



2018-2021 SUPER DELUXE COIL



MANUEL D'ENTRETIEN

GARANTIE DE SRAM LLC

CETTE GARANTIE VOUS CONFÈRE DES DROITS JURIDIQUES SPÉCIFIQUES FACE À SRAM, LLC. IL EST ÉGALEMENT POSSIBLE QUE VOUS DISPOSIEZ D'AUTRES DROITS POUVANT VARIER D'UN ÉTAT, D'UN PAYS OU D'UNE PROVINCE À L'AUTRE. CETTE GARANTIE N'AFPECTE EN RIEN VOS DROITS STATUTAIRES. SI CETTE GARANTIE DEVAIT ÊTRE INCOMPATIBLE AVEC LA LOI LOCALE EN VIGUEUR, CETTE GARANTIE SERAIT CONSIDÉRÉE COMME MODIFIÉE AFIN D'ÊTRE CONFORME AVEC CETTE LOI. POUR CONNAÎTRE L'ENSEMBLE DE VOS DROITS, CONSULTEZ LES TEXTES DE LOI DE VOTRE PAYS, DE VOTRE PROVINCE OU DE VOTRE ÉTAT.

DÉFINITION DE LA GARANTIE LIMITÉE

Sauf indication contraire dans la présente, SRAM garantit que ses composants de cycle ne présentent pas de défauts de matériaux ou de fabrication pendant une durée de deux (2) ans à compter de leur date d'achat d'origine.

SRAM garantit que toutes les roues et jantes Zipp MOTO ne présentent pas de défauts de matériaux ou de fabrication pendant la durée de vie de ces produits.

SRAM garantit que tous les composants de cycle non-électroniques de marque Zipp, d'année modèle 2021 ou plus récents, ne présentent pas de défauts de matériaux ou de fabrication pendant la durée de vie de ces produits.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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 le produit SRAM a été acheté ou à un centre d'entretien agréé SRAM. Une preuve d'achat originale sera exigée. Toutes les réclamations sous garantie SRAM seront évaluées par un centre d'entretien agréé SRAM ; en cas d'acceptation de la réclamation, le produit sera réparé, remplacé ou remboursé, à la seule discrétion de SRAM. Selon les dispositions permises par la loi locale en vigueur, les réclamations sous garantie doivent être effectuées pendant la période couverte par cette garantie et dans un délai d'un (1) an à compter de la date de cette réclamation.

AUCUNE AUTRE GARANTIE

À L'EXCEPTION DE CE QUI EST DÉCRIT DANS LA PRÉSENTE ET DANS LA LIMITE DES DISPOSITIONS PERMISES PAR LA LOI LOCALE EN VIGUEUR, 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 PAR LA PRÉSENTE.

LIMITATIONS DE RESPONSABILITÉ

À L'EXCEPTION DE CE QUI EST DÉCRIT DANS LA PRÉSENTE ET DANS LA LIMITE DES DISPOSITIONS PERMISES PAR LA LOI EN VIGUEUR, SRAM ET SES FOURNISSEURS TIERS NE SAURAIENT EN AUCUN CAS ÊTRE TENUS POUR RESPONSABLES DES DOMMAGES DIRECTS, INDIRECTS, SPÉCIAUX, ACCESSOIRES OU CONSÉCUTIFS. CERTAINS ÉTATS (PAYS ET PROVINCES) NE PERMETTENT PAS L'EXCLUSION OU LA LIMITATION DES DOMMAGES ACCESSOIRES ; PAR CONSÉQUENT LES LIMITATIONS EXPRIMÉES CI-DESSUS PEUVENT NE PAS S'APPLIQUER À VOTRE CAS.

LIMITATIONS DE GARANTIE

Cette garantie ne couvre pas les produits qui n'ont pas été installés, réglés et/ou entretenus de façon appropriée conformément aux instructions du manuel utilisateur SRAM correspondant. Les manuels utilisateur SRAM peuvent être consultés en ligne à l'adresse sram.com/service.

La présente garantie ne s'applique pas aux produits qui ont été endommagés suite à un accident, un incident, une utilisation abusive, en cas de non-respect des instructions d'utilisation 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 de composants électroniques connexes, comme le moteur, le contrôleur, 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.

Les composants SRAM sont conçus pour être utilisés exclusivement sur des vélos classiques ou sur des vélos équipés d'une assistance au pédalage (VAE/Pedelec).

Nonobstant toute autre mention stipulée dans la présente, la garantie de l'ensemble de la batterie et du 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 d'autres fabricants ou de pièces incompatibles ou inappropriées avec l'utilisation de composants SRAM.

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

USURE NORMALE

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, au 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 comprennent :

- | | | | |
|--|--|--|--|
| • Plaquettes de prolongateur | • Chaînes | • Galets de dérailleur | • Pignons |
| • Joints toriques d'étanchéité à l'air | • Corrosion | • Éléments de fixation de l'amortisseur arrière et joints principaux | • Filetages/boulons endommagés (aluminium, titane, magnésium ou acier) |
| • Batteries/piles | • Disques de frein | • Pièces mobiles en caoutchouc | • Pneus |
| • Roulements à billes | • Joints anti poussière | • Câbles de dérailleur et de frein (internes et externes) | • Outils |
| • Butées de talonnage | • Moyeux libres, corps de cassette, cliquets | • Poignées de dérailleur | • Mécanismes de transmission |
| • Plaquettes de frein | • Bagues en mousse, bagues de coulissage | • Rayons | • Tubes supérieurs (plongeurs) |
| • Douilles, bagues | • Poignées de cintre | | • Surfaces de freinage des roues |
| • Cassettes | | | |

POLITIQUE DE REMPLACEMENT ZIPP EN CAS D'INCIDENT

Les produits de marque Zipp, d'année modèle 2021 ou plus récents, sont couverts par une politique de remplacement en cas de dommages résultant d'un incident pendant toute la durée de vie de ces produits. Cette politique ne peut pas être utilisée pour obtenir le remplacement d'un produit en cas de dommages résultant d'un incident non couvert par la garantie survenu lors d'une sortie à vélo. Pour plus d'informations, consultez la page www.zipp.com/support.



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 | 5 |
| PRÉPARATION DES PIÈCES | 5 |
| PROCÉDURES D'ENTRETIEN | 5 |
| FRÉQUENCES D'ENTRETIEN RECOMMANDÉES | 6 |
| NOTEZ VOS RÉGLAGES..... | 6 |
| COUPLES DE SERRAGE | 6 |
| PROFONDEUR D'INSERTION DU PFI | 6 |
| LISTE COMPLÈTE DES PIÈCES, OUTILS ET ACCESSOIRES..... | 7 |
| VUE ÉCLATÉE | 8 |
| VUE ÉCLATÉE – COMMANDE À DISTANCE | 9 |
| VUE ÉCLATÉE – BOÎTIER DES ROULEMENTS | 9 |
| DÉMONTAGE DU CÂBLE ET DE LA GAINÉ DE LA COMMANDE À DISTANCE – RTR UNIQUEMENT | 10 |
| PIÈCES, OUTILS ET ACCESSOIRES..... | 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 |
| DÉMONTAGE DE LA BAGUE DE L'ŒILLET | 13 |
| INSTALLATION DE LA BAGUE DE L'ŒILLET | 14 |
| ENTRETIEN DU BOÎTIER DES ROULEMENTS | 15 |
| PIÈCES, OUTILS ET ACCESSOIRES..... | 15 |
| DÉMONTAGE DES ROULEMENTS..... | 15 |
| INSTALLATION DES ROULEMENTS..... | 17 |
| ENTRETIEN SUPER DELUXE COIL | 19 |
| PIÈCES, OUTILS ET ACCESSOIRES..... | 19 |
| DÉMONTAGE DU RESSORT..... | 20 |
| ENTRETIEN DE L'AMORTISSEUR | 22 |
| ENTRETIEN DU RÉSERVOIR DU PFI..... | 29 |
| REMPLACEMENT DU RESSORT DE LA COMMANDE À DISTANCE – RTR UNIQUEMENT | 31 |
| ASSEMBLAGE ET PURGE DU SUPER DELUXE COIL | 36 |
| INSTALLATION DES ÉLÉMENTS DE FIXATION | 47 |
| INSTALLATION DU CÂBLE ET DE LA GAINÉ DE LA COMMANDE À DISTANCE – RTR UNIQUEMENT | 49 |
| PIÈCES, OUTILS ET ACCESSOIRES..... | 49 |

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.

