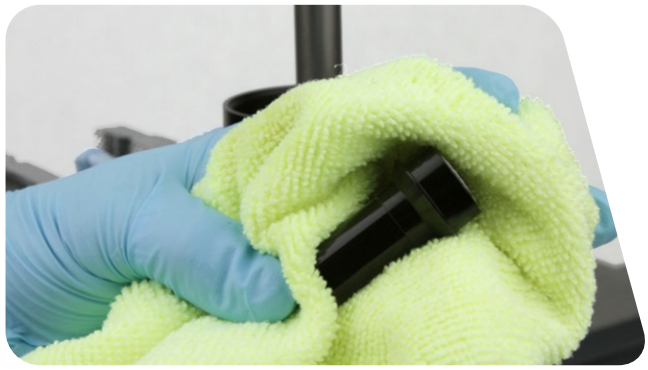
Il se peut que la rondelle de sécurité soit collée sur la base de l'unité de compression. Retirez-la si c'est le cas.



13 Épongez le trop-plein d'huile dans le support du réservoir du PFI.

1 Desserrez la vis du capuchon fixée sur le réservoir, puis retirez la sous-unité de la commande à distance hors du réservoir.

2 Nettoyez l'unité de la came.

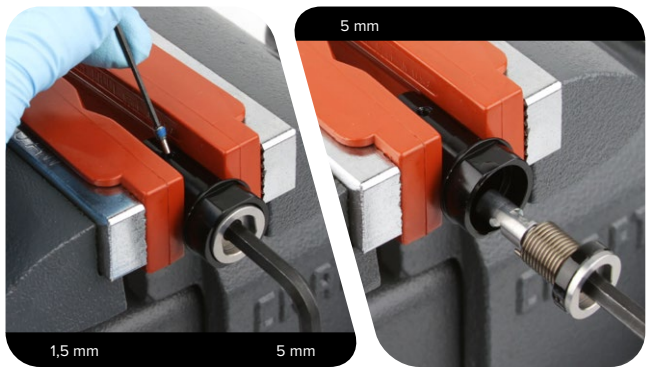


3 Serrez les cales à encoches dans un étau. Serrez délicatement la came dans l'encoche des cales d'étau.

Tendez le ressort en le tournant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il se bloque, puis retirez la vis de fin de débattement. Détendez délicatement le ressort, puis tirez la came hors de son boîtier.

⚠ATTENTION

Si vous ne détendez pas le ressort assez lentement, il peut reprendre brutalement sa forme initiale et éjecter la clé hexagonale hors de l'unité de la came.



4 Retirez le ressort situé sur la came puis, à l'aide d'un chiffon, nettoyez la came.

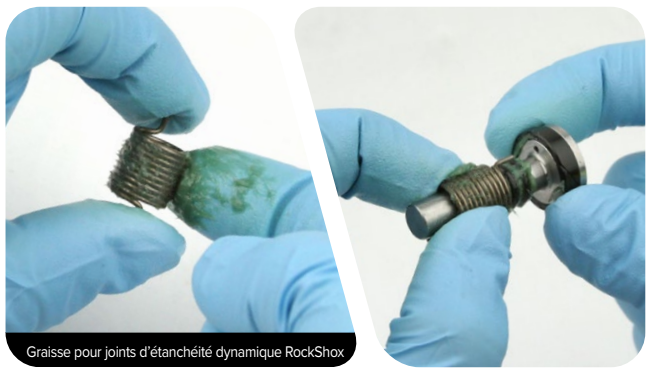
AVIS

Ne vaporisez pas d'alcool isopropylique ou de produit RockShox Suspension Cleaner sur la came lorsque les joints toriques sont installés. L'alcool isopropylique pourrait rendre les joints toriques friables et provoquer leur rupture.

5 Appliquez une épaisse couche de graisse sur la came.

Graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox

6 Appliquez une épaisse couche de graisse sur l'intérieur et l'extérieur du ressort de la commande à distance neuf, puis mettez le ressort en place sur la came en insérant la pointe du ressort dans l'orifice prévu à cet effet.



Graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox

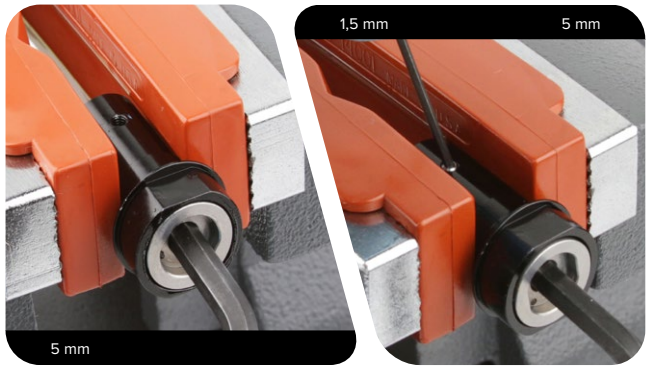
7 Mettez la came et le ressort en place dans le boîtier de la came, puis faites tourner la came jusqu'à ce que la pointe du ressort pénètre dans l'orifice prévu à cet effet. La came doit affleurer avec le bord du boîtier de la came.

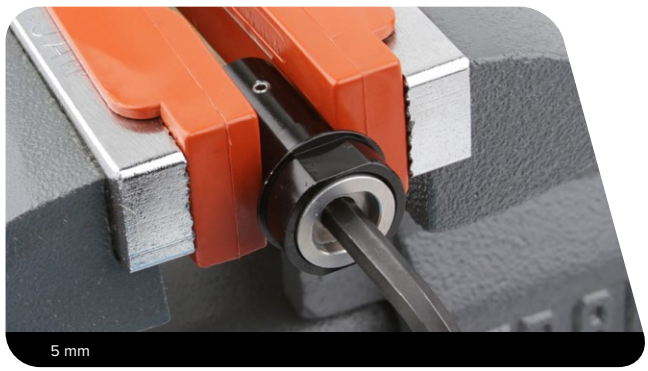
8 Tendez le ressort en le tournant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que l'orifice fileté situé sur la came soit aligné avec l'orifice situé sur le boîtier de la came ; mettez la vis de fin de débattement en place puis serrez la vis jusqu'à ce qu'elle soit à fleur. Détendez le ressort avec précaution.

Mettez le ressort en tension en le tendant puis en le détendant pour s'assurer qu'il a été correctement mis en place.

⚠ATTENTION

Si vous ne détendez pas le ressort assez lentement, il peut reprendre brutalement sa forme initiale et éjecter la clé hexagonale hors de l'unité de la came.





9 Vaporisez de l'alcool isopropylique ou du produit RockShox Suspension Cleaner sur la sous-unité du rappel à distance puis nettoyez-la avec un chiffon.

10 Mettez la sous-unité de la commande à distance en place dans le support du réservoir. À cause de son bord plat usiné, la sous-unité de la commande à distance ne peut être installée que dans un seul sens.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 3 mm, serrez la vis du capuchon à un couple compris entre 2,1 et 2,5 N•m.

AVIS

Lorsque vous remplacez des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint. Vaporisez de l'alcool isopropylique ou du produit RockShox Suspension Cleaner sur chaque pièce et nettoyez-la avec un chiffon. Appliquez de la graisse sur les joints neufs. Utilisez uniquement de la graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox lorsque vous procédez à l'entretien de vos amortisseurs RockShox.

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.

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

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

Enroulez un chiffon autour du corps de l'amortisseur.

Desserrez puis retirez l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique du corps de l'amortisseur.

⚠ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Si le liquide se met à mousser et déborde du corps de l'amortisseur lorsque l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique est desserrée, alors le joint du PFI est défaillant et le liquide à l'intérieur de l'amortisseur est sous pression. Cela peut provoquer l'expulsion brutale de l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique, ainsi que du liquide de l'amortisseur, hors du corps de l'amortisseur. Recouvrez l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique avec un chiffon et desserrez lentement l'unité pour permettre au liquide sous pression de passer du corps de l'amortisseur à l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique.

Du liquide va s'écouler du corps de l'amortisseur.

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

AVIS

Lorsque vous remplacez des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint. Vaporisez de l'alcool isopropylique ou du produit RockShox Suspension Cleaner sur chaque pièce et nettoyez-la avec un chiffon. Appliquez de la graisse sur les joints neufs. Utilisez uniquement de la graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox lorsque vous procédez à l'entretien de vos amortisseurs RockShox.

