

2015  
**RS-1**

Manuel d'entretien



# GARANTIE DE SRAM LLC

## DÉFINITION DE LA GARANTIE LIMITÉE

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

## LÉGISLATION LOCALE

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

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

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

## Pour les clients d'Australie :

La présente garantie limitée SRAM est octroyée en Australie par SRAM LLC, 1333 North Kingsbury, 4th floor, Chicago, Illinois, 60642, USA. Pour adresser une réclamation sous garantie, veuillez contacter le revendeur auprès duquel vous avez acheté le produit SRAM. Sinon, vous pouvez faire une réclamation sous garantie auprès de SRAM Australia, 6 Marco Court, Rowville 3178, Australia. Pour les réclamations valables, SRAM réparera ou remplacera, à sa discrétion, votre produit SRAM. Toute dépense liée à la réclamation sous garantie est à votre charge. Les avantages octroyés par la présente garantie s'ajoutent aux autres droits et recours que la législation relative à nos produits vous accorde. Nos produits comprennent des garanties qui ne peuvent pas être exclues selon la législation applicable au consommateur australien. Votre produit peut vous être remplacé ou remboursé en cas de problème important et en dédommagement de toute autre perte ou dommage raisonnablement prévisible. Votre produit peut également vous être réparé ou remplacé en cas de qualité défectueuse et dans la mesure où cette défectuosité n'engendre pas de problème important.

## LIMITES DE RESPONSABILITÉ

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

## RESTRICTIONS DE LA GARANTIE

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

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

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

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

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

## Les pièces d'usure sont les suivantes :

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

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

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

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

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

# TABLE DES MATIÈRES

<b>RS-1, VUE ÉCLATÉE.....</b>	<b>5</b>
<b>ENTRETIEN DES SUSPENSIONS ROCKSHOX.....</b>	<b>6</b>
PIÈCES ET OUTILS REQUIS POUR L'ENTRETIEN .....	6
ENREGISTREZ VOS RÉGLAGES .....	7
INFORMATIONS SUR LES FRÉQUENCES D'ENTRETIEN .....	7
TABLEAU DES VALEURS DE COUPLE DE SERRAGE RS-1 .....	7
VOLUMES D'HUILE RS-1.....	7
<b>ENTRETIEN DU RESSORT PNEUMATIQUE. ....</b>	<b>8</b>
DÉMONTAGE DU RESSORT PNEUMATIQUE .....	8
UNITÉ DU RESSORT PNEUMATIQUE .....	15
<b>ENTRETIEN DU SYSTÈME ACCELERATOR DAMPER™ .....</b>	<b>20</b>
DÉPOSE DU SYSTÈME ACCELERATOR DAMPER™ .....	20
MONTAGE DU SYSTÈME ACCELERATOR DAMPER™ .....	28
<b>ENTRETIEN ET VIDANGE DU SYSTÈME DE CONTRÔLE À DISTANCE XLOC™ REMOTE.....</b>	<b>36</b>



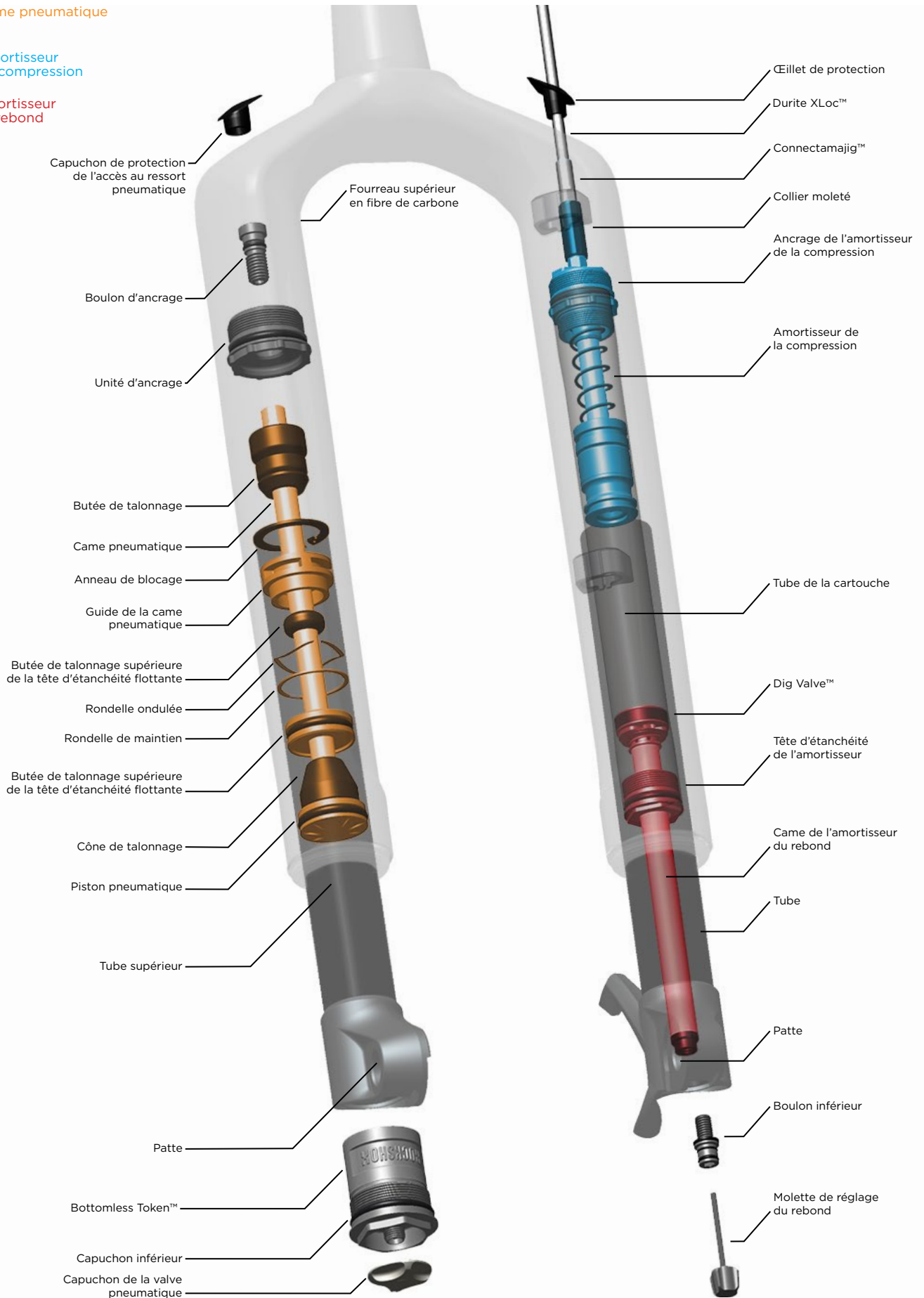
# LA SÉCURITÉ AVANT TOUT !

Nous nous soucions de VOTRE sécurité.

Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants de protection lorsque vous procédez à l'entretien de produits RockShox. Pensez à vous protéger ! Portez toujours vos équipements de sécurité !

# RS-1, vue éclatée

- Came pneumatique
- Amortisseur de compression
- Amortisseur du rebond



## Entretien des suspensions RockShox

Nous vous recommandons de faire entretenir vos suspensions RockShox par un mécanicien vélo qualifié. L'entretien des suspensions RockShox requiert des connaissances sur les composants des systèmes d'amortissement ainsi que sur l'utilisation des outils et liquides spécialisés.

Pour obtenir des schémas détaillés et connaître les numéros de pièces détachées, veuillez vous référer au Catalogue des pièces détachées disponible sur notre site Internet à l'adresse : [sram.com/service](http://sram.com/service). Pour obtenir des informations sur les commandes de produits, veuillez contacter votre distributeur ou revendeur SRAM habituel.

Les informations contenues dans cette publication peuvent être modifiées à tout moment et sans préavis. Vous trouverez les dernières informations techniques en visitant notre site Internet à l'adresse : [sram.com/service](http://sram.com/service).

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

### Pièces et outils requis pour l'entretien

- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile
- Tablier
- Chiffons propres et non pelucheux
- Récipient pour recueillir l'huile
- Alcool isopropylique
- Trépied d'atelier
- Tournevis à tête plate
- Huile de suspension RockShox 5wt
- Huile de suspension RockShox 15wt
- Graisse liquide O-Ring® PM600
- Graisse SRAM® Butter
- Pompe pour suspension
- Outil d'ancrage RS-1
- Outil d'installation des joints racleurs anti-poussière sans épaulements
- Démonte-pneu pour roues de descente
- Maillet en caoutchouc
- Douille hexagonale longue de 5 mm
- Clés à douilles 6 points de 24 et 30 mm
- Clé à douille profonde de 22 mm
- Clés plates de 9, 12 et 22 mm
- Clés plates articulées de 9, 12 et 22 mm
- Clé à molette
- Clé dynamométrique
- Pince pour anneaux élastiques internes
- Pointe
- Long goujon en bois ou en plastique



• Outil d'ancrage RS-1



• Outil d'installation des joints racleurs anti-poussières sans épaulements

### CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants en nitrile lorsque vous manipulez du liquide de suspension.

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

## Notez vos réglages

À l'aide du tableau ci-dessous, notez les réglages de votre fourche RS-1 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.

Date d'entretien : permet d'établir un suivi des entretiens.	
Pression pneumatique : à l'aide d'une pompe pour suspension, mesurez la pression du ressort pneumatique.	
Réglage du rebond : comptez le nombre de clics en tournant la molette de réglage du rebond à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.	
Réglage de la compression : comptez le nombre de clics en tournant la molette de réglage de la compression à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.	

## Informations sur les fréquences d'entretien

Maintenance	Intervalles d'entretien (heures)
Nettoyez la saleté et les débris des tubes supérieurs	Après chaque sortie
Vérifiez la pression d'air	Après chaque sortie
Vérifiez à chaque sortie que les tubes ne sont pas éraflés	Après chaque sortie
Vérifiez le couple de serrage des attaches de la suspension avant	25
Retirez les tubes, nettoyez/examinez les bagues et changez le bain d'huile	50
Nettoyez et lubrifiez l'ensemble du ressort pneumatique	100
Changez l'huile dans le système d'amortissement	100

## Tableau des valeurs de couple de serrage RS-1

Élément	Outil	Valeur de couple
Boulon inférieur	Douille hexagonale de 5 mm	6,8 N•m
Boulon d'ancrage	Douille hexagonale longue de 5 mm	8 N•m
Ancrage	Douille de 30 mm, outil d'ancrage RS-1	12,4 N•m
Capuchons inférieurs	Douille de 24 mm	12,4 N•m
Capuchons supérieurs	Douille de 24 mm	7,3 N•m

## Volume d'huile RS-1

Élément	Catégorie d'huile	Volume (mL)
Fourreau du côté de la chaîne	15wt	10
Fourreau du côté opposé à la chaîne		

## Entretien du ressort pneumatique

### Démontage du ressort pneumatique

#### AVIS

Certaines des attaches dans la fourche sont filetées à pas inverse. Pour éviter d'endommager la fourche quand vous déposez ou installez une attache, veillez à bien lire les instructions.

Lorsque vous remplacez des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur chaque pièce et essuyez-la avec un chiffon. Appliquez de la graisse SRAM® Butter ou de la graisse liquide O-Ring PM600 sur les nouveaux joints.

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

Utilisez uniquement de la graisse SRAM® Butter ou de la graisse liquide O-Ring PM600 lors de l'entretien des fourches RockShox.



- 1 Déposez la commande du XLoc™ du cintre et retirez la fourche du vélo.

- 2 Avec une pointe, déposez la protection du ressort pneumatique.

#### AVIS

Veillez à ne pas percer la protection du ressort pneumatique.



- 3 Enlevez le capuchon de protection de la valve pneumatique du capuchon inférieur. À l'aide d'une petite clé hexagonale, appuyez sur la valve Schrader pour vider tout l'air contenu dans la cartouche pneumatique positive.





- 4** À l'aide d'une longue clé hexagonale de 5 mm, desserrez le boulon d'ancrage de 3 à 4 tours.

### AVIS

Veillez à ne pas dévisser complètement le boulon et à ne pas le démonter de la came pneumatique. Si le boulon est déposé, il risque de tomber dans le fourreau supérieur en fibre de carbone.



- 5** À l'aide d'un maillet en caoutchouc, tapez fort sur l'outil afin de déloger la came pneumatique du fourreau supérieur en fibre de carbone.

Enlevez la douille hexagonale de 5 mm du fourreau supérieur en fibre de carbone.



- 6** Retirez l'unité du ressort du fourreau supérieur en fibre de carbone.

Si l'unité du ressort ne glisse pas hors du fourreau supérieur en fibre de carbone, cela signifie probablement que la partie insérée en force de la came est toujours engagée. Insérez de nouveau la douille hexagonale de 5 mm et répétez les étapes 5 et 6.



- 7** Insérez l'outil d'ancrage RS-1 dans la partie inférieure du fourreau supérieur en fibre de carbone du côté de la chaîne afin qu'il s'accroche sur l'unité d'ancrage.

### AVIS

Veillez à ce que la lèvre extérieure du joint râcleur anti-poussière ne se replie pas lors de l'installation de l'outil RS-1.



- 8** Utilisez une clé à douille hexagonale de 30 mm pour faire tourner l'outil d'ancrage RS-1 dans le sens des aiguilles d'une montre pour dévisser l'unité d'ancrage.