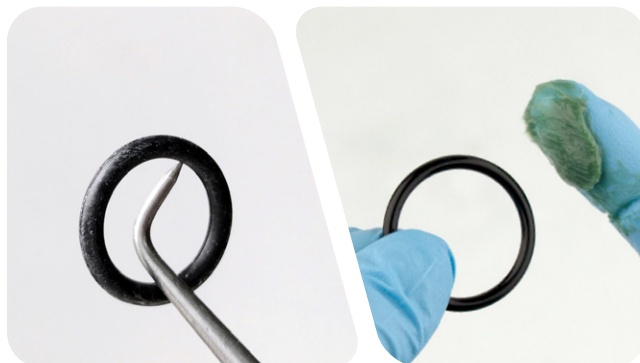
Nettoyez la pièce avec de l'alcool isopropylique ou un produit de nettoyage pour suspension RockShox et un chiffon propre non pelucheux.

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.



Valeur de couple indiquée en N·m

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 les salissures sur le corps de l'amortisseur et le joint anti-poussière | Prolonge la durée de vie des joints anti-poussière |
| | | Minimise les dommages sur le corps de l'amortisseur |
| | | Minimise la contamination de l'huile |
| Toutes les 200 heures | Réaliser l'entretien de l'amortisseur | 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 | 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. |
|---------------------------------|---------------------|--|
| 200 | | |
| 200 | | |
| 200 | | |

Couples de serrage

| Pièce | Outil | Couple |
|--------------------------------|------------------------|-------------|
| Écrou du piston principal | Douille de 12 mm | 8,5 N•m |
| Vis du capuchon | Clé hexagonale de 3 mm | 2,1-2,5 N•m |
| Réservoir du PFI | 31 mm | 8 N•m |
| Vis du support de câble | Clé hexagonale de 2 mm | 0,45 N•m |
| Vis de la commande à distance | TORX T10 | 1,4 N•m |
| Vis de blocage de la virole | Clé hexagonale de 2 mm | 0,8 N•m |
| Vis de fixation du câble | Clé hexagonale de 2 mm | 0,9 N•m |
| Capuchon de la bobine du câble | Clé hexagonale de 3 mm | 0,8 N•m |

Profondeur d'insertion du PFI

| Course de l'amortisseur (mm) | Profondeur d'insertion du PFI (mm) |
|------------------------------|------------------------------------|
| 45 - 65 | 33 |
| 67,5 - 75 | 39 |

Liste complète des pièces, outils et accessoires

Pièces

- Kit d'entretien Super Deluxe Coil - 200 heures
- Kit d'entretien de la commande à distance Super Deluxe Coil - 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
- Huile de suspension Maxima PLUSH 7wt ou RockShox 7wt
- Graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox

Outils RockShox

- Outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière RockShox 1/2 po x 1/2 po
- Adaptateur pour valve pneumatique RockShox – Amortisseur arrière (adaptateur rouge)
- Compresseur du ressort RockShox Counter Measure
- Outil de mesure de la hauteur du PFI RockShox - Super Deluxe Coil
- Clé à ergots RockShox Vivid/Vivid Air/Super Deluxe Coil de 24 mm

Outils pour vélo

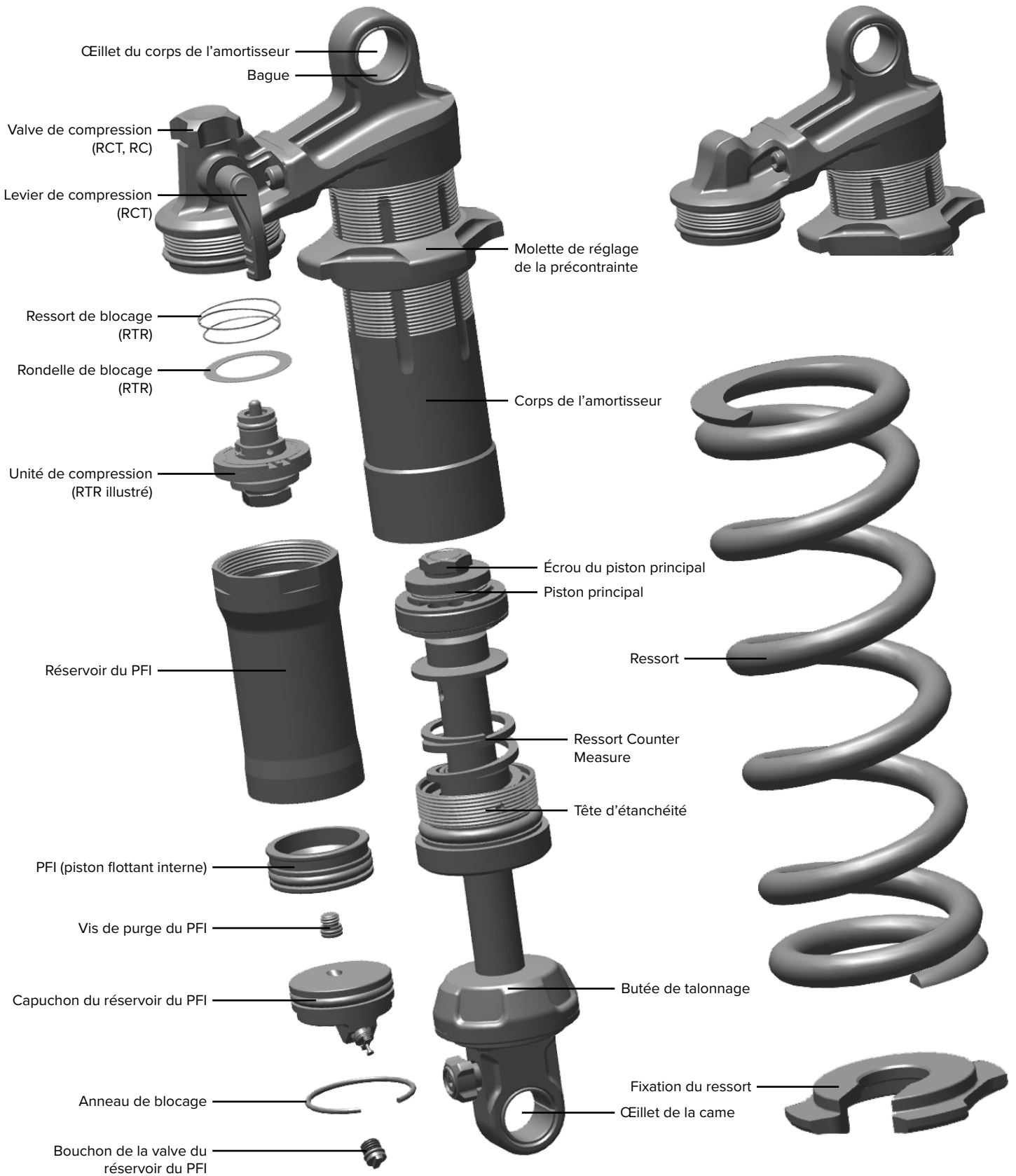
- Pompe pour amortisseur
- Outil pour obus de valve Schrader

