



2017 Super Deluxe™

Entretien toutes les
50/200 heures



Manuel d'entretien



GARANTIE DE SRAM LLC

DÉFINITION DE LA GARANTIE LIMITÉE

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

LÉGISLATION LOCALE

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

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

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

Pour les clients d'Australie :

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

LIMITES DE RESPONSABILITÉ

Dans la mesure où la législation locale l'autorise, à l'exception des obligations spécifiquement exposées dans la présente garantie, en aucun cas SRAM ou ses fournisseurs tiers ne seront tenus responsables des dommages directs, indirects, spéciaux, accessoires ou consécutifs.

RESTRICTIONS DE LA GARANTIE

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

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

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

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

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

Les pièces d'usure sont les suivantes :

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

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

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

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

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



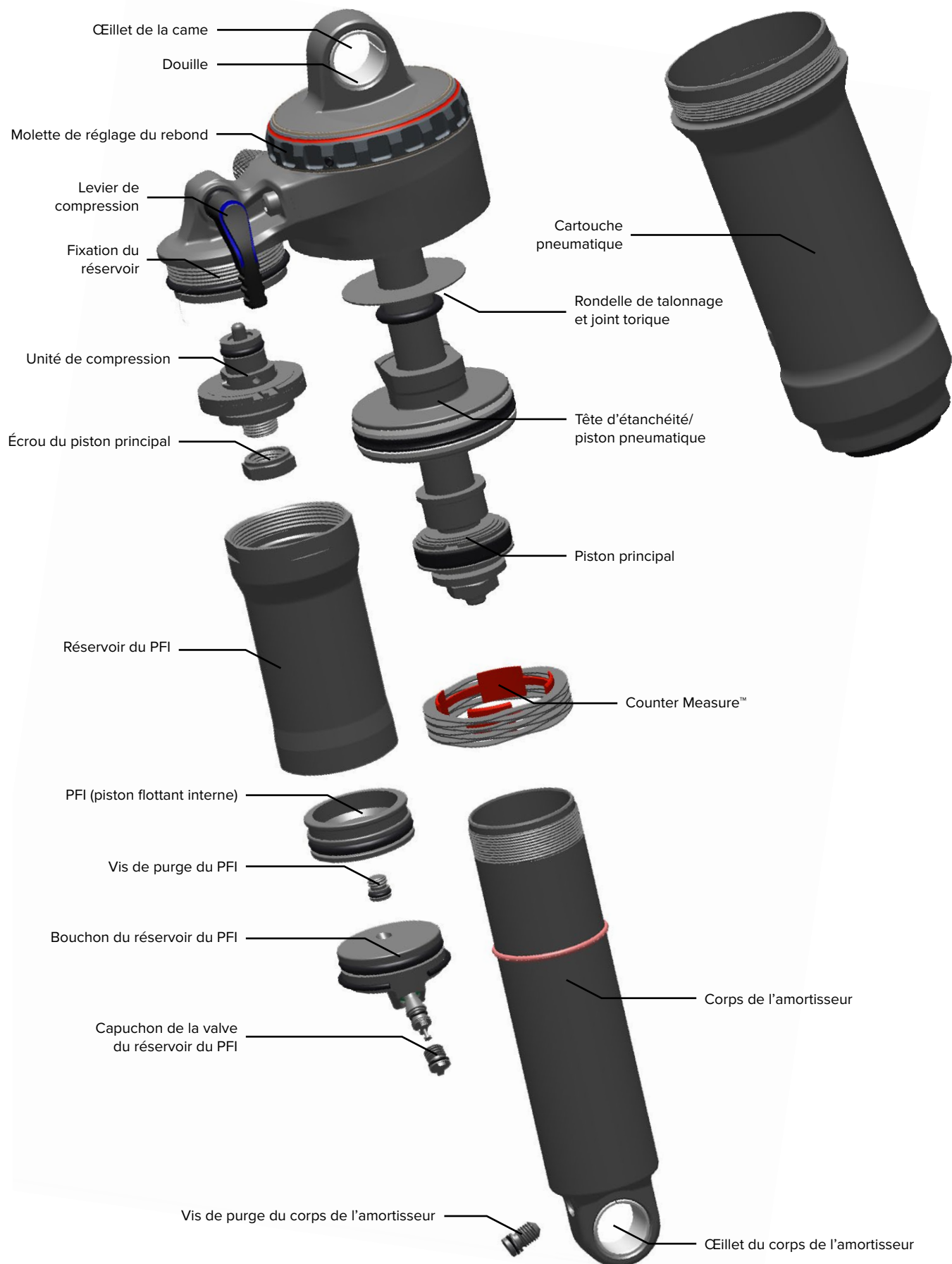
LA SÉCURITÉ AVANT TOUT !