### AVIS

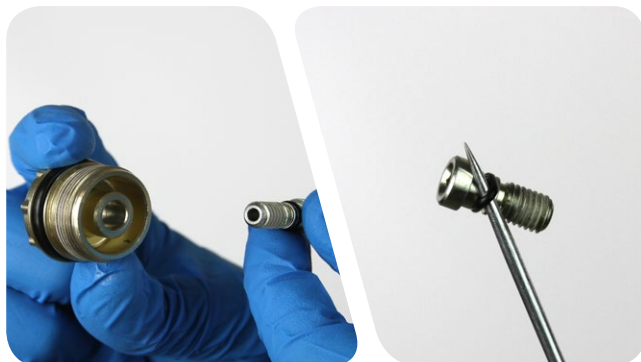
Veillez bien à ce que les deux joints anti-poussière coulissent par-dessus l'outil RS-1 sans que leur bord extérieur ne se plie.

Retirez l'outil d'ancrage RS-1, l'unité d'ancrage et le boulon d'ancrage.



- 9** Avec les doigts, retirez le boulon d'ancrage de l'unité d'ancrage et remplacez le boulon d'ancrage par un boulon neuf.

Avec les doigts, installez un joint torique neuf sur le nouveau boulon d'ancrage.



- 10** Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique de l'unité d'ancrage.

Avec les doigts, graissez et installez un joint torique neuf.



- 11** Assurez-vous que le fourreau supérieur en fibre de carbone est bien stable, sur un établi ou sur le sol.

Insérez le côté pointu d'un démonte-pneu pour roues de descente sous la lèvre inférieure du joint racleur anti-poussière. Appuyez vers le bas sur le manche du démonte-pneu afin de retirer le joint anti-poussière.

### AVIS

Si vous utilisez un tournevis à tête plate, veillez à choisir un modèle à tige ronde. Un tournevis à tige carrée endommagerait la bague et le fourreau supérieur en fibre de carbone.

Veillez à ce que le fourreau supérieur en fibre de carbone reste bien stable. Ne laissez pas les fourreaux tourner dans des directions opposées, se rapprocher ou s'éloigner l'un de l'autre. Cela endommagerait les fourreaux supérieurs en fibre de carbone.

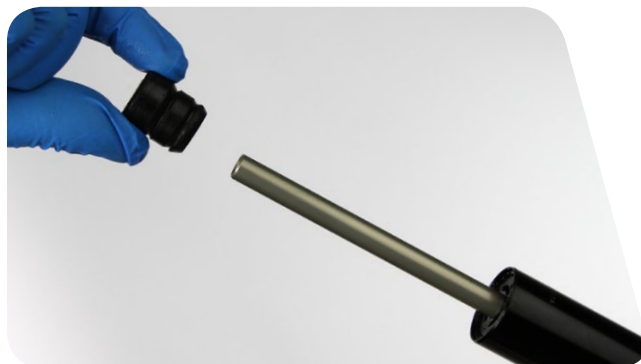


**12** Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'intérieur et l'extérieur du fourreau supérieur en fibre de carbone. Nettoyez l'extérieur du fourreau supérieur en fibre de carbone avec un chiffon.

Entourez un long goujon d'un chiffon et glissez-le dans chaque fourreau supérieur en fibre de carbone pour en nettoyer l'intérieur.



**13** Avec les doigts, retirez la butée de talonnage de la came pneumatique.



**14** À l'aide d'une petite clé hexagonale, appuyez sur la valve Schrader pour vider tout l'air contenu dans la cartouche pneumatique négative.



**15** Repoussez la came pneumatique dans le ressort afin d'éviter qu'elle ne se raye lors du démontage de l'anneau de blocage.

### AVIS

Avec une came pneumatique éraflée, de l'air pourrait pénétrer dans le fourreau inférieur par le guide de la came pneumatique, ce qui réduirait les performances du ressort pneumatique.

Si la came pneumatique ne glisse pas librement dans le ressort, videz l'air en appuyant sur la tige de la valve Schrader de la chambre pneumatique positive.

À l'aide d'un tournevis à tête plate, poussez la languette de la came pneumatique sous l'anneau de blocage.

Insérez les bouts d'une grande pince pour anneaux élastiques internes dans les œillets de l'anneau de blocage. Appuyez fortement sur la pince pour pousser le guide de la came pneumatique à l'intérieur du ressort de manière à ce qu'elle comprime et éjecte l'anneau de blocage.



- 16** Avec les doigts, vissez le boulon d'ancrage dans la came pneumatique sur 3 ou 4 tours.  
Tirez fermement sur le boulon afin de retirer l'unité de la came pneumatique du tube supérieur. Dévissez puis retirez le boulon d'ancrage de la came pneumatique.



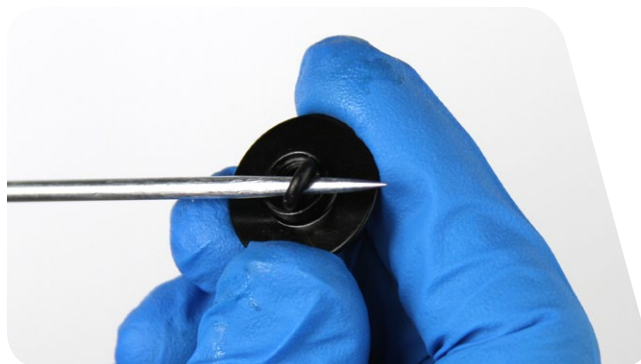
- 17** Insérez le Maxle Ultimate™ dans la patte.  
Coincez le Maxle Ultimate sur un établi puis utilisez une clé hexagonale de 24 mm pour dévisser le capuchon inférieur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et déposez-le du tube.



- 18** Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique du capuchon inférieur.  
Avec les doigts, graissez et installez un joint torique neuf.



- 19** Avec les doigts ou une pointe, retirez et remplacez le joint torique du capuchon de la valve pneumatique.  
Avec les doigts, graissez et installez un joint torique neuf.



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

Entourez un long goujon d'un chiffon et glissez-le dans le tube pour en nettoyer l'intérieur.



**21** Retirez de la came pneumatique le guide de la came pneumatique, la rondelle ondulée, la rondelle support et la tête d'étanchéité flottante.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur la came pneumatique et nettoyez-la avec un chiffon.

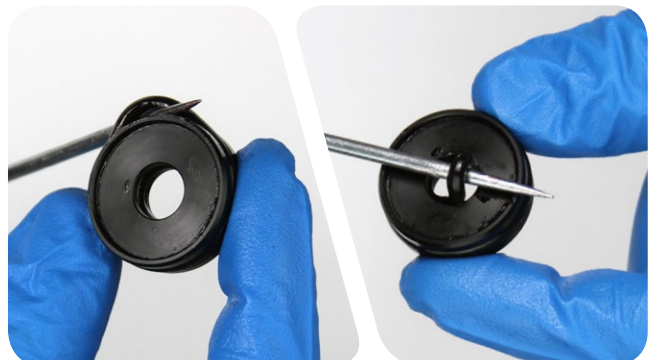


**22** Avec les doigts, retirez la butée du guide de la came pneumatique. Avec les doigts, installez une butée neuve.



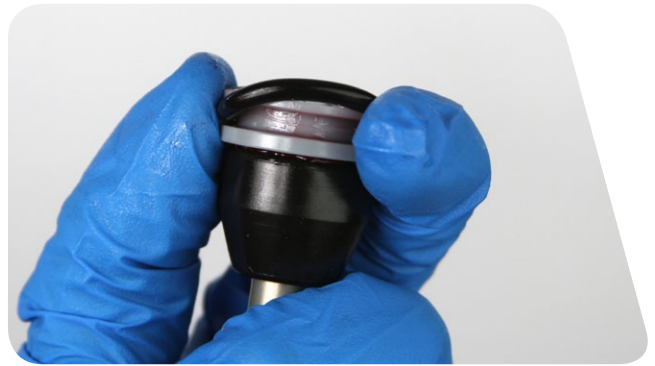
**23** Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique de la tête d'étanchéité flottante externe. Avec la pointe, piquez le joint torique interne puis retirez-le.