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.

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

1 Vaporisez de l'alcool isopropylique ou du produit RockShox Suspension Cleaner sur l'unité de la came puis nettoyez-la avec un chiffon.

2 Serrez la came de l'amortisseur dans la fente d'1/2 pouce des cales pour amortisseur arrière RockShox de l'étau.

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 dans l'étau de manière à ce que les mâchoires ne touchent jamais le piston ni le réservoir du PFI.

3 Retirez l'écrou du piston principal.

4 Faites glisser l'unité du piston principal et la plaque de talonnage hors de la tige et enfilez-les sur une petite clé hexagonale ou une pointe.

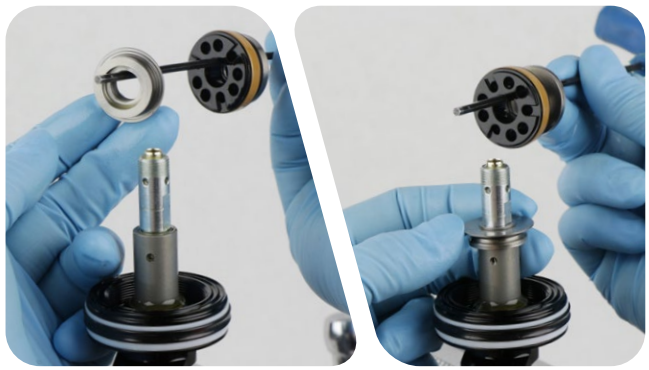
AVIS

Conservez toutes les pièces ensemble et mettez-les de côté. Si l'unité du piston principal est désassemblée, il faudra la remplacer.

5 Remplacement du piston HotDog facultatif

Le piston HotDog est facultatif. Si vous n'installez pas de piston HotDog, passez à l'étape 6.

Retirez la pile de rondelles inférieure ainsi que la plaque de talonnage puis replacez-les sur la tige à l'identique.



Séparez le piston et la pile de rondelles supérieure toujours enfilés sur la clé hexagonale ou sur la pointe, puis retirez le piston. Faites coulisser le piston HotDog sur la clé hexagonale ou la pointe avec le côté « HotDog » du piston tourné vers l'extrémité de la clé hexagonale.

Faites coulisser le reste de la pile de rondelles sur la clé hexagonale et mettez de côté.

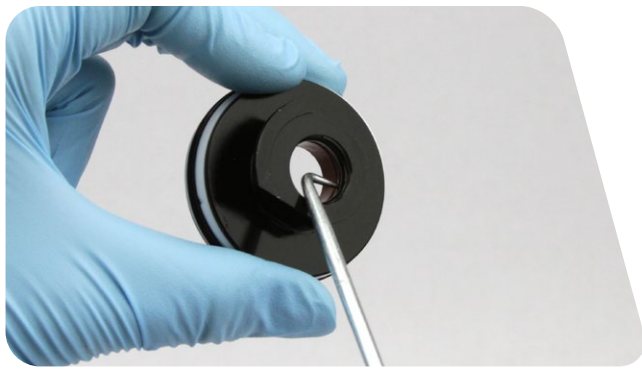
6 Retirez l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique hors de la came de l'amortisseur.

7 Retirez le joint torique de talonnage de la came de l'amortisseur.

Installez un nouveau joint torique.

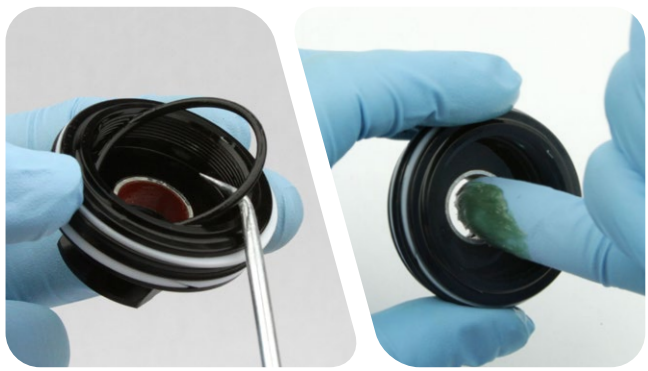
8 Piquez et retirez le joint torique interne situé dans la cannelure pour joint interne.

Installez un nouveau joint torique.