Outils de base

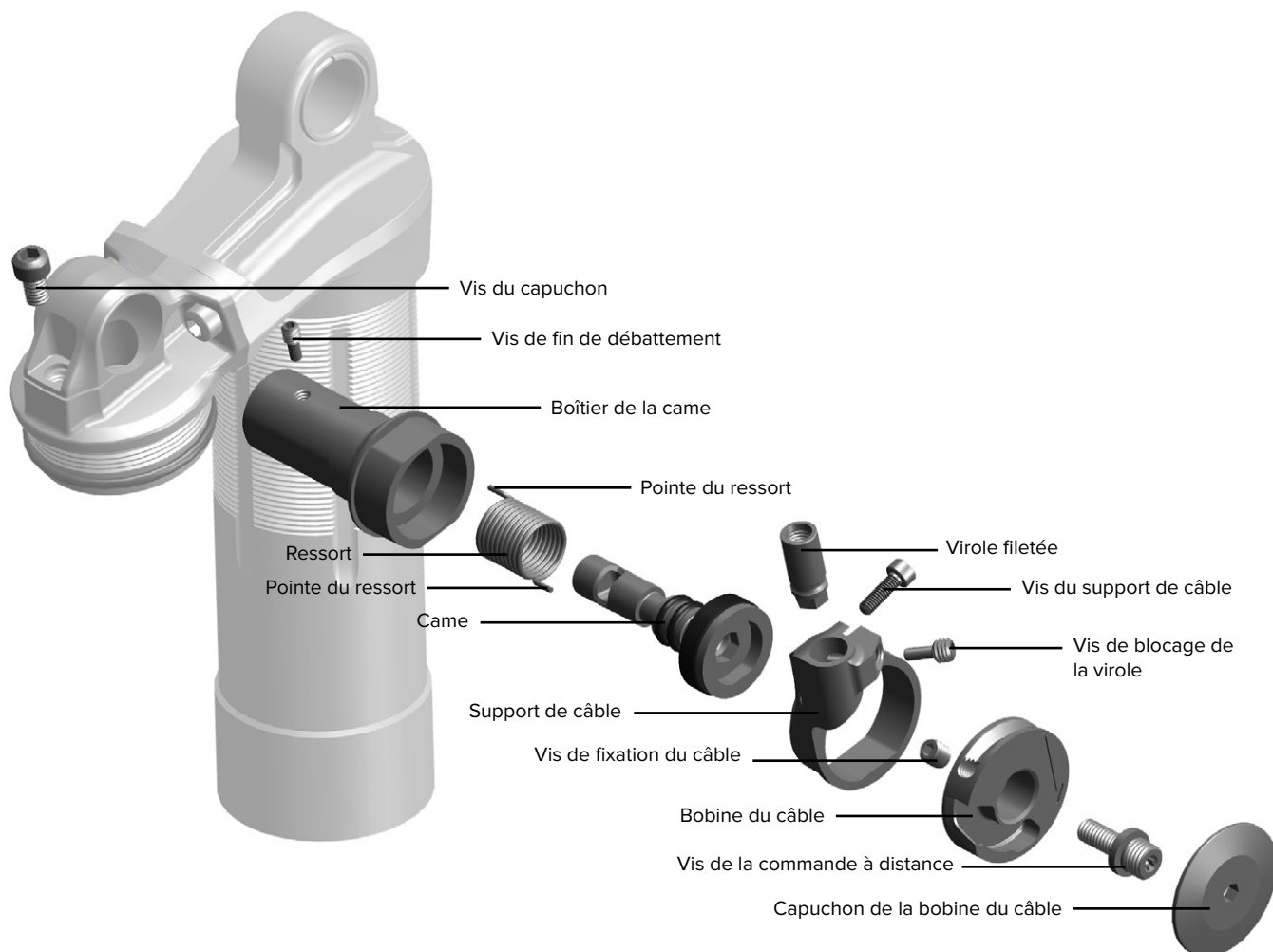
- Presse à roulement : 22 mm (diamètre externe) x 10 mm (diamètre interne)
- Étau avec mâchoires en aluminium tendres et mâchoires à encoches tendres
- Pincés coupantes pour câble et gaine
- Clé plate : 31 mm **ou** clé à sangle
- Marteau
- Douilles hexagonales : 2 mm, 3 mm
- Clés hexagonales : 1,5 mm, 2 mm, 3 mm, 5 mm
- Pied à coulisse ou réglet fin
- Clés plates : 5 mm, 13 mm (x2)
- Pointe
- Poinçon de petit diamètre
- Clé à douille : 12 mm
- Clé dynamométrique
- Clé TORX T10 avec douille

Super Deluxe Coil RCT, RC, RTR

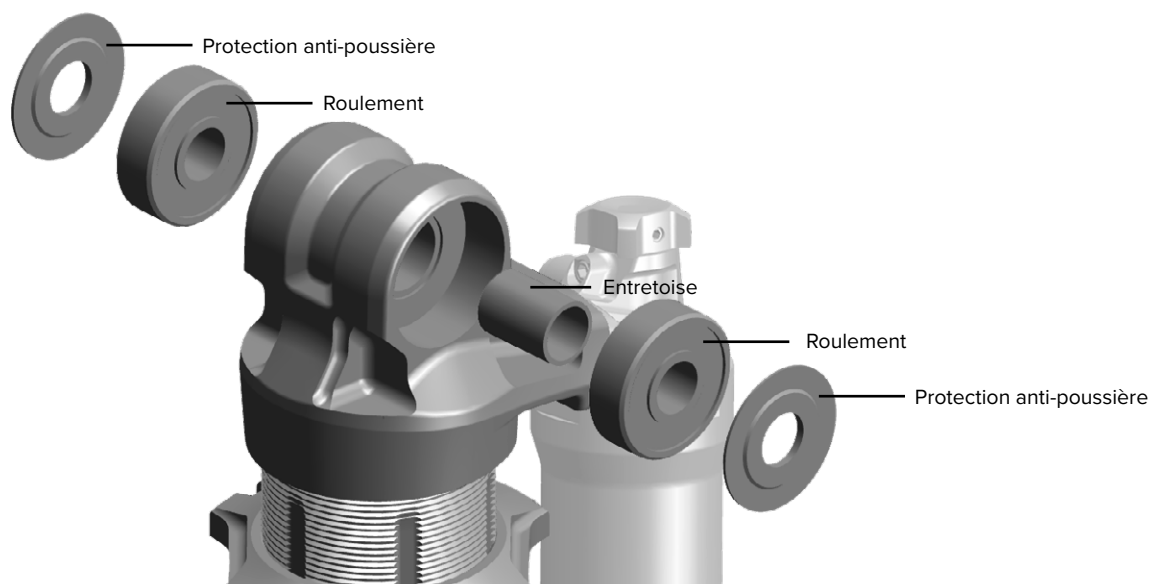
Super Deluxe Coil R



Vue éclatée – Commande à distance



Vue éclatée – Boîtier des roulements



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

Avant de procéder à l'entretien de l'amortisseur arrière, détachez le câble et la gaine de la commande à distance fixés sur 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 commande à distance - RLR uniquement](#)).

Pièces, outils et accessoires

Accessoires de sécurité et de protection

- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile

Outils de base

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

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 fileté, la gaine et le câble hors du support de câble.

Jetez la virole fileté, le câble et la gaine.



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 Coil - 200 heures
- Kit d'entretien de la commande à distance Super Deluxe Coil - 200 heures

Accessoires de sécurité et de protection

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

Lubrifiants et huiles

- Graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox

Outils RockShox

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

Outils de base

- Clés plates : 13 mm (x2) **ou** une clé à molette
- Étau avec mâchoires en aluminium tendres

Démontage des éléments de fixation

Il est facile de démonter certains éléments de fixation simplement à la main. Vous pouvez essayer de sortir les entretoises de butée avec les ongles ou un petit tournevis, puis de pousser 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 alors l'outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière RockShox.



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



2 Insérez la tige filetée dans l'œillet de la came jusqu'à ce que la clavette de pression vienne en appui contre la clavette de la bague.

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



3 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 ou d'une clé à molette, vissez la clavette de pression le long de la tige jusqu'à ce qu'elle vienne en appui contre l'entretoise de butée.

Dévissez la clavette de pression sur la tige filetée pour retirer l'entretoise de butée ainsi que la clavette de la bague si elle coulisse facilement.



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 située sur la tige filetée pour retirer la clavette de la bague.



5 Dévissez le receveur situé sur la tige filetée.

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

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.



Démontage de la bague de l'œillet

Pour remplacer une bague endommagée ou usée, 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 pousser la bague de l'œillet hors de l'œillet.

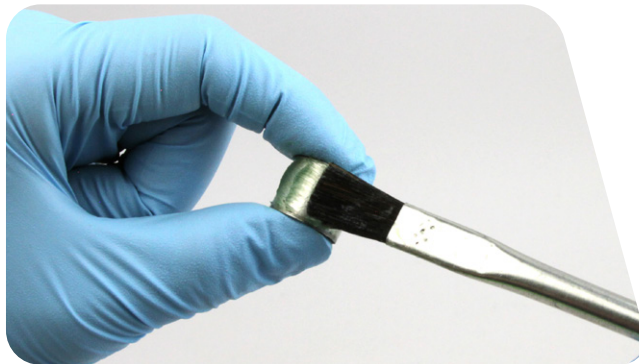


- 3** Dévissez le receveur situé sur la tige filetée. Retirez l'outil hors de l'œillet de la came puis jetez la bague.
Répétez les étapes 1 à 3 pour l'œillet du corps de l'amortisseur.