Avec les doigts, installez les nouveaux joints toriques.



**24** Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique du piston pneumatique.

Avec les doigts, graissez et installez un joint torique neuf.



**25** Avec la pointe, délogez le cône de talonnage supérieur puis retirez-le de la came pneumatique. Veillez à ne pas rayer la came pneumatique.

Avec les doigts, installez un cône de talonnage neuf sur la came pneumatique.

### **AVIS**

Avec une came pneumatique éraflée, de l'air pourrait pénétrer dans le tube inférieur par le guide de la came pneumatique, ce qui réduirait les performances du ressort.



## Assemblage du ressort pneumatique

- 1 Appliquez une bonne dose de graisse SRAM® Butter ou de graisse liquide O-Ring PM600 à l'intérieur du tube, depuis l'extrémité non filetée du tube et sur une profondeur de 60 mm environ.

### AVIS

N'utilisez que de la graisse liquide O-Ring PM600 ou de la graisse SRAM Butter lorsque vous entretenez votre fourche RockShox. Aucune autre graisse n'a été approuvée pour cette utilisation.

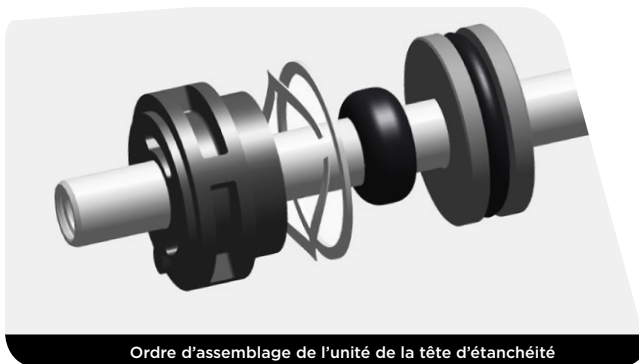


- 2 Appliquez une bonne dose de graisse SRAM® Butter ou de graisse liquide O-Ring® PM600 pour graisser le piston pneumatique et le pourtour de la came pneumatique.



- 3 Installez la tête d'étanchéité flottante, une rondelle de maintien neuve, un ressort ondulé neuf et le guide de la came pneumatique, en respectant cet ordre, sur la came pneumatique.

Appuyez fermement sur l'unité de la came pneumatique afin de la faire rentrer dans l'extrémité non filetée du tube tout en faisant bouger délicatement la came pneumatique de gauche à droite.



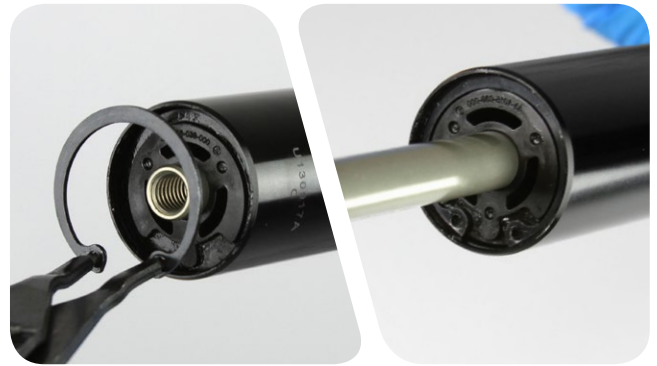
- 4** Insérez la came pneumatique à l'intérieur de l'unité du ressort afin d'éviter toute éraflure sur la came pneumatique lors de l'installation de l'anneau de blocage.

Insérez les bouts d'une grande pince pour anneaux élastiques dans les œillets de l'anneau de blocage, puis utilisez la pince pour insérer la tête d'étanchéité dans le tube supérieur tout en installant l'anneau de blocage dans la cannelure. La languette de la tête d'étanchéité doit se trouver positionnée entre les œillets de l'anneau de blocage.

Vissez le boulon d'ancrage dans la came pneumatique sur 3 ou 4 tours, puis tirez sur la came pneumatique pour l'extraire du tube. Enlevez le boulon d'ancrage.

**Veillez bien à ce que l'anneau de blocage soit correctement installé dans la cannelure prévue à cet effet et, à l'aide de la pince pour anneaux élastiques, faites tourner l'anneau de blocage et la tête d'étanchéité de gauche à droite à plusieurs reprises avant de tirer la came pneumatique fermement vers le bas.**

*Les anneaux de blocage ont un côté avec un angle acéré et un autre avec un angle arrondi. Installez les anneaux de blocage en faisant en sorte que le côté avec l'angle acéré soit orienté vers l'outil pour faciliter l'installation et le démontage.*



- 5** Insérez le moyeu Maxle Ultimate™ entre les pattes. Mettez en place le capuchon inférieur en bas du tube inférieur.

Placez le Maxle Ultimate sur un établi, et, à l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 24 mm, serrez le capuchon inférieur dans le tube à un couple de 12 N•m.



- 6** Avec une pompe pour suspension, mettez en pression le ressort pneumatique à 1,4 bar (20 psi) pour que la came pneumatique reste en position déployée pendant l'installation du ressort pneumatique.



- 7** Avec les doigts, installez la butée de talonnage sur la came pneumatique. Le côté biseauté doit faire face à l'embase pour laisser environ 10 mm de came pneumatique dépasser au dessus de la butée.

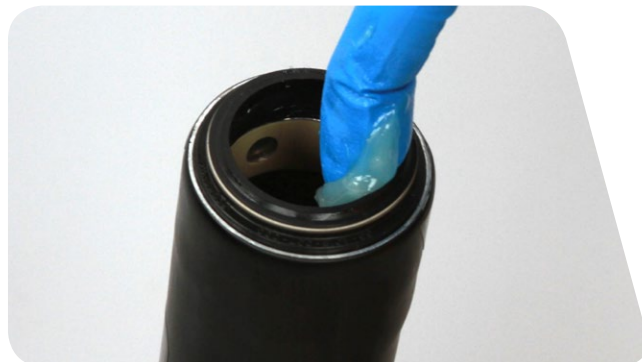




- 8** Avec les doigts, retirez le ressort métallique d'un nouveau joint anti-poussière et mettez-le de côté pour le moment. Insérez le nouveau joint anti-poussière sur l'outil d'installation des joints.
- Avec un maillet en caoutchouc, tapez avec précaution sur l'outil d'installation du joint anti-poussière pour pousser le joint dans le tube jusqu'à ce que la surface du joint touche la base du tube inférieur.
- Remettez le ressort métallique en place sur le joint anti-poussière.