9 Retirez le joint torique interne situé à la base du filetage à l'intérieur de l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique.

Mettez en place un joint torique neuf puis appliquez une bonne couche de graisse sur le joint torique et la bague.



10 Retirez le joint torique situé à l'intérieur de l'œillet de la tige.

Mettez en place un joint torique neuf à l'intérieur de l'œillet de la tige.

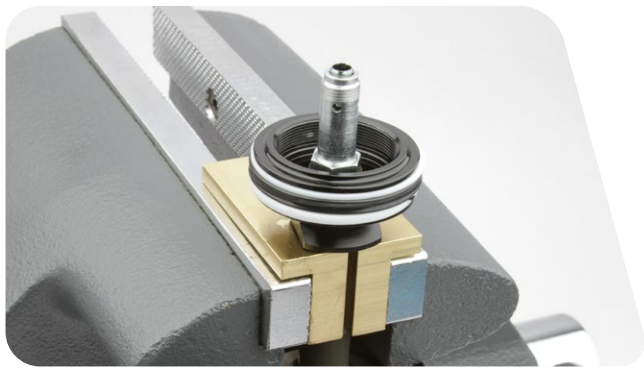
Pointe

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

12 Serrez la came de l'amortisseur dans l'étau équipé de 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.



13 Installez l'unité du piston principal sur la tige de l'amortisseur de sorte que le piston HotDog, s'il est installé, soit tourné contre la tige de l'amortisseur. Maintenez les rondelles en pile et centrez-les sur le dessus du piston principal.

Si vous le souhaitez, mettez en place un nouveau réglage de piston. Reportez-vous au catalogue des pièces détachées RockShox, à l'adresse www.sram.com.

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

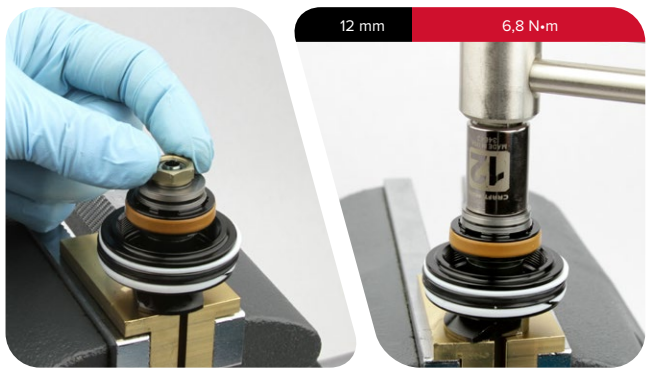
AVIS

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

Piston HotDog

14 Vissez l'écrou sur la came de l'amortisseur. Serrez l'écrou du piston principal à un couple de 6,8 N•m.

Retirez l'unité de l'étau.



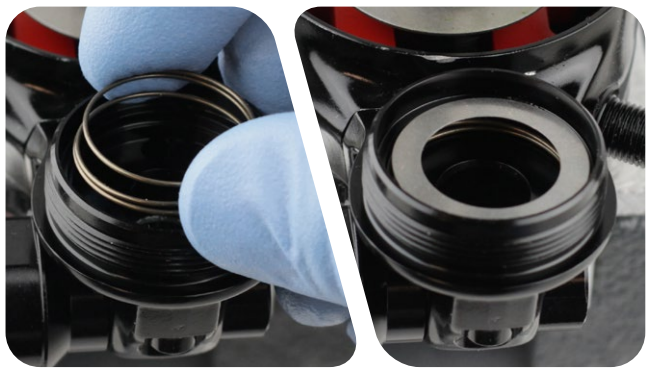
AVIS

Lorsque vous remplacez des joints ou joints toriques, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint ou joint torique. Vaporisez de l'alcool isopropylique ou du produit RockShox Suspension Cleaner sur chaque pièce et nettoyez-la avec un chiffon. Appliquez de la graisse sur les joints ou joints toriques neufs. Utilisez uniquement de la graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox lorsque vous procédez à l'entretien de votre amortisseur RockShox.

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 les amortisseurs avec boîtier de roulements, enroulez un chiffon autour de l'œillet puis serrez l'œillet à plat dans l'étau.