Nous nous soucions de VOTRE sécurité. Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants de protection lorsque vous entretenez des produits RockShox®.

Pensez à vous protéger ! Portez toujours vos équipements de sécurité !

TABLE DES MATIÈRES

VUE ÉCLATÉE	5
MISE EN ROUTE	6
FRÉQUENCES D'ENTRETIEN RECOMMANDÉES	6
NOTEZ VOS RÉGLAGES.....	6
COUPLES DE SERRAGE	6
ENTRETIEN DES SUSPENSIONS ROCKSHOX®	7
ENTRETIEN DES ÉLÉMENTS DE FIXATION ET DES BAGUES.....	7
PIÈCES, OUTILS ET ACCESSOIRES POUR LE MONTAGE ET L'ENTRETIEN DES BAGUES	7
DÉMONTAGE DES ÉLÉMENTS DE FIXATION.....	8
REMPLACEMENT DE LA BAGUE DE L'ŒILLET.....	10
ENTRETIEN SUPER DELUXE™	11
PIÈCES, OUTILS ET ACCESSOIRES POUR L'ENTRETIEN.....	11
Entretien toutes les 50/200 heures	
DÉMONTAGE DE LA CARTOUCHE PNEUMATIQUE	12
ENTRETIEN DE LA CARTOUCHE PNEUMATIQUE.....	15
Entretien toutes les 200 heures	
ENTRETIEN DU RÉSERVOIR DU PFI.....	19
ENTRETIEN DU CORPS DE L'AMORTISSEUR.....	23
ENTRETIEN DU PISTON	24
MONTAGE ET PURGE DE L'AMORTISSEUR	27
Entretien toutes les 50/200 heures	
INSTALLATION DE LA CARTOUCHE PNEUMATIQUE	35
INSTALLATION DES BAGUES DE L'ŒILLET ET DES ÉLÉMENTS DE FIXATION	38
INSTALLATION DES BAGUES DE L'ŒILLET	38
INSTALLATION DES ÉLÉMENTS DE FIXATION.....	39



Fréquences d'entretien recommandées

Pour garantir les meilleures performances de vos composants RockShox, il est impératif de réaliser les entretiens prévus selon les fréquences indiquées ci-dessous. Pour obtenir le contenu et les détails du kit des pièces détachées, veuillez vous reporter au catalogue des pièces détachées RockShox, à l'adresse: 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 du joint racleur
		Protège le corps de l'amortisseur
		Évite 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			

Couples de serrage

Pièce	Outil	Valeur de couple
Cartouche pneumatique (œillet de la came)	Clé articulée de 13 mm et clé à sangle	4,5 N•m
Écrou du piston	Clé à douille de 12 mm	4,5 N•m
Tête d'étanchéité/piston pneumatique	Clé articulée de 19 mm	28 N•m

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 suspensions ainsi que sur l'utilisation des outils et lubrifiants/liquides spécialisés.

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



Pour obtenir des informations sur le recyclage et le respect de l'environnement, veuillez consulter le site sram.com.

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.

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. Remplacez les bagues si nécessaire.

Pièces, outils et accessoires pour le montage et l'entretien des bagues

Pièces

- Bagues de rechange

Accessoires de sécurité et de protection

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

Outils RockShox

- Outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière
RockShox ½ po x ½ po

Lubrifiants et liquides

- Graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox

Outils de base

- Étau avec mâchoires en aluminium tendre
- Clé plate de 13 mm
- Clé à molette

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants en nitrile lorsque vous manipulez de la graisse pour vélo.