- 9** Appliquez une bonne dose de graisse SRAM® Butter sur les surfaces internes des joints anti-poussière.



- 10** Serrez le fourreau supérieur en fibre de carbone dans un trépied d'atelier. Placez-le de manière à ce que le trou du côté de la chaîne soit orienté vers le bas. Avec l'outil d'ancrage RS-1, installez l'unité d'ancrage dans le fourreau supérieur en fibre de carbone.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 30 mm, vissez l'unité d'ancrage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre dans le fourreau supérieur en fibre de carbone, et serrez-le à un couple de 12 N•m.

Retirez l'outil d'ancrage RS-1 du fourreau supérieur en fibre de carbone.

*Pour faciliter l'installation, appliquez une couche fine de SRAM® Butter sur le rebord intérieur de l'outil d'ancrage RS-1.*



- 11** Mettez le fourreau supérieur en fibre de carbone en position presque horizontale de sorte que le trou du côté de la chaîne soit orienté vers le haut. Positionnez une seringue dans le trou du boulon du tube supérieur de manière à ce que le liquide n'entre en contact qu'avec l'intérieur du tube.

Injectez 10 ml de liquide de suspension RockShox 15wt dans le fourreau supérieur.

## AVIS

Ne dépassez pas le volume recommandé de liquide au risque d'endommager la fourche.



- 12** Installez l'unité du ressort dans le fourreau supérieur en fibre de carbone, came pneumatique en premier.



- 13** Placez le fourreau supérieur en fibre de carbone à l'horizontale, parallèle au sol.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une longue douille hexagonale de 5 mm, vissez le boulon d'ancrage dans la came pneumatique.

*Pour faciliter l'installation, appliquez une couche fine de SRAM Butter sur la clé là où elle rentre en contact avec le boulon d'ancrage.*

### AVIS

Veillez à éviter que le boulon ne tombe dans le fourreau supérieur en fibre de carbone.

*Si le boulon se détache de la clé, secouez le fourreau supérieur en fibre de carbone pour rapprocher le boulon du trou. Utilisez alors un aimant pour récupérer le boulon et l'extraire du fourreau supérieur en fibre de carbone, et recommencez à l'étape 13.*



- 14** À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une longue douille hexagonale de 5 mm, serrez le boulon d'ancrage à un couple de 8 N•m.



- 15** Avec les doigts, installez le capuchon dans le fourreau supérieur en fibre de carbone.

Veillez à ce que le capuchon soit bien à niveau avec le fourreau supérieur en fibre de carbone.



**16** Reportez-vous au tableau des pressions pneumatiques imprimé sur le tube inférieur de la fourche afin de régler la pression du ressort pneumatique en fonction du poids du VTTiste.

Comprimez la fourche à plusieurs reprises pour stabiliser la pression du système pneumatique solo air, puis reconnectez la pompe et vérifiez la pression pneumatique de la fourche.

*Il se peut que, lorsque vous commencez à mettre le ressort pneumatique en pression, la pression indiquée sur le cadran chute brutalement : ceci est normal. Continuez à remplir le ressort pneumatique jusqu'à atteindre la valeur conseillée.*



## Entretien du système Accelerator Damper™

### Dépose du système Accelerator Damper™

- 1** Appuyez sur le bouton XLoc™ pour le mettre en position comprimée (déverrouillée).  
Avec un tournevis tête plate, déposez la molette de réglage du rebond.



- 2** À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, desserrez le boulon inférieur du côté opposé à la chaîne de 3 à 4 tours.



- 3** Placez un récipient sous la fourche afin de recueillir le liquide susceptible d'en couler.  
À l'aide d'un maillet en caoutchouc, tapez fort sur le boulon inférieur du côté opposé à la chaîne afin de déloger la came de l'amortisseur du rebond du tube.  
À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, retirez le boulon inférieur du tube.



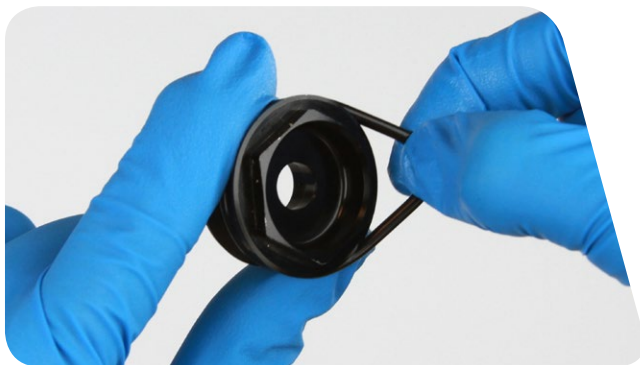
- 4** Tirez fermement le tube inférieur vers le bas jusqu'à ce que le liquide commence à couler. Continuez à tirer le tube vers le bas afin de le retirer du fourreau supérieur en fibre de carbone.  
Si le tube inférieur ne glisse pas hors du fourreau supérieur en fibre de carbone, cela signifie probablement que la partie enfoncée en force de la came à la patte de fourche est toujours engagée. Resserrez le boulon inférieur de 2 ou 3 tours et répétez les étapes 2 à 4.



- 5** Vissez le moyeu Maxle Ultimate™ dans les pattes de fourche.  
Placez le Maxle Ultimate sur un établi et utilisez une clé à douille de 24 mm pour dévisser le capuchon inférieur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour le déposer du tube.



- 6** Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique du capuchon inférieur.  
Avec les doigts, graissez et installez un joint torique neuf.



- 7** Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'intérieur et l'extérieur du corps du tube et essuyez-le avec un chiffon.  
Entourez un long goujon d'un chiffon et insérez-le dans le tube pour en nettoyer l'intérieur.



- 8** Avec les doigts, retirez le ressort en fil métallique du nouveau joint anti-poussière et mettez-le de côté pour le moment.



- 9** Insérez l'outil d'ancrage RS-1 par la base du fourreau supérieur en fibre de carbone, du côté de la chaîne. Pour faciliter l'insertion, faites basculer doucement l'outil de droite à gauche.

### AVIS

Veillez à ce que le joint anti-poussière ne se replie pas quand vous insérez l'outil d'ancrage RS-1.



Outil d'ancrage RS-1

- 10** Avec une clé à douilles de 30 mm, poussez la came de rebond vers le haut, puis engagez l'unité d'ancrage et faites tourner l'outil d'ancrage RS-1 dans le sens des aiguilles d'une montre pour dévisser l'unité d'ancrage.

### AVIS

La durite du XLoc™ va tourner pendant que vous dévissez l'unité d'ancrage du fourreau supérieur en fibre de carbone. Ceci est normal.



