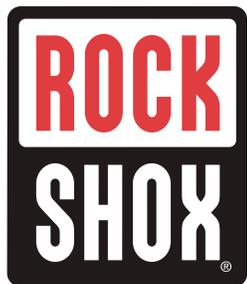


2014 - À aujourd'hui

Manuel d'entretien

Kage



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 défaillance n'engendre pas de problème important.

LIMITES DE RESPONSABILITÉ

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

RESTRICTIONS DE LA GARANTIE

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

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

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

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

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

Les pièces d'usure sont les suivantes :

- | | | | |
|--|---|--|--|
| • Joints anti-poussière | • Tiges/boulons au filetage foiré (aluminium, titane, magnésium ou acier) | • Poignées de guidon | • Cliquets d'arrêt |
| • Douilles | • 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 tout 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

OUTILS REQUIS POUR L'ENTRETIEN	5
ENTRETIEN DES ÉLÉMENTS DE FIXATION ET DES BAGUES	6
Démontage des éléments de fixation	6
Démontage des bagues	7
Installation des bagues	7
Installation des éléments de fixation	8
ENTRETIEN DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE	9
Pour commencer	9
Démontage du ressort (entretien courant)	10
Démontage du corps de l'amortisseur (entretien courant)	10
Entretien de l'unité de la came du corps de l'amortisseur (entretien courant)	11
Entretien du réservoir du PFI (entretien courant)	12
Entretien de la valve de compression basse vitesse (Kage RC uniquement – entretien approfondi).....	13
Procédures de purge de l'amortisseur et remontage (entretien courant)	15



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 !

OUTILS REQUIS POUR L'ENTRETIEN

La liste suivante indique les outils nécessaires pour l'entretien de votre amortisseur arrière Kage. Bien que cette liste se veuille exhaustive, elle ne constitue qu'un guide. Les outils requis pour chaque étape de l'entretien sont détaillés dans le texte de chaque chapitre.

- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile
- Tablier
- Chiffons propres et non pelucheux
- Récipient pour récupérer l'huile et appareil de mesure
- Alcool isopropylique
- Étau avec mâchoires en aluminium tendre
- Clé TORX® T10
- Clé hexagonale de 2 mm
- Pointe/stylet
- Outil pour obus de valve Schrader
- Clé à cliquet
- Pompe pour suspension
- Tuyau en plastique ou goujon
- Clé dynamométrique
- Clés plates de 13 et 17 mm
- Clé à douille
- Douilles de 13 et 17 mm
- Clé plate de 31 mm ou clé à sangle
- Outil pour éléments de fixation/bague de l'œillet
- Colliers de came
- Cales d'étau pour corps d'amortisseur RockShox
- Pompe pour suspension graduée
- Adaptateur de pompe pneumatique Vivid (pour réservoir de PFI)
- Clé à ergots RockShox Vivid de 24 mm
- Liquide de suspension RockShox 3wt
- Graisse (Parker O-Lube)
- Alcool isopropylique

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants en nitrile lorsque vous manipulez du liquide de suspension. Posez un récipient pour récupérer l'huile juste en dessous de l'amortisseur.

AVIS

Veillez à ne pas rayer les surfaces assurant l'étanchéité lorsque vous procédez à l'entretien de votre amortisseur. Les rayures peuvent entraîner des fuites.

Pour remplacer des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe afin de retirer le joint, nettoyez ensuite la cannelure du joint d'étanchéité et appliquez de la graisse sur le nouveau joint.

Pour éviter d'endommager l'amortisseur, utilisez un étau avec des mâchoires en aluminium tendre et veillez à placer l'œillet dans l'étau de manière à ce que les mâchoires n'entrent jamais en contact avec les molettes de réglage, le réglage de précontrainte et le réservoir.

ENTRETIEN DES ÉLÉMENTS DE FIXATION ET DES BAGUES

Avant de procéder à l'entretien de votre amortisseur arrière, vous devez d'abord le démonter du cadre du vélo en suivant les instructions du fabricant. Une fois l'amortisseur déposé, retirez les éléments de fixation avant de procéder à toute opération d'entretien.

Utilisez systématiquement des mâchoires en aluminium tendre lorsque vous serrez les œillets de l'amortisseur arrière dans un étau afin de ne pas les endommager.

