

ROCKSHOX

Guide d'installation et de réglage de la suspension



45mm

TABLE DES MATIÈRES

Garantie et informations commerciales	3
Introduction	4
Suspension avant - Pression du ressort à air - DebonAir+	5
SAG de la suspension - Solo Air, DebonAir, Dual Position Air, Dual Air, Coil, Dual Position Coil.....	10
Réglage du SAG de la suspension avant	11
Réglage du SAG de la suspension arrière.....	22
Détente de la suspension avant.....	29
Compression basse vitesse de la suspension avant.....	33
Compression haute vitesse de la suspension avant	36
Seuil de la suspension avant	38
Verrouillage de la suspension avant.....	39
Détente de la suspension arrière	41
Compression basse vitesse de la suspension arrière	45
Compression haute vitesse de la suspension arrière	48
Seuil de la suspension arrière.....	50
Verrouillage de la suspension arrière.....	51
Réglage du talonnage du ressort à air	52
Réglage de la fonction Hydraulic Bottom Out - Suspension arrière	54
Réglages de l'amortissement - Suspension avant.....	55
Réglages de l'amortissement - Suspension arrière	56
Entretien et réglages - Suspension avant	57
Entretien et réglages - Suspension arrière	58

Garantie et informations commerciales

Lisez l'intégralité de la politique de garantie de vos composants à l'adresse www.sram.com/warranty.

Pour obtenir des informations sur les marques déposées utilisées dans ce manuel, consultez l'adresse www.sram.com/website-terms-of-use.

Introduction

Pour obtenir les meilleures performances de votre suspension, une installation et un réglage appropriés sont indispensables. Ce guide vous permettra de repérer et de comprendre les fonctionnalités et les réglages possibles sur votre suspension RockShox ; il vous aidera également à régler le ressort et la cartouche d'amortissement ainsi que le talonnage du ressort à air.

Les réglages recommandés sont des points de départ. Il se peut que vous deviez tester plusieurs configurations avant de trouver les réglages qui vous conviendront le mieux, en fonction de vos préférences, du terrain pratiqué et de votre vélo.

Pour obtenir de plus amples analyses de données sur votre pratique et d'autres suggestions de réglages, utilisez l'appareil de réglage de la suspension **Quarq ShockWiz**. Pour de plus amples informations, visitez le site www.quarq/shockwiz.com.

Pour obtenir les réglages recommandés pour la cartouche de détente et la pression du ressort à air en fonction de votre fourche, consultez la page [RockShox Trailhead](#).

Pour obtenir de plus amples informations techniques sur les produits, consultez le site www.sram.com/service.

- Les tableaux de pression du ressort à air et du ressort hélicoïdal peuvent être consultés sur le document *Suspension avant RockShox avec système à huile, à air, à ressort hélicoïdal, à entretoises, et ses caractéristiques*.
- Pour obtenir la liste complète des ressorts hélicoïdaux et des Bottomless Tokens ou entretoises disponibles pour les suspensions avant et arrière, consultez le *Catalogue des pièces détachées RockShox*.
- Pour obtenir les instructions complètes de démontage et de montage, ainsi que celles pour installer et désinstaller les Bottomless Tokens et le ressort hélicoïdal, consultez le manuel d'entretien RockShox correspondant à votre suspension.

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

Les procédures d'installation peuvent illustrer la fourche ou l'amortisseur arrière uniquement. Réalisez le réglage du SAG de la fourche sur un vélo entièrement remonté.

Les exemples de performance illustrés ne sont que des données théoriques qui peuvent varier par rapport aux performances réelles.

Suspension avant - Pression du ressort à air - DebonAir+

Une pression du ressort à air DebonAir+ optimale renforce la sensibilité sur les petites bosses, offre un meilleur soutien sur le milieu de sa course et permet d'utiliser le débattement total. Le réglage de la pression du ressort à air DebonAir+ ne nécessite pas d'effectuer la procédure « Réglage du SAG ».

Après la mise en pression d'une fourche DebonAir+ selon les pressions de départ recommandées, réglez les cartouches d'amortissement :

- **Tous les modèles de fourches DebonAir+ :** réglez la cartouche d'amortissement selon les valeurs recommandées ([RockShox Trailhead](#)).
- **Modèles de fourches DebonAir+ avec Charger 3 RC2 :** réglez les cartouches de compression sur la position INTERMÉDIAIRE.
- **Modèles de fourches DebonAir+ avec Charger Flight Attendant, Charger RC et Rush RC :** réglez les cartouches de compression sur la position OPEN.

Testez ces réglages sur le terrain et, si nécessaire, affinez les réglages de la pression pneumatique et de l'amortissement pour obtenir les performances optimales.

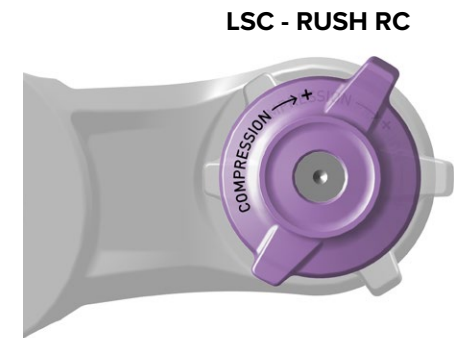
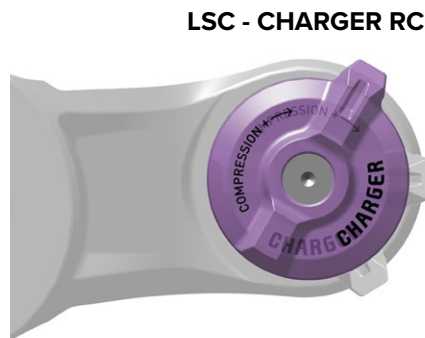
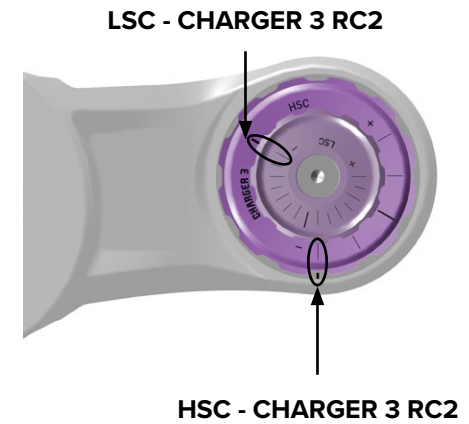
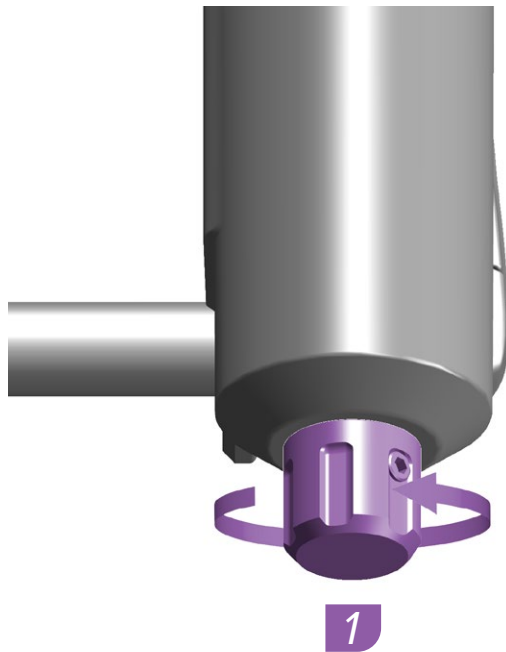
Des Bottomless Tokens peuvent être ajoutés ou retirés pour affiner la sensibilité du ressort. Consultez le manuel d'entretien de votre fourche pour connaître le nombre de Bottomless Tokens à installer ainsi que les procédures d'installation et de démontage.

Pour commencer :

Les pressions d'air pour suspension avant indiquées à l'arrière de votre fourche ou sur la page [RockShox Trailhead](#) sont des suggestions pour la toute première installation du ressort.



Réglage de la pression du ressort à air - DebonAir+



1. Réglez la cartouche de détente dans le sens inverse des aiguilles d'une montre dans la position OPEN (à fond).

2. Réglez la ou les cartouches de compression dans la position OPEN (à fond).

Charger Flight Attendant* : basse vitesse

*Pour obtenir le détail de chaque procédure, consultez le Manuel utilisateur Flight Attendant.

Charger 3 RC2 : basse vitesse et haute vitesse

Charger RC : basse vitesse

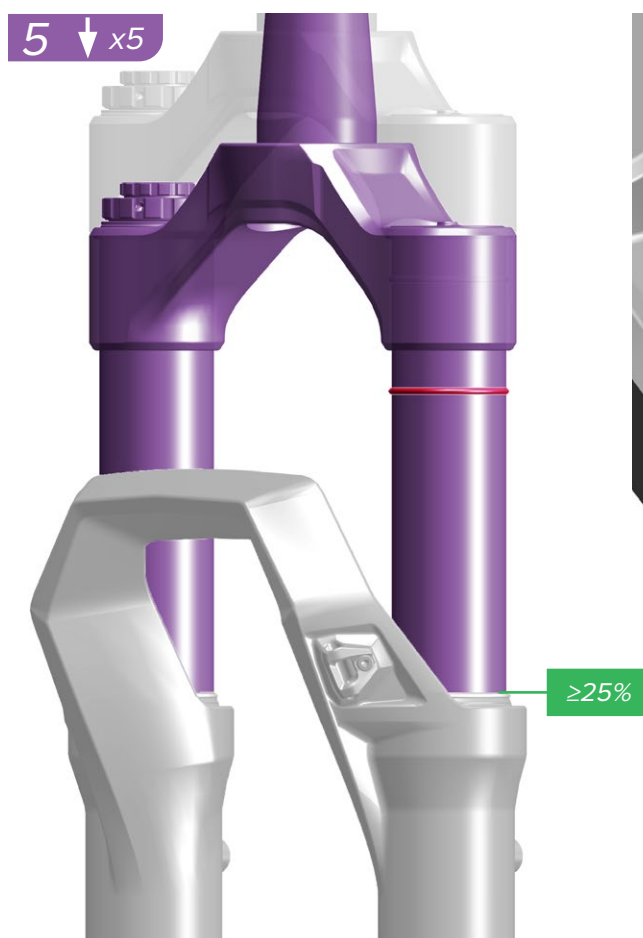
Rush RC : basse vitesse



3. Retirez le capuchon du ressort à air.

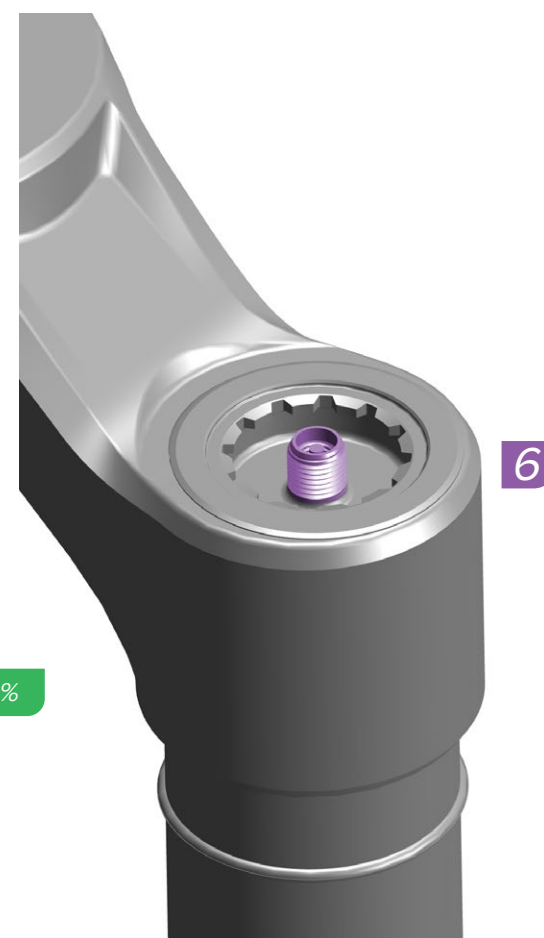
4. Mettez le ressort à air DebonAir+ en pression jusqu'à atteindre 50 % de la pression recommandée indiquée sur l'étiquette des pressions d'air de la fourche ou sur le site trailhead.rockshox.com.

Retirez la pompe. Ne comprimez pas la suspension tant que la pompe n'a pas été retirée.



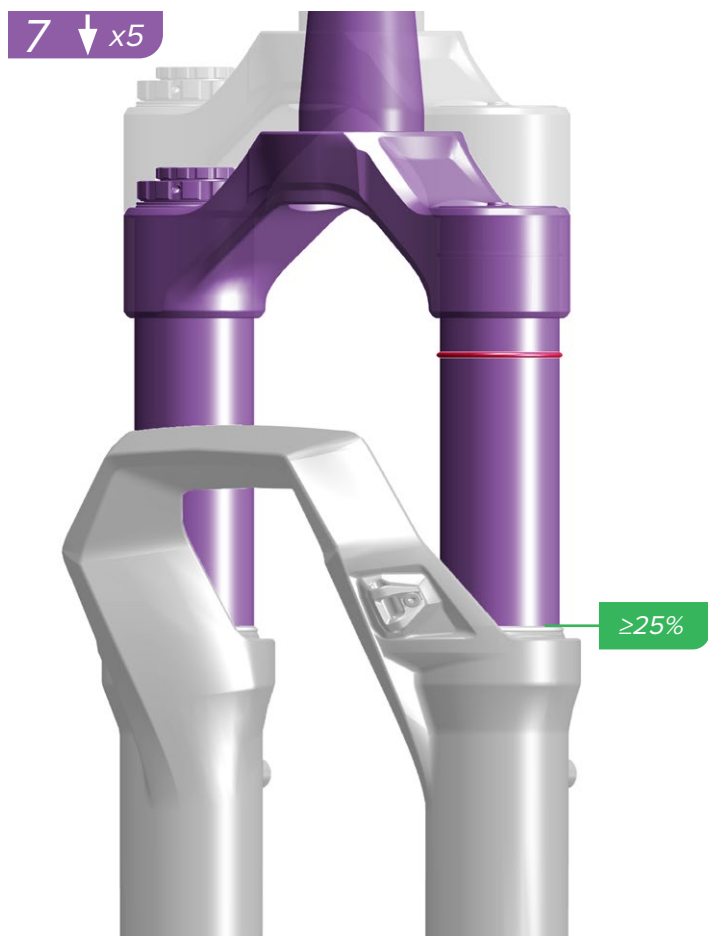
5. Comprimez lentement la fourche (au moins 3 secondes par compression) sur 25 % de son débattement et à cinq reprises afin d'équilibrer les pressions d'air positive et négative.

L'équilibrage de la pression d'air garantit la précision de la pression du ressort à air.



6. Mettez le ressort à air DebonAir+ en pression jusqu'à atteindre 100 % de la pression recommandée indiquée sur l'étiquette des pressions d'air de la fourche ou sur le site trailhead.rockshox.com.

Retirez la pompe. Ne comprimez pas la suspension tant que la pompe n'a pas été retirée.



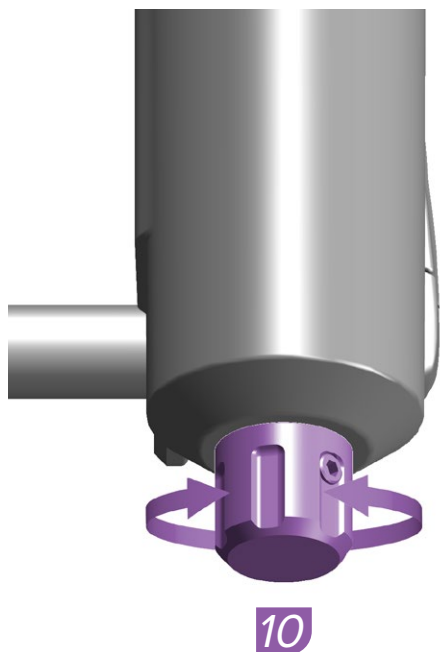
7. Comprimez lentement la fourche (au moins 3 secondes par compression) sur 25 % de son débattement et à cinq reprises afin d'équilibrer les pressions d'air positive et négative.



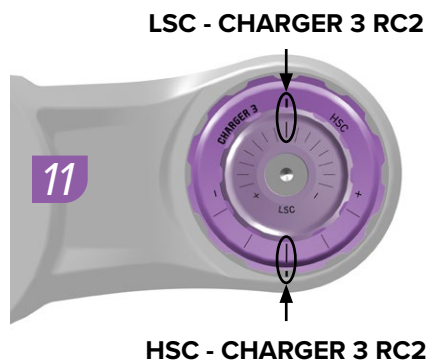
8. Mettez le ressort à air DebonAir+ en pression jusqu'à atteindre 100 % de la pression recommandée indiquée sur l'étiquette des pressions d'air de la fourche ou sur le site trailhead.rockshox.com.



9. Installez le capuchon pneumatique.



10. Réglez la cartouche de détente selon les valeurs recommandées indiquées sur le site trailhead.rockshox.com.

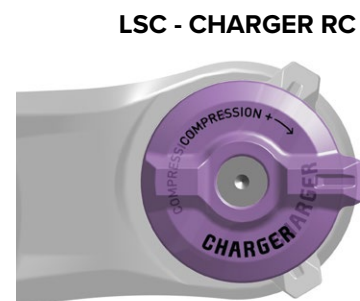


HSC - CHARGER 3 RC2

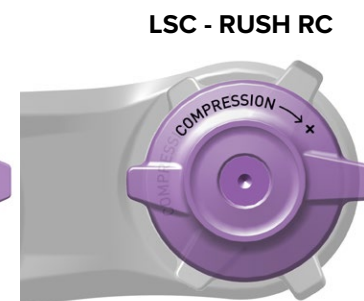
11. **Charger 3 RC2** : pour commencer, tournez les régleurs des cartouches de compression basse vitesse (LSC) et haute vitesse (HSC) sur la position INTERMÉDIAIRE.



LSC - CHARGER FLIGHT ATTENDANT



LSC - CHARGER RC



LSC - RUSH RC

11. **Charger Flight Attendant***, **Charger RC**, **Rush RC** : pour commencer, tournez le régleur de la compression sur la position OPEN.

*Pour obtenir le détail de chaque procédure, consultez le *Manuel utilisateur Flight Attendant*.

12. Testez les réglages de votre ressort à air et de votre amortissement sur le terrain. Si la pression du ressort à air est optimale, la fourche devrait atteindre son débattement total.

Modifiez les réglages de la pression du ressort à air et de l'amortissement selon vos préférences.

Des Bottomless Tokens peuvent être retirés ou installés pour modifier la sensibilité du ressort.

SAG de la suspension - Solo Air, DebonAir, Dual Position Air, Dual Air, Coil, Dual Position Coil

Le SAG est le taux de débattement utilisé, mesuré en pourcentage du débattement total, quand le cycliste est assis sur la selle, en position normale de pédalage, avec tout son équipement habituel. Le réglage du SAG permet à la suspension de fonctionner de manière efficace et optimale. Un SAG optimal est le résultat du réglage du niveau de rigidité du ressort de la suspension.

- **Un SAG plus important** (20 à 30 %) augmente la sensibilité sur les chocs et le mouvement de la suspension. Avec une plus grande sensibilité sur les chocs, la sensation sera plus douce et c'est ce genre de réglage que les cyclistes préfèrent sur les VTT à grand débattement.
- **Un SAG moins important** (10 à 20 %) réduit la sensibilité sur les chocs et le mouvement de la suspension. Avec une sensibilité moins importante sur les chocs, l'efficacité sera améliorée et c'est ce genre de réglage que les cyclistes préfèrent sur les vélos à débattement réduit.
- **Un SAG trop important** indique que la rigidité du ressort doit être augmentée soit en augmentant la pression du ressort à air soit en remplaçant le ressort hélicoïdal par un ressort plus ferme.

Fourches à ressort à air : Une fois que le SAG est réglé, la pression optimale du ressort à air de votre fourche peut varier par rapport aux indications imprimées sur la fourche en fonction du débattement de la fourche, de la géométrie du vélo et des préférences du cycliste.

Important - Le SAG doit être réglé avant de procéder aux réglages d'amortissement.

Indications graduées du SAG :

Pour de nombreux modèles de fourche et d'amortisseur arrière RockShox, les pourcentages de SAG sont gradués et un joint torique indique le SAG sur un plongeur, ou sur le corps ou la tige de l'amortisseur arrière. S'il n'y a pas de joint torique indiquant le SAG de votre suspension, installez un serre-câble en plastique autour du plongeur, ou du corps ou de la tige de l'amortisseur, suffisamment serré pour qu'il ne glisse pas. Retirez le serre-câble avant d'utiliser votre vélo.