Outil d'ancrage RS-1

30 mm

- 11** Guidez la durite du XLoc™ par le trou de l'unité tout en tirant sur l'outil d'ancrage RS-1 vers le bas pour déposer le système Accelerator Damper™ du fourreau supérieur en fibre de carbone. Enlevez l'outil d'ancrage RS-1 du système Accelerator Damper.



**12** Poussez sur le bouton du XLoc™ pour le déployer dans sa position ouverte (verrouillée). Faites tourner le système de réglage du XLoc dans le sens inverse des aiguilles d'une montre dans la direction indiquée par la flèche jusqu'à ce qu'il arrive en butée.

À l'aide d'une clé plate de 6 mm, maintenez en place le Connectamajig™ tout en dévissant et déposant le collier moleté à l'aide d'une clé plate de 9 mm.

### AVIS

Si vous ne verrouillez pas le XLoc avant la déconnexion, du fluide va s'écouler du XLoc. Il vous faudra alors effectuer une purge complète du système.



**13** Avec les doigts ou une pointe, décollez l'oeillet de protection du trou de unité.

Déposez le système de commande à distance XLoc, le Connectamajig™ et l'oeillet de protection du fourreau supérieur en fibre de carbone.



**14** Assurez-vous que le fourreau supérieur en fibre de carbone est bien stable, sur un établi ou sur le sol.

Insérez le côté pointu d'un démonte-pneu pour roues de descente sous la lèvre inférieure du joint racleur anti-poussière. Appuyez vers le bas sur le manche du démonte-pneu afin de retirer le joint racleur anti-poussière.

### AVIS

Si vous utilisez un tournevis à tête plate, veillez à choisir un modèle à tige ronde. Un tournevis à tige carrée pourrait endommager la bague et le fourreau supérieur en fibre de carbone.

Veillez à ce que le fourreau supérieur en fibre de carbone soit bien stable. Ne laissez pas les fourreaux tourner dans des directions opposées, se rapprocher ou s'éloigner l'un de l'autre. Cela endommagerait le fourreau supérieur en fibre de carbone.



- 15** Avec les doigts, retirez le ressort métallique du nouveau joint anti-poussière et mettez-le de côté pour le moment. Insérez le nouveau joint anti-poussière sur l'outil d'installation des joints anti-poussière sans épaulements.

Avec un maillet en caoutchouc, tapez doucement sur l'outil d'installation des joints, insérez le joint anti-poussière dans le tube jusqu'à ce que la surface du joint touche l'embase de l'intérieur du tube.



- 16** Serrez le système Accelerator Damper™ dans un trépied d'atelier. La came de rebond doit être orientée vers le bas.



- 17** Utilisez une clé à molette pour serrer les méplats du tube de la cartouche. Utilisez une clé plate de 12 mm sur les méplats l'unité d'ancrage de l'amortisseur.

Maintenez le tube de la cartouche en place, dévissez l'unité d'ancrage de l'amortisseur du tube de la cartouche, puis déposez l'amortisseur de compression.

### AVIS

Les composants de cette fourche sont fabriqués avec des matériaux très légers qui peuvent être très facilement endommagés par les outils s'ils sont utilisés de manière inappropriée. Veillez à ce que les outils ne glissent pas des méplats. Cela endommagerait la pièce en arrondissant les méplats.



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





- 19** Avec les doigts ou une pointe, retirez les 2 joints toriques de l'amortisseur de compression.  
Avec les doigts, graissez et installez les nouveaux joints toriques.



- 20** Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique de l'unité d'ancrage de l'amortisseur.  
Avec les doigts, graissez et installez un joint torique neuf.



- 21** Retirez le tube de la cartouche du trépied d'atelier et versez le liquide dans le récipient prévu à cet effet. Enfoncez plusieurs fois la came de rebond pour vous assurer que tout le liquide s'est bien écoulé.



- 22** Serrez le tube de la cartouche dans un trépied d'atelier avec la came du rebond tournée vers le haut.



- 23** Utilisez une clé à molette sur les méplats du tube de la cartouche. Utilisez une clé plate de 22 mm sur les méplats de la tête d'étanchéité de l'amortisseur.

Maintenez en place le tube de la cartouche, dévissez la tête d'étanchéité de l'amortisseur du tube de la cartouche et retirez l'unité du rebond.

### AVIS

Les composants de cette fourche sont fabriqués avec des matériaux très légers qui peuvent être très facilement endommagés par les outils s'ils sont utilisés de manière inappropriée. Veillez à ce que les outils ne glissent pas des méplats. Cela endommagerait la pièce en arrondissant les méplats.



- 24** Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'intérieur et l'extérieur du tube de la cartouche. Nettoyez l'extérieur du tube de la cartouche avec un chiffon.

Entourez un long goujon d'un chiffon et insérez-le dans le tube de la cartouche pour en nettoyer l'intérieur.



- 25** Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'unité du rebond puis nettoyez-la avec un chiffon.



- 26** Retirez la tête d'étanchéité de l'amortisseur de la came du rebond.



**27** Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique de la tête d'étanchéité de l'amortisseur. Avec une pointe, percez puis retirez le joint racler.

Avec les doigts, installez un nouveau joint torique et un nouveau joint racler.

Insérez la partie étagée du nouveau joint racler du nouveau joint racler dans la partie fileté de la tête d'étanchéité.



**28** Avec les doigts, retirez la bague de coulissage du piston Dig Valve™.

Avec les doigts, installez une bague de coulissage neuve.



## Montage du système Accelerator Damper™

- 1 Installez la tête d'étanchéité de l'amortisseur sur la came du rebond avec le filetage orienté vers le piston.

### AVIS

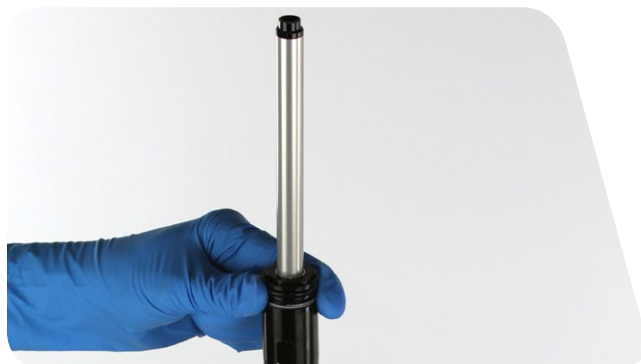
Veillez à ce que le joint racleur ne se replie pas quand vous installez la tête d'étanchéité sur la came du rebond.



- 2 Serrez le tube de la cartouche dans un trépied d'atelier. Le trou du by-pass doit être orienté vers le bas.



- 3 Avec les doigts, pincez la bague de coulissage pour la rapprocher du piston, puis vissez la tête d'étanchéité et l'unité de l'amortisseur Dig Valve™ dans le tube de la cartouche.



- 4 Placez une clé dynamométrique équipée d'une douille plate articulée de 22 mm sur les méplats de la tête d'étanchéité de l'amortisseur du rebond. Placez une clé à molette sur les méplats du tube de la cartouche.