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®.



- 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.



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, outils et accessoires pour l'entretien

Pièces

- Kit d'entretien RockShox® Super Deluxe 50 ou 200 heures

Accessoires de sécurité et de protection

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

Lubrifiants et liquides

- Alcool isopropylique
- Graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox – Incluse dans les kits d'entretien
- Maxima® Maxum4 Extra 15w50 - Incluse dans les kits d'entretien
- Huile de suspension RockShox 7wt
- Frein-filet Loctite® Blue 242®

Outils pour le vélo

- Outil pour obus de valve Schrader
- Pompe d'amortisseur haute pression de 41,36 bar (600 psi)

Outils RockShox

- Cales d'étau pour amortisseur arrière RockShox
- Adaptateur pour valve pneumatique RockShox – Amortisseur arrière

Outils de base

- Clé dynamométrique
- Clé à douille de 12 mm
- Étau avec mâchoires en aluminium tendre
- Clés plates de 13, 19 et 31 mm
- Douilles articulées de 13, 19 et 31 mm
- Clé TORX® T10 avec douille
- Clé à sangle
- Pointe
- Pince
- Pied à coulisse ou réglet fin
- Récipient pour recueillir l'huile

⚠ 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 d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur toutes les pièces et nettoyez-les 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'oeillet 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 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.

RC3 : tournez le levier de compression dans la position déverrouillée.



- 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.

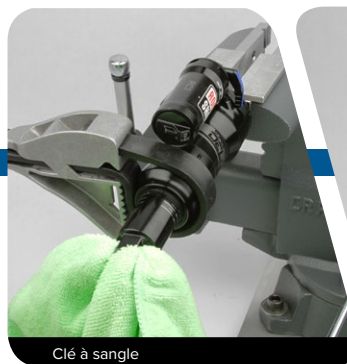
AVIS

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.



AVIS

Lorsque vous remplacez des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur toutes les pièces et nettoyez-les 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 sur le filetage de la cartouche pneumatique, ainsi que sur le filetage du corps de l'œillet, et nettoyez-les avec un chiffon.

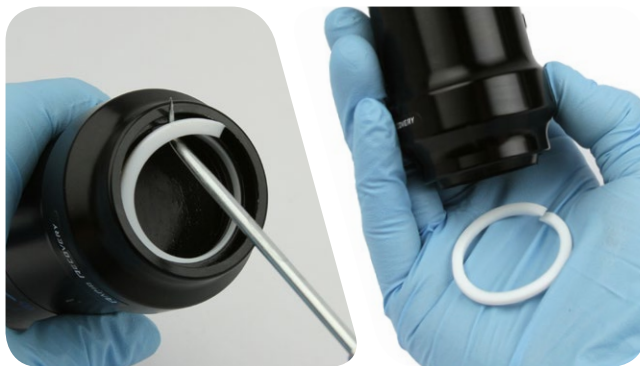
Installez un nouveau joint torique.



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



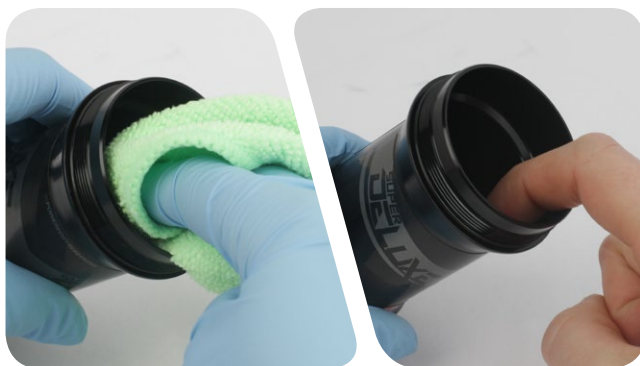
- 3** Retirez la bague d'appui située dans la deuxième cannelure à l'intérieur de la cartouche pneumatique.



- 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 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 pour vérifier qu'elle ne soit pas rayée ou déformée. Remplacez la cartouche pneumatique si elle est rayée ou endommagée.