Si les pourcentages de SAG ne sont pas gradués sur votre fourche ou votre amortisseur arrière, multipliez le pourcentage du SAG souhaité par le débattement total de votre suspension. À l'aide d'une règle, mesurez la longueur du plongeur, du corps de la cartouche d'amortissement ou de la tige d'amortisseur visible entre le sommet du joint anti-poussière et le joint torique indiquant le SAG.

Si vous ne connaissez pas le débattement de votre suspension, comprimez-la au maximum avant de mesurer le SAG. Relâchez la suspension et utilisez une règle pour mesurer la longueur du plongeur, du corps de la cartouche d'amortissement ou de la tige d'amortisseur visible en-dessous du joint torique indiquant le SAG ou de la trace d'arrêt du joint anti-poussière.

Pour commencer :

Les pressions d'air indiquées à l'arrière de votre fourche ou sur la page [RockShox Trailhead](#), sont des suggestions pour la toute première installation du ressort. Les ressorts hélicoïdaux des suspensions avant sont disponibles avec plusieurs niveaux de rigidité allant de souple à très ferme. Consultez le document *Caractéristiques des suspensions avant avec système à huile, à air, à ressort hélicoïdal ou à entretoises* pour obtenir les recommandations correspondant au poids du pilote.

Les amortisseurs arrière sont disponibles avec un ressort à air ou un ressort hélicoïdal. Du fait de la spécificité de conception de chaque cadre, il est nécessaire de suivre la procédure de [Réglage du SAG de la suspension arrière](#) afin de déterminer la bonne rigidité du ressort. Les ressorts hélicoïdaux des amortisseurs arrière sont disponibles avec plusieurs niveaux de rigidité en fonction de la longueur d'entre-axes de la suspension et de la course de compression de votre amortisseur. Pour plus d'informations sur les ressorts, reportez-vous au *Catalogue des pièces détachées RockShox*.



Réglage du SAG de la suspension avant

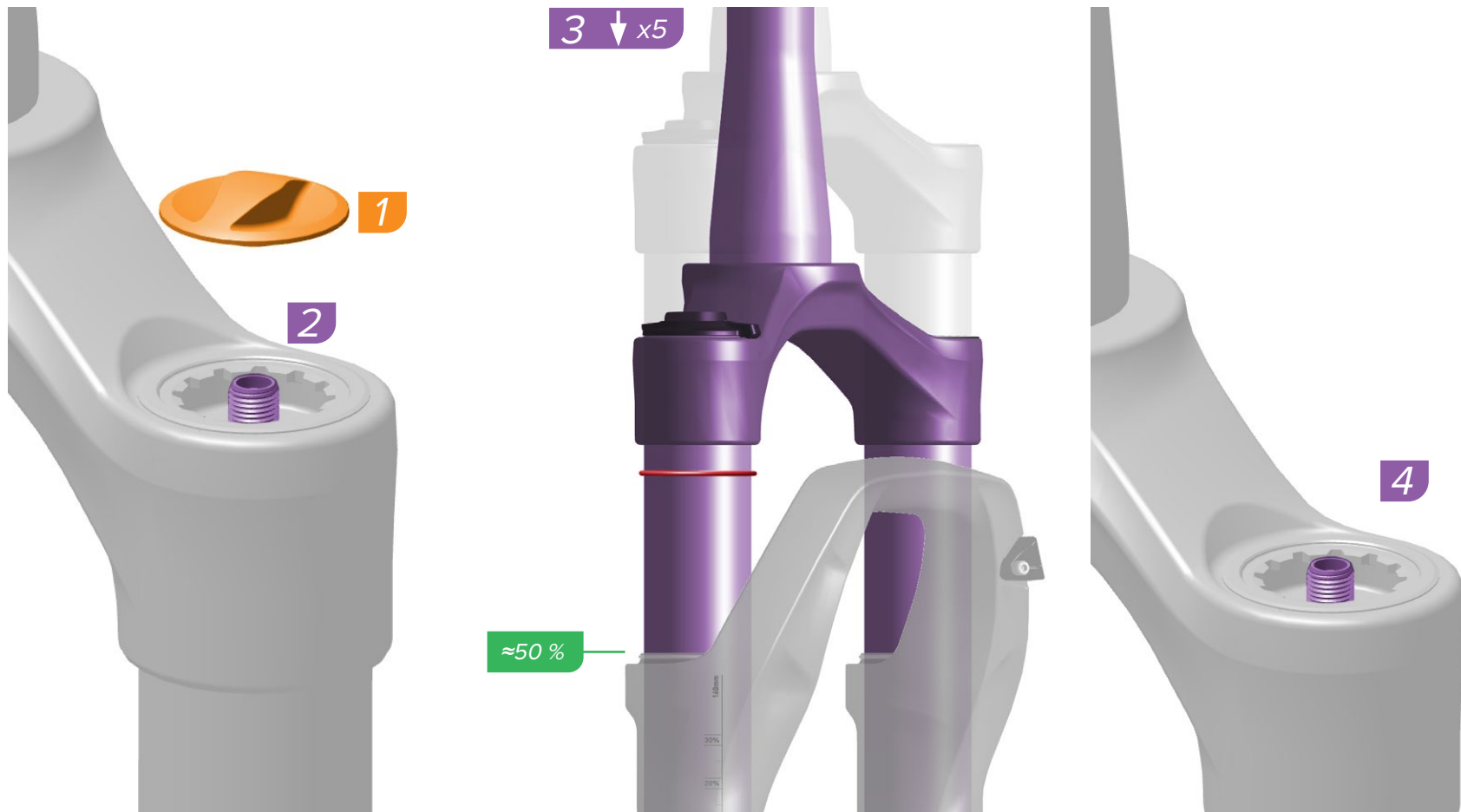
Ouvrir les cartouches d'amortissement



1-2. Avant de régler le SAG, mettez les cartouches d'amortissement en position d'ouverture maximale. Tournez les molettes dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elles arrivent en butée.

Commande à distance : réglez la cartouche de compression en position ouverte.

Ressort à air - Solo Air, DebonAir, Dual Position Air



1. Mettez le ressort à air en pression en respectant la pression recommandée au départ.

2. Retirez la pompe. Ne comprimez pas la suspension avec la pompe en place.

Dual Position Air uniquement : mettez la fourche en position de débattement maximal. Passez à [l'étape 6](#).

3. **Solo Air et DebonAir uniquement :** comprimez la fourche à cinq reprises sur au moins 50 % de son débattement afin d'équilibrer les pressions pneumatiques positive et négative.

Avec une pression pneumatique équilibrée, le ressort pneumatique positif sera à la bonne pression.

4. Mettez de nouveau le ressort pneumatique en pression en respectant la pression pneumatique recommandée au départ.

Retirez la pompe. **Ne comprimez pas la suspension avec la pompe en place.**



5. Solo Air et DebonAir uniquement : compressez la fourche à cinq reprises sur au moins 50 % de son débattement afin d'équilibrer les pressions d'air positive et négative.



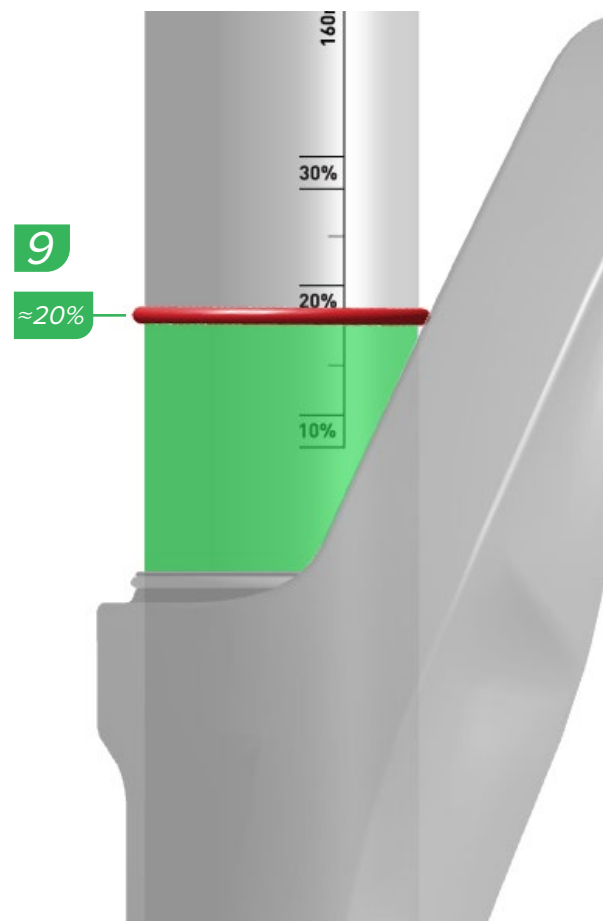
6. Équipez-vous comme pour une sortie habituelle et demandez à une personne de tenir votre vélo pendant que vous montez sur les pédales pour comprimer la fourche à trois reprises. Reprenez votre position habituelle, sur la selle ou en danseuse.



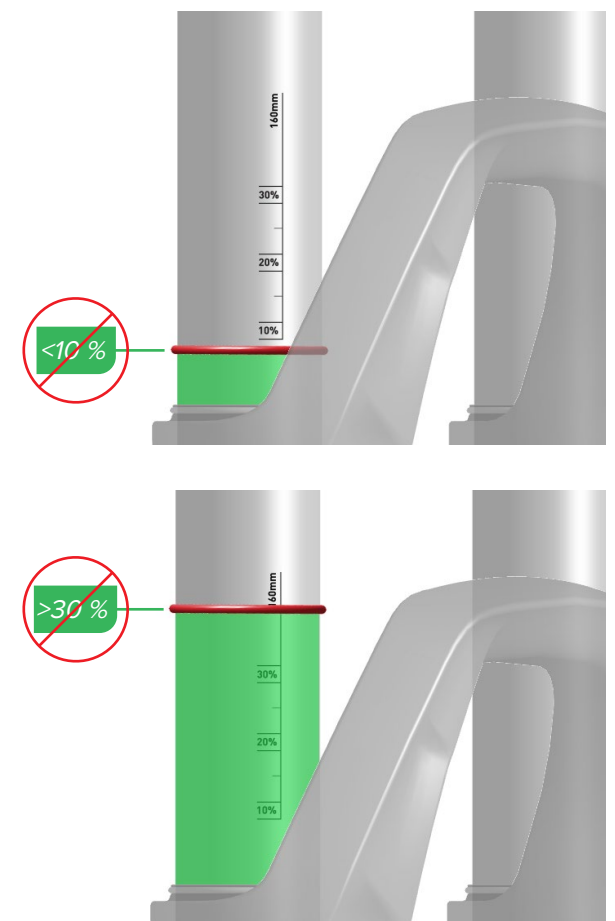
7. Demandez à votre assistant de faire coulisser le joint torique indicateur du SAG vers le bas jusqu'à ce qu'il touche le joint anti-poussière.



8. Descendez délicatement du vélo sans comprimer la fourche davantage.



9. Notez le pourcentage du SAG indiqué par le joint torique.



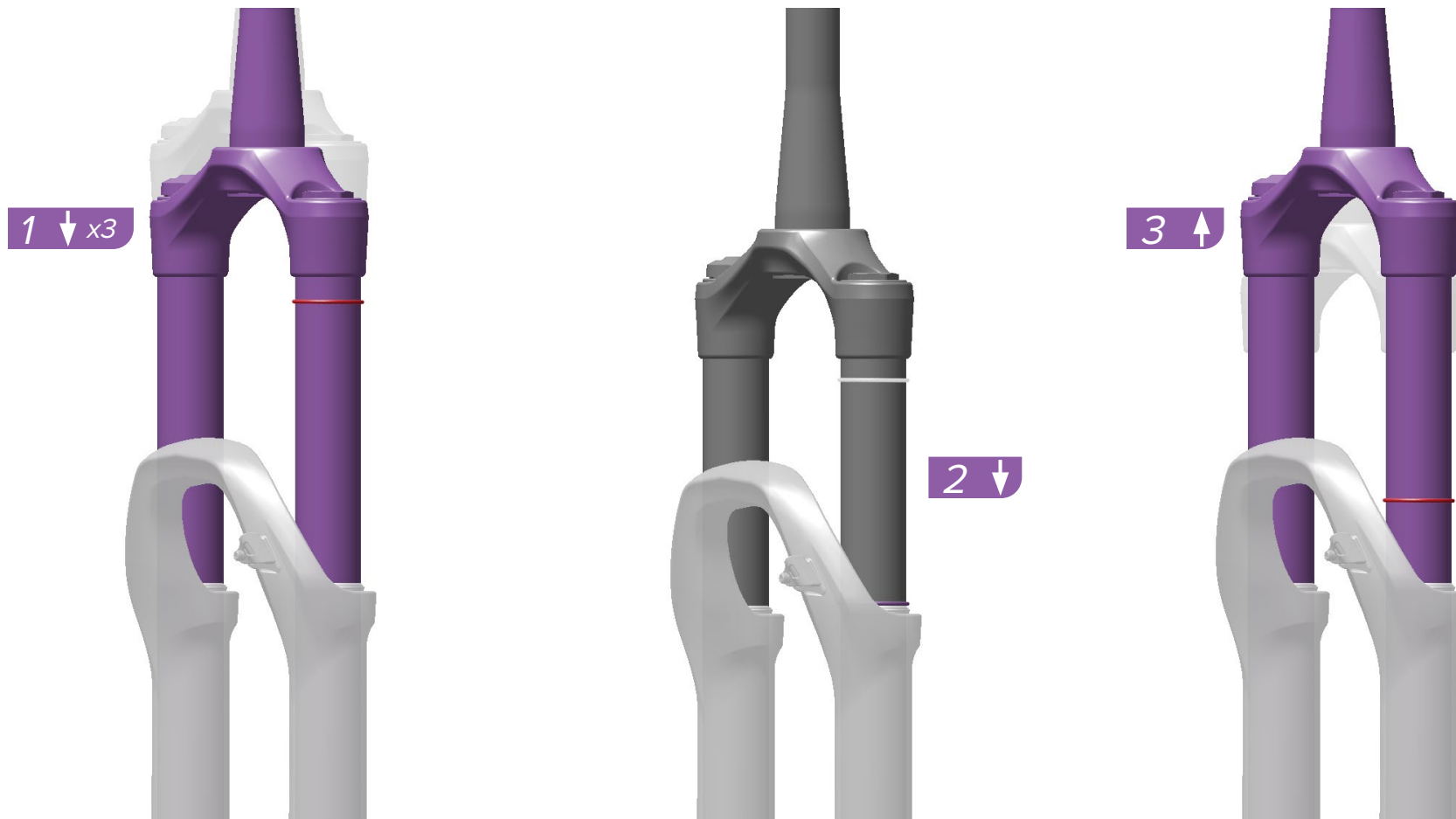
Si le SAG n'a pas atteint le pourcentage souhaité, alors vous devez régler la pression d'air.

Augmentez la pression pneumatique pour **réduire** le SAG.

Réduisez la pression pneumatique pour **augmenter** le SAG.

Recommencez le processus de réglage du SAG jusqu'à obtenir le pourcentage de SAG souhaité.

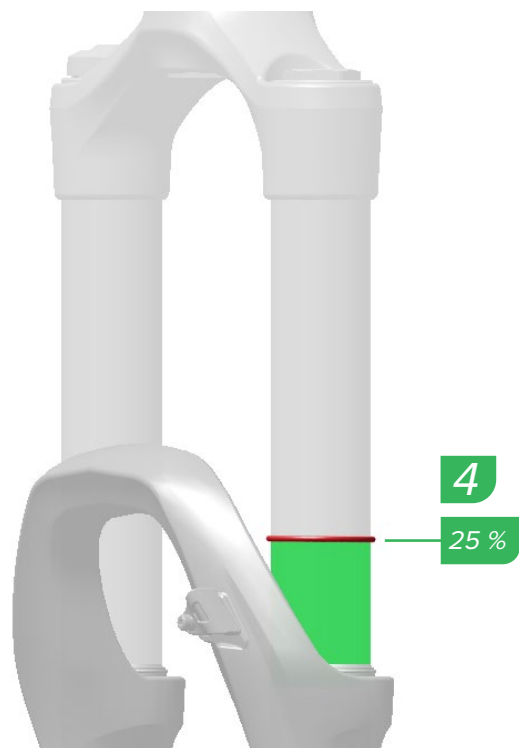
Ressort hélicoïdal - Entretoises de précontrainte



1. Équipez-vous comme pour une sortie habituelle et demandez à une personne de tenir votre vélo pendant que vous montez sur les pédales pour comprimer la fourche à trois reprises. Puis, reprenez votre position de pédalage habituelle, assis sur la selle ou en danseuse.

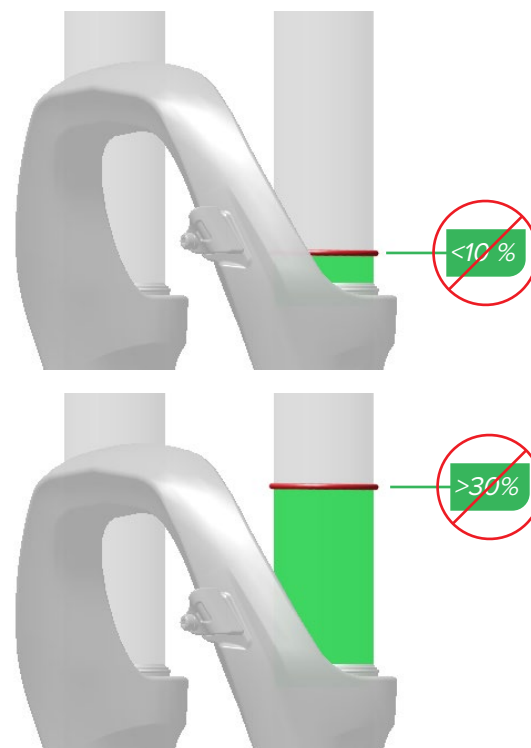
2. Demandez à votre assistant de faire coulisser le joint torique indicateur du SAG vers le bas jusqu'à ce qu'il touche le haut du joint anti-poussière.

3. Descendez délicatement du vélo sans comprimer la fourche davantage.



4. Notez le pourcentage du SAG indiqué par le joint torique.

Si le [SAG](#) n'a pas atteint le pourcentage souhaité, alors vous devez régler la précontrainte du ressort et/ou remplacer le ressort hélicoïdal.

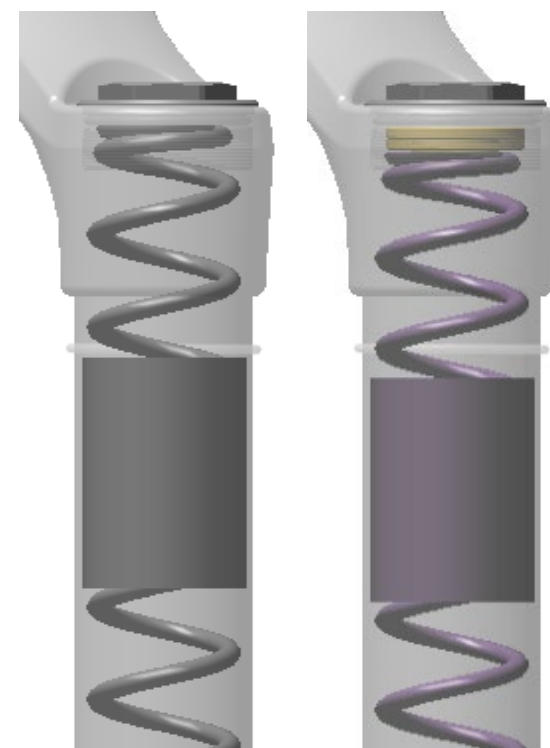


Les entretoises de précontrainte servent à comprimer ou détendre le ressort sans apporter de modification au débattement.

Le ressort hélicoïdal peut être précontraint en ajoutant le nombre d'entretoises maximum selon le modèle de la fourche. Consultez le Manuel d'entretien de votre fourche pour plus de détails.

Retirez des entretoises de précontrainte pour **réduire** la précontrainte et **augmenter** le SAG.

Installez des entretoises de précontrainte pour **augmenter** la précontrainte et **réduire** le SAG.



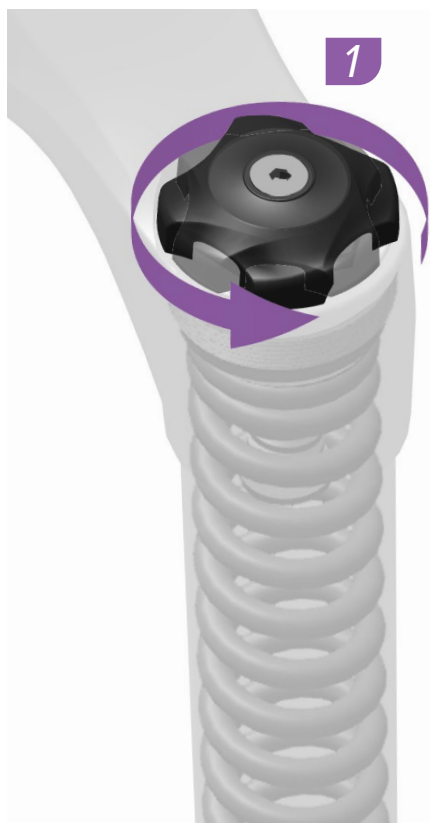
La précontrainte du ressort peut servir à affiner le réglage du SAG, mais la précontrainte ne modifie pas la rigidité du ressort hélicoïdal et ne peut pas se substituer au choix du ressort hélicoïdal adapté.