Tout en maintenant en place le tube de la cartouche, vissez la tête d'étanchéité de l'amortisseur dans le tube de la cartouche et serrez l'unité du de rebond à un couple de 12,4 N•m.

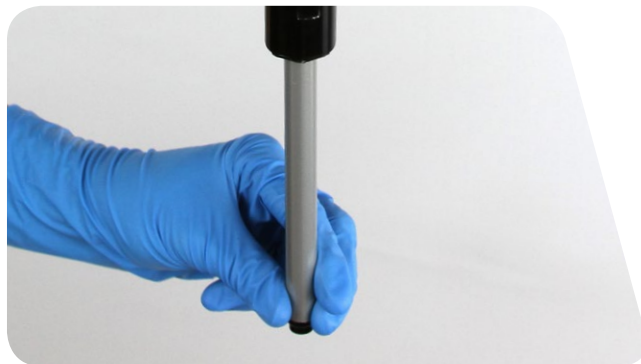
### AVIS

Les composants de cette fourche sont fabriqués avec des matériaux très légers qui peuvent être très facilement endommagés par les outils s'ils sont utilisés de manière inappropriée. Veillez à ce que les outils ne glissent pas des méplats. Cela endommagerait la pièce en arrondissant les méplats.



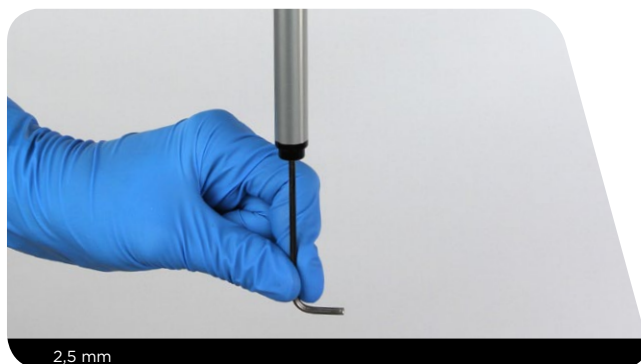
- 5** Retirez l'unité du tube de la cartouche du trépied d'atelier, retournez-le et serrez-le dans le trépied d'atelier de manière à ce que la came du rebond soit tournée vers le bas.

Tirez la came du rebond vers le bas.



- 6** Insérez une clé hexagonale de 2,5 mm à l'intérieur de la came du rebond jusqu'à ce qu'elle touche la vis de réglage du rebond. Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque. Le régleur du rebond est désormais en position ouverte.

*Le régleur du rebond émet un déclic quand vous le tournez.*



- 7** Versez 75 ml de liquide de suspension RockShox™ 5wt dans le tube de la cartouche.

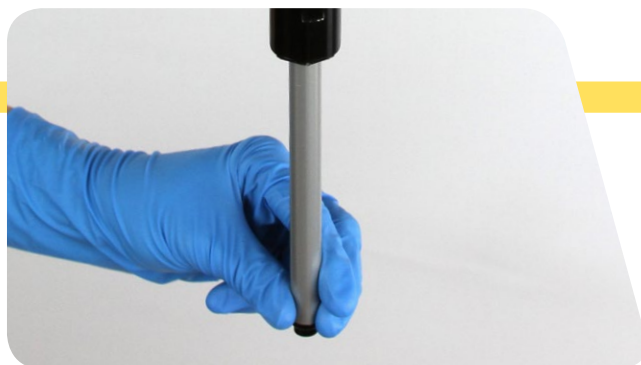
*Versez le liquide lentement pour éviter d'introduire de l'air dans le liquide.*



- 8** Enfoncez la came du rebond lentement à plusieurs reprises pour vidanger le système.

**⚠ ATTENTION - DANGER POUR LES YEUX**

Tirez lentement la came de l'amortisseur du rebond vers le bas. Le non-respect de ces instructions ferait jaillir du liquide hors du tube de la cartouche. Portez toujours des lunettes de sécurité.



- 9** Vissez le collier moleté sur le Connectamajig™ avec les doigts jusqu'à ce qu'il se bloque.  
Enfoncez le bouton du XLoc™ pour mettre le système en position comprimée (déverrouillée).



- 10** Enfoncez lentement la came du rebond dans le tube de la cartouche jusqu'à ce qu'il y ait environ 50 mm de la came qui soit visible.



- 11** Insérez l'amortisseur de compression dans le tube de la cartouche. Pour faciliter l'insertion, poussez doucement l'amortisseur de compression de droite à gauche.

Avec la main, vissez l'amortisseur de compression dans le tube de la cartouche.

*La came de l'amortisseur de compression va s'allonger vers le bas lors de l'insertion de l'amortisseur de compression.*



- 12** Placez une clé dynamométrique équipée d'une douille plate articulée de 12 mm sur les méplats de l'amortisseur de compression. Placez une clé à molette sur les méplats du tube de la cartouche.

Tout en maintenant en place le tube de la cartouche, vissez l'unité d'ancrage de l'amortisseur dans le tube de la cartouche, et serrez l'amortisseur de compression au couple de 12,4 N•m.

### AVIS

Les composants de cette fourche sont fabriqués avec des matériaux très légers qui peuvent être très facilement endommagés par les outils s'ils sont utilisés de manière inappropriée. Veillez à ce que les outils ne glissent pas des méplats. Cela endommagerait la pièce en arrondissant les méplats.



**13** Placez un chiffon autour de l'orifice de vidange. Prenez en main fermement le tube de la cartouche pour éviter que du liquide ne gicle de l'orifice.

Poussez lentement la came du rebond dans le tube de la cartouche jusqu'à ce qu'environ 30 mm de la came reste visible. Tirez la came pour l'étendre à fond de nouveau. Enfoncez et tirez la came à plusieurs reprises, en veillant à toujours laisser 30 mm de came visible à chaque manipulation, pour purger tout le liquide et toutes les bulles d'air.

### AVIS

Veillez à ne pas enfoncer la came de rebond à fond dans le tube de la cartouche, car cela purgerait trop de liquide. Veillez bien à toujours laisser 30 mm de came visible.



### ⚠ ATTENTION - DANGER POUR LES YEUX

Enfoncez et tirez la came du rebond avec précautions. Le non-respect de ces instructions ferait jaillir du liquide hors du tube de la cartouche. Portez toujours des lunettes de sécurité.

**14** Enfoncez le bouton du XLoc™ pour le relâcher en position étendue (verrouillée).

Avec les doigts, retirez le Connectamajig™ du collier moleté.

### AVIS

Si vous ne veillez pas à verrouiller la commande à distance du XLoc avant de le déconnecter, du liquide va s'écouler du XLoc. Il vous faudra alors purger tout le système.



**15** Serrez le fourreau supérieur en fibre de carbone dans un trépied d'atelier. Placez le fourreau supérieur en fibre de carbone en position presque horizontale de sorte que le trou du fourreau inférieur du côté opposé à la chaîne soit bien visible. Positionnez une seringue dans le trou du fourreau supérieur de manière à ce que le liquide n'entre en contact qu'avec l'intérieur du fourreau.