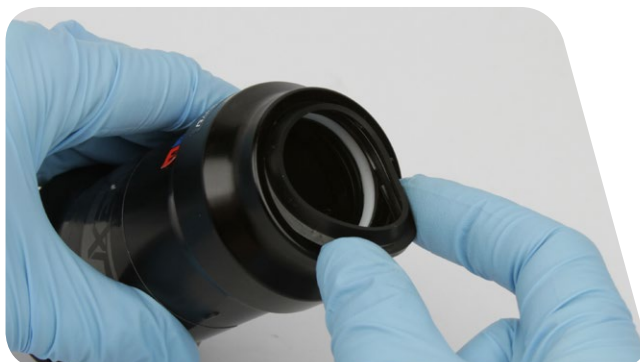
- 6** Insérez un bout du joint de section carrée dans la cannelure la plus profonde à l'intérieur de la cartouche pneumatique, puis poussez le reste dans la cannelure.



- 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 sur l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique puis nettoyez-la avec un chiffon.

Mettez en place l'anneau de coulissage le plus épais en dessous du joint de l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique et l'anneau de coulissage le plus fin au-dessus.



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 d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur toutes les pièces et nettoyez-les 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 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.



2 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.



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



- 4** 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.



- 5** Retirez le bouchon du réservoir du PFI hors du réservoir du PFI.



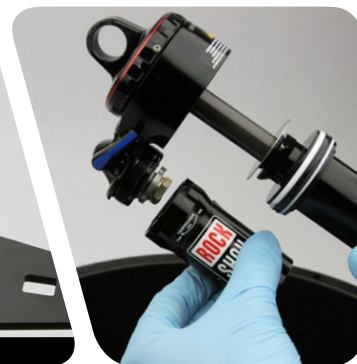
- 6** Retirez le joint torique du bouchon du réservoir du PFI.
Installez un nouveau joint torique.



7 Desserrez le réservoir du PFI de l'œillet.

Retirez l'amortisseur de l'étai ; 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.

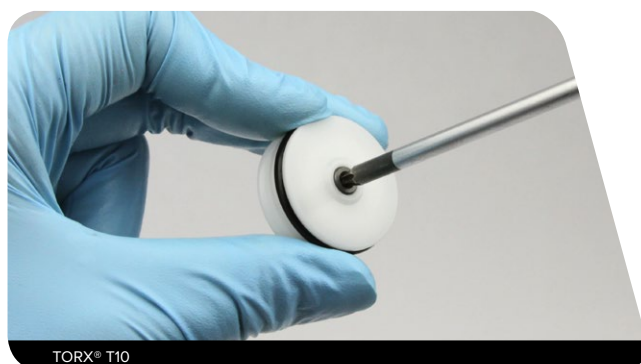
Du liquide va s'écouler du réservoir du PFI lors du démontage. Versez le liquide dans le récipient prévu à cet effet.



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



9 Retirez la vis de purge du PFI.



10 Retirez le joint torique du PFI.
Installez un nouveau joint torique.



- 11 Super Deluxe™ RC3 uniquement :** tirez sur le boulon du piston tout en le faisant bouger de gauche à droite pour retirer l'unité de compression hors de la fixation du réservoir du PFI.



- 12 Super Deluxe RC3 uniquement :** retirez les joints toriques de l'unité de compression.

Mettez en place des joints toriques neufs.



AVIS

Lorsque vous remplacez des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur toutes les pièces et nettoyez-les 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.

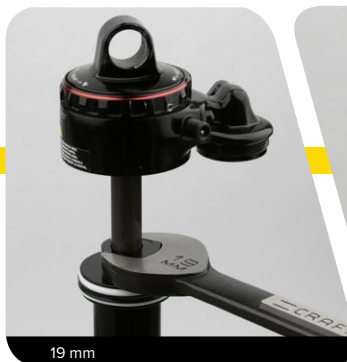
Enroulez un chiffon autour du corps de l'amortisseur.

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 sur toutes les pièces et nettoyez-les 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 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.



12 mm

- 4** Faites glisser l'unité du piston principal hors de la came et enfitez-la 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.