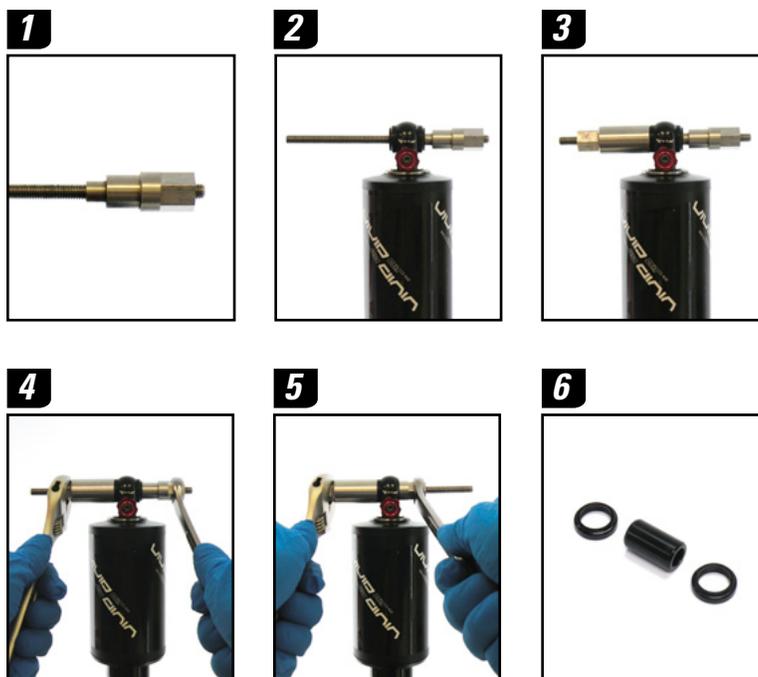
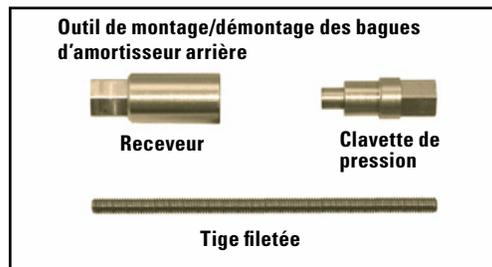
DÉMONTAGE DES ÉLÉMENTS DE FIXATION

Il est facile de démonter certains éléments de fixation simplement à la main. Vous pouvez essayer de sortir les entretoises de butée avec les ongles, puis de repousser la clavette de la bague hors de la bague. Si vous y parvenez, passez au chapitre suivant intitulé « Entretien des bagues ».

Si vous ne pouvez pas démonter les éléments de fixation à la main, utilisez alors l'outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière SRAM.

Remarque : les images illustrant les étapes suivantes concernent le produit Vivid Air, mais s'appliquent également au produit Kage.

1. Vissez la petite extrémité de la clavette de pression sur la tige filetée jusqu'à ce qu'elle affleure avec ou dépasse très légèrement de l'extrémité hexagonale de la clavette de pression.
2. Insérez la tige filetée dans l'œillet de l'amortisseur jusqu'à ce que la clavette de pression vienne en appui contre la clavette de la bague.
3. Vissez l'extrémité ouverte et large du receveur le long de la tige jusqu'à ce qu'il vienne en appui contre l'entretoise de butée située de l'autre côté de la clavette de la bague.
4. Serrez le receveur dans un étau ou bloquez-le fermement à l'aide d'une clé plate de 13 mm ou bien d'une clé à molette. À l'aide d'une seconde clé plate de 13 mm ou clé à molette, vissez la clavette de pression le long de la tige jusqu'à ce qu'elle vienne en appui contre l'entretoise de butée. Dévissez la clavette de pression de la tige filetée puis retirez l'entretoise de butée située du même côté.
5. Remettez en place la clavette de pression sur la tige filetée et vissez-la à la main jusqu'à ce qu'elle vienne de nouveau en appui contre la clavette de la bague (à l'intérieur de la bague de l'œillet de l'amortisseur). À l'aide d'une clé plate de 13 mm, vissez la clavette de pression sur la tige jusqu'à ce qu'elle vienne en appui contre l'œillet de l'amortisseur.
6. Dévissez le receveur de la tige filetée. Retirez l'entretoise de butée de la tige filetée puis retirez la clavette de la bague du receveur. Retirez la clavette de pression ainsi que la tige filetée de l'amortisseur. Mettez de côté les éléments de fixation jusqu'à ce que vous ayez terminé l'entretien de votre amortisseur. Répétez l'opération pour l'autre œillet.