Installation de la bague 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 tendres 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.



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 amortisseur arrière

Accessoires de sécurité et de protection

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

Lubrifiants et huiles

- Alcool isopropylique ou produit de nettoyage pour suspension RockShox

Outils de base

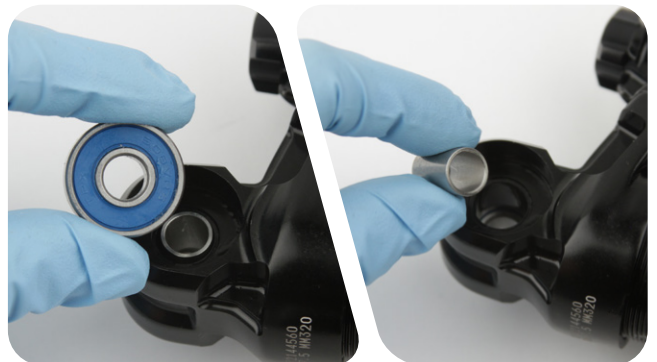
- Presse à roulement : 22 mm (diamètre externe) x 10 mm (diamètre interne)
- Étau avec mâchoires en aluminium tendres
- Marteau
- Poinçon de petit diamètre

Démontage des roulements

- 1 Retirez la protection anti-poussière.



- 2 À l'aide d'un poinçon, appuyez sur l'envers du roulement opposé puis tapez dessus pour déloger le roulement.



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



- 4** Nettoyez les emplacements des roulements.



Installation des roulements

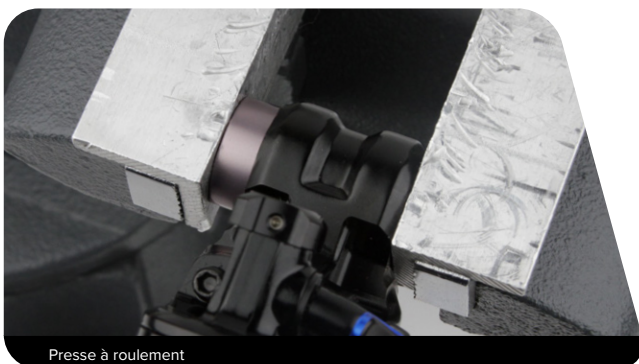
- 1 Mettez en place un roulement neuf dans l'un des emplacements puis serrez l'œillet et le roulement dans un étau équipé de mâchoires tendres. Enfoncez le roulement dans son emplacement jusqu'à ce qu'il affleure avec l'œillet.

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 serrez pas trop le roulement. Le fait de trop serrer 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.



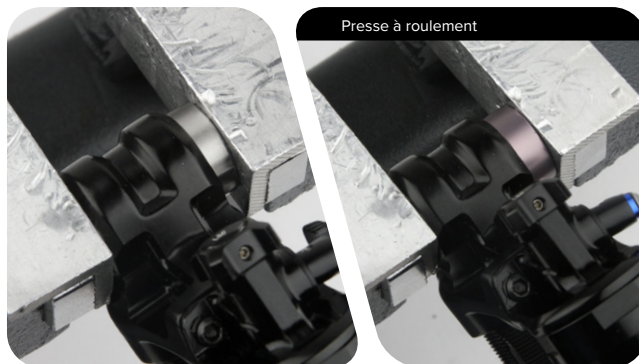
- 2 Insérez une entretoise neuve dans l'œillet puis installez un roulement neuf dans l'autre emplacement. Serrez l'œillet et le roulement dans un étau équipé de mâchoires tendres, puis enfoncez le roulement dans son emplacement jusqu'à ce qu'il affleure avec l'œillet.

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 serrez pas trop le roulement. Le fait de trop serrer 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.



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.



Pièces, outils et accessoires

Pièces

- Kit d'entretien Super Deluxe Coil – 200 heures
- Kit d'entretien de la commande à distance Super Deluxe Coil - 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
- Huile de suspension Maxima PLUSH 7wt ou RockShox 7wt
- Graisse pour joints d'étanchéité dynamique RockShox

Outils RockShox

- Adaptateur pour valve pneumatique RockShox – Amortisseur arrière (adaptateur rouge)
- Compresseur du ressort RockShox Counter Measure
- Outil de mesure de la hauteur du PFI RockShox - Super Deluxe Coil
- Clé à ergots RockShox Vivid/Vivid Air/Super Deluxe Coil de 24 mm

Outils pour vélo

- Outil pour obus de valve Schrader
- Pompe pour amortisseur

Outils de base

- Étau avec mâchoires en aluminium tendres et mâchoires à encoches tendres
- Clé plate : 31 mm **ou** clé à sangle
- Douilles hexagonales : 2 mm, 3 mm
- Clés hexagonales : 1,5 mm, 2 mm, 3 mm, 5 mm
- Pied à coulisse ou réglet fin
- Pointe
- Clé à douille : 12 mm
- Clé dynamométrique
- Clé TORX T10 avec douille

⚠ 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 de l'huile de suspension.

Posez au sol un récipient juste en dessous de l'amortisseur pour en récupérer le liquide lors de l'entretien.

Démontage du ressort

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 (rebond le plus rapide), tout en comptant le nombre de clics. Ceci vous sera utile lors du réglage qui suivra la procédure d'entretien.

RCT : tournez le levier de compression en position déverrouillée, puis tournez la valve de compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque.

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

RTR : une fois que le câble de la commande à distance a été retiré, le circuit de compression est déverrouillé par défaut.



2 Tournez la molette de réglage de la précontrainte dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il y ait un grand espace entre le ressort et la molette.



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



Entretien de l'amortisseur

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



2 Retirez le bouchon de la valve du réservoir du PFI. Appuyez sur la valve Schrader pour évacuer toute la pression pneumatique présente dans le réservoir du PFI.

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

Si la valve Schrader ne bouge pas du tout, 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. En cas de non-respect de cette consigne, de l'huile sous pression peut gicler de l'amortisseur au moment du démontage. Portez toujours des lunettes de sécurité.



3 Retirez l'obus de la valve Schrader situé sur la valve du réservoir du PFI.

Ne jetez pas l'obus de la valve Schrader.



4 Enfoncez le capuchon du réservoir du PFI dans le réservoir jusqu'à ce qu'il se bloque.



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



7 Retirez le joint torique du capuchon du réservoir du PFI.
Installez un joint torique neuf. Appliquez de la graisse sur le joint torique et le capuchon du réservoir.



8 Retirez la vis de purge du PFI puis jetez-la.



9 Faites coulisser la butée de talonnage de manière à l'éloigner de la tête d'étanchéité.

Insérez la clé à ergots dans les petits trous situés sur la tête d'étanchéité de manière à ce que le manche de la clé se trouve au plus loin du réservoir. Faites une marque pour repérer les trous qui ont servi à insérer la clé. Cela évitera que l'outil et le réservoir ne se cognent pendant l'installation.



10 Desserrez puis retirez lentement l'unité de la came hors du corps de l'amortisseur.

AVIS

Avec votre main, maintenez la clé à ergots en place tout en tournant la tête d'étanchéité, afin de ne pas endommager les petits trous situés sur la tête d'étanchéité.

Lorsque l'unité de la came sera retirée, l'huile va s'écouler du corps de l'amortisseur et du support du réservoir. Enroulez un chiffon autour du corps de l'amortisseur.



11 Retirez l'amortisseur de l'étau et versez l'huile contenue dans le corps de l'amortisseur dans un récipient prévu à cet effet.

Nettoyez le corps de l'amortisseur.



12 Serrez l'œillet de la came dans l'étai.



13 Retirez l'écrou du piston principal. Nettoyez l'écrou et le filetage de l'unité de la came afin d'éliminer toute trace de Loctite.