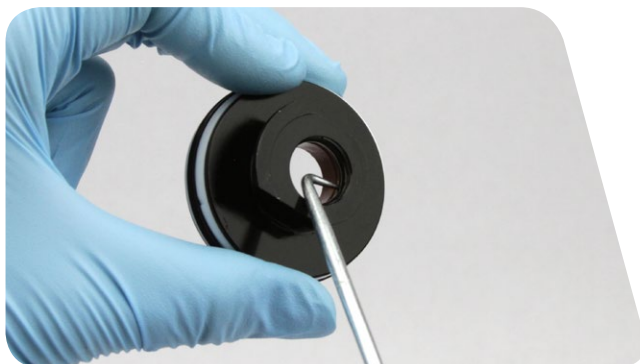


- 5** Retirez l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique hors de la came de l'amortisseur.



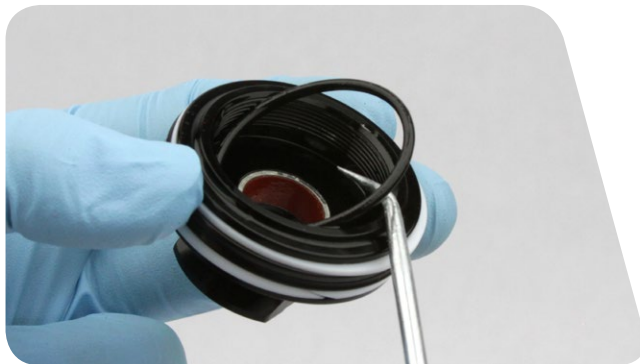
- 6** Piquez et retirez le joint torique interne situé dans la cannelure pour joint interne.

Installez un nouveau joint torique.



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

Installez un nouveau joint torique.



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



- 9** 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.



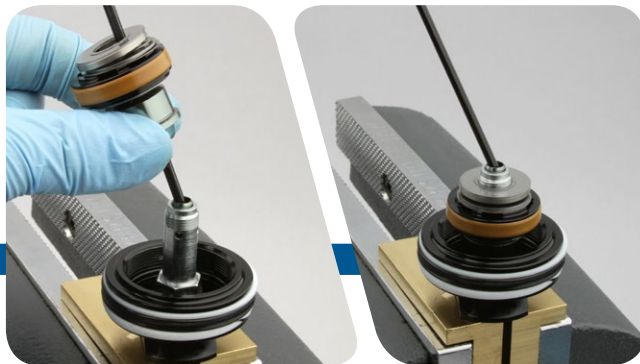
- 10** Remettez en place l'unité du piston principal retirée à l'étape 5 sur la came de l'amortisseur. Maintenez les rondelles en pile et centrez-les sur le dessus du piston principal.

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.



- 11** 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 d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur toutes les pièces et nettoyez-les 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 Installez 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 33 mm.



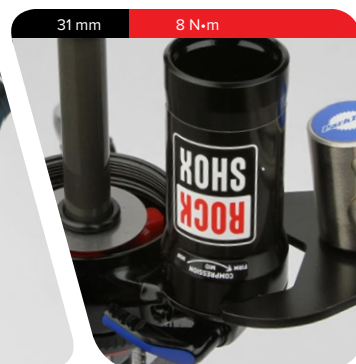
- 2 **Super Deluxe™ RC3 uniquement** : installez l'unité de compression dans la fixation du réservoir. Poussez l'unité de compression dans le réservoir jusqu'à ce qu'elle se bloque.

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



- 3 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.



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



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



- 6** 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.



- 7** Remettez en place l'unité tête d'étanchéité/piston pneumatique sur 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.



- 8** 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.



- 9** Retirez l'amortisseur de l'étau. Retournez l'amortisseur et serrez l'œillet de la came dans un étau.



- 10** Poussez lentement le corps de l'amortisseur vers le bas. Du liquide va passer par l'orifice de purge du PFI et remplir le réservoir. Cessez de pousser le corps de l'amortisseur lorsqu'il est descendu sur les $\frac{3}{4}$ de la longueur.

⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

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



- 11** Versez de l'huile de suspension RockShox® 7wt dans le réservoir du PFI jusqu'à ce qu'il affleure avec le haut du réservoir.