Si vous ne parvenez pas à obtenir le [SAG souhaité](#) avec le maximum d'entretoises de précontrainte, alors remplacez le ressort hélicoïdal par un ressort plus ferme.

Si vous ne parvenez pas à obtenir le SAG souhaité avec aucune entretoise de précontrainte, alors remplacez le ressort hélicoïdal par un ressort plus souple.

Recommencez le processus de réglage du SAG jusqu'à obtenir le pourcentage de SAG souhaité.

Ressort hélicoïdal - Molette de réglage de la précontrainte externe et Dual Position Coil



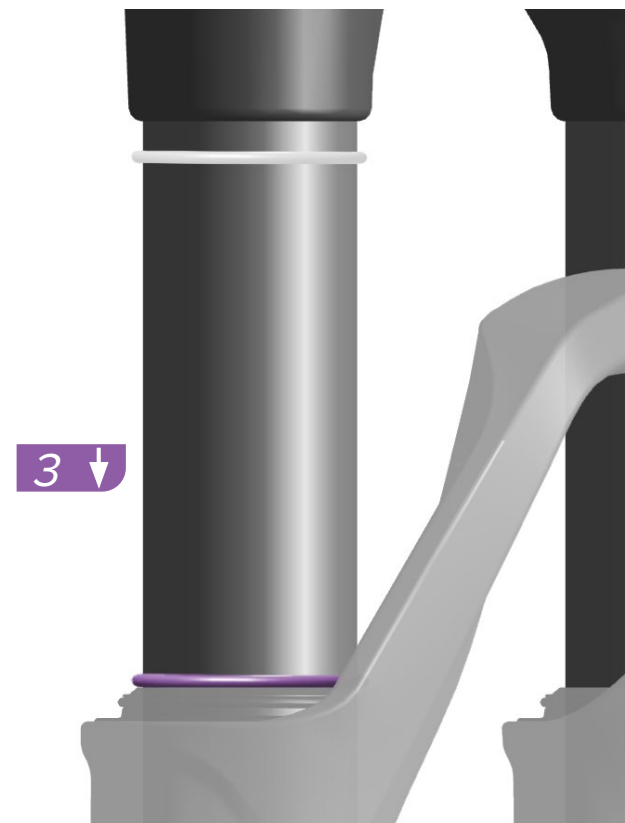
1. Tournez la molette de réglage de la précontrainte dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque.

Il s'agit de la précontrainte du ressort la plus faible ou du réglage le plus doux.

Dual Position Coil : il n'y a pas de régleur de la précontrainte. Réglez le ressort sur son débattement total. Reportez-vous aux procédures indiquées dans le *Manuel utilisateur des suspensions avant RockShox à simple té*.



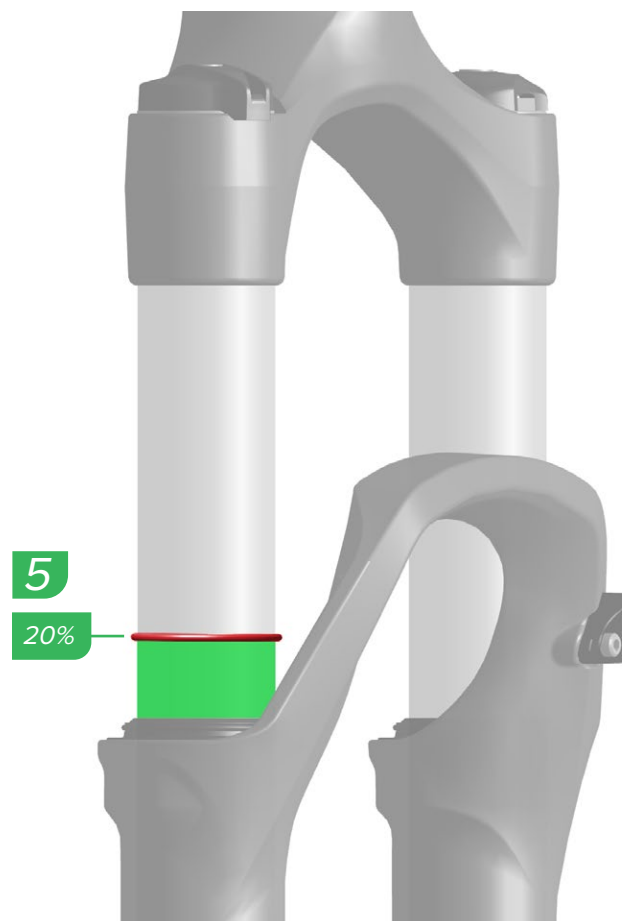
2. Équipez-vous comme pour une sortie habituelle et demandez à une personne de tenir votre vélo pendant que vous montez sur les pédales pour comprimer la fourche à trois reprises. Reprenez votre position habituelle, sur la selle ou en danseuse.



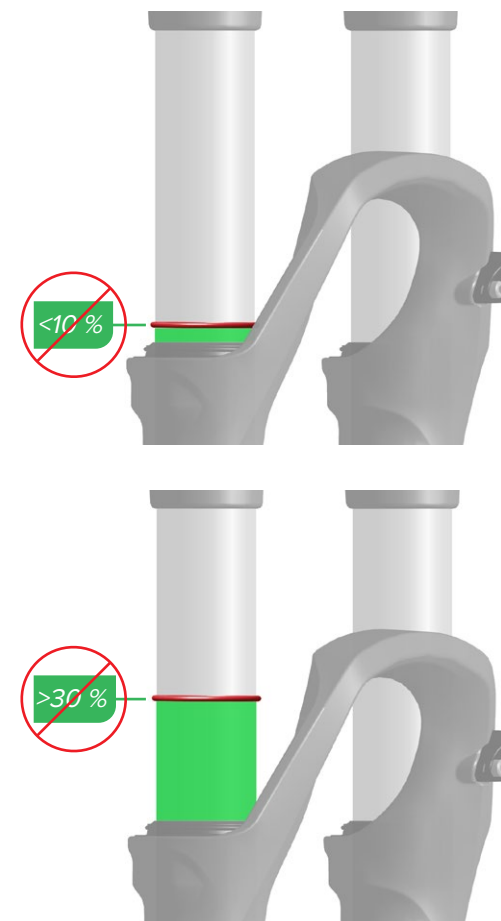
3. Demandez à votre assistant de faire coulisser le joint torique indicateur du SAG vers le bas jusqu'à ce qu'il touche le haut du joint anti-poussière.



4. Descendez délicatement du vélo sans comprimer la fourche davantage.



5. Notez le pourcentage du SAG indiqué par le joint torique.



Si le SAG n'a pas atteint le pourcentage souhaité, alors vous devez régler la précontrainte du ressort et/ou remplacer le ressort hélicoïdal.



Le réglage de la précontrainte externe sert à comprimer ou détendre le ressort sans apporter de modification au débattement.

Tournez la molette de réglage de la précontrainte dans **le sens des aiguilles d'une montre** pour **augmenter** la précontrainte du ressort et **réduire** le SAG.

Tournez la molette de réglage de la précontrainte dans **le sens inverse des aiguilles d'une montre** pour **réduire** la précontrainte du ressort et **augmenter** le SAG.



Le réglage de la précontrainte du ressort peut être modifié pour affiner le réglage du SAG, mais la précontrainte ne modifie pas la résistance du ressort et ne peut se substituer au choix de la résistance du ressort hélicoïdal souhaitée.

Si vous ne parvenez pas à obtenir le SAG souhaité après avoir réglé la précontrainte externe, alors vous devez remplacer l'unité du ressort hélicoïdal par un ressort plus souple ou plus ferme.

Pour **augmenter** le SAG, installez une unité du ressort hélicoïdal **plus souple**.

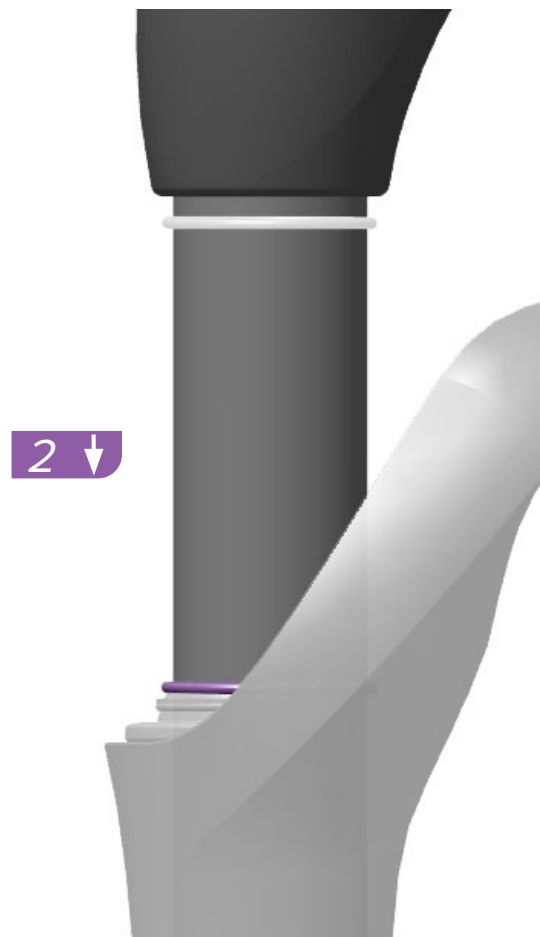
Pour **réduire** le SAG, installez une unité du ressort hélicoïdal **plus ferme**.

Recommencez le processus de réglage du SAG jusqu'à obtenir le pourcentage de SAG souhaité.

Ressort hélicoïdal - Paragon Silver



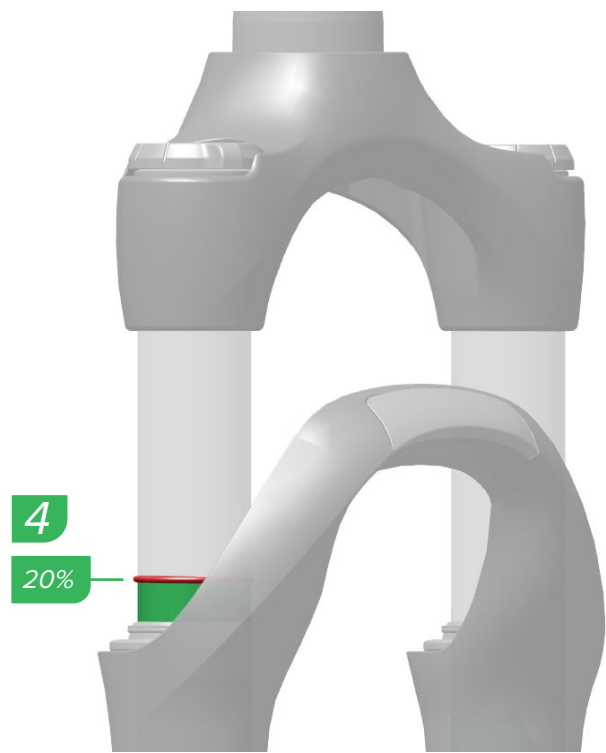
1. Équipez-vous comme pour une sortie habituelle et demandez à une personne de tenir votre vélo pendant que vous montez sur les pédales pour comprimer la fourche à trois reprises. Reprenez votre position habituelle, sur la selle ou en danseuse.



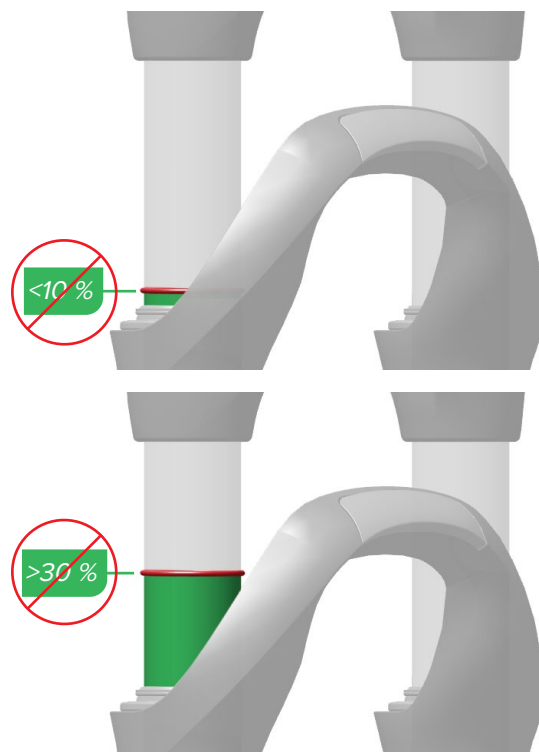
2. Demandez à votre assistant de faire coulisser le joint torique indicateur du SAG vers le bas jusqu'à ce qu'il touche le haut du joint anti-poussière.



3. Descendez délicatement du vélo sans comprimer la fourche davantage.



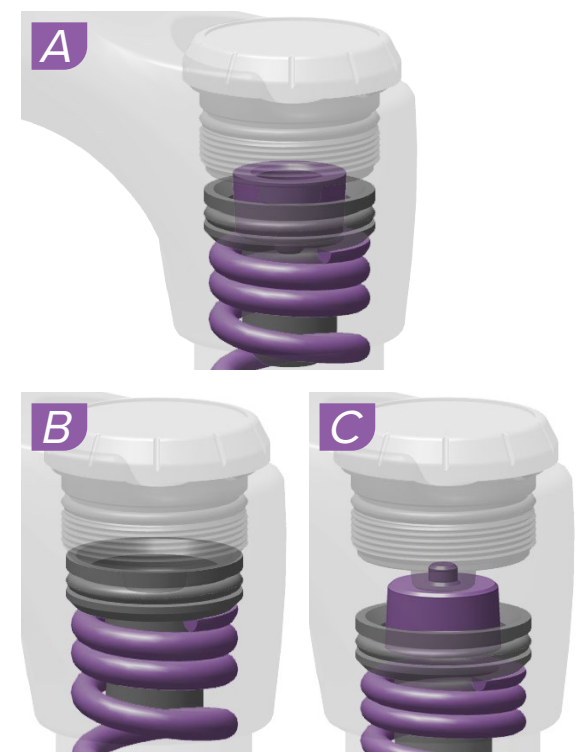
4. Notez le pourcentage du SAG indiqué par le joint torique.



Si le **SAG n'a pas** atteint le pourcentage souhaité, alors vous devez régler la précontrainte du ressort.

La précontrainte du ressort hélicoïdal sur les fourches RockShox Paragon est un réglage interne qui sert à comprimer ou détendre le ressort sans apporter de modification au débattement.

La précontrainte du ressort hélicoïdal peut être modifiée de 5 ou 10 mm grâce à l'entretoise de précontrainte interne.



Retirez le capuchon supérieur puis retirez ou repositionnez l'entretoise de précontrainte à 5 mm.

A) Position standard (d'origine) de l'entretoise de précontrainte à 5 mm.

B) Pour **réduire** la précontrainte et **augmenter** le SAG, **retirez** l'entretoise de précontrainte.

C) Pour **augmenter** la précontrainte et **réduire** le SAG, **re-positionnez** l'entretoise de précontrainte de manière à obtenir la précontrainte de 10 mm.

Recommencez le processus de réglage du SAG jusqu'à obtenir le pourcentage de SAG souhaité.

Réglage du SAG de la suspension arrière

Le sag optimal de la suspension arrière renforce la sensibilité sur les petites bosses, offre un meilleur soutien sur le milieu de sa course et permet d'utiliser le débattement total.

Après avoir réglé le sag de la suspension arrière, rétablissez les réglages d'origine de la cartouche d'amortissement puis modifiez-les selon vos préférences après les avoir testés sur le terrain :

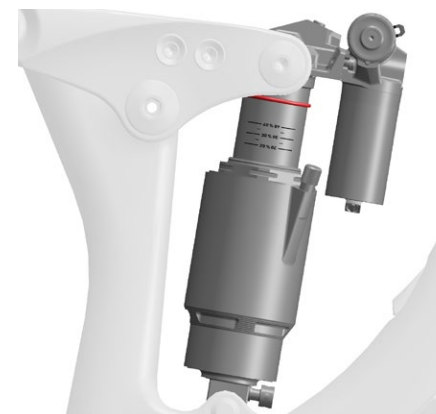
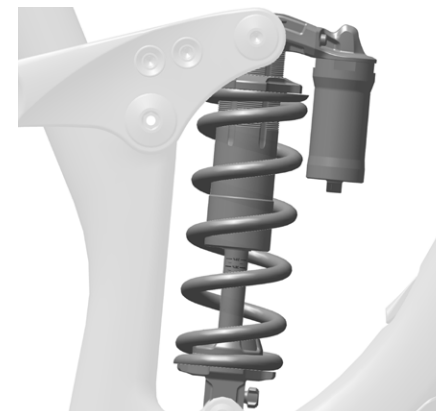
- **Tous les modèles de suspension arrière** : réglez la cartouche de détente sur le réglage intermédiaire puis modifiez-le selon vos préférences après l'avoir testé sur le terrain.
- **Vivid C1 avec réglage de la Compression basse vitesse et de la Compression haute vitesse** : réglez les cartouches de la Compression basse vitesse et de la Compression haute vitesse sur le réglage INTERMÉDIAIRE puis modifiez-le selon vos préférences après l'avoir testé sur le terrain.
- **Toutes les autres suspensions arrière avec réglage de la Compression basse vitesse et de la Compression haute vitesse** : si le vélo en est équipé, réglez les cartouches de la Compression basse vitesse et de la Compression haute vitesse sur le réglage INTERMÉDIAIRE puis modifiez-le selon vos préférences après l'avoir testé sur le terrain.
- **Tous les modèles de suspension arrière** : si le vélo en est équipé, réglez le levier Threshold (Seuil)/Pedal (Pédalage) ou Lock Out (Verrouillage) sur la position Open (Ouverte)/Unlocked (Déverrouillée) avant de modifier la pression pneumatique, l'amortissement en détente et l'amortissement en compression.

Testez ces réglages sur le terrain et, si nécessaire, modifiez les réglages de la pression pneumatique, du ressort hélicoïdal et de l'amortissement pour obtenir les performances optimales.

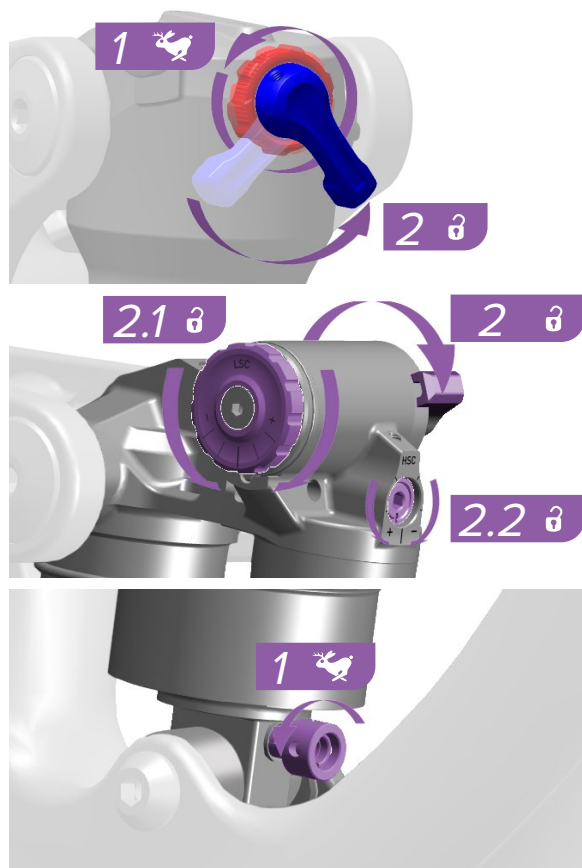
Sur la plupart des amortisseurs arrière, il est possible d'ajouter ou de retirer des Bottomless Token ou Bottomless Ring afin d'affiner encore davantage les performances d'amortissement. Consultez le manuel d'entretien de votre amortisseur arrière pour connaître le nombre de Bottomless Token ou Bottomless Ring à installer ainsi que les procédures d'installation et de désinstallation.

Pour commencer :

Suivez les procédures de réglage du sag puis modifiez les réglages de l'amortissement selon vos préférences après les avoir testés sur le terrain en tenant compte des exemples indiqués dans les rubriques Détente, Compression basse vitesse et Compression haute vitesse de la suspension arrière de ce manuel.