AVIS

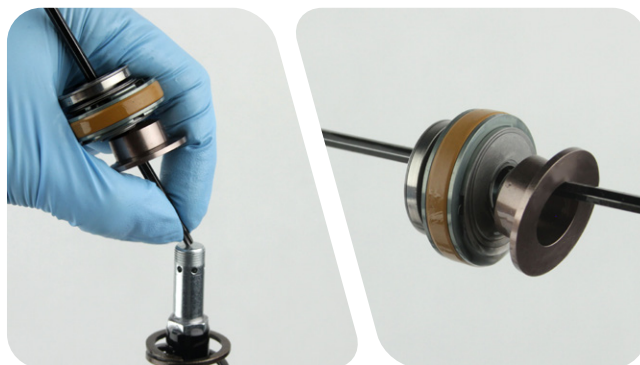
Vérifiez qu'il ne reste plus aucune trace de Loctite sur l'unité de la came avant de poursuivre l'entretien. S'il reste du Loctite, l'unité du piston principal pourrait bouger moins facilement, ce qui empêcherait le bon fonctionnement de l'amortisseur.



14 Faites glisser l'unité du piston principal et la plaque de talonnage hors de la tige et enfitez-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.



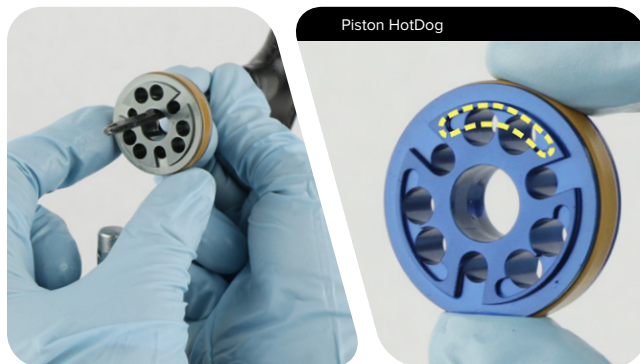
15 Remplacement du piston HotDog facultatif

Le piston HotDog est facultatif. Si vous n'installez pas de piston HotDog, passez à l'étape 16.

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.



16 Retirez la tête d'étanchéité.

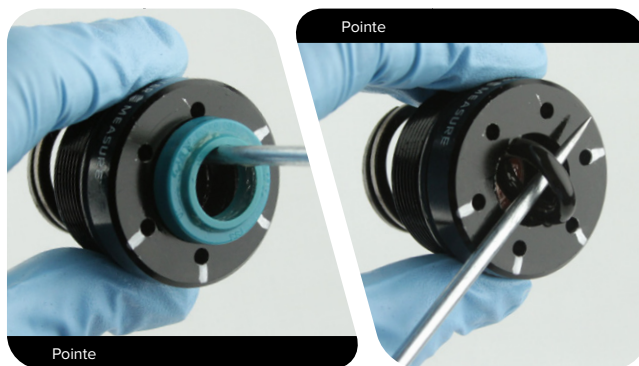


- 17** Piquez puis retirez le joint anti-poussière de la tige ainsi que le joint torique de la tête d'étanchéité.

Mettez en place un joint torique neuf ainsi qu'un joint anti-poussière neuf. Mettez en place le joint anti-poussière de manière à ce que sa face étagée soit visible.

AVIS

Veillez à ne pas rayer la tête d'étanchéité avec la pointe.



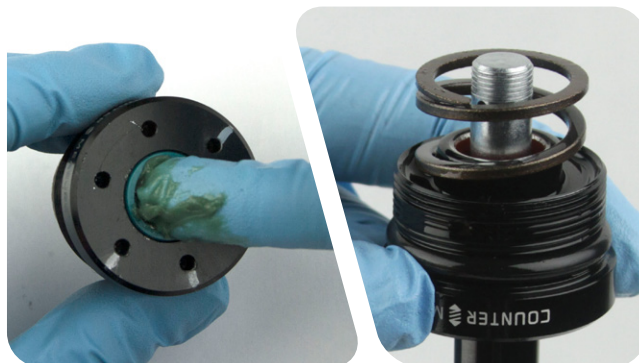
- 18** Retirez la butée de talonnage située sur la came. Nettoyez la came puis vérifiez qu'elle n'est pas endommagée et remplacez-la si nécessaire.

Remettez la butée de talonnage en place sur l'unité de la came.



- 19** Appliquez de la graisse sur le joint torique, la bague et dans le creux du joint anti-poussière.

Mettez en place la tête d'étanchéité sur l'unité de la came avec le ressort Counter Measure tourné vers le haut.



20 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 place et centrez-les sur le dessus du piston principal.

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.



21 Vissez l'écrou sur la came de l'amortisseur. Serrez l'écrou du piston principal.

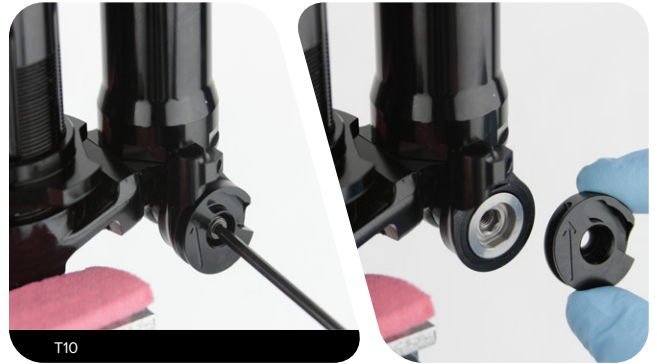
Retirez l'unité hors de l'étau.



Entretien du réservoir du PFI

- 1** **RTR** : serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans l'étau puis retirez la vis de la commande à distance ainsi que la bobine du câble.

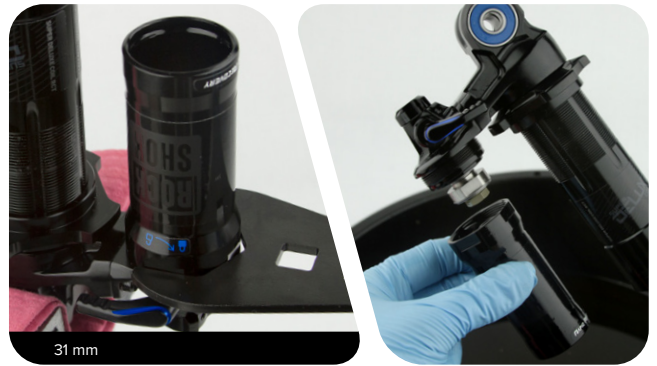
Desserrez la vis du support de câble puis retirez le support de câble.



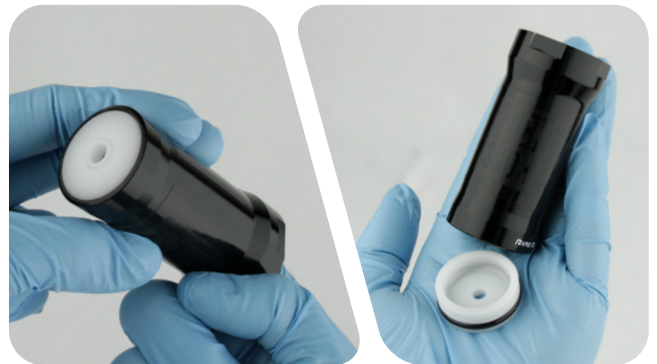
- 2** Desserrez le réservoir du PFI fixé à l'œillet.

Retirez l'amortisseur de l'étau ; maintenez-le au-dessus d'un récipient destiné à récupérer l'huile et retournez-le afin de retirer le réservoir du PFI à la main.

De l'huile va s'écouler du réservoir du PFI lors du démontage. Versez l'huile dans le récipient prévu à cet effet.



- 3** Poussez sur le PFI pour le faire sortir du réservoir du PFI.



- 4** Retirez le joint torique du PFI puis nettoyez le PFI.
Appliquez de la graisse sur le joint torique neuf puis mettez-le en place.



Remplacement du ressort de la commande à distance – RTR uniquement

- 1** Tirez sur l'écrou de compression tout en le faisant osciller de gauche à droite afin de retirer l'unité de compression hors du support du réservoir du PFI.



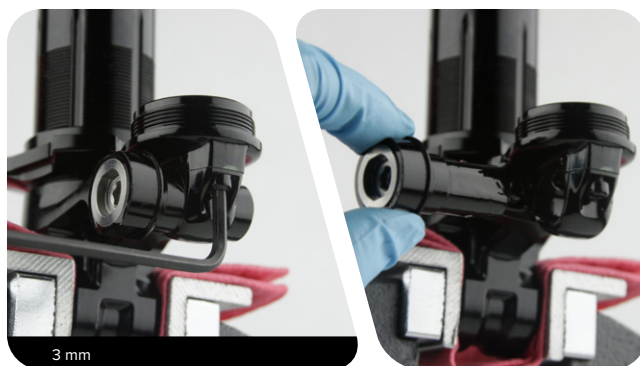
- 2** Retirez le ressort de blocage et la rondelle de blocage, puis mettez les de côté.