Pour remplacer des bagues endommagées ou usées, utilisez l'outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière RockShox.

DÉMONTAGE DES BAGUES

1. Insérez la tige filetée dans l'œillet de l'amortisseur jusqu'à ce que la base de la clavette de pression vienne en appui contre la bague.
2. Vissez l'extrémité ouverte et large du receveur le long de la tige jusqu'à ce qu'il vienne en appui contre le côté opposé de l'œillet de l'amortisseur.
3. Serrez le receveur dans un étau ou bloquez-le fermement à l'aide d'une clé plate de 13 mm. À l'aide d'une seconde clé plate de 13 mm, vissez la clavette de pression sur la tige jusqu'à ce qu'elle vienne en appui contre l'œillet de l'amortisseur.
4. Dévissez le receveur de la tige filetée. Retirez l'outil de l'œillet de l'amortisseur et jetez la vieille bague. Répétez l'opération pour l'autre œillet.

1



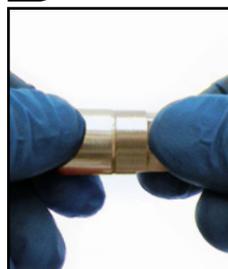
2



3



4



5



INSTALLATION DES BAGUES

5. Appliquez une petite quantité de graisse sur la face externe de la nouvelle bague.
6. Mettez en place l'œillet de l'amortisseur ainsi que la bague entre les mâchoires en métal tendre d'un étau. Serrez lentement l'étau pour commencer à faire rentrer la bague dans le corps de l'amortisseur.

Vérifiez que la bague est bien positionnée au moment où elle rentre dans l'œillet. Si la bague se met à rentrer de travers dans l'œillet, retirez la bague de l'œillet, appliquez de nouveau un peu de graisse sur la bague et recommencez l'opération jusqu'à ce que la bague entre bien droite dans l'œillet.

Pour éviter d'endommager l'amortisseur, veillez à placer l'œillet dans l'étau de manière à ce que les mâchoires ne touchent jamais les molettes de réglage.

6



7



7. Continuez à comprimer la bague jusqu'à ce qu'elle soit bien en place dans l'œillet.
8. Retirez l'amortisseur de l'étau et répétez la procédure d'installation pour la bague de l'autre œillet.

INSTALLATION DES ÉLÉMENTS DE FIXATION

Il est facile de monter certains éléments de fixation simplement à la main. Faites entrer la clavette de la bague dans la bague de l'œillet de l'amortisseur jusqu'à ce que la clavette dépasse des deux côtés de l'œillet de manière symétrique. Ensuite, installez une entretoise de butée, le côté le plus large en premier, sur chaque extrémité de la clavette de la bague. Si vous y parvenez, vous avez terminé l'entretien des éléments de fixation et des bagues.

Si vous ne pouvez pas installer les éléments de fixation à la main, utilisez alors l'outil de montage/démontage des bagues d'amortisseur arrière SRAM.

1. Vissez la petite extrémité de la clavette de pression sur la tige filetée jusqu'à ce que la tige affleure avec ou dépasse très légèrement de l'extrémité hexagonale de la clavette de pression.
2. Insérez la tige filetée à travers la clavette de la bague puis à travers l'œillet de l'amortisseur de manière à ce que la clavette de la bague se trouve entre la clavette de pression et l'œillet de l'amortisseur.
3. De l'autre côté de l'œillet de l'amortisseur, vissez l'extrémité ouverte du receveur sur la tige jusqu'à ce qu'il vienne en appui contre l'œillet de l'amortisseur.
4. Serrez le receveur dans un étau ou bloquez-le fermement à l'aide d'une clé plate de 13 mm. À l'aide d'une seconde clé plate de 13 mm, vissez la clavette de pression le long de la tige jusqu'à ce qu'elle pousse la clavette de la bague dans la bague de l'œillet de l'amortisseur. Continuez à visser la clavette de pression jusqu'à ce que la clavette de la bague dépasse des deux côtés de l'œillet de manière symétrique (il se peut que vous deviez dévisser légèrement le receveur pour vérifier l'espacement de la clavette de la bague).
5. Dévissez le receveur de la tige filetée puis retirez l'outil de l'œillet de l'amortisseur.
6. À la main, installez sur chacune des extrémités de la clavette de la bague une entretoise de butée avec son côté le plus large tourné vers l'œillet de l'amortisseur.