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

1 **RTR/Ultimate Remote/Select+ :** installez le ressort de sécurité (son extrémité large en premier et son extrémité effilée tournée vers l'extérieur) ainsi que la rondelle de sécurité dans le support du réservoir.

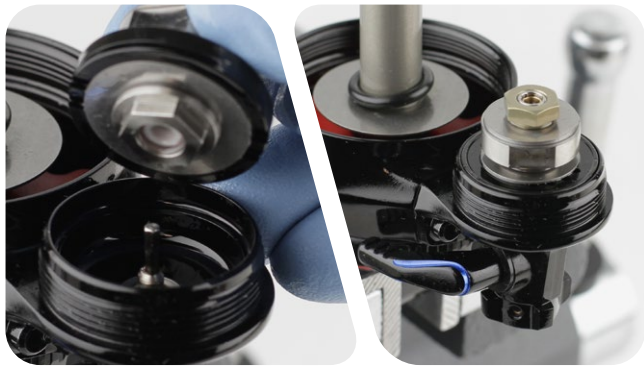


2a **RTR/Ultimate Remote/Select+/RC3:** mettez en place l'unité de compression dans le support du réservoir. Poussez l'unité de compression dans le réservoir jusqu'à ce qu'elle se bloque.

Select+/RC3: Vérifiez que le levier de compression soit toujours en position déverrouillée (mini) de manière à ce que l'aiguille de compression ne bloque pas le flux d'huile dans la valve.

2b **Ultimate/RCT/Ultimate DH/RC:** mettez en place l'unité de compression dans le support du réservoir par-dessus l'aiguille de compression. Tournez délicatement l'unité de gauche à droite jusqu'à ce que l'interface hexagonale s'aligne et s'enclenche dans son emplacement.

Ultimate/RCT: Vérifiez que le levier de compression soit toujours en position déverrouillée (mini) de manière à ce que l'aiguille de compression ne bloque pas le flux d'huile dans la valve.



3 **RTR/Ultimate Remote/Select+ :** à l'aide d'une pointe, vérifiez que la rondelle de blocage est correctement mise en place. Pour vérifier que la rondelle de blocage peut se contracter, insérez la pointe dans les orifices de remplissage situés sur l'unité de compression. Si la rondelle de blocage ne peut pas se contracter, retirez l'unité de compression, redressez la rondelle puis remettez l'unité de compression en place.

4 Vissez le réservoir du PFI sur l'œillet. Serrez le réservoir du PFI à un couple de 8 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.

5 Versez de l'huile de suspension 7wt dans le réservoir du PFI jusqu'à ce qu'il affleure avec le haut du réservoir.

Maxima PLUSH 7wt ou RockShox 7wt

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

Continuez à taper sur le dessus du réservoir jusqu'à ce qu'il ne sorte plus aucune bulle d'air de la came de l'amortisseur.

Une fois que le système est purgé et ne contient plus d'air, posez le doigt sur l'ouverture de la came de l'amortisseur pour boucher temporairement le système.

7 N'enlevez pas le doigt, et versez de l'huile de suspension 7wt dans le réservoir du PFI jusqu'à ce qu'il affleure avec le haut du réservoir.

Maxima PLUSH 7wt ou RockShox 7wt

Insérez le PFI avec son côté plat tourné vers le haut dans le réservoir du PFI. À l'aide d'un pied à coulisse ou d'un réglet, poussez le PFI dans le réservoir à une profondeur de 20 mm.

Le PFI doit être entièrement immergé dans le liquide.

La hauteur de 20 mm ne correspond PAS à la profondeur finale du PFI. La profondeur finale du PFI sera réglée à l'étape 22.

⚠ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Quand vous poussez sur le PFI, ne regardez pas directement dans le réservoir. De l'huile va jaillir violemment de l'orifice de purge du PFI. Portez toujours des lunettes de sécurité.

8 Tapez doucement l'amortisseur sur l'établi à plusieurs reprises pour purger l'air restant, puis installez la vis de purge du PFI dans le PFI. La vis de purge doit être entièrement immergée dans le liquide.

Versez toute huile en trop.

TORX T10

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

10 Serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans un étau. Enroulez un chiffon propre autour du corps de l'amortisseur.

11 Versez de l'huile de suspension 7wt neuve dans le corps de l'amortisseur jusqu'à ce que son niveau affleure avec le haut du corps de l'amortisseur.