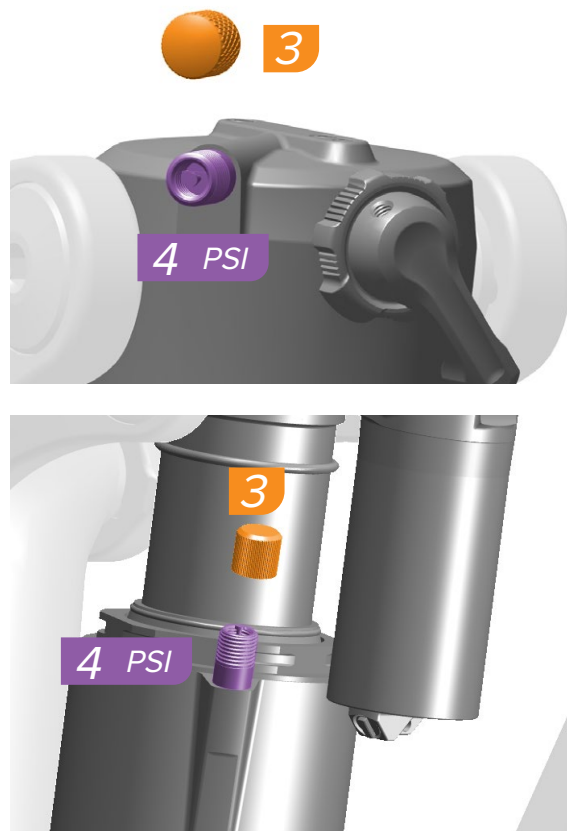
Ressort à air - Solo Air, DebonAir, DebonAir+



1-2. Avant de régler le sag, positionnez les molettes de réglage dans la position déverrouillée ou d'ouverture maximale. Tournez les molettes de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elles se bloquent sur la position déverrouillée ou d'ouverture maximale.

Vivid C1 : avant de régler le sag, tournez les molettes de réglage de la Compression basse vitesse (2.1) et de la Compression haute vitesse (2.2) sur la position intermédiaire.

Commande à distance : réglez l'amortisseur en position ouverte.



3-4. En commençant avec l'amortisseur complètement dégonflé, mettez le ressort à air de l'amortisseur en pression à 100 PSI (6,9 bar).

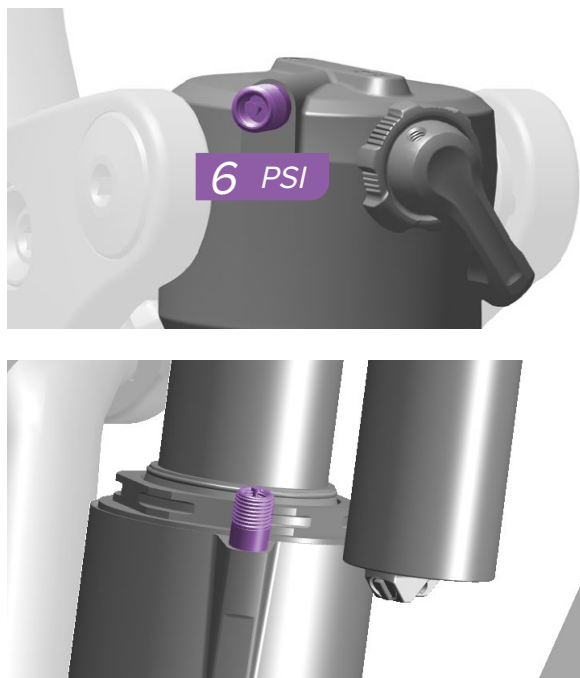
Vivid C1 : en commençant avec l'amortisseur totalement dépressurisé, mettez la chambre du ressort à air en pression à 50 psi (3,4 bars).

Retirez la pompe. **Ne compressez pas la suspension avec la pompe en place.**



5. Actionnez complètement l'amortisseur à cinq reprises pour équilibrer les ressorts à air positif et négatif.

L'équilibrage de la pression pneumatique garantit la précision de la pression du ressort à air.

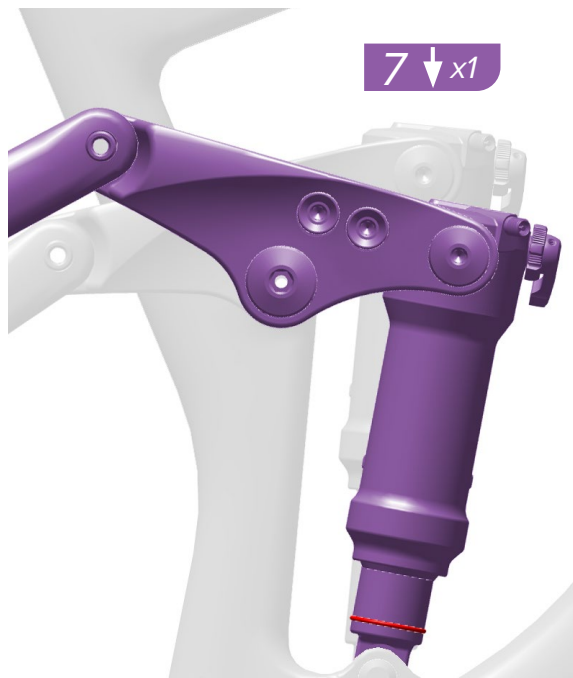


6. Réglez la pression de l'amortisseur (PSI/bar) en fonction du poids total du cycliste (lb/kg) avec son équipement habituel.

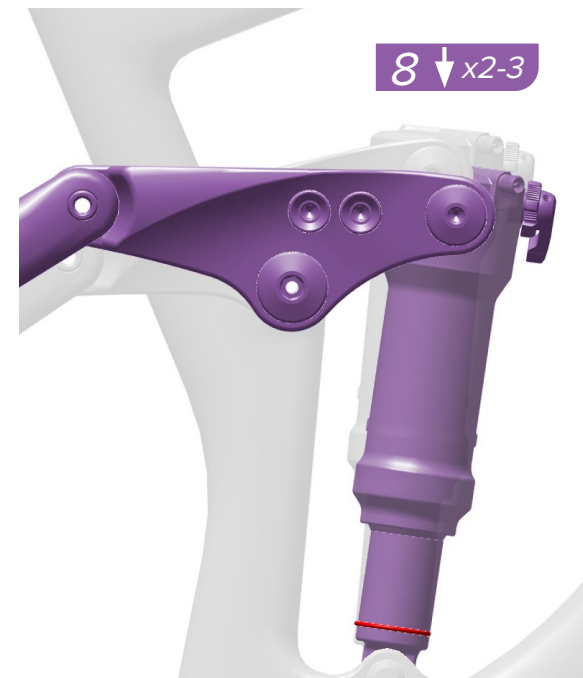
Exemple : 160 lb/73 kg = 160 PSI/11 bar

Vivid C1 : recommencez les étapes 4 et 5 par crans de 50 PSI (3,4 bars) jusqu'à atteindre le poids total du cycliste (lb/kg) avec son équipement complet.

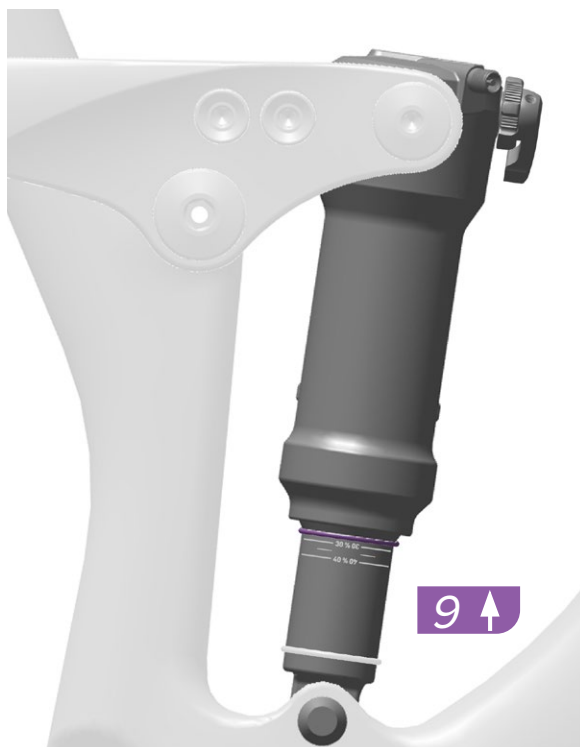
Retirez la pompe. **Ne compressez pas la suspension avec la pompe en place.**



7. Comprimez à nouveau l'amortisseur pour équilibrer la pression pneumatique.



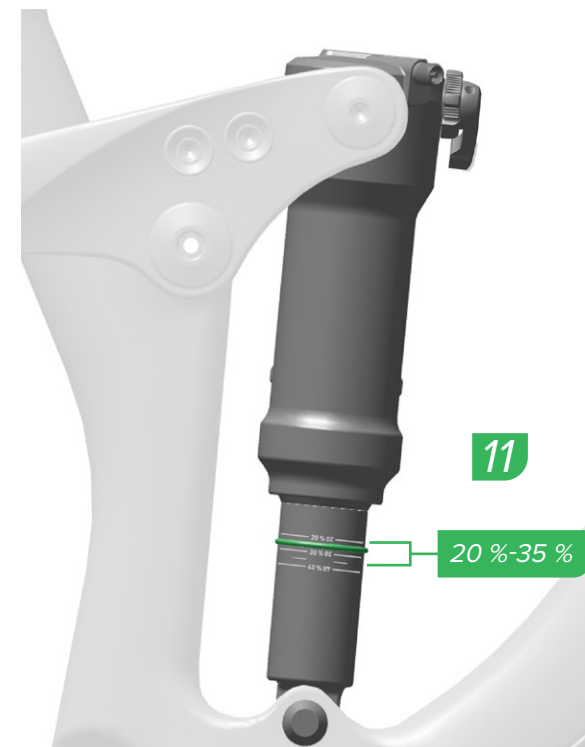
8. Avec l'aide d'une personne qui tiendra votre vélo, montez sur la selle avec tout votre équipement habituel et compressez légèrement l'amortisseur à deux ou trois reprises en restant en danseuse sur les pédales.



9. En restant assis sur la selle, demandez à l'autre personne de faire coulisser le joint torique indiquant le SAG contre le joint anti-poussière.



10. Descendez délicatement du vélo sans comprimer l'amortisseur.



11. Notez le pourcentage du SAG indiqué par le joint torique.

Pour les amortisseurs Solo Air, le pourcentage de SAG approprié est d'environ $\approx 25\%$. Pour les amortisseurs DebonAir/DebonAir+, le pourcentage de SAG approprié est d'environ $\approx 30\%$.

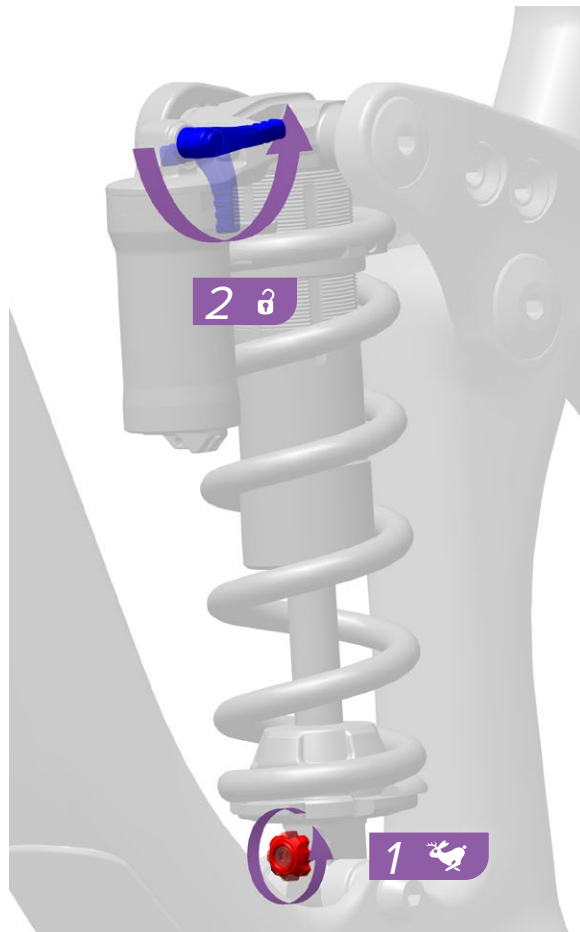
Le SAG peut être réglé à $\pm 5\%$ en fonction de vos préférences. Réglez la pression et reprenez le réglage de l'affaissement si nécessaire.

Si le **SAG n'a pas** atteint le pourcentage souhaité, alors vous devez régler la pression pneumatique.

Augmentez la pression pneumatique pour **réduire** le SAG.

Réduisez la pression pneumatique pour **augmenter** le SAG.

Ressort hélicoïdal



1-2. Avant de régler le SAG, mettez les cartouches d'amortissement en position d'ouverture maximale. Tournez les molettes de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elles arrivent en butée.

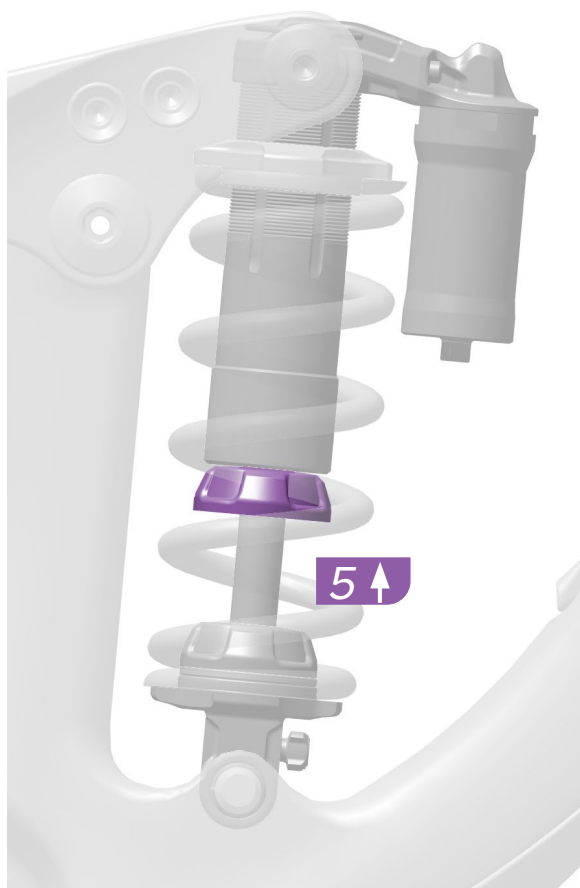
Commande à distance : réglez l'amortisseur en position ouverte.



3. Tournez la molette de réglage de la précontrainte du ressort dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de résistance.



4. Tournez la molette de réglage de la précontrainte du ressort dans le sens des aiguilles d'une montre de deux tours complets.



5. Faites coulisser la butée de talonnage contre le corps de l'amortisseur.

⚠ATTENTION

Pour éviter toute blessure, utilisez un outil non métallique pour faire coulisser la butée de talonnage. **N'utilisez jamais vos doigts.**



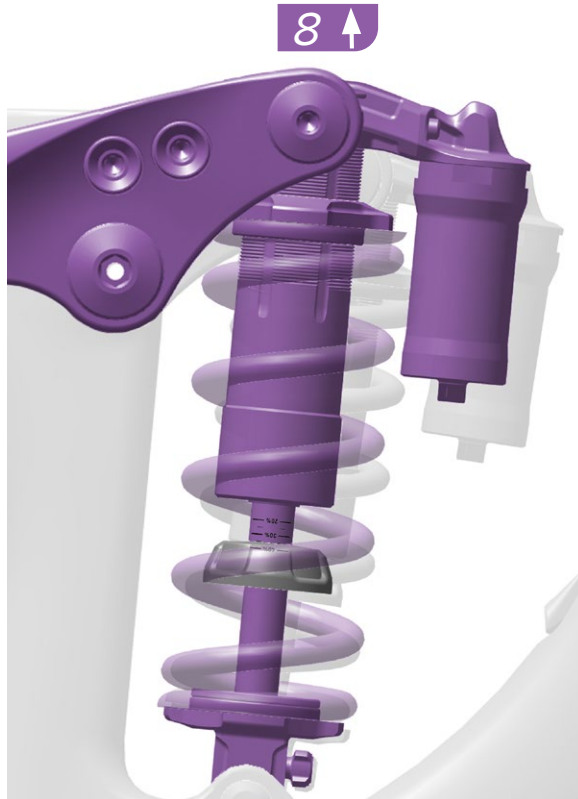
6. Avec l'aide d'une personne qui tiendra votre vélo, montez sur la selle avec tout votre équipement habituel et comprimez légèrement l'amortisseur à deux ou trois reprises en restant en danseuse sur les pédales.



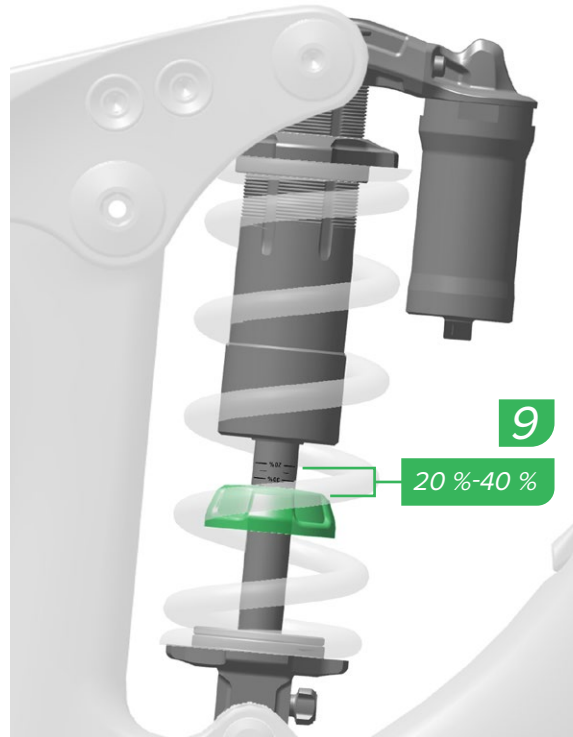
7. En restant assis sur la selle, demandez à l'autre personne de faire coulisser la butée de talonnage contre le joint anti-poussière.

⚠ATTENTION

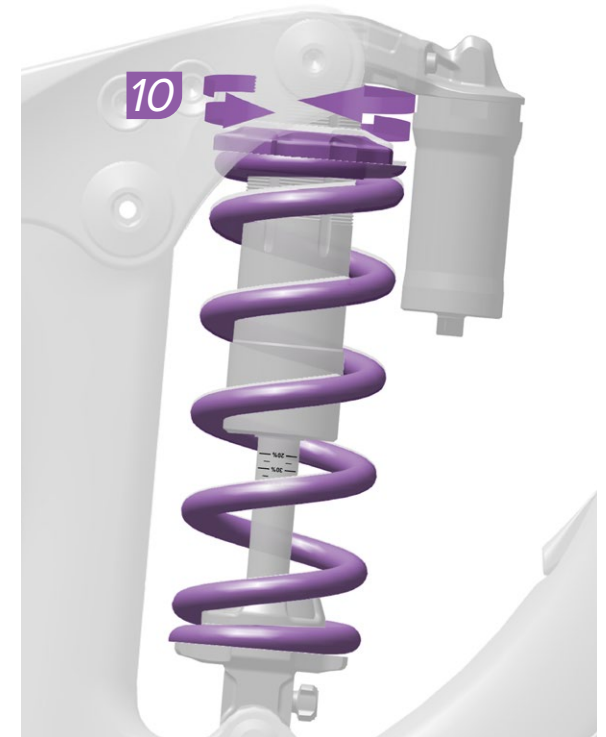
Pour éviter toute blessure, utilisez un outil non métallique pour faire coulisser la butée de talonnage. **N'utilisez jamais vos doigts.**



8. Descendez délicatement du vélo sans comprimer l'amortisseur arrière.



9. Vérifiez la position du sommet de la butée de talonnage sur la tige de l'amortisseur et notez le pourcentage de SAG indiqué.
Si la tige n'est pas graduée, mesurez la longueur de la tige à l'aide d'un réglet.
Le pourcentage de SAG approprié doit être compris entre 20 et 40 %.



10. Si la valeur du **SAG** ne correspond **pas** à la valeur désirée, tournez la molette de réglage de la précontrainte et reprenez la mesure jusqu'à obtenir la valeur de SAG désirée.

Si après avoir tourné la molette de réglage de **cinq** tours complets dans le sens des aiguilles d'une montre la valeur du SAG ne correspond toujours pas à la valeur désirée, il faut alors installer un ressort plus rigide et reprendre la procédure de réglage du SAG.

AVIS

Le réglage de la précontrainte ne doit jamais dépasser cinq tours complets.

Détente de la suspension avant

La capacité de détente détermine le rebond/la vitesse de retour de la fourche, ce qui a une influence sur l'adhérence des roues et la maîtrise du pilotage.