1



2



3



4



6



ENTRETIEN DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

INTRODUCTION

Avant de procéder à l'entretien de votre amortisseur arrière, vous devez d'abord le démonter du cadre du vélo en suivant les instructions du fabricant. Une fois l'amortisseur démonté, retirez les éléments de fixation de l'amortisseur.

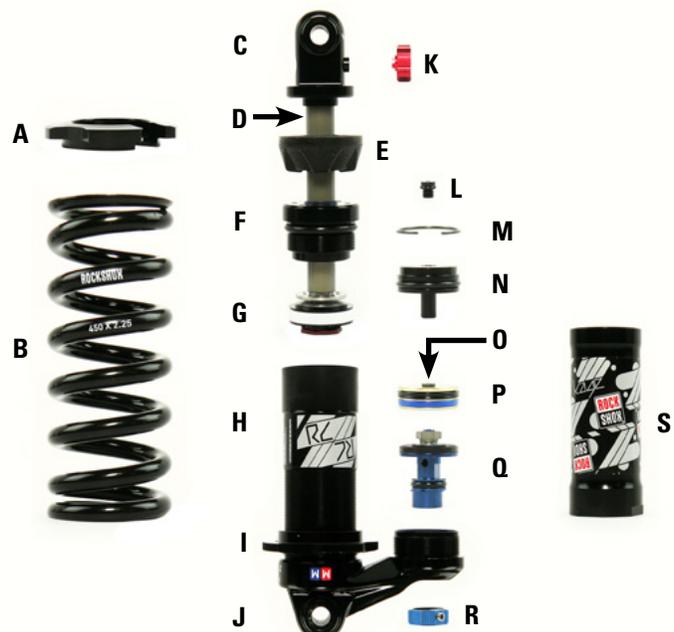
Le chapitre consacré à l'entretien de l'amortisseur arrière Kage contient des instructions pour l'entretien courant ainsi que des procédures d'entretien approfondi. Les procédures d'entretien courant doivent être effectuées régulièrement afin de préserver les performances optimales de votre amortisseur. Les procédures d'entretien approfondi portent sur l'entretien à long terme de votre amortisseur et doivent être effectuées en complément des procédures d'entretien courant. Pour l'entretien courant, il vous suffit d'effectuer les procédures indiquées au chapitre intitulé « Entretien courant ». Pour l'entretien approfondi, il faut effectuer toutes les instructions, dans l'ordre indiqué, y compris les procédures d'entretien courant.

INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN

POUR COMMENCER

1. Retirez les éléments de fixation de l'amortisseur (reportez-vous au chapitre intitulé **Entretien des éléments de fixation et des bagues**).
2. Posez un récipient pour récupérer l'huile juste en dessous de l'amortisseur. Placez un grand chiffon absorbant directement sous l'étau dans lequel sera fixé l'amortisseur pour éponger l'huile qui pourrait couler pendant l'entretien.
3. Tournez la molette de réglage du rebond vers le lapin, en position ouverte, jusqu'à ce qu'elle se bloque. Tournez la molette de réglage de la compression basse vitesse (**Kage RC uniquement**) vers le signe « + », en position fermée, jusqu'à ce qu'elle se bloque.
En tournant la molette, comptez le nombre de clics et notez-le pour référence ; cela vous aidera pour les réglages à effectuer après l'entretien.