Maxima PLUSH 7wt ou RockShox 7wt

12 Avec le pouce, maintenez le PFI en place pour éviter qu'il ne bouge, puis installez lentement l'ensemble 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 dans le corps de l'amortisseur. Ceci ferait bouger l'unité piston/came et ferait déborder trop d'huile du corps de l'amortisseur.

Une certaine pression s'exerce contre le PFI au fur et à mesure du serrage de l'unité de la came. Laissez votre pouce contre le PFI pour garantir une purge optimale. Retirez votre pouce une fois que l'unité de la came a été serrée.

13 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.

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

15 Retirez la vis de purge du PFI hors du PFI.

16 À l'aide d'un pied à coulisse ou d'un réglet, poussez le PFI dans le réservoir à une profondeur de 20 mm.

La hauteur de 20 mm ne correspond PAS à la profondeur finale du PFI. La profondeur finale du PFI sera réglée à l'étape 22.

⚠ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Quand vous poussez sur le PFI, ne regardez pas directement dans le réservoir. Du liquide peut jaillir violemment de l'orifice de purge du PFI si vous poussez ce dernier trop rapidement. Portez toujours des lunettes de sécurité.

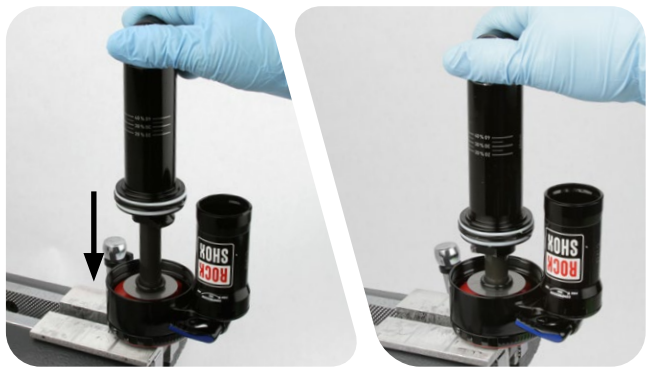
17 Versez de l'huile de suspension 7wt dans le réservoir du PFI jusqu'à ce qu'il affleure avec le haut du réservoir.

Maxima PLUSH 7wt ou RockShox 7wt

18 Poussez lentement le corps de l'amortisseur vers le bas. Du liquide va remplir le réservoir en passant par l'orifice de purge du PFI. Cessez de pousser le corps de l'amortisseur lorsqu'il est descendu sur les ¾ de la longueur.

⚠ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Lorsque vous poussez 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.



19 Tirez lentement le corps de l'amortisseur jusqu'à ce qu'il s'arrête ; assurez-vous que le PFI reste bien immergé dans le liquide. Ceci fait repasser le liquide du réservoir dans le corps de l'amortisseur et élimine les bulles d'air contenues dans le système.

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

⚠ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Lorsque vous poussez 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.

20 Installez la vis de purge du PFI dans le PFI. La vis de purge doit être entièrement immergée dans le liquide.

TORX T10

21 Retirez la vis de purge du corps de l'amortisseur hors de l'œillet du corps de l'amortisseur, puis faites tourner le corps de l'amortisseur pour l'éloigner de vous.

Attachez un chiffon par-dessus l'orifice de la vis de purge et autour du corps de la cartouche d'amortissement pour absorber les coulures d'huile.

TORX T10

22 Insérez une petite clé hexagonale dans l'encoche près du repère 33 mm ou 39 mm sur l'outil de mesure de la hauteur du PFI, en fonction du débattement de l'amortisseur.

Avec l'outil de purge du PFI, poussez lentement le PFI dans le réservoir jusqu'à la profondeur appropriée en fonction du débattement de l'amortisseur.

⚠ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Quand vous poussez le PFI, ne regardez pas directement dans le réservoir ou dans la direction du corps de l'amortisseur. Du liquide peut jaillir du réservoir du PFI ou du corps de l'amortisseur si vous poussez le PFI trop vite. Portez toujours des lunettes de sécurité.

Le PFI doit être réglé à la profondeur spécifique. Le fait de ne pas régler le PFI à la profondeur spécifique provoquera la séparation du capuchon du réservoir et du réservoir au moment de la compression de l'amortisseur, ce qui endommagera irréversiblement l'amortisseur et pourra entraîner des blessures au cycliste.