Une détente réglée de manière optimale permet à la fourche de se déployer à la vitesse qui vous convient et de préserver l'adhérence des roues et la maîtrise du pilotage.

Une détente trop rapide permet à la fourche de se déployer très rapidement, ce qui fait rebondir la roue sur les obstacles et le sol dans un effet « sauteur » assez désordonné.

Une détente trop lente empêche la fourche de se déployer suffisamment rapidement pour préserver le contact avec le sol ou se préparer au choc suivant.

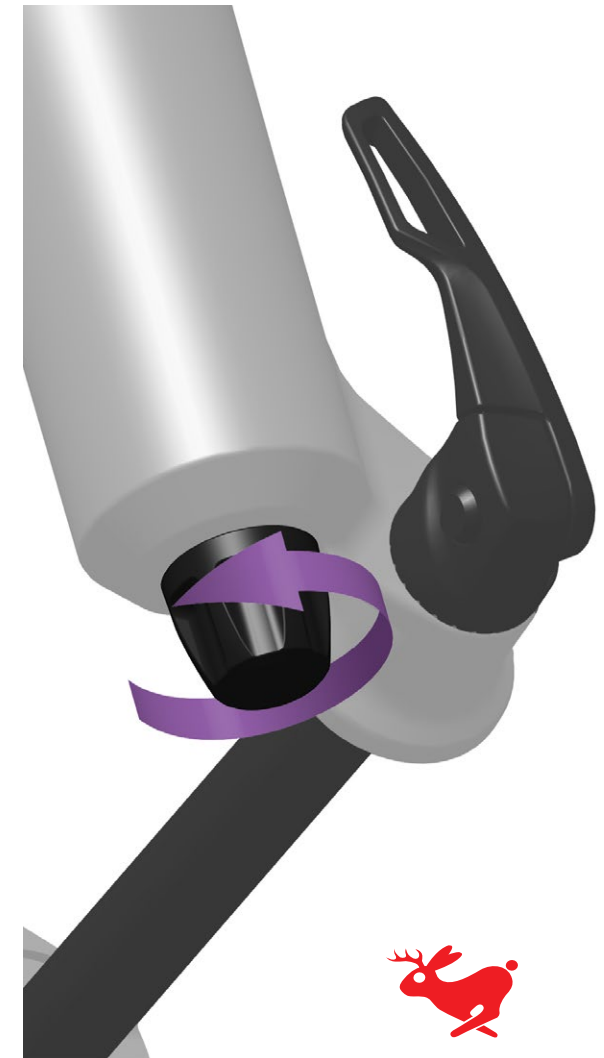
La capacité de détente peut être réglée en fonction du poids du cycliste, de la rigidité du ressort, du débattement, du terrain pratiqué et des préférences du pilote.

Au fur et à mesure que la pression d'air ou la résistance du ressort augmente, le rebond/la vitesse de retour augmente également. Pour un réglage optimal, il peut être nécessaire d'augmenter la capacité de détente lorsque la pression pneumatique ou la résistance du ressort augmente.

Pour obtenir les réglages de la détente recommandés, consultez la page [RockShox Trailhead](#). Après avoir réglé la pression pneumatique (DebonAir+) ou le SAG ainsi que la cartouche de détente, testez ces réglages sur le terrain, puis procédez à des ajustements si nécessaire.



Pour **réduire** la vitesse de la détente (retour plus lent), tournez la molette de réglage de la détente dans le **sens des aiguilles d'une montre**.

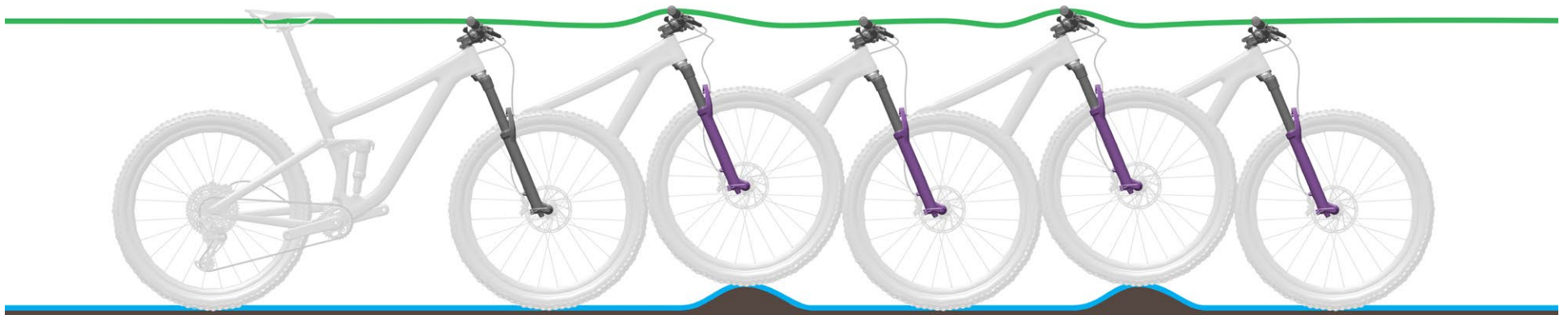


Pour **augmenter** la vitesse de la détente (retour plus rapide), tournez la molette de réglage de la détente dans le **sens inverse des aiguilles d'une montre**.

Réglage optimal

- A** La fourche rebondit selon la vitesse qui vous convient et la roue reste en contact avec le sol.
- B** Le té de la fourche, le cintre et le pilote restent davantage parallèles au sol sur chaque choc. Le mouvement de la suspension est prévisible et maîtrisé.

Réglage :
Aucun réglage n'est nécessaire.

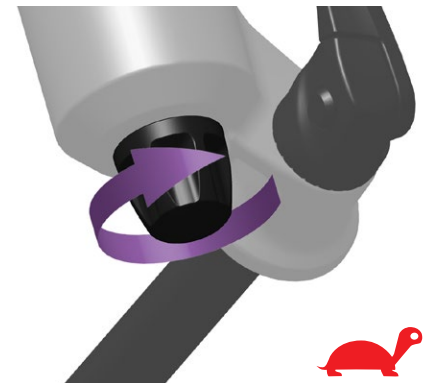


Réglage trop rapide

- A** La fourche rebondit trop rapidement, ce qui cause un effet « sauteur » et la perte de contact de la roue avec le sol de manière imprévisible. L'adhérence de la roue et la maîtrise du pilotage sont réduites.
- B** Le té de la fourche et le cintre sont poussés vers le haut après le rebond de la roue contre le sol. Le poids du pilote est soulevé vers le haut et vers l'arrière de manière incontrôlée.

Réglage :

Tournez la molette de réglage de la détente dans le **sens des aiguilles d'une montre** pour **réduire** la vitesse de la détente et augmenter l'adhérence de la roue et la maîtrise du pilotage.

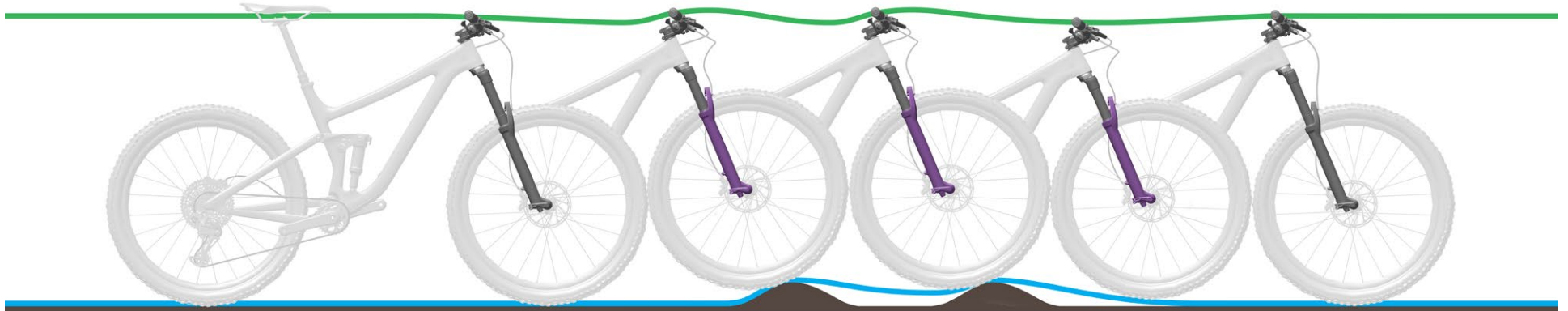


Réglage trop lent

- A** La fourche ne se déploie pas assez rapidement après l'absorption des chocs. La fourche reste comprimée sur plusieurs chocs successifs, ce qui réduit le débattement et augmente la fermeté sur les chocs. Le débattement disponible, l'adhérence de la roue et la maîtrise du pilotage sont réduits.
- B** La fourche reste en position comprimée ce qui abaisse le té et le cintre. Le poids du pilote est transféré vers l'avant lors de l'impact.

Réglage :

Tournez la molette de réglage de la détente dans le **sens inverse des aiguilles d'une montre** pour **augmenter** la vitesse de la détente et améliorer l'absorption des chocs.



Compression basse vitesse de la suspension avant

Le réglage de la compression basse vitesse (LSC) permet d'optimiser la vitesse de la compression (ou le taux de compression de la fourche) lors des phases de compression lente. La LSC affecte l'absorption des chocs et l'efficacité du pilotage lors des transferts du poids du cycliste, lors des phases de transition, dans les virages, sur les chocs marqués et lors du freinage.

LSC augmentée :

- Oblige la fourche à suspension à fonctionner sur la partie haute de son débattement. Peut améliorer l'efficacité du pilotage et préserve la cadence sur les terrains vallonnés et réguliers, ainsi que dans les virages.
- La compression de la suspension semble plus ferme sur terrain bosselé.

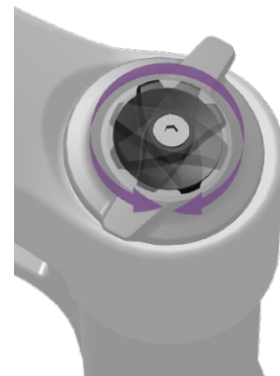
LSC réduite :

- Permet à la fourche de se comprimer plus rapidement et plus facilement. Peut améliorer la cadence et la vitesse sur les terrains bosselés.
- La compression de la suspension semble moins ferme sur terrain bosselé.

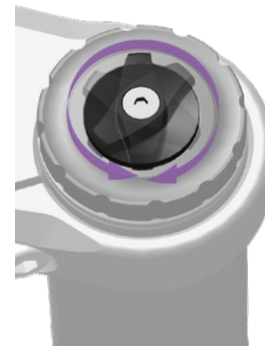
Les réglages de la LSC ont moins d'effet lors des phases de compression haute vitesse. Les dénivelés et chocs sur grosses bosses peuvent surpasser l'efficacité de la cartouche de LSC et provoquer la compression brutale et rapide de la fourche à suspension, quel que soit le réglage de la cartouche de LSC.

Augmentez la LSC pour réduire la vitesse de compression et améliorer l'efficacité sur les terrains vallonnés ou relativement plats et lorsque vous pédalez en danseuse fréquemment.

DebonAir+ Charger 3 RC2 : pour en savoir plus sur le fonctionnement des régleurs des cartouches de compression basse vitesse (LSC) et de compression haute vitesse (HSC), consultez le Manuel utilisateur correspondant à votre fourche.

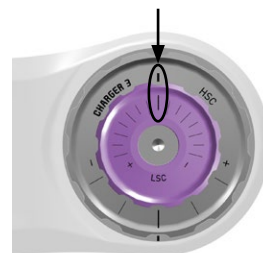


RLC / RCT3



RC2 (CHARGER 2 et 2.1)

LSC - INTERMÉDIAIRE



RC2 (CHARGER 3)



RC

Pour **augmenter** (+) la compression basse vitesse (plus ferme), tournez la molette de réglage de la compression dans le **sens des aiguilles d'une montre**.

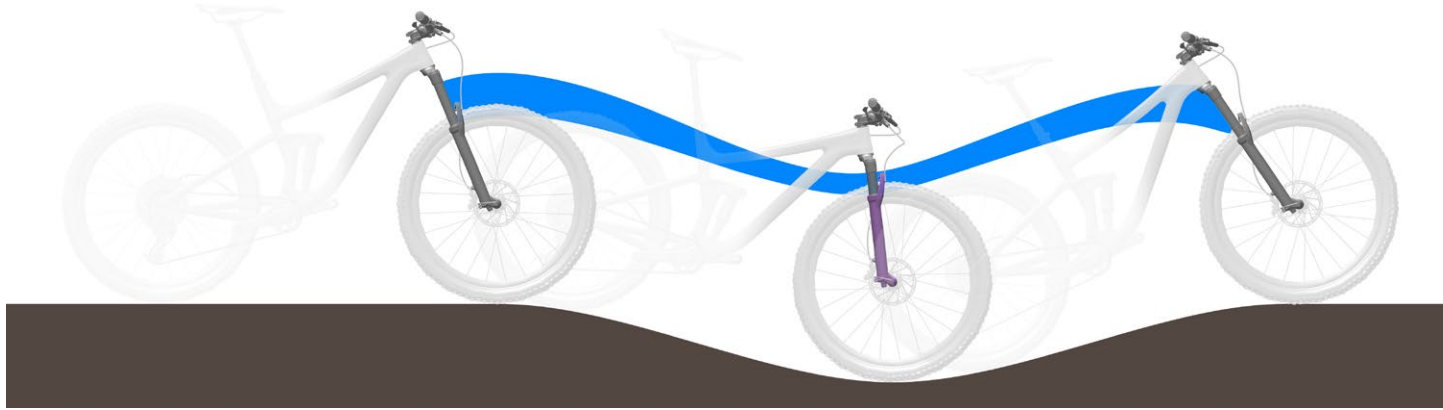
Pour **réduire** (-) la compression basse vitesse (plus souple), tournez la molette de réglage de la compression dans le **sens inverse des aiguilles d'une montre**.

DebonAir+ Charger 3 RC2 : commencez avec le réglage INTERMÉDIAIRE de la LSC et modifiez ensuite selon vos préférences.

Terrain vallonné

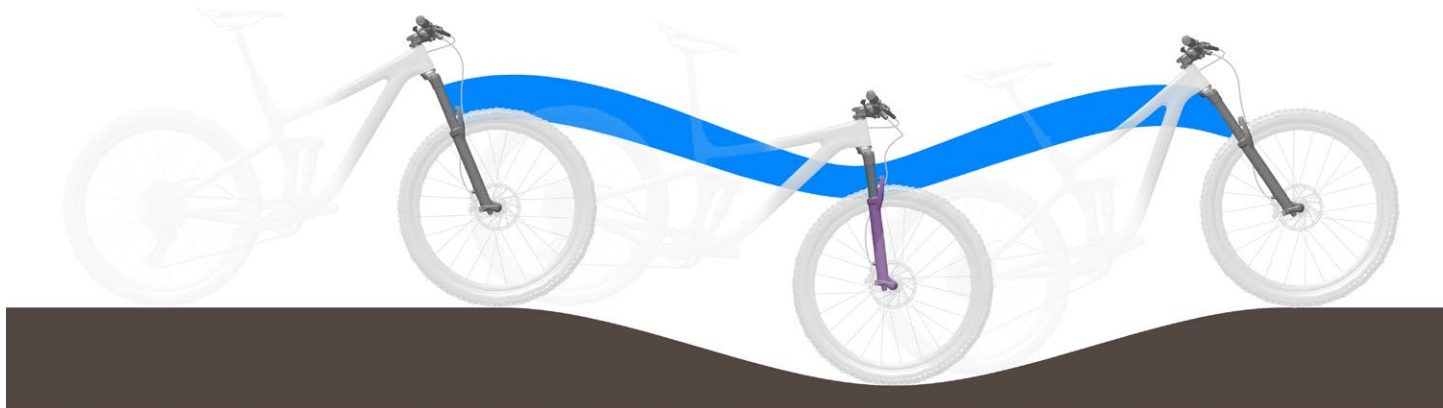
Réglage de la compression basse vitesse - Ouvert/trop souple

La fourche se comprime dans le creux de la bosse. Le débattement de la suspension est utilisé rapidement, le poids du cycliste peut être transféré vers l'avant et la cadence peut être réduite.



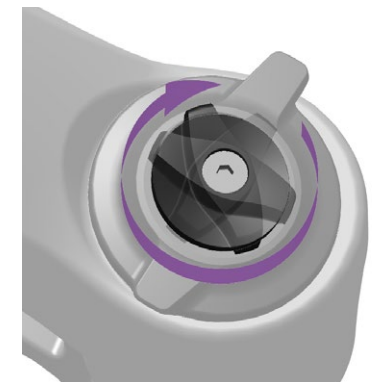
Réglage de la compression basse vitesse - Intermédiaire à ferme

La fourche résiste à la compression, reste sur la partie haute du débattement et le pilote préserve sa vitesse sur les parties vallonnées du terrain.



Réglage :

Pour améliorer l'efficacité sur terrains vallonnés ou quasiment plats, tournez la molette de réglage de la compression ou de la LSC dans le **sens des aiguilles d'une montre** pour **augmenter** la compression et la fermeté et **réduire** la vitesse de la compression.



Bosses

Réglage de la compression basse vitesse - Souple à intermédiaire

A Au moment du choc sur la bosse, la fourche se comprime rapidement et avec fluidité, et le choc est parfaitement absorbé. L'adhérence de la roue est préservée.

B La fourche réagit rapidement sur le choc. Le té et le cintre s'élèvent légèrement au moment de l'absorption du choc.



Réglage de la compression basse vitesse - Trop ferme

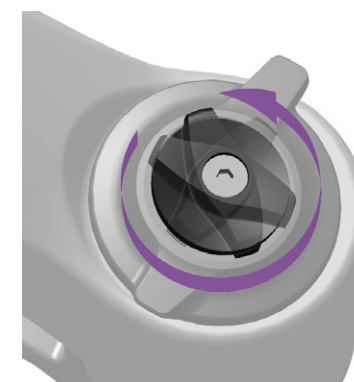
A Au moment du choc sur la bosse, la fourche se comprime trop lentement et la roue dévie hors de la bosse. L'adhérence est diminuée puisque la roue quitte le sol.

B Le té et le cintre sont projetés vers le haut de manière significative, ce qui peut compromettre la maîtrise du pilotage.



Réglage :

Pour **améliorer** la sensibilité sur les petites bosses, tournez la molette de réglage de la compression ou de la LSC dans le **sens inverse des aiguilles d'une montre** pour **réduire** la compression et la fermeté, et **augmenter** la vitesse de la compression.



Compression haute vitesse de la suspension avant

Le réglage de la compression haute vitesse (HSC) permet d'optimiser la vitesse de la compression (ou le taux de compression de la fourche) lors des phases de compression rapide. La HSC détermine l'absorption des chocs et l'efficacité sur les grosses bosses, les bosses marquées et les dénivelés.

La forme et la taille des bosses, ainsi que la vitesse de pilotage, peuvent affecter la vitesse de compression. Les grosses bosses et les bosses marquées entraînent une compression soudaine et rapide de la fourche. Les bosses de toutes les formes et de toutes les tailles entraînent une compression plus rapide lorsque la vitesse de pilotage est élevée.

HSC augmentée :

- Le débattement de la suspension utilisé sur terrain bosselé peut être limité et varier en fonction de la bosse ou du dénivelé. Ce réglage évite le talonnage trop rapide lors du passage sur les grosses bosses.
- La compression de la suspension semble plus ferme sur terrain bosselé.

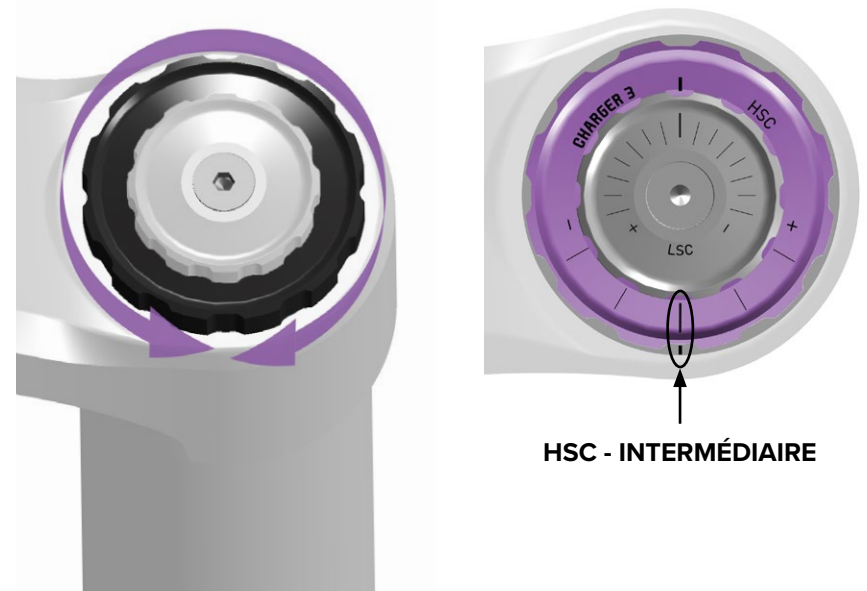
HSC réduite :

- Permet à la suspension de se comprimer facilement à des vitesses de compression plus rapides. Ce réglage permet de préserver l'élan et la vitesse de pilotage sur terrain modérément bosselé.
- Il existe également un risque de talonnage rapide lors du passage sur les grosses bosses et les forts dénivelés à vitesse élevée.
- La compression de la suspension semble moins ferme sur terrain bosselé.