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



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



5 Nettoyez la sous-unité de la commande à distance.

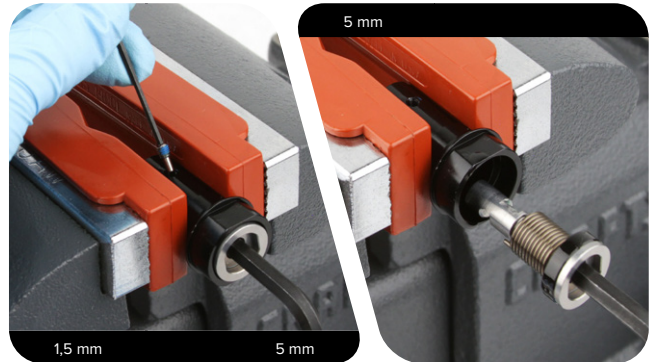


6 Retirez l'amortisseur de l'étau puis mettez les mâchoires à encoches tendres en place dans l'étau. Serrez délicatement la came dans l'encoche des mâchoires tendres de l'étau.

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.

⚠ AVERTISSEMENT

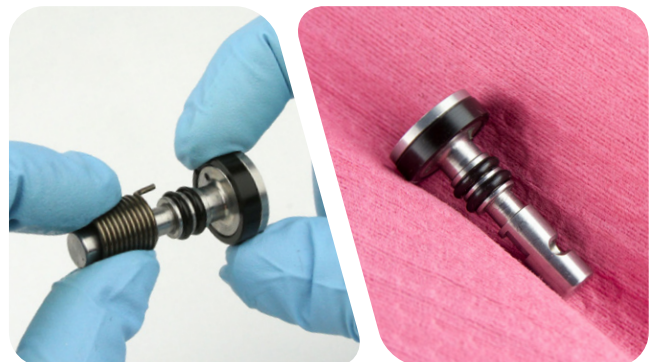
Si vous ne détendez pas le ressort assez lentement, il peut reprendre brutalement sa forme initiale et éjecter la clé hexagonale hors de l'unité de la came.



7 Retirez le ressort situé sur la came puis nettoyez la came.

AVIS

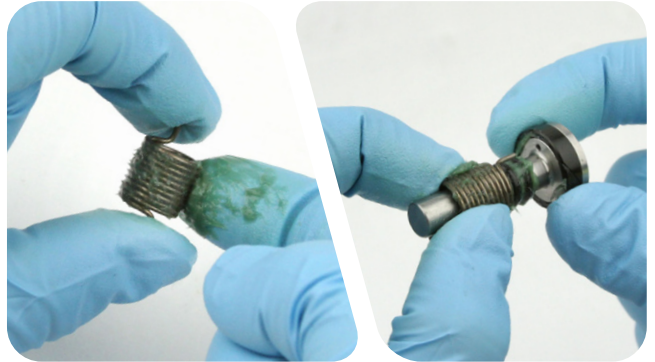
Ne vaporisez pas d'alcool isopropylique sur la came lorsque les joints toriques sont installés. L'alcool isopropylique pourrait rendre les joints toriques friables et provoquer leur rupture.



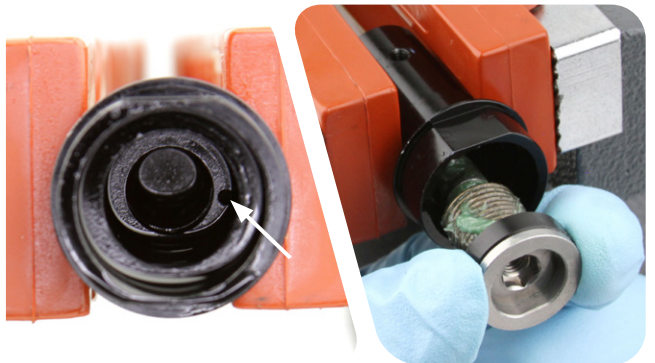
8 Appliquez une épaisse couche de graisse sur la came.



9 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.



10 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.

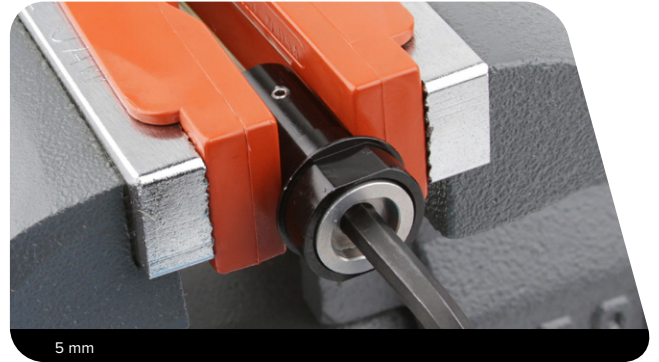
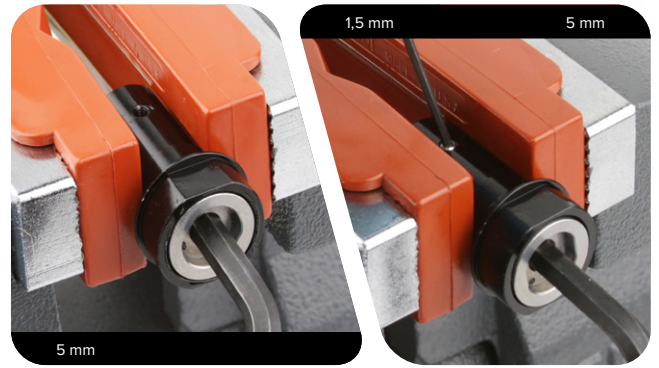


- 11** Tendez le ressort en le tournant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que l'orifice fileté situé sur la came soit aligné avec l'orifice situé sur le boîtier de la came ; mettez en place une vis de fin de débattement neuve puis serrez la vis jusqu'à ce qu'elle soit à fleur. Détendez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



- 12** Nettoyez la sous-unité de la commande à distance.



- 13** Serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans l'étau puis 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. Serrez la vis du capuchon.



- 14** Mettez en place le ressort de blocage et la rondelle de blocage dans le support du réservoir.



- 15** 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.



Assemblage et purge du Super Deluxe Coil

- 1 Faites coulisser la butée de talonnage de manière à l'éloigner de la tête d'étanchéité, puis insérez la clé à ergots dans les petits trous de la tête d'étanchéité préalablement repérés.



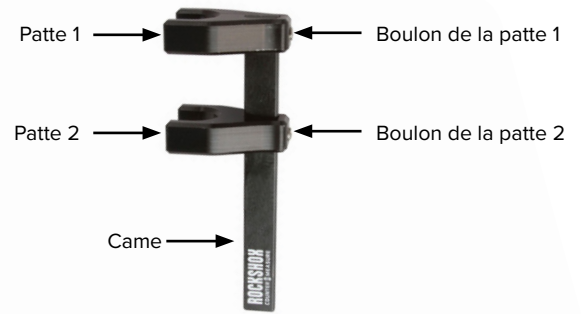
2 Assemblez le compresseur Counter Measure de manière à ce que la patte 1 se trouve à l'extrémité de la came puis serrez le boulon de la patte 1.

Positionnez le compresseur Counter Measure sur l'unité de la came de manière à ce que la patte 1 se trouve en-dessous de la clé à ergots et que la patte 2 se trouve en-dessous de la butée de talonnage.

Serrez uniquement la came du compresseur dans un étau, sans serrer la molette du rebond. Avec la paume de la main, appuyez sur le piston principal jusqu'à ce que le ressort Counter Measure soit complètement comprimé. Faites descendre la patte 2 vers l'œillet puis serrez le boulon de la patte 2.

Retirez l'unité de la came hors de l'étau puis mettez-la de côté.

Le ressort Counter Measure doit être complètement comprimé pendant son installation dans le corps de l'amortisseur.



Compresseur Counter Measure



Compresseur Counter Measure

Clé à ergots



3 mm



3 mm



3 Serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans l'étau.



4 Vissez le réservoir du PFI sur l'œillet. Serrez le réservoir du PFI.
Entre le réservoir du PFI et l'œillet du corps de l'amortisseur, vous verrez un petit espace. Ceci est normal.