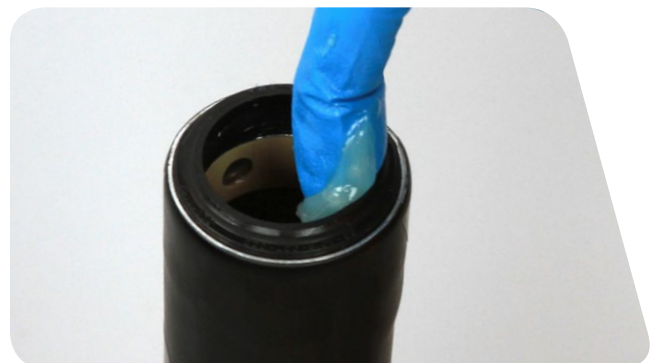
Injectez 10 ml de liquide de suspension RockShox 15wt dans le fourreau supérieur en fibre de carbone.

### AVIS

Ne dépassez pas le volume recommandé de liquide par fourreau au risque d'endommager la fourche.



**16** Appliquez une bonne dose de graisse SRAM Butter sur les surfaces internes du joint anti-poussière.



- 17** Pour guider la durite du système XLoc™ à travers le fourreau supérieur en fibre de carbone, insérez l'outil d'ancrage RS-1 dans le fourreau du côté opposé à la chaîne.

### AVIS

Veillez à ce que le joint racleur anti-poussière ne se replie pas quand vous mettez l'outil RS-1 en place.

Insérez la durite du XLoc dans le trou de l'unité du côté opposé à la chaîne dans le fourreau supérieur en fibre de carbone. Poussez la durite dans le fourreau jusqu'à ce qu'elle ressorte de l'outil.

Enlevez l'outil d'ancrage RS-1.



Outil d'ancrage RS-1



- 18** Poussez le Connectamajig dans le collier moleté.

Utilisez une clé plate de 6 mm pour le méplat du Connectamajig. Utilisez une clé plate de 9 mm pour le méplat du collier moleté.

Tout en maintenant le Connectamajig immobile, vissez le collier moleté sur le Connectamajig et serrez-le bien.

Enfoncez le bouton du Xloc™ pour le mettre en position comprimée (déverrouillée).





- 19** Installez l'outil d'ancrage du RS-1 sur l'Accelerator Damper™. Insérez l'outil d'ancrage RS-1 et Accelerator Damper dans le fourreau supérieur en fibre de carbone, tout en tirant sur la durite du XLoc pour la faire glisser dans le tube.

### AVIS

Veillez à ce que la lèvre extérieure du joint racleur anti-poussière ne se replie pas quand vous mettez l'outil RS-1 en place.



Outil d'ancrage RS-1

- 20** Faites tourner l'outil d'ancrage RS-1 dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour visser l'unité d'ancrage dans le fourreau supérieur en carbone. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 30 mm, poussez sur la came du rebond et serrez l'unité d'ancrage à un couple de 12,4 N•m.

Enlevez l'outil d'ancrage RS-1.

### AVIS

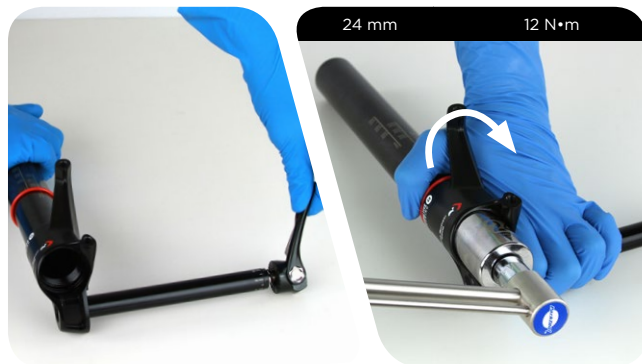
La durite du XLoc va tourner lors du serrage de l'unité d'ancrage du fourreau supérieur en fibre de carbone. Ceci est normal.



30 mm

12,4 N•m

- 21** Vissez le Maxle Ultimate™ dans la patte de la fourche. Placez le Maxle Ultimate sur un établi, puis à l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 24 mm, vissez le capuchon inférieur dans le sens des aiguilles d'une montre dans le tube supérieur à un couple de 12 N•m.



24 mm

12 N•m

- 22** Faites glisser le ressort métallique sur le tube supérieur du côté opposé à la chaîne, puis insérez le tube dans le fourreau supérieur en fibre de carbone.

### AVIS

Veillez bien à ce que le joint anti-poussière coulisse par-dessus l'outil RS-1 sans que le bord externe du joint ne se plie.

Remettez le ressort métallique en place sur le joint anti-poussière.



- 23** Appuyez sur le bouton du XLoc™ pour le libérer en position déployée (verrouillée).

Poussez le tube dans le fourreau supérieur en fibre de carbone jusqu'à ce qu'il s'enclenche avec la came de rebond.

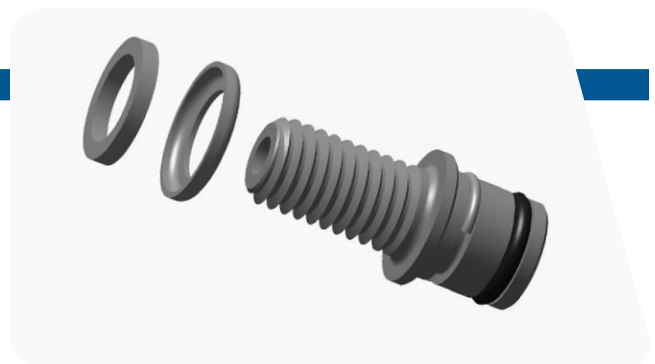


- 24** Mettez en place un support de rondelle d'écrasement neuf ainsi qu'une rondelle d'écrasement neuve sur le boulon inférieur.

### AVIS

Des rondelles d'écrasement sales ou endommagées peuvent entraîner des fuites.

Appliquez une fine couche de graisse sur le joint torique du boulon inférieur.



**25** Vissez à la main le boulon inférieur de couleur noire dans l'unité du fourreau du côté opposé à la chaîne.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 5 mm, serrez le boulon à un couple de 6,8 N•m.

Mettez en place la molette de réglage du rebond sur le boulon inférieur du côté opposé à la chaîne.



**26** Avec les doigts, installez la molette de réglage du rebond.



**27** Insérez l'œillet de protection dans le trou de l'unité.



**28** Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'ensemble de la fourche puis nettoyez-la avec un chiffon.



**29** Montez la fourche sur le vélo et la commande à distance XLoc™.

## **Entretien et purge du système de commande à distance XLoc™**

Pour terminer l'entretien de votre fourche RockShox® RS-1™, visitez le site [sram.com/service](http://sram.com/service) pour consulter le manuel Entretien et purge du système de commande à distance XLoc™.