Le réglage de la HSC a moins d'effet sur les phases de compression basse vitesse. Les transferts du poids du cycliste, les phases de transition, les virages, les chocs réguliers et les freinages ne sont pas assez forts pour déclencher la HSC.

Augmentez la HSC pour réduire la vitesse de compression haute vitesse sur les chocs moyens ou importants et les terrains très agressifs.

DebonAir+ Charger 3 RC2 : pour en savoir plus sur le fonctionnement des régleurs des cartouches de compression basse vitesse (LSC) et de compression haute vitesse (HSC), consultez le Manuel utilisateur correspondant à votre fourche.



RC2 (CHARGER 2 et 2.1)

RC2 (CHARGER 3)

Pour **augmenter** (+) la compression haute vitesse (plus ferme), tournez la molette de réglage de la HSC dans le **sens des aiguilles d'une montre**.

Pour **réduire** (-) la compression haute vitesse (plus souple), tournez la molette de réglage de la HSC dans le **sens inverse des aiguilles d'une montre**.

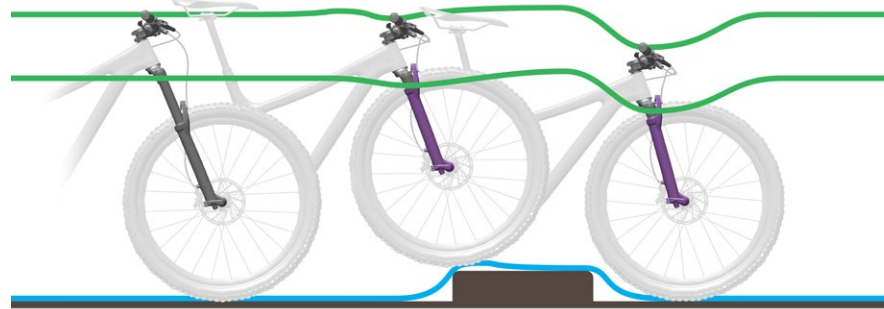
DebonAir+ Charger 3 RC2 : commencez avec le réglage INTERMÉDIAIRE de la HSC et modifiez ensuite selon vos préférences.

Bosses marquées et dénivelés

HSC - Souple

A La fourche se comprime sur tout son débattement de manière rapide et fluide. Les chocs sont parfaitement absorbés et la fourche talonne.

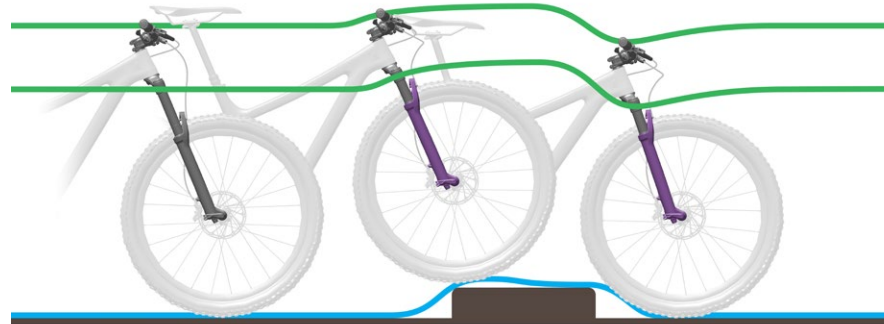
B Le té de la fourche et le cintre s'abaissent rapidement lors de la compression totale ou du talonnage de la fourche.



HSC - Intermédiaire

A La fourche se comprime sur son débattement disponible afin d'absorber l'impact de manière maîtrisée. L'utilisation du débattement total dépend de la vitesse de pilotage et de la taille de la bosse.

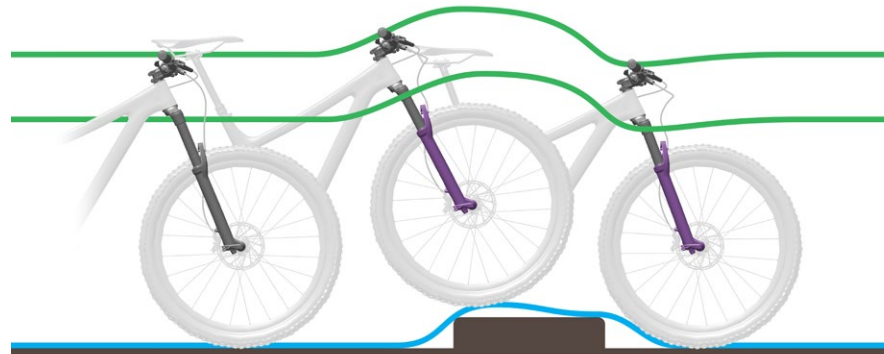
B Le té de la fourche et le cintre s'élèvent modérément au moment du choc et s'abaissent modérément une fois le dénivelé absorbé.



HSC - Ferme

A La fourche résiste à la compression et le pilote ressent la force du choc. La fourche se comprime en partie et ne talonne pas. L'utilisation du débattement total dépend de la vitesse de pilotage et de la taille de la bosse.

B Le té de la fourche et le cintre s'élèvent de manière soudaine au moment du choc et s'abaissent très légèrement une fois le dénivelé absorbé car la fourche résiste à la compression.



Réglage :

Tournez la molette de réglage de la HSC dans le **sens inverse des aiguilles d'une montre** afin de **réduire** la compression et d'**augmenter** la vitesse de compression.

Tournez la molette de réglage de la HSC dans le **sens des aiguilles d'une montre** afin d'**augmenter** la compression et de **réduire** la vitesse de compression.

Commencez par un réglage **intermédiaire** puis affinez-le en fonction de vos préférences. Les grosses bosses, les dénivelés importants et une vitesse de pilotage élevée autorisent en général une HSC plus ferme.



Seuil de la suspension avant

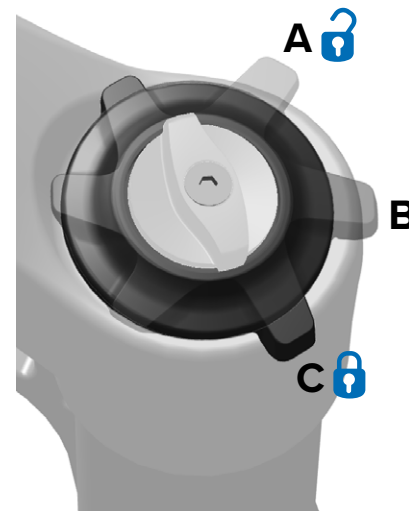
Le mode Seuil (T) évite à la fourche à suspension de se comprimer, sauf sur les chocs modérés à importants ou sur une certaine force de compression. Le mode Seuil améliore l'efficacité sur terrain régulier.

Utilisez la position Seuil pour améliorer l'efficacité de pédalage sur terrain plat, vallonné, régulier ou modérément bosselé. En mode Seuil, une vitesse de pilotage plus élevée augmente la force du choc pour que la fourche se comprime et absorbe la bosse.

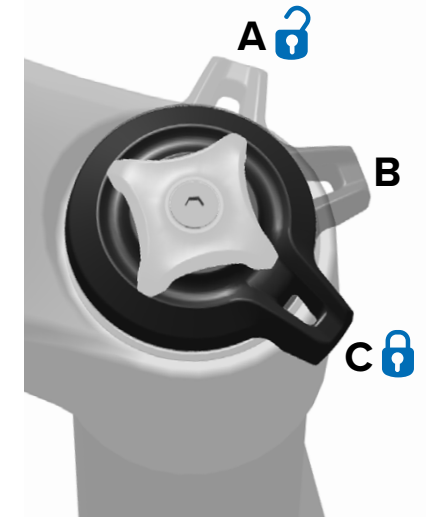
- Lorsque la molette est en position (A) ouverte (à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre), la fourche se comprime rapidement et avec fluidité sur tout son débattement lors d'un impact avec une bosse ou sur une certaine force de compression.
- Lorsque la molette est en position (B) Seuil, la fourche résiste à la compression, sauf sur les chocs **modérés** ou sur une certaine force de compression.
- Lorsque la molette est en position (C) Verrouillage (à fond dans le sens des aiguilles d'une montre), la fourche résiste à la compression sur son débattement disponible, sauf sur les chocs **importants** ou sur une certaine force de compression.

Pour activer le mode Seuil, tournez la molette sur la position Seuil.

Le Seuil des fourches équipées d'un rappel à distance peut être activé à tout moment depuis le rappel à distance fixé au cintre. Pour de plus amples informations, consultez le manuel utilisateur de votre commande à distance sur la page www.sram.com/en/rockshox/products/remotes.



RCT3 - CHARGER



RCT3 - MOTION CONTROL



CHARGER RACE DAY 2 3P

Verrouillage de la suspension avant

Le mode **Verrouillage (L)** évite à la fourche de se comprimer. Utilisez le mode Verrouillage pour une efficacité de pédalage optimale sur terrain régulier.

- Lorsque la molette de réglage du Verrouillage est en position (A) **ouverte** (à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre), la fourche à suspension peut se comprimer rapidement et avec fluidité sur tout son débattement disponible.
- Lorsque la molette de réglage du Verrouillage est en position (B ou C) **verrouillée** (à fond dans le sens des aiguilles d'une montre), la fourche à suspension résiste à la compression sur son débattement disponible, sauf sur les chocs importants ou sur une certaine force de compression.

Pour activer le mode Verrouillage, tournez la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque.

Pour désactiver le mode Verrouillage, tournez la molette de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Le Verrouillage des fourches équipées d'un rappel à distance peut être activé à tout moment depuis le rappel à distance fixé au cintre. Pour de plus amples informations, consultez le manuel utilisateur de votre commande à distance sur la page www.sram.com/en/rockshox/products/remotes.



CHARGER RACE DAY



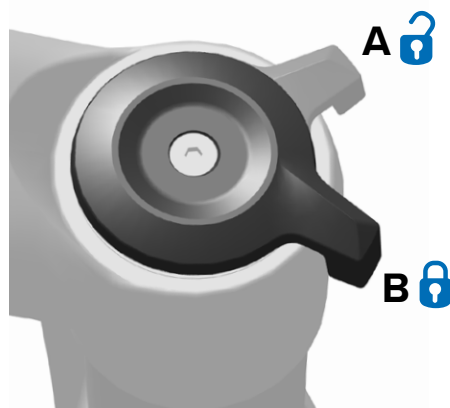
CHARGER RACE DAY 2 2P



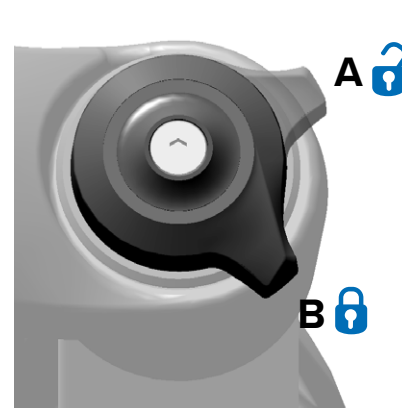
CHARGER RACE DAY 2 3P



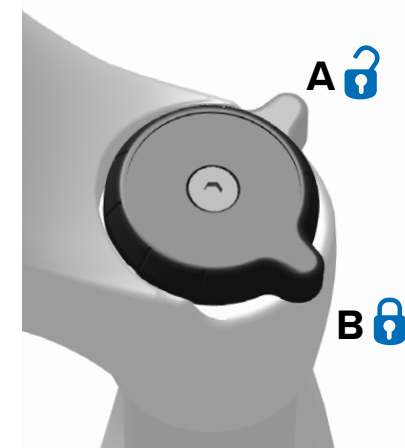
RLC



RL



RL / TK



RL / TK - PARAGON

Marge et sécurité du verrouillage de la fourche

Le mode Verrouillage offre des fonctionnalités indispensables au cycliste une fois activé : **Marge** et **Sécurité**.

Motion Control et Turnkey :

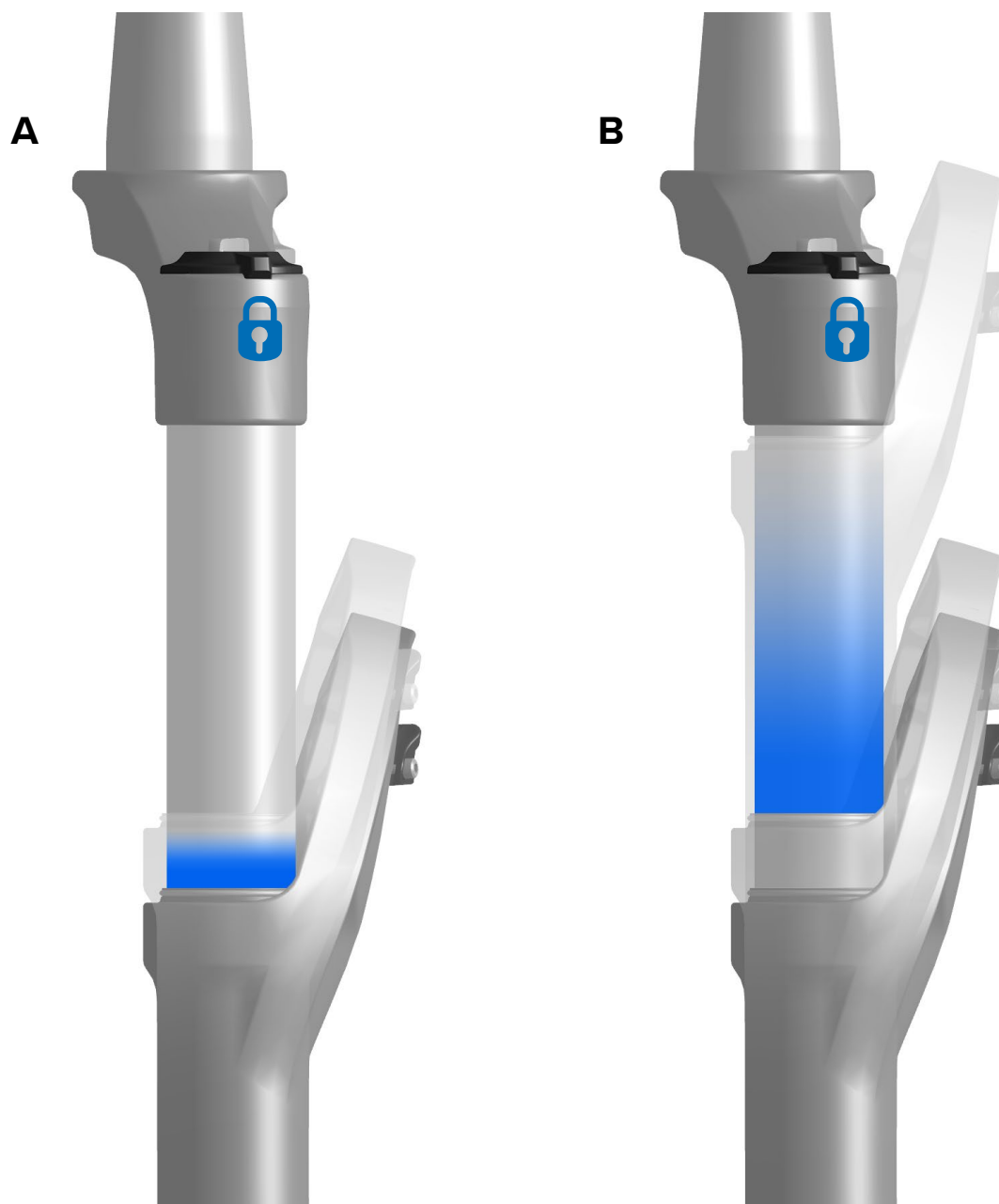
(A) Marge - Une partie du débattement de la fourche permet d'améliorer l'adhérence et l'absorption des petits chocs même en position **verrouillée**.

En position verrouillée, une petite marge de réaction empêche la roue de rebondir sur les impacts pour préserver le contact de la roue au sol.

Charger Race Day, Charger Race Day 2, Charger, Charger 2, Charger 2.1, Rush, Motion Control, et Turnkey :

(B) Sécurité - Une soupape sur la cartouche de compression permet à la fourche de se comprimer en toute sécurité en cas de choc plus important que ce que la force de verrouillage de la soupape peut absorber, comme un fort dénivelé ou une grosse bosse.

La valve de sécurité permet à la fourche à suspension de se comprimer sans endommager les pièces internes de la cartouche d'amortissement.



Détente de la suspension arrière

La capacité de détente de l'amortisseur arrière détermine l'extension/la vitesse de retour de l'amortisseur, ce qui affecte l'adhérence des roues et la maîtrise du pilotage.

- Une détente réglée de manière **optimale** permet à l'amortisseur de se déployer à la vitesse souhaitée, de soutenir le poids du pilote sur et après la bosse, et de préserver l'adhérence des roues et la maîtrise du pilotage.
- Une détente **trop rapide** implique que la vitesse de retour de l'amortisseur est trop rapide après la compression due au choc, ce qui entraîne un basculement du pilote et du vélo vers l'avant. Cela peut entraîner la perte de contrôle du vélo.
- Une détente **trop lente** empêche l'amortisseur de se déployer suffisamment rapidement pour préserver le contact avec le sol ou se préparer au choc suivant. L'amortisseur reste dans un état comprimé plus important jusqu'à la bosse suivante, ce qui réduit la course d'amortissement disponible et la capacité à absorber les chocs.

La capacité de détente peut être réglée en fonction du poids du cycliste, de la résistance du ressort, du débattement, du terrain pratiqué et des préférences du cycliste.

Au fur et à mesure que la pression d'air ou la résistance du ressort augmente, l'extension/la vitesse de retour augmente également. Pour un réglage optimal, il peut être nécessaire d'augmenter la capacité de détente lorsque la pression pneumatique ou la résistance du ressort augmente.

Après avoir réglé le **SAG**, réglez la cartouche de détente, testez ces réglages sur le terrain puis procédez à des améliorations si nécessaire.



Pour **réduire** la vitesse de la détente (retour plus lent), tournez la molette de réglage de la détente dans le **sens des aiguilles d'une montre**.



Pour **augmenter** la vitesse de la détente (retour plus rapide), tournez la molette de réglage de la détente dans le **sens inverse des aiguilles d'une montre**.

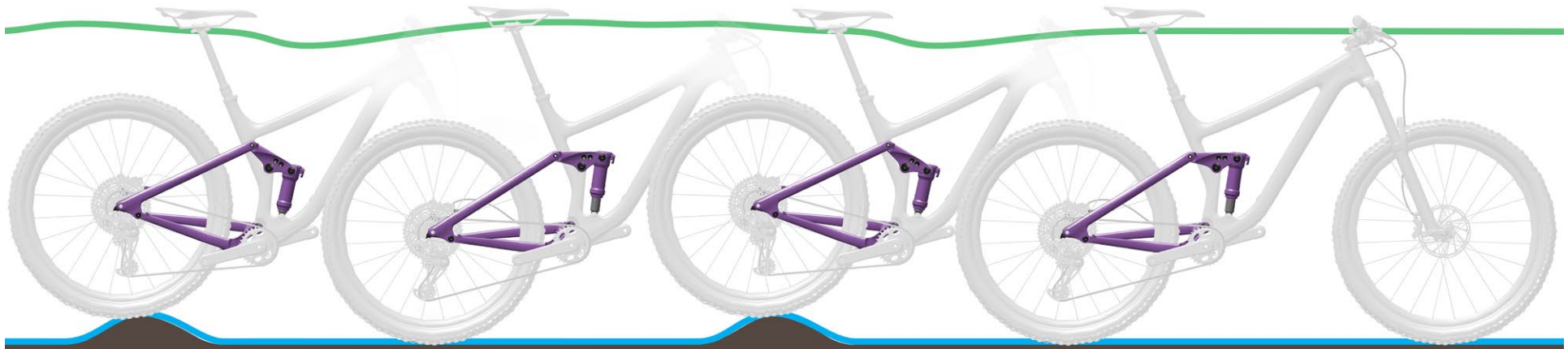
Réglage optimal

A La détente de l'amortisseur se déroule à vitesse contrôlée. La roue arrière du vélo ne rebondit pas sur la bosse ou le sol et maintient le contact avec le sol.