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

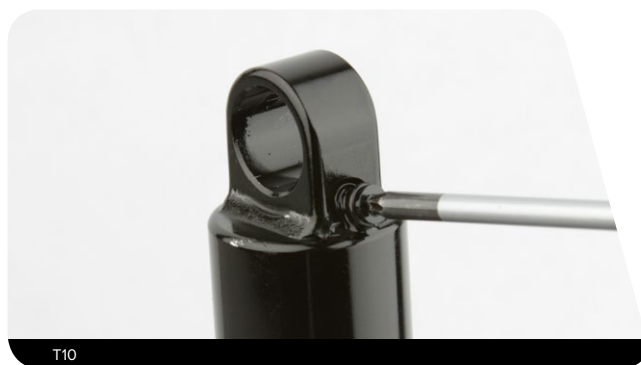
Continuez à pousser et tirer sur le corps de l'amortisseur jusqu'à ce que plus aucune bulle d'air ne sorte de l'orifice de purge du PFI.



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



- 14** Retirez la vis de purge du corps de l'amortisseur hors de l'œillet du corps de l'amortisseur.



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

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



16 Si le corps de l'amortisseur est bloqué en bas et qu'il reste toujours des bulles d'air, alors remettez en place la vis de purge de l'amortisseur, retirez la vis de purge du PFI et répétez les étapes 11 à 15 jusqu'à ce qu'il n'y ait plus aucune bulle d'air.

17 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.

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

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



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



19 Versez à nouveau de l'huile de suspension RockShox 7wt dans le réservoir du PFI jusqu'à ce que son niveau affleure avec le haut du réservoir.



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



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



- 22** Retirez l'amortisseur de l'étau. Videz le liquide contenu dans le réservoir du PFI. Vaporisez de l'alcool isopropylique dans le réservoir du PFI et nettoyez-le avec un chiffon.
- Serrez l'œillet de la came dans un étau de telle sorte que l'amortisseur soit en position verticale.



- 23** 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.



24 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.



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



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



Outil pour obus de valve Schrader

27 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

- 28** 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.



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



AVIS

Lorsque vous remplacez des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur toutes les pièces et nettoyez-les 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 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.



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® Maxum4 Extra 15w50 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 1 ml

- 3 Injectez à nouveau 1 ml de Maxima® Maxum4 Extra 15w50 ou le reste de la dosette, dans la cartouche pneumatique.



15w50

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 sur l'extérieur de la cartouche pneumatique, puis nettoyez-la avec un chiffon.



- 5** Retirez l'amortisseur 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 4,5 N·m.



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



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

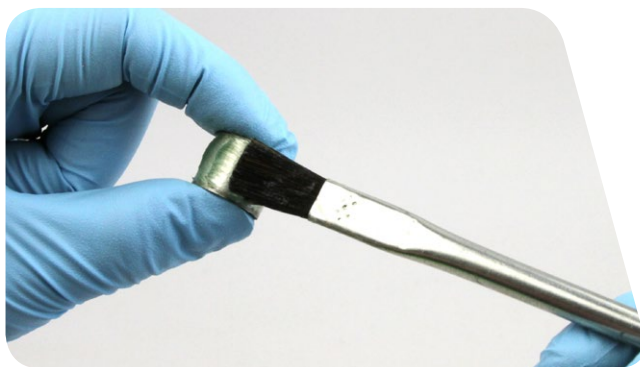


- 8 À l'aide d'une pompe pour amortisseur, mettez l'amortisseur en pression à la pression pneumatique désirée, puis installez le capuchon de la valve.



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. 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.

Répétez l'opération jusqu'à obtenir l'affaissement souhaité.

AVIS

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

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

L'entretien de votre amortisseur arrière Super Deluxe™ est maintenant terminé.

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

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

Maxima® Maxum4 Extra 15w 50 est une marque déposée de Maxima Racing Oils



“We will revolutionize the relationship that our users have with SRAM products, cultivating a bond between the rider and bicycle. Our technical communication will be delivered in innovative and exciting ways, with deliberation and accuracy that inspires loyalty and trust across the globe.”

-SRAM TechCom Vision Statement



SIÈGE ASIE

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

SIÈGE MONDIAL

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

SIÈGE EUROPE

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