Course de l'amortisseur (mm)	Profondeur d'insertion du PFI (mm)
37,5 - 65	33
67,5 - 75	39

Outil de mesure de la hauteur du PFI — Petite clé hexagonale

Course d'amortissement de 37,5 à 65 mm : 33 mm — Course d'amortissement de 67,5 - 75 mm : 39 mm

23 Installez une vis de purge neuve sur l'œillet du corps de l'amortisseur. Serrez la vis de purge à un couple de 1,1 N•m.

Vaporisez de l'alcool isopropylique ou du produit RockShox Suspension Cleaner sur le corps de la cartouche d'amortissement et nettoyez-le avec un chiffon.

TORX T10

TORX T10 — 1,1 N•m

24 Retirez l'amortisseur de l'étau. Videz le liquide contenu dans le réservoir du PFI. Essuyez l'intérieur du réservoir du PFI avec un chiffon.

AVIS

Ne vaporisez pas d'alcool isopropylique ou de produit RockShox Suspension Cleaner dans le réservoir. L'alcool isopropylique peut rendre les joints toriques friables et provoquer leur rupture.

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

25 Pour vérifier que la purge a été réalisée avec succès, placez l'outil de mesure de la hauteur du PFI dans le réservoir du PFI et poussez sur l'outil (appliquez une force d'environ 11,3 kg). Le PFI doit résister à la pression. Si le hublot témoin de la purge se trouve repoussé en dessous du bord du réservoir, il vous faut refaire une purge du système. Pour refaire une purge du système, enlevez le réservoir du PFI et le PFI, et reprenez le processus à l'étape 4.

26 Appliquez une fine couche 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.

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

⚠ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

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

28 Tirez le bouchon du réservoir du PFI vers le haut pour le loger contre l'anneau de blocage.

29 Remettez en place la valve Schrader dans le bouchon du réservoir du PFI.

Outil pour obus de valve Schrader

30 Mettez en place l'adaptateur pour valve pneumatique RockShox sur une pompe pour amortisseur et vissez l'adaptateur sur la valve du réservoir pneumatique. Mettez le réservoir en pression à 24 bar (250 psi).

Retirez l'adaptateur et la pompe hors du réservoir.

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 de l'azote.

Adaptateur pour valve pneumatique RockShox et pompe pour amortisseur 250 psi

31 Installez un joint torique neuf sur le bouchon de remplissage du réservoir du PFI, puis installez le bouchon de remplissage dans le bouchon du réservoir du PFI.

32 Vaporisez de l'alcool isopropylique ou du produit RockShox Suspension Cleaner sur l'amortisseur et nettoyez-le avec un chiffon.

33 **RTR/Ultimate Remote** : mettez en place le support de câble sur la sous-unité du rappel à distance, puis serrez la vis du support de câble à un couple de 0,45 N m.

34 **RTR/Ultimate Remote** : mettez en place la bobine du câble sur le support de câble puis serrez la vis du rappel à distance à un couple de 1,36 N·m.

AVIS

Lorsque vous remplacez des joints ou joints toriques, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint ou joint torique. Vaporisez de l'alcool isopropylique ou du produit RockShox Suspension Cleaner sur chaque pièce et nettoyez-la avec un chiffon. Appliquez de la graisse sur les joints ou joints toriques neufs. Utilisez uniquement de la graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox lorsque vous procédez à l'entretien de votre amortisseur RockShox.

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 les amortisseurs avec boîtier de roulements, enroulez un chiffon autour de l'œillet puis serrez l'œillet à plat dans l'étau.

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

1 Installez le Counter Measure 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.

AVIS

Si vous utilisez un pinceau pour appliquer la graisse, vérifiez qu'il n'y a pas de poils dans la graisse ou sur la pièce.

Graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox

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

Injectez 1 ml de lubrifiant Maxima Extra 15w50 ou Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light ou la moitié de la dosette fournie, le long de la paroi interne de la cartouche pneumatique avant d'installer la cartouche pneumatique sur l'amortisseur. Appuyez fermement sur la cartouche pneumatique jusqu'à ce que l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique s'insère dans la cartouche pneumatique.