VUE ÉCLATÉE - MONTAGE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE KAGE



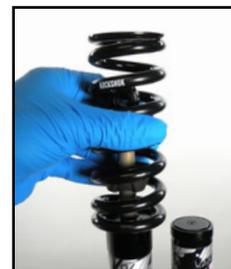
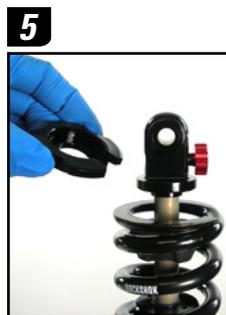
A. Anneau de blocage du ressort	H. Corps de l'amortisseur	L. Capuchon de l'orifice de remplissage en nitrogène	N. Bouchon du réservoir
B. Ressort hélicoïdal	I. Réglage de la précontrainte	M. Anneau de blocage du bouchon du réservoir	O. Vis de purge du PFI
C. Œillet de la came	J. Œillet du corps de l'amortisseur	P. PFI	Q. Unité de compression basse vitesse (RC)
D. Came	K. Molette de réglage du rebond	R. Basse vitesse	S. Réservoir du PFI
E. Butée de talonnage			
F. Tête d'étanchéité			
G. Piston			

3



DÉMONTAGE DU RESSORT (ENTRETIEN COURANT)

4. Tournez le collier de précontrainte dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il se bloque.
5. Retirez l'anneau de blocage du ressort ainsi que le ressort. Mettez les pièces de côté jusqu'au chapitre intitulé **Purge de l'amortisseur et remontage**.

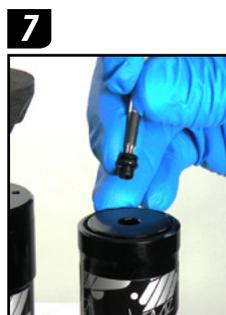


DÉMONTAGE DE L'AMORTISSEUR (ENTRETIEN COURANT)

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

AVIS

Pour éviter d'endommager l'amortisseur, utilisez un étau avec des mâchoires en aluminium tendre et veillez à placer l'œillet dans l'étau de manière à ce que les mâchoires ne touchent jamais les molettes de réglage, le collier de précontrainte et le réservoir.



7. À l'aide d'une clé TORX T10, retirez le capuchon de l'orifice de remplissage sur le bouchon du réservoir du PFI puis videz la pression pneumatique en appuyant sur la valve. À l'aide de l'outil pour valve Schrader, retirez l'obus de la valve Schrader.



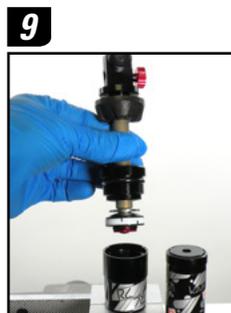
AVERTISSEMENT

S'il reste de la pression pneumatique dans la cartouche, celle-ci peut être violemment éjectée du corps de l'amortisseur et causer des blessures.



8. À l'aide d'une clé à ergots SRAM de 24 mm, desserrez et dévissez la tête d'étanchéité de l'amortisseur.

Avec l'autre main, maintenez la tête de la clé à ergots en place afin d'éviter qu'elle ne dérape et n'endommage les trous de clavette de la tête d'étanchéité.



9. Tirez sur la tête d'étanchéité et retirez l'ensemble de l'unité de la came.

10. Retirez le corps de l'amortisseur de l'étau. Versez tout le liquide de suspension restant dans le corps de l'amortisseur dans un récipient prévu à cet effet. Mettez le corps de l'amortisseur de côté.

**ENTRETIEN DE L'UNITÉ DE LA CAME
(ENTRETIEN COURANT)**

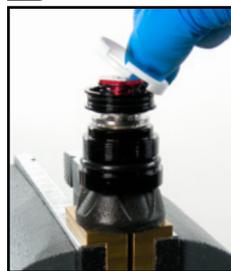
11. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'unité de la came et essuyez-la avec un chiffon propre.

12. À l'aide de l'outil RockShox de serrage de la came, serrez l'unité de la came dans un étau. **Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le collier de la came et essuyez-le avec un chiffon propre avant de l'utiliser.**

12



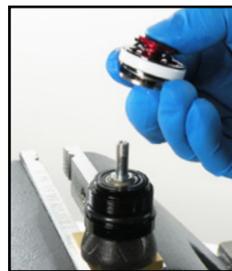
13



13. Retirez et remplacez la bague de coulissage située sur le piston de l'amortisseur.

14. À l'aide d'une clé à douille de 17 mm, dévissez l'écrou du piston. Retirez délicatement l'unité du piston principal (écrou du piston, piston de l'amortisseur et rondelles d'ajustage) et mettez toutes ces pièces de côté en les gardant ensemble.