5 Versez de l'huile de suspension dans le réservoir du PFI jusqu'à ce que son niveau affleure avec le haut du réservoir du PFI. L'huile va commencer à passer dans le corps de l'amortisseur.

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

Ajoutez de l'huile dans le réservoir puis tapez de nouveau sur le dessus du réservoir jusqu'à ce que plus aucune bulle d'air ne sorte du corps de l'amortisseur.



- 6** Une fois que la majorité de l'huile contenue dans le réservoir du PFI est passée dans le corps de l'amortisseur, tapez sur le dessus du corps de l'amortisseur à plusieurs reprises avec la paume de la main pour refaire passer l'huile dans le réservoir. Ceci permet de retirer les bulles d'air toujours présentes dans le circuit.

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

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

Une fois que tout l'air a été purgé du circuit, cessez de taper pour rééquilibrer les niveaux d'huile des deux côtés.



- 7** Insérez le PFI dans le corps de l'amortisseur avec son côté plat visible. À l'aide d'un pied à coulisse ou d'un réglet, poussez le PFI dans le réservoir à une profondeur de 20 mm.

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



- 8** Continuez à couvrir le corps de l'amortisseur avec la main et installez une vis de purge neuve dans l'orifice de purge. Serrez la vis de purge jusqu'à ce que le PFI commence à tourner.

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

Retirez votre main du corps de l'amortisseur.



- 9** Ajoutez de l'huile dans le corps de l'amortisseur jusqu'à ce que le niveau d'huile affleure avec le haut du filetage.



10 Inclinez l'unité de la came à 45 degrés et faites-la tourner tout en insérant le piston dans l'huile du corps de l'amortisseur.

L'huile va déborder du corps de l'amortisseur. Posez un chiffon en-dessous de l'amortisseur.

Avec le pouce, maintenez le PFI en place pour éviter qu'il ne bouge, puis installez lentement l'unité de la came dans le corps de l'amortisseur et serrez-la.

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 le pouce une fois que l'unité de la came a été serrée.

⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

L'huile peut gicler hors du corps de l'amortisseur. Portez toujours des lunettes de sécurité.



11 Retirez la vis de purge du PFI.



12 Enroulez un chiffon autour du réservoir du PFI pour éponger les coulures d'huile. 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

Lorsque vous poussez le PFI, ne regardez pas directement dans le réservoir. Du liquide peut jaillir violemment du réservoir du PFI si vous poussez le PFI trop rapidement. Portez toujours des lunettes de sécurité.

| Course de l'amortisseur (mm) | Profondeur d'insertion du PFI (mm) |
|------------------------------|------------------------------------|
| 45 - 65 | 33 |
| 67,5 - 75 | 39 |



Outil de mesure de la hauteur du PFI

Petite clé hexagonale



Course d'amortissement de 45 à 65 mm : 33 mm

Course d'amortissement de 75 mm : 39 mm

13 Retirez l'amortisseur de l'étau et tapez délicatement l'amortisseur contre un établi pour évacuer les éventuelles bulles d'air restant dans le circuit.

14 Serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans l'étau. Installez la vis de purge dans l'orifice de purge puis serrez-la jusqu'à ce que le PFI commence à tourner.

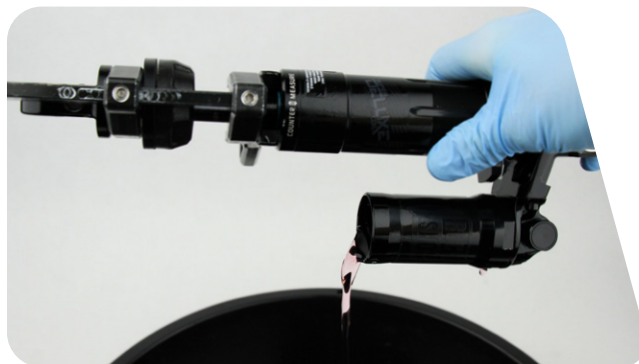


T10

- 15** Retirez l'amortisseur de l'étau et, si nécessaire, versez l'huile se trouvant au-dessus du PFI dans un récipient prévu à cet effet. Essayez l'intérieur du réservoir du PFI avec un chiffon.

AVIS

Ne vaporisez pas du produit de nettoyage pour suspension RockShox ou de l'alcool isopropylique dans le réservoir. L'alcool isopropylique pourrait rendre les joints toriques friables et provoquer leur rupture.



- 16** 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.



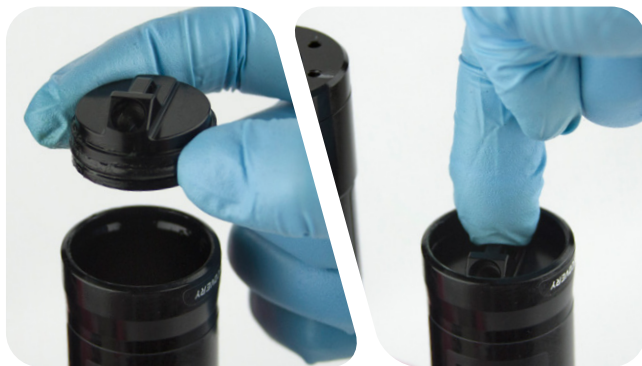
Outil de mesure de la hauteur du PFI



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



- 18** Enfoncez le capuchon du réservoir dans le réservoir du PFI jusqu'à ce que la cannelure de l'anneau de blocage soit visible.



- 19** Mettez l'anneau de blocage neuf 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.



- 20** Tirez le capuchon du réservoir du PFI vers le haut pour le placer contre l'anneau de blocage.



- 21** Mettez en place la valve Schrader dans le capuchon du réservoir du PFI.



- 22** Mettez en place l'adaptateur pour valve pneumatique RockShox sur la pompe pour amortisseur et vissez l'adaptateur sur la valve pneumatique du réservoir. Mettez le réservoir en pression à 17,2 bar (250 psi).

Retirez en même temps l'adaptateur et la pompe fixés sur le réservoir.

Le fait de séparer la pompe et l'adaptateur 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.



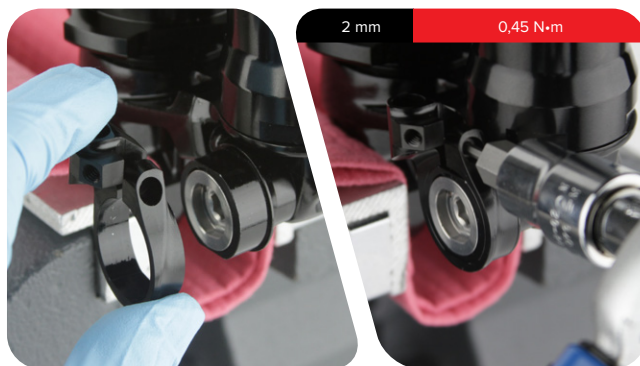
- 23** Installez un joint torique neuf sur le bouchon de remplissage du réservoir du PFI puis installez le bouchon de remplissage sur le capuchon du réservoir du PFI.



- 24** Desserrez puis retirez l'un des boulons des pattes du compresseur Counter Measure, afin de retirer la clé à ergots de l'unité de la came.



25 **RTR** : mettez en place le support de câble sur la sous-unité de la commande à distance, puis serrez la vis du support de câble.



26 **RTR** : mettez en place la bobine du câble sur le support de câble avec la flèche pointant vers le support de câble, puis serrez la vis de la commande à distance.



27 Nettoyez l'amortisseur.



28 Mettez le ressort hélicoïdal et l'anneau de blocage du ressort en place.

Tournez la molette de réglage de la précontrainte du ressort jusqu'à ce que le ressort hélicoïdal touche l'anneau de blocage du ressort. En maintenant le ressort et en essayant de tirer sur le corps de l'amortisseur, vérifiez qu'il n'y a pas de jeu vertical entre le ressort hélicoïdal et son anneau de blocage.

AVIS

Ne dépassez pas 5 mm (ou cinq tours complets) sur la molette de réglage de la précontrainte du ressort au risque d'endommager l'amortisseur. S'il est nécessaire de faire plus de 5 tours pour obtenir l'affaissement approprié, utilisez un ressort d'une hauteur supérieure.