⚠ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Au moment de l'installation de la cartouche pneumatique sur l'amortisseur, du liquide peut gicler des ouvertures. Portez toujours des lunettes de sécurité.

15w50 ou PLUSH Light 1 ml

3 Injectez à nouveau 1 ml de Maxima Maxum4 Extra 15w50 ou Maxima PLUSH Dynamic Suspension Lube Light ou le reste de la dosette, dans la cartouche pneumatique.

15w50 ou PLUSH Light 1 ml

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 ou du produit RockShox Suspension Cleaner sur l'extérieur du réservoir pneumatique puis nettoyez-le avec un chiffon.

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

À l'aide d'une clé à sangle, serrez la cartouche pneumatique pour éviter qu'elle ne tourne. Serrez la cartouche pneumatique à un couple de 10 N•m.

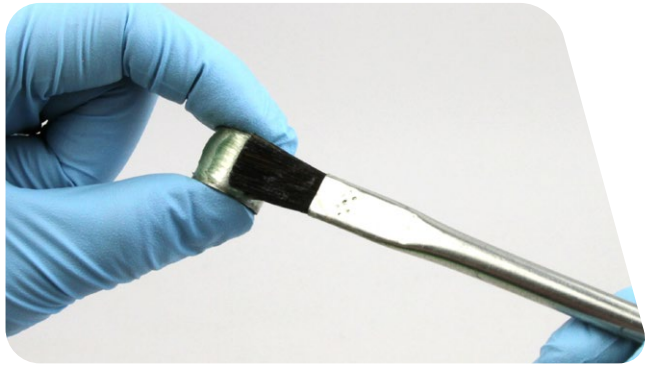
Type d'œillet	Largeur (mm)
Standard	13
À roulements	29
Trunnion	54

6 Vaporisez de l'alcool isopropylique ou du produit RockShox Suspension Cleaner sur l'amortisseur et nettoyez-le avec un chiffon.

7 Installez le joint torique indicateur de l'affaissement.

Installation des bagues de l'œillet

1 Appliquez une petite quantité de graisse sur la face externe de la bague neuve.



2 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.

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.

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.

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, insérez une entretoise de butée avec son 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 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.

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

6 Remontez l'amortisseur sur le cadre de votre vélo en respectant les instructions du fabricant du vélo.

7 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 deux 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 puis remettez le capuchon de la valve en place.

AVIS

Veillez à ne pas dépasser la pression maximale recommandée 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 votre amortisseur arrière Super Deluxe est maintenant terminé.

Installation du câble et de la gaine du rappel à distance – RTR/Ultimate Remote uniquement

Pour installer un câble et une gaine neufs dans la commande à distance OneLoc, consultez le manuel de l'utilisateur de la commande à distance OneLoc disponible sur www.sram.com/service.

Pièces, outils et accessoires

Pièces

- Kit d'entretien de la commande à distance Super Deluxe (A1-B2) - 200 heures
- Câble et gaine de dérailleur

Accessoires de sécurité et de protection

- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile

Outils de base

- Clés hexagonales de 2 et 3 mm
- Douilles hexagonales de 2 et 3 mm
- Clé plate de 5 mm
- Clé dynamométrique
- Pinces coupantes pour câble et gaine

1 Après avoir installé et fait passer la gaine le long du cadre du vélo, vissez une virole filetée sur la gaine.

N'enfoncez pas la gaine dans la virole filetée.

2 Faites passer la virole filetée et la gaine dans le support de câble puis serrez la vis de blocage de la virole jusqu'à ce qu'elle affeure avec le support de câble.

3 Faites passer le câble dans la gaine, dans la bobine et sous le boulon de la bobine du câble. Tendez bien le câble et serrez la vis de fixation du câble à un couple de 0,9 N·m.

4 Coupez le câble, mettez en place une virole puis insérez l'extrémité du câble dans l'orifice prévu à cet effet.

5 Mettez en place le capuchon de la bobine du câble, puis serrez à un couple de 0,8 N·m.

Lors du serrage, la bobine du câble ainsi que le capuchon de la bobine vont tourner ensemble. Continuez à faire tourner le capuchon de la bobine dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il se bloque, puis serrez-le.

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

SIÈGE MONDIAL
SRAM LLC
1000 W. Fulton Market, 4th Floor
Chicago, Illinois 60607
États-Unis

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