14



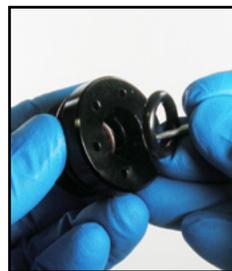
15



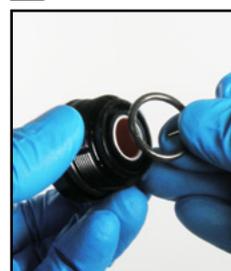
15. Tirez fermement la tête d'étanchéité vers le haut pour la retirer.

16. À l'aide d'une pointe, retirez et remplacez le joint racleur de la came ainsi que le joint d'étanchéité situé à l'intérieur de la tête d'étanchéité.

16



17



17. Retirez et remplacez le joint d'étanchéité situé à l'arrière de la tête d'étanchéité.

18. Graissez l'intérieur de la tête d'étanchéité et installez-la sur l'unité de la came avec le filetage de la tête d'étanchéité tourné vers le haut.

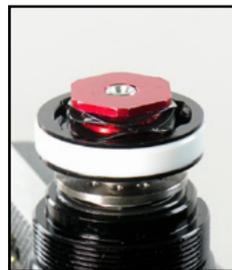
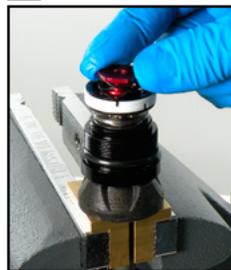
Assurez-vous que le joint racleur de la came ne se plie pas lorsque vous mettez la tête d'étanchéité en place.

18



19. Remettez l'unité du piston en place sur l'unité de la came. Assurez-vous que le ressort de précontrainte est bien centré sur l'unité du piston. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 17 mm, serrez l'écrou du piston à un couple de 6,7 N·m. **Ne serrez pas trop !**

20



20. Retirez l'ensemble de la came de l'étau et laissez-le de côté jusqu'au chapitre intitulé **Purge de l'amortisseur et remontage.**

**ENTRETIEN DU RÉSERVOIR DU PFI
(ENTRETIEN COURANT)**

21. Serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans un étau.
22. Avec votre doigt, enfoncez le bouchon de la tête d'étanchéité du PFI dans le réservoir jusqu'à ce qu'il se bloque.
23. Avec votre doigt, poussez l'anneau de blocage du bouchon du réservoir par son côté plein jusqu'à ce que l'anneau bascule et dépasse du haut du réservoir. Saisissez l'anneau de blocage pour le retirer du réservoir.
24. Vissez l'adaptateur pour pompe Vivid sur la pompe pour suspension. Vissez la pompe équipée de l'adaptateur pour pompe Vivid sur le bouchon du réservoir du PFI. Tirez sur la pompe pour retirer le bouchon du réservoir. Dévissez le bouchon du réservoir de la pompe équipée de l'adaptateur.
25. Retirez et remplacez le joint d'étanchéité du bouchon du réservoir.
26. À l'aide d'une clé plate de 31 mm ou d'une clé à sangle serrée à la base du réservoir du PFI, desserrez et retirez le réservoir.
27. Avec votre doigt, poussez le PFI pour le faire sortir du réservoir par le côté fileté.
28. Avec les doigts, retirez le joint d'étanchéité du réservoir ainsi que la rondelle d'épaulement située au-dessus du filetage à l'intérieur de la base du réservoir. Appliquez de la graisse sur le nouveau joint d'étanchéité. Installez la rondelle d'épaulement ainsi que le nouveau joint d'étanchéité à l'intérieur de la base du réservoir.
29. À l'aide d'une pointe, retirez et remplacez l'anneau de coulissage du PFI ainsi que le joint de section carrée.
30. À l'aide d'une clé TORX T10, retirez la vis de purge du PFI.
31. À l'aide d'une pointe, retirez et remplacez le joint d'étanchéité de la vis de purge du PFI.
32. Mettez de côté le PFI, la vis de purge du PFI, le réservoir et le bouchon du réservoir jusqu'au