B La selle remonte légèrement lorsque la bosse est absorbée et redescend légèrement lorsque la suspension se comprime quand la roue touche le sol après la bosse. L'amortisseur se détend de façon contrôlée en gardant le pilote stable par rapport au sol lorsque la bosse suivante est absorbée. Le mouvement de la suspension est prévisible et maîtrisé et le pilote n'est pas basculé vers le haut ou vers l'avant.

Réglage :

Aucun réglage n'est nécessaire.



Réglage trop rapide

A L'amortisseur rebondit trop rapidement, ce qui cause un effet « sauteur » après un impact de la roue avec une bosse et son retour au sol. L'adhérence de la roue et la maîtrise du pilotage sont réduites à cause de la vitesse de rebond non maîtrisée de l'amortisseur après la compression.

B La selle et le pilote sont projetés vers le haut après le rebond de la roue contre le sol ou une bosse. Le poids du pilote peut être soulevé vers le haut et vers l'avant lorsque l'amortisseur se détend trop rapidement.

Réglage :

Tournez la molette de réglage de la détente dans le **sens des aiguilles d'une montre** pour **réduire** la vitesse de la détente et **augmenter** l'adhérence de la roue et la maîtrise du pilotage.



Réglage trop lent

A L'amortisseur ne se déploie pas assez rapidement après l'absorption des chocs afin d'être prêt pour la prochaine bosse. L'amortisseur reste comprimé sur plusieurs bosses successives, ce qui réduit la course disponible et le contact de la roue avec le sol, et augmente la fermeté de l'amortissement lors du choc suivant. La roue arrière rebondit sur la bosse suivante puisque l'amortisseur ne se détend pas assez rapidement pour que la roue puisse reprendre contact avec le sol. La course disponible et l'adhérence sont diminuées.

B L'amortisseur reste dans un état comprimé après le contact avec la première bosse. Lorsque la roue arrière entre en contact avec la seconde bosse, la trajectoire de la selle suit celle de la roue arrière plutôt que de rester horizontale par rapport au sol. La course d'amortissement et l'absorption des bosses sont réduites, ce qui entraîne une instabilité et une perte de contrôle sur les bosses successives.

Réglage :

Tournez la molette de réglage de la détente dans le **sens inverse des aiguilles d'une montre** pour **augmenter** la vitesse de la détente et améliorer l'absorption des chocs.



Compression basse vitesse de la suspension arrière

Le réglage de la compression basse vitesse (LSC) permet d'optimiser la **vitesse de la compression** (ou le taux de compression de l'amortisseur) lors des phases de compression lente. La LSC affecte l'absorption des chocs et l'efficacité du pilotage lors des transferts du poids du cycliste, lors des phases de transition, dans les virages, sur les chocs marqués et lors du freinage.

LSC augmentée :

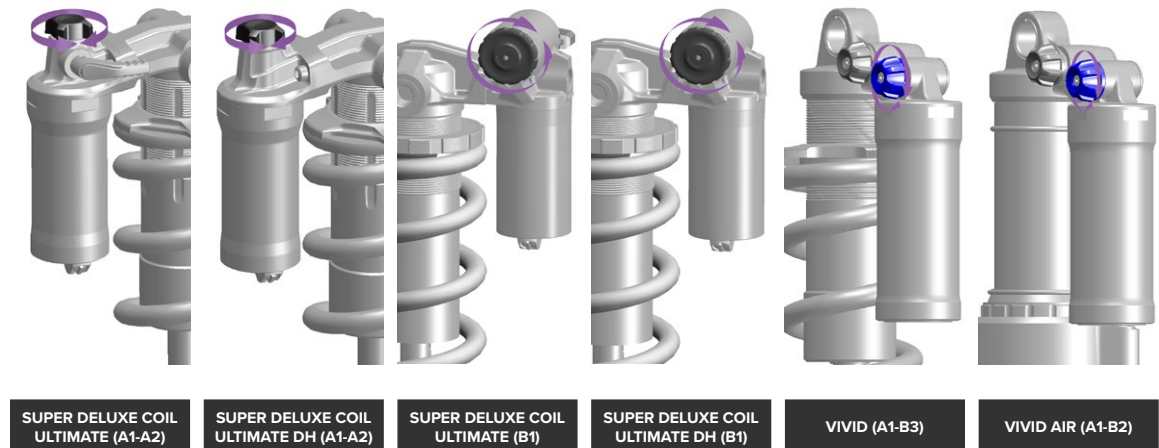
- Conserve l'amortisseur dans la partie haute de sa course. Cela peut améliorer l'efficacité du pilotage et préserver l'élan sur les terrains vallonnés et réguliers, ainsi que dans les virages et lors du pédalage.
- La compression de la suspension semble plus ferme sur terrain bosselé.

LSC réduite :

- Permet à l'amortisseur de se comprimer plus rapidement et plus facilement. Peut améliorer la cadence et la vitesse sur les terrains bosselés.
- La compression de la suspension semble moins ferme sur terrain bosselé.

Les réglages de la LSC ont moins d'effet lors des phases de compression haute vitesse. Les dénivelés et chocs sur grosses bosses peuvent surpasser l'efficacité de la cartouche de compression et provoquer la compression brutale et rapide de l'amortisseur quel que soit le réglage de la cartouche de LSC.

Augmentez la LSC pour réduire la vitesse de compression et améliorer l'efficacité sur les terrains vallonnés ou relativement plats et lors des phases de pédalage.



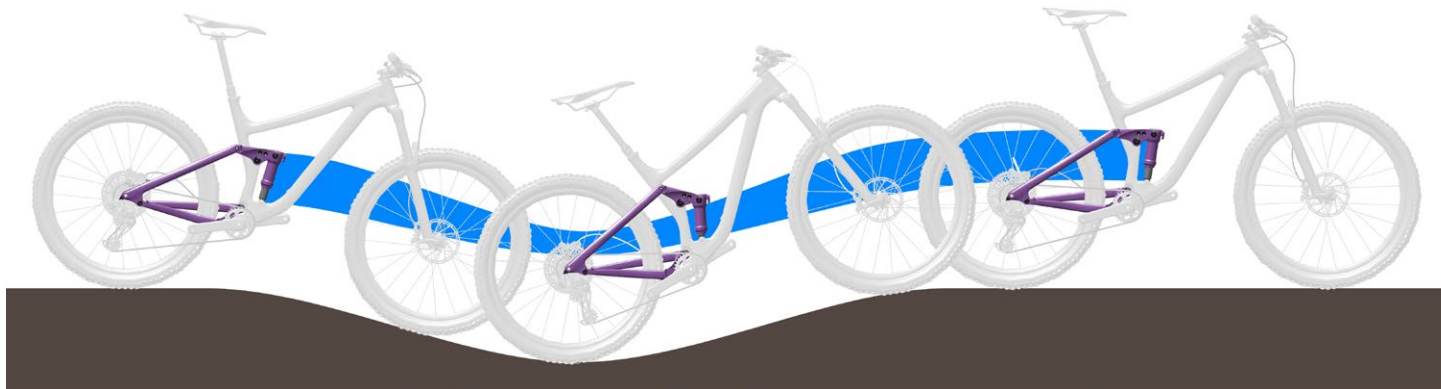
Pour **augmenter** (+) la compression basse vitesse (**plus ferme**), tournez la molette de réglage de la compression dans le **sens des aiguilles d'une montre**.

Pour **réduire** (-) la compression basse vitesse (**plus souple**), tournez la molette de réglage de la compression dans le **sens inverse des aiguilles d'une montre**.

Terrain vallonné

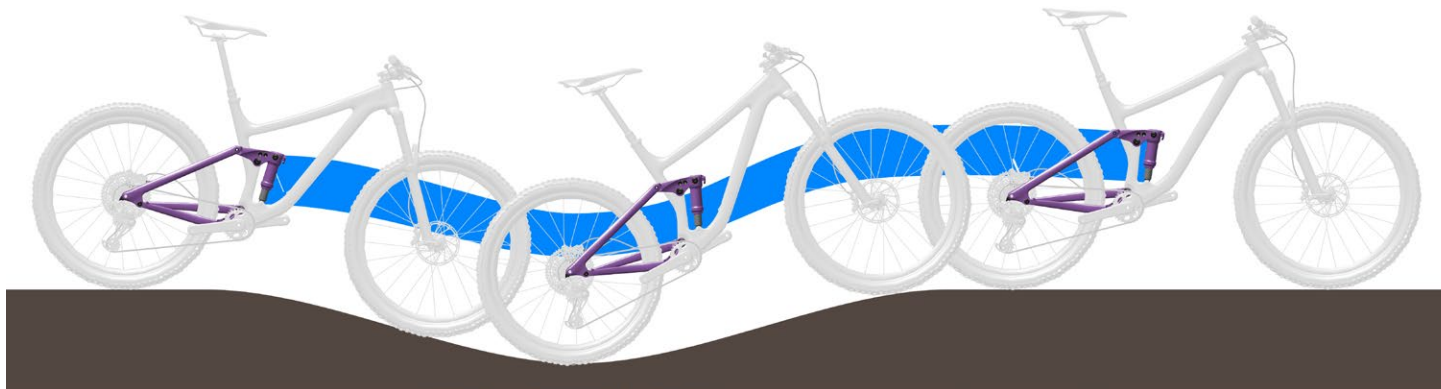
Réglage de la compression basse vitesse - Ouvert/trop souple

L'amortisseur se comprime sur une longue course de compression dans le creux de la bosse. Le débattement de la suspension est utilisé rapidement, le poids du pilote peut être transféré vers le bas et l'élan du vélo peut être diminué.



Réglage de la compression basse vitesse - Intermédiaire à ferme

L'amortisseur résiste à la compression, reste sur la partie haute du débattement et le pilote préserve sa vitesse sur les parties vallonnées du terrain.



Réglage :

Pour améliorer l'efficacité sur terrains vallonnés ou quasiment plats, tournez la molette de réglage de la compression dans le **sens des aiguilles d'une montre** pour **augmenter** la compression et la fermeté et **réduire** la vitesse de la compression.



Bosses

Réglage de la compression basse vitesse - Souple à intermédiaire

A Au moment du choc sur la bosse, l'amortisseur se comprime rapidement et avec fluidité, et le choc est parfaitement absorbé. L'adhérence de la roue est préservée.

B La selle s'élève légèrement lorsque la bosse est absorbée.



Réglage de la compression basse vitesse - Trop ferme

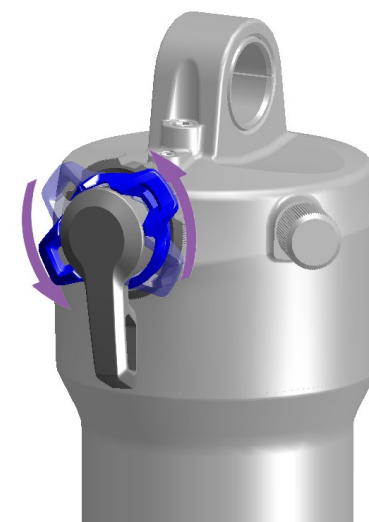
A Au moment du choc sur la bosse, l'amortisseur se comprime trop lentement et la roue arrière perd contact avec la bosse. L'adhérence de la roue est réduite.

B La selle et le pilote sont projetés vers le haut et l'avant, la roue arrière perd le contact avec le sol, et la maîtrise du vélo est réduite.



Réglage :

Pour **améliorer** la sensibilité sur les petites bosses, tournez la molette de réglage de la compression ou de la LSC dans le **sens inverse des aiguilles d'une montre** pour **réduire** la compression et la fermeté, et **augmenter** la vitesse de la compression.



Compression haute vitesse de la suspension arrière

Le réglage de la compression haute vitesse (HSC) permet de contrôler la vitesse de la compression (ou le taux de compression de l'amortisseur arrière) lors des phases de compression rapide. La HSC détermine l'absorption des chocs et l'efficacité sur les grosses bosses, les bosses marquées et les dénivellations.

La forme et la taille des bosses, ainsi que la vitesse de pilotage, peuvent affecter la vitesse de compression. Les grosses bosses et les bosses marquées entraînent une compression soudaine et rapide de l'amortisseur arrière. Les bosses de toutes les formes et de toutes les tailles entraînent une compression plus rapide au moment du choc lorsque la vitesse de pilotage est élevée.

HSC augmentée :

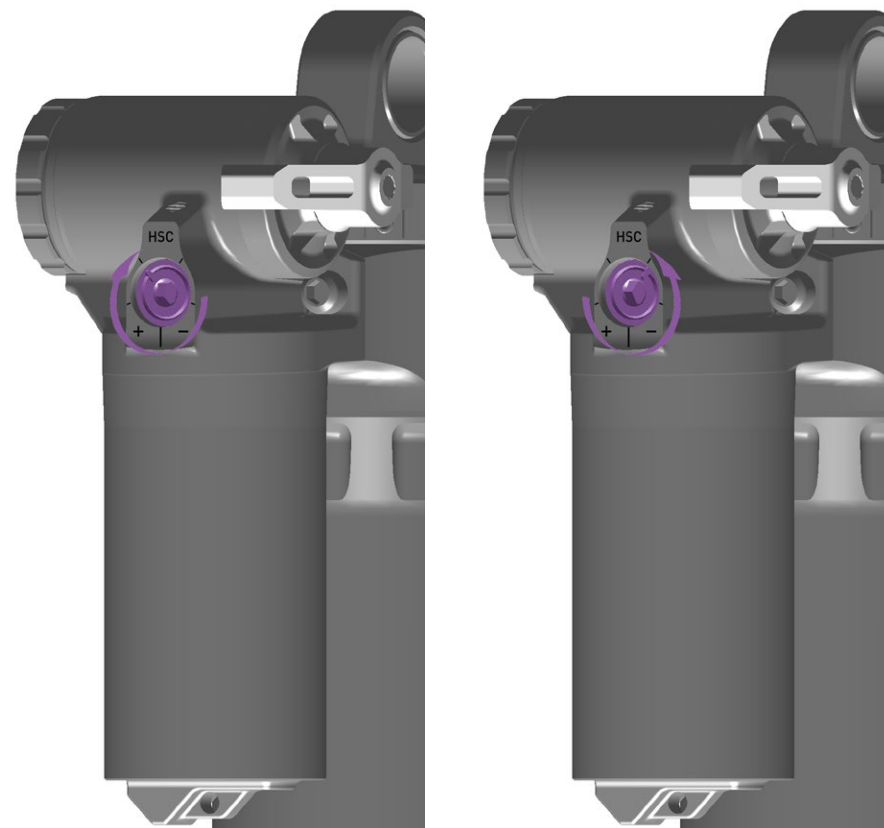
- Le débattement de la suspension utilisé sur terrain bosselé peut être limité et varier en fonction de la bosse ou du dénivelé. Ce réglage évite le talonnage trop rapide lors du passage sur les grosses bosses.
- La compression de la suspension semble plus ferme sur terrain bosselé.

HSC réduite :

- Permet à la suspension de se comprimer facilement à des vitesses de compression plus rapides. Ce réglage permet de préserver l'élan et la vitesse de pilotage sur terrain modérément bosselé.
- Il existe également un risque de talonnage rapide lors du passage sur les grosses bosses et les forts dénivelés à vitesse élevée.
- La compression de la suspension semble moins ferme sur terrain bosselé.

Le réglage de la HSC a moins d'effet sur les phases de compression basse vitesse. Les transferts du poids du cycliste, les phases de transition, les virages, les chocs réguliers et les freinages ne sont pas assez forts pour déclencher la HSC.

Augmentez la HSC pour réduire la vitesse de compression haute vitesse sur les chocs moyens ou importants et les terrains très agressifs.



ULTIMATE RC2T (C1), ULTIMATE DH RC2 (C1)

Pour **augmenter** (+) la compression haute vitesse (plus ferme), tournez la molette de réglage de la HSC dans le **sens des aiguilles d'une montre**.

Pour **réduire** (-) la compression haute vitesse (plus souple), tournez la molette de réglage de la HSC dans le **sens inverse des aiguilles d'une montre**.

Bosses marquées et dénivelés

HSC - Souple

A L'amortisseur se comprime sur tout son débattement de manière rapide et fluide. L'amortisseur utilise la majeure partie de son débattement et les chocs sont parfaitement absorbés sur la plupart des vitesses de pilotage.

B L'amortisseur talonne rapidement et la roue arrière se soulève rapidement au moment du choc et de la dénivellation.



HSC - Intermédiaire

A L'amortisseur se comprime sur son débattement disponible afin d'absorber le choc de manière maîtrisée. L'utilisation du débattement total dépend de la vitesse de pilotage et de la taille des bosses.

B L'amortisseur se comprime et absorbe le choc et la dénivellation de manière maîtrisée avec un soutien sur la partie intermédiaire du débattement.



HSC - Ferme

A L'amortisseur résiste à la compression et le pilote peut ressentir la force du choc. L'amortisseur se comprime en partie et ne talonne pas. L'utilisation du débattement total dépend de la vitesse de pilotage et de la taille des bosses.

B L'amortisseur résiste à la compression au moment du choc et de la dénivellation et la roue arrière se soulève et ratterrit brutalement.



Réglage :

Tournez la molette de réglage de la HSC dans le **sens inverse des aiguilles d'une montre (-)** afin de **réduire** la compression et d'**augmenter** la vitesse de compression.

Tournez la molette de réglage de la HSC dans le **sens des aiguilles d'une montre (+)** afin d'**augmenter** la compression haute vitesse et de **réduire** la vitesse de compression.

Commencez par un réglage **intermédiaire** puis affinez-le en fonction de vos préférences. Les grosses bosses, les dénivelés importants et une vitesse de pilotage élevée autorisent en général une HSC plus ferme.



Seuil de la suspension arrière

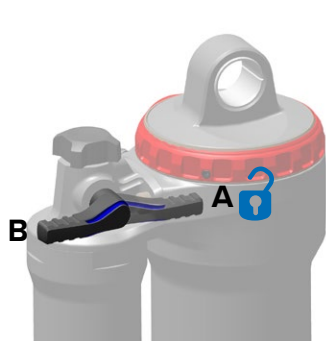
Le mode Seuil (T) évite à l'amortisseur arrière de se comprimer, sauf sur les chocs modérés à importants ou sur une certaine force de compression. Le mode Seuil améliore l'efficacité sur terrain régulier.

Utilisez la position Seuil pour améliorer l'efficacité de pédalage sur terrain plat, vallonné, régulier ou modérément bosselé. En mode Seuil, une vitesse de pilotage plus élevée augmente la force du choc pour que l'amortisseur se comprime et absorbe la bosse.

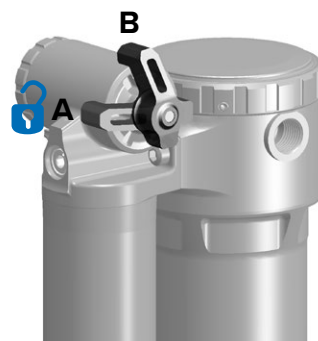
- Lorsque la molette est en position ouverte (A), l'amortisseur se comprime rapidement et avec fluidité sur tout son débattement.
- Lorsque la molette est en position Seuil (B), l'amortisseur résiste à la compression, sauf sur les chocs modérés ou sur une certaine force de compression.
- Lorsque la molette est en position Verrouillage (C), l'amortisseur résiste à la compression sur son débattement disponible, sauf sur les chocs importants ou sur une certaine force de compression.

Pour activer le mode Seuil, tournez la molette sur la position Seuil.

Le Seuil des amortisseurs équipés d'une commande à distance peut être activé à tout moment depuis la commande à distance fixée sur le cintre. Pour de plus amples informations, consultez le manuel utilisateur de votre commande à distance sur la page www.sram.com/en/rockshox/products/remotes.