29 Reportez-vous aux réglages de rebond et de compression que vous aviez notés pour votre amortisseur au début de l'entretien. Tournez chaque molette du nombre de clics/tours que vous aviez notés.



Installation des éléments de fixation

Il est facile de monter certains éléments de fixation simplement à la main. Faites entrer la clavette de la bague dans la bague de l'œillet de l'amortisseur jusqu'à ce que la clavette dépasse des deux côtés de l'œillet de manière symétrique. Ensuite, 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 à travers 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.

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

Installation du câble et de la gaine de la commande à distance – RTR 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

- Câble et gaine de dérailleur
- Kit d'entretien de la commande à distance Super Deluxe Coil - 200 heures

Accessoires de sécurité et de protection

- Gants en nitrile
- Lunettes de sécurité

Outils de base

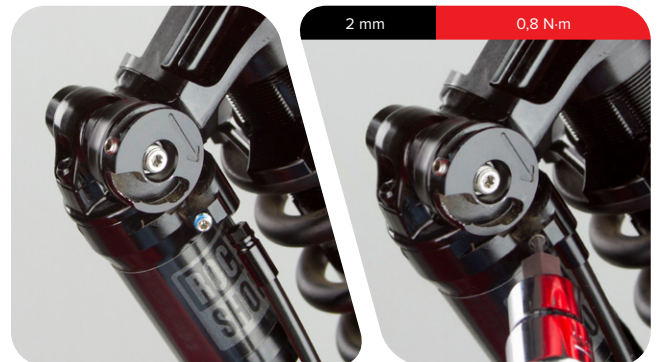
- Pincettes coupantes pour câble et gaine
- Douilles hexagonales : 2 et 3 mm
- Clés hexagonales : 2 et 3 mm
- Clé plate : 5 mm
- Clé dynamométrique

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

N'enfoncez pas la gaine dans la virole fileté.



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



- 3 Faites passer le câble à travers la gaine, dans la bobine et sous le boulon de la bobine du câble. Tendez bien le câble puis serrez la vis de fixation du câble.



- 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-le.
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.



Les noms suivants sont des marques déposées de SRAM, LLC :

1:1[®], Accuwatt[®], Avid[®], AXS[®], Bar[®], Blackbox[®], BoXXer[®], DoubleTap[®], Elita[®], eTap[®], Firecrest[®], Firex[®], Grip Shift[®], GXP[®], Hammerschmidt[®], Holzfeller[®], Hussefelt[®], i-Motion[®], Judy[®], Know Your Powers[®], NSW[®], Omnium[®], Pike[®], PowerCal[®], PowerLock[®], PowerTap[®], Qollector[®], Quarq[®], RacerMate[®], Reba[®], Rock Shox[®], Ruktion[®], Service Course[®], ShockWiz[®], SID[®], Single Digit[®], Speed Dial[®], Speed Weaponry[®], Spinscan[®], SRAM[®], SRAM APEX[®], SRAM EAGLE[®], SRAM FORCE[®], SRAM RED[®], SRAM RIVAL[®], SRAM VIA[®], Stylo[®], Torpedo[®], Truvativ[®], TyreWiz[®], Varicrank[®], Velotron[®], X0[®], X01[®], X-SYNC[®], XX1[®], Zed tech[®], Zipp[®]

Les symboles suivants sont des logos déposés de SRAM, LLC :



Les noms suivants sont des marques commerciales de SRAM, LLC :

10K[™], 1X[™], 202[™], 30[™], 35[™], 302[™], 303[™], 404[™], 454[™], 808[™], 858[™], 3ZERO MOTO[™], ABLC[™], AeroGlide[™], AeroBalance[™], AeroLink[™], Airea[™], Air Guides[™], AKA[™], AL-7050-TV[™], Automatic Drive[™], Automatrix[™], AxCad[™], Axial Clutch[™], BB5[™], BB7[™], BB30[™], Bleeding Edge[™], Blipbox[™], BlipClamp[™], BlipGrip[™], Blips[™], Bluto[™], Bottomless Tokens[™], Cage Lock[™], Carbon Bridge[™], Centera[™], Charger 2[™], Charger[™], Charger Race Day[™], Clickbox Technology[™], Clics[™], Code[™], Cognition[™], Connectamajig[™], Counter Measure[™], DD3[™], DD3 Pulse[™], DebonAir[™], Deluxe[™], Deluxe Re:Aktiv[™], Descendant[™], DFour[™], DFour91[™], Dig Valve[™], DirectLink[™], Direct Route[™], DOT 5.1[™], Double Decker[™], Double Time[™], Dual Flow Adjust[™], Dual Position Air[™], DUB[™], DZero[™], E300[™], E400[™], Eagle[™], E-Connect4[™], E-matic[™], ErgoBlade[™], ErgoDynamics[™], ESP[™], EX1[™], Exact Actuation[™], Exogram[™], Flow Link[™], FR-5[™], Full Pin[™], Gnar Dog[™], Guide[™], GX[™], Hard Chrome[™], Hexfin[™], HollowPin[™], Howitzer[™], HRD[™], Hybrid Drive[™], Hyperfoil[™], i-3[™], Impress[™], Jaws[™], Jet[™], Kage[™], Komfy[™], Level[™], Lyrik[™], MatchMaker[™], Maxle[™], Maxle 360[™], Maxle DH[™], Maxle Lite[™], Maxle Lite DH[™], Maxle Stealth[™], Maxle Ultimate[™], Micro Gear System[™], Mini Block[™], Mini Cluster[™], Monarch[™], Monarch Plus[™], Motion Control[™], Motion Control DNA[™], MRX[™], Noir[™], NX[™], OCT[™], OmniCal[™], OneLoc[™], Paragon[™], PC-1031[™], PC-1110[™], PC-1170[™], PG-1130[™], PG-1050[™], PG-1170[™], Piggyback[™], Poploc[™], Power Balance[™], Power Bulge[™], PowerChain[™], PowerDomeX[™], Powered by SRAM[™], PowerGlide[™], PowerLink[™], Power Pack[™], Power Spline[™], Predictive Steering[™], Pressfit[™], Pressfit 30[™], Prime[™], Qalvin[™], R2C[™], RAIL[™], Rapid Recovery[™], Re:Aktiv ThruShaft[™], Recon[™], Reverb[™], Revelation[™], Riken[™], Rise[™], ROAM[™], Roller Bearing Clutch[™], RS-1[™], Sag Gradients[™], Sawtooth[™], SCT - Smart Coasterbrake Technology, Seeker[™], Sektor[™], SHIFT[™], ShiftGuide[™], Shorty[™], Showstopper[™], SIDLuxe[™], Side Swap[™], Signal Gear Technology[™], SL[™], SL-70[™], SL-70 Aero[™], SL-70 Ergo[™], SL-80[™], SL-88[™], SLC2[™], SL SPEED[™], SL Sprint[™], Smart Connect[™], Solo Air[™], Solo Spoke[™], SpeedBall[™], Speed Metal[™], SRAM APEX 1[™], SRAM Force 1[™], SRAM RIVAL 1[™], S-series[™], Stealth-a-majig[™], StealthRing[™], Super-9[™], Supercork[™], Super Deluxe[™], Super Deluxe Coil[™], SwingLink[™], TaperCore[™], Timing Port Closure[™], Tool-free Reach Adjust[™], Top Loading Pads[™], Torque Caps[™], TRX[™], Turnkey[™], TwistLoc[™], VCLC[™], Vivid[™], Vivid Air[™], Vuka Aero[™], Vuka Alumina[™], Vuka Bull[™], Vuka Clip[™], Vuka Fit[™], Wide Angle[™], WiFLi[™], X1[™], X5[™], X7[™], X9[™], X-Actuation[™], XC[™], X-Dome[™], XD[™], XD Driver Body[™], XDR[™], XG-1150[™], XG-1175[™], XG-1180[™], XG-1190[™], X-Glide[™], X-GlideR[™], X-Horizon[™], XLoc Sprint[™], XX[™], Yari[™], Zero Loss[™]



Caractéristiques et coloris peuvent être modifiés sans avis préalable.

© 2020 SRAM, LLC

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

Loctite[®] est une marque déposée de Henkel Corporation

Maxima[™] et PLUSH[™] sont des marques déposée appartenant à Maxima Racing Oils.

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

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