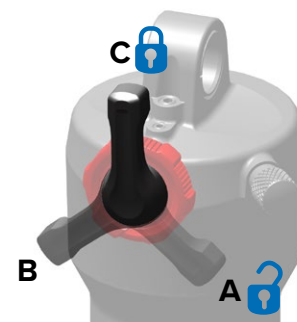
SUPER DELUXE ULTIMATE RCT (B1-B2)



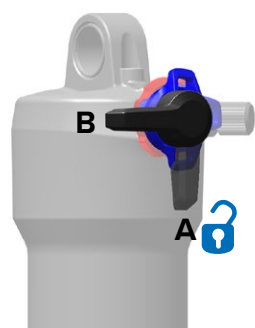
SUPER DELUXE ULTIMATE RC2T (C1)



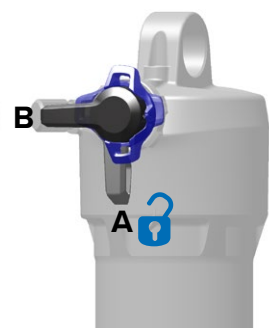
SUPER DELUXE SELECT+ RT (C1)



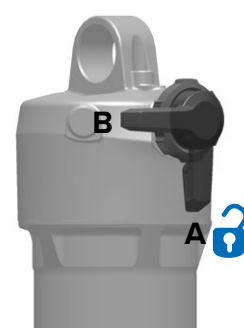
DELUXE RT3 (A1-B1) / MONARCH RT3 (A1-D2)



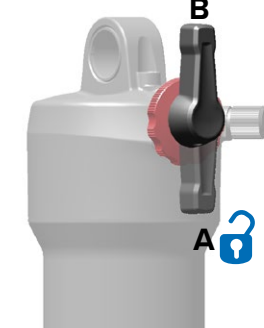
DELUXE ULTIMATE RCT (B2)



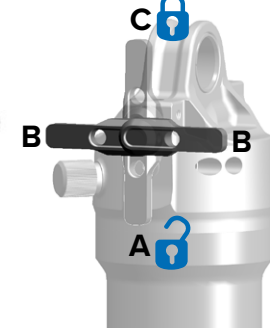
DELUXE ULTIMATE RCT (C1)



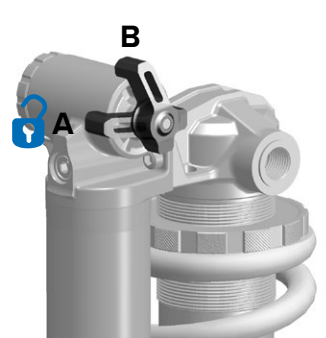
DELUXE SELECT+ RT (C1)



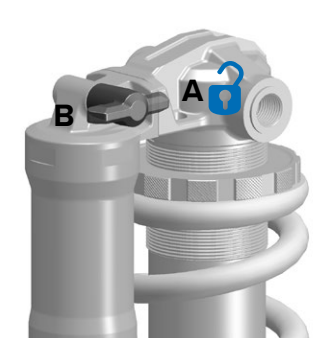
DELUXE RT (A1-B1)



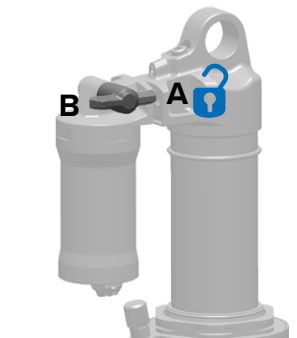
SIDLUXE RL3 3P (A2)



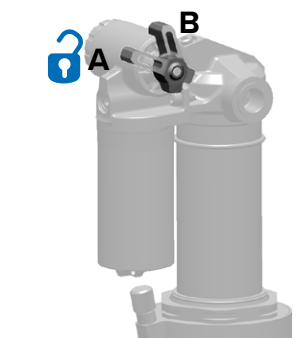
SUPER DELUXE COIL ULTIMATE RC2T (B1)



SUPER DELUXE COIL SELECT+ RT (B1)



VIVID SELECT RT (C1)



VIVID ULTIMATE RC2T (C1), SELECT+ RT (C1)

Verrouillage de la suspension arrière

Le mode Verrouillage (L) évite à l'amortisseur arrière de se comprimer. Utilisez le mode Verrouillage pour une efficacité de pédalage optimale sur terrain régulier.

- Lorsque la molette est en position ouverte (A), l'amortisseur peut se comprimer rapidement et avec fluidité sur tout son débattement disponible.
- Lorsque la molette est en position Verrouillage (B), l'amortisseur résiste à la compression sur son débattement disponible, sauf sur les chocs importants ou sur une certaine force de compression.

Pour activer le mode Verrouillage, tournez la molette dans la position Verrouillage.

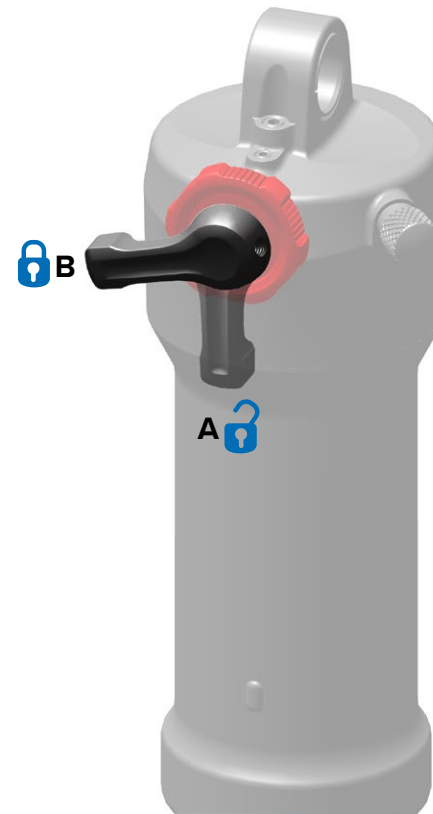
Pour désactiver le mode Verrouillage, tournez la molette dans la position ouverte.

Le Verrouillage des amortisseurs équipés d'une commande à distance peut être activé à tout moment depuis la commande à distance fixée sur le cintre. Pour de plus amples informations, consultez le manuel utilisateur de votre commande à distance sur la page www.sram.com/en/rockshox/products/remotes.

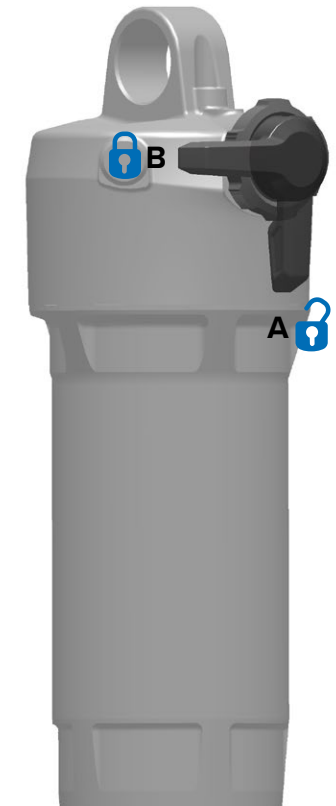


SIDLUXE RL (A1)

SIDLUXE RL 2P / RL3 3P (A2)



DELUXE RL (A1-B1) / MONARCH RL (A1-C1)



DELUXE SELECT+ RL (C1)

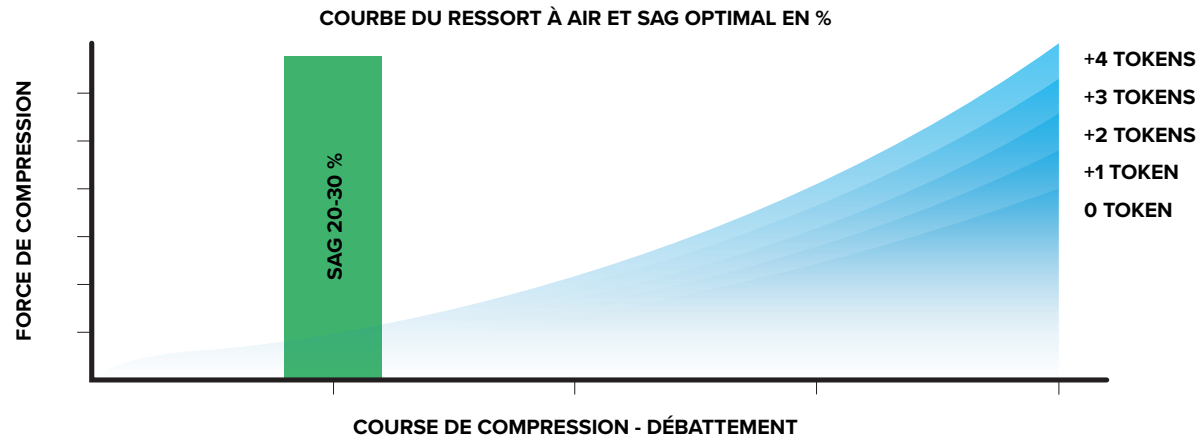
Réglage du talonnage du ressort à air

Sur certaines fourches et certains amortisseurs arrière à ressort à air RockShox compatibles avec les Bottomless Tokens de réduction du volume du ressort à air, il est possible de régler la progressivité du ressort à air en fin de course ou sa résistance au talonnage.

Les Bottomless Tokens et les entretoises réduisent le volume du ressort à air et augmentent la résistance au talonnage. Un volume réduit ainsi qu'un SAG bien réglé augmentent la progressivité du ressort sur le milieu et la fin de sa course sans nuire au SAG ni à sa capacité d'absorption des petites et moyennes bosses. Une meilleure progressivité du ressort lors du talonnage peut être souhaitable en cas de forts dénivelés ou sur les chemins rapides mais bosselés, lorsque la fourche utilise la majeure partie de son débattement.

Si le SAG est réglé correctement et que la suspension talonne rapidement et souvent, essayez d'ajouter des Bottomless Tokens ou des entretoises jusqu'à obtenir la sensation souhaitée au moment du talonnage.

Il est recommandé de recommencer le processus de réglage du [SAG](#) et d'affiner les réglages de l'amortissement à chaque fois que vous ajoutez ou retirez des réducteurs de volume. Le fait d'ajouter des réducteurs de volume peut entraîner une détente plus rapide de la suspension. Il faudra alors certainement augmenter la détente pour compenser.



Bottomless Tokens et entretoises

Afin d'éviter tout dommage à la fourche ou à l'amortisseur arrière, il ne faut **jamais** dépasser le nombre maximal de Bottomless Tokens ou d'entretoises à installer.

Pour connaître le nombre maximum de Bottomless Tokens autorisé en fonction de votre fourche, consultez le document *Suspension avant RockShox avec système à huile, à air, à ressort hélicoïdal, à entretoises, et ses caractéristiques* qui correspond à votre fourche.

Consultez le *Manuel utilisateur des suspensions arrière*, ou au Manuel d'entretien de votre amortisseur arrière pour connaître le nombre maximal de Bottomless Tokens ou d'entretoises autorisé pour votre amortisseur arrière.

Pour obtenir la liste complète des Bottomless Tokens et entretoises disponibles, consultez le *Catalogue des pièces détachées RockShox*.

Pour connaître les instructions d'installation et de démontage des réducteurs de volume, consultez le manuel d'entretien de votre fourche ou de votre amortisseur arrière.

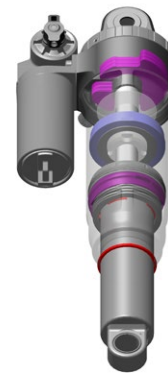
Vous trouverez tous les documents techniques nécessaires sur www.sram.com/service.



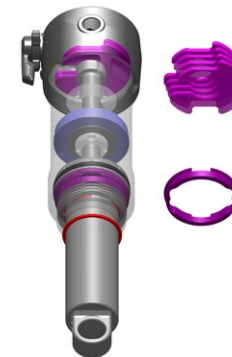
Dual Position Air



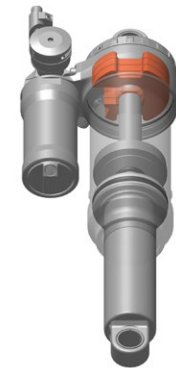
Solo Air, DebonAir, DebonAir+



Super Deluxe C1



Deluxe C1



Deluxe / Super Deluxe A1-B2



Monarch / Monarch Plus



SIDLuxe A1



SIDLuxe A2



Vivid C1

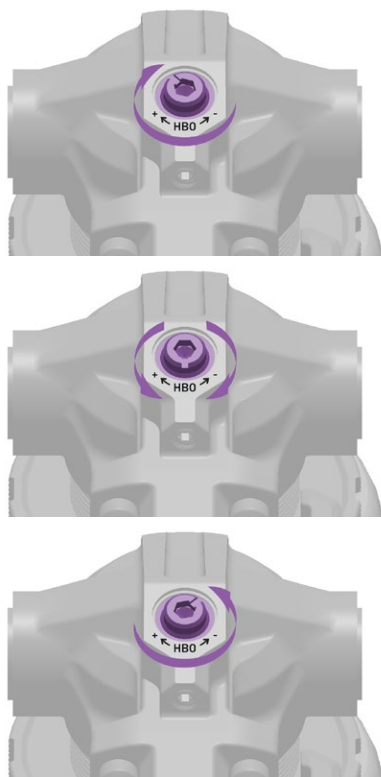
Réglage de la fonction Hydraulic Bottom Out - Suspension arrière

Certains amortisseurs arrière RockShox proposent la fonction Hydraulic Bottom Out (HBO, gestion hydraulique du talonnage) qui réduit la dureté au moment du talonnage. La fonction HBO offre 5 réglages qui régulent le flux d'huile à l'intérieur du circuit de la compression sur les 20 % de la partie finale du débattement de l'amortisseur.

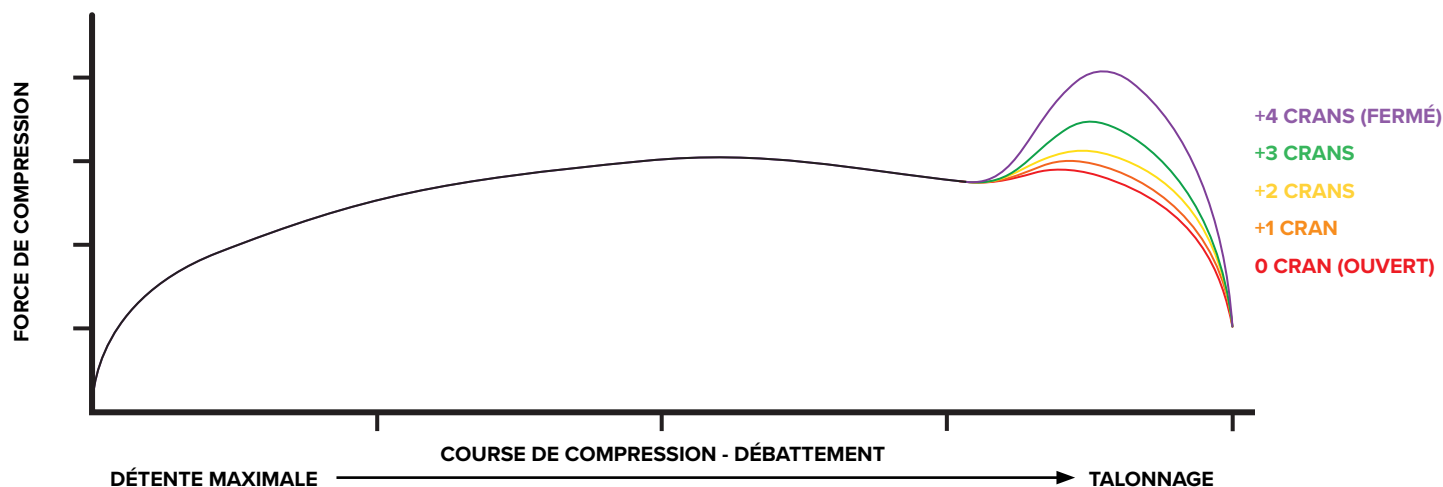
Une plus grande résistance hydraulique (réglage HBO vers le signe +) ajoute un amorti hydraulique qui réduit la dureté au moment du talonnage, ce qui peut être bénéfique sur les gros sauts et les dénivelés importants. Augmentez le réglage HBO pour affiner la maîtrise du talonnage en fonction du terrain.

Il peut être nécessaire de modifier les réglages du ressort, de la cartouche de détente, de la cartouche de compression basse vitesse et de la cartouche de compression haute vitesse si le réglage HBO a été augmenté. Modifiez tous les réglages de l'amortisseur selon vos préférences pour obtenir les meilleurs réglages et performances en fonction du terrain et de votre pratique.

Pour en savoir plus sur les produits, consultez le site www.sram.com/rockshox.



HYDRAULIC BOTTOM OUT (HBO, GESTION HYDRAULIQUE DU TALONNAGE) - EFFET DU RÉGLAGE DE LA DÉTENTE MAXIMALE AU DÉBATTEMENT TOTAL/TALONNAGE



Réglages de l'amortissement - Suspension avant

Modèle	Cartouche d'amortissement	Réglages de la cartouche d'amortissement						
		Détente	Compression basse vitesse	Compression haute vitesse	Seuil	Verrouillage	Rappel à distance	Commande AXS
Ultimate RC2	Charger 3	✓	✓	✓	-	-	-	-
Select+ RC2	Charger 3	✓	✓	✓	-	-	-	-
Ultimate Flight Attendant	Charger Flight Attendant (2.1)	✓	✓	-	✓	✓	-	✓
Ultimate / RC2	Charger 2, Charger 2.1	✓	✓	✓	-	-	-	-
Ultimate / RCT3	Charger 2, Charger 2.1	✓	✓	-	✓	-	-	-
Select+ / RC	Charger 2, Charger 2.1	✓	✓	-	-	-	-	-
RCT R	Charger 2	✓	-	-	✓	-	✓	-
Ultimate / RLC	Charger 2	✓	✓	-	-	✓	✓	-
RC R	Charger 2	✓	-	-	-	-	✓	-
Ultimate / Select+ / RL	Charger Race Day, Charger Race Day 2 2P, Charger 2	✓	-	-	-	✓	✓	-
Ultimate / Select+ / RL3	Charger Race Day 2 3P	✓	-	-	✓	✓	✓	-
Select / RC	Charger RC	✓	✓	-	-	-	-	-
Select RL	Charger / Charger 2P	✓	-	-	-	✓	✓	-
Select RL	Charger 3P	✓	-	-	✓	✓	✓	-
Base / R	Charger R	✓	-	-	-	-	-	-
Base / RC	Rush	✓	✓	-	-	-	-	-
Base / RL	Rush / Rush 2P	✓	-	-	-	✓	✓	-
Base / RL	Rush 3P	✓	-	-	✓	✓	✓	-
XX	Motion Control	✓	-	-	-	✓	✓	-
RL	Motion Control	✓	✓	-	-	✓	✓	-
RC	Motion Control	✓	✓	-	-	-	✓	-
TK	TurnKey	-	-	-	-	✓	✓	-
R	Rebound	✓	-	-	-	-	-	-

Consultez le site www.sram.com/service pour saisir le numéro de série de votre fourche dans le champ « Recherche par nom de modèle ou numéro de série » ou reportez-vous au document *Suspensions avant RockShox avec système à huile, à air, à ressort hélicoïdal et à Bottomless Tokens, et caractéristiques* pour en savoir plus sur les caractéristiques d'amortissement de votre fourche.

Réglages de l'amortissement - Suspension arrière

Modèle	Réglages de la cartouche d'amortissement									
	Détente basse vitesse	Détente haute vitesse	Compression basse vitesse	Compression haute vitesse	Hydraulic Bottom Out (HBO) réglable	Hydraulic Bottom Out non réglable	Seuil	Verrouillage	Rappel à distance	Commande AXS
Ultimate Flight Attendant RC3	✓	-	✓	-	-	✓ (Super Deluxe C1)	✓	✓	-	✓
Ultimate / Select+ / RL3 / RLR	✓	-	-	-	-	-	✓	✓	✓	-
Ultimate RC2T	✓	-	✓	✓	✓ (Super Deluxe Coil B1) ✓ (Vivid C1)	✓ (Super Deluxe C1)	✓	-	-	-
Ultimate / RT3	✓	-	-	-	-	-	✓	✓	-	-
Ultimate / RCT	✓	-	✓	-	-	-	✓	-	-	-
Ultimate Remote / RTR	✓	-	-	-	-	-	✓	-	✓	-
Ultimate DH / RC2	✓	-	✓	✓	✓ (Super Deluxe Coil B1) ✓ (Vivid C1)	✓ (Super Deluxe C1)	-	-	-	-
Ultimate DH / RC	✓	-	✓	-	-	-	-	-	-	-
Ultimate / RL	✓	-	-	✓	-	-	-	✓	-	-
Ultimate / RLR	✓	-	-	-	-	-	-	✓	✓	-
XX	✓	-	-	-	-	-	-	✓	✓	-
Select+ / RCT	✓	-	-	-	✓ (Vivid C1)	-	✓	-	-	-
Select+ / RC3	✓	-	✓	-	-	-	✓	✓	-	-
Select+ / RLR	✓	-	-	-	-	-	-	✓	✓	-
Select+ / RL	✓	-	-	-	-	-	-	✓	-	-
Select+ / RT	✓	-	-	-	✓ (Super Deluxe Coil B1)	✓ (Super Deluxe C1)	✓	-	-	-
Select / RT	✓	-	-	-	✓ (Vivid C1)	-	✓ (Vivid C1)	-	-	-
Select / R	✓	-	-	-	✓ (Super Deluxe Coil B1)	✓ (Super Deluxe C1)	-	-	-	-
R2C	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	-	-
Base / R	✓	-	-	-	✓ (Vivid C1)	-	-	-	-	-

Consultez le site www.sram.com/service pour saisir le numéro de série de votre l'amortisseur arrière dans le champ « Recherche par nom de modèle ou numéro de série » pour en savoir plus sur les caractéristiques d'amortissement de votre amortisseur arrière.

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

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