21



22



23



24



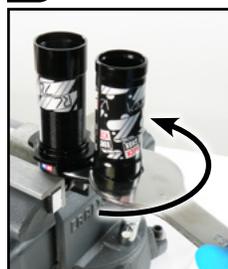
24



25



26



26



27



28



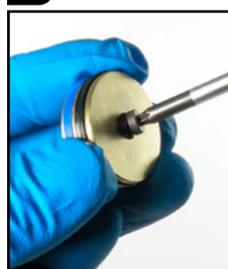
28



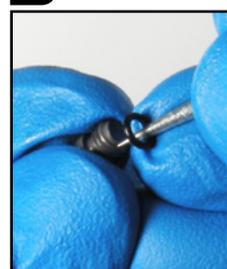
29



30



31



chapitre intitulé **Purge de l'amortisseur et remontage.**

ENTRETIEN DE LA VALVE DE COMPRESSION BASSE VITESSE (KAGE RC UNIQUEMENT – ENTRETIEN APPROFONDI)

33. À l'aide d'une clé hexagonale de 2 mm, desserrez la vis de la molette de compression basse vitesse. Retirez la molette de compression basse vitesse.
34. Avec les doigts, comprimez l'unité de la valve de compression basse vitesse et poussez-la délicatement vers le haut pour la faire sortir de la base du réservoir du PFI. **Toujours en comprimant l'unité de la valve de compression, retirez-la : à l'intérieur se trouvent le ressort et la bille de détente. Une fois l'unité démontée, mettez-la de côté en faisant bien attention de ne pas perdre les pièces.**
35. Séparez la molette interne, la bille de détente et le ressort de l'unité de la valve de compression basse vitesse.
36. Avec les doigts, dévissez l'aiguille de compression de l'arrière de l'unité de la valve de compression basse vitesse.
37. Retirez et remplacez le joint d'étanchéité principal de la valve de compression basse vitesse, la rondelle d'écrasement du piston de compression et le joint d'étanchéité de l'aiguille de compression.
38. Retirez l'amortisseur de l'étau. Versez le liquide de suspension restant dans l'amortisseur dans un récipient prévu à cet effet. Serrez à nouveau

33



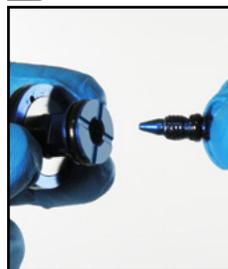
34



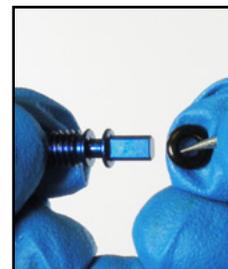
35



36



37



38



INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN (SUITE)

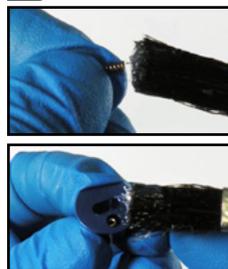
l'œillet du corps de l'amortisseur dans un étau.

39. Avec les doigts, revissez l'aiguille de compression dans l'unité de la valve de compression basse vitesse jusqu'à ce qu'elle cesse de tourner. Maintenez l'aiguille de compression dans cette position jusqu'à ce que vous ayez fini d'installer et de resserrer le réservoir.

39



40



40. Appliquez de la graisse sur le ressort de détente et insérez-le à l'intérieur de la molette interne. Appliquez de nouveau de la graisse sur le ressort de détente et posez la bille de détente sur le ressort.

41. Installez la molette interne sur l'aiguille de compression et, avec les doigts, comprimez l'unité de la valve de compression basse vitesse.

41



42. Insérez délicatement l'unité de la valve de compression basse vitesse dans le corps de l'amortisseur, la molette interne en premier. **Avec le doigt, guidez l'unité de la valve de compression basse vitesse pour la mettre bien en place.**

42

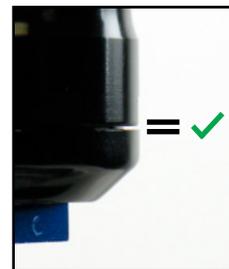


L'unité de la valve de compression basse vitesse doit affleurer avec le haut du réservoir du PFI. Veillez à ne pas endommager le joint d'étanchéité principal lors de l'installation.

Tournez la molette interne dans les deux sens à plusieurs reprises. Vous allez entendre un clic. Dans le cas contraire, retirez l'unité de la valve de compression basse vitesse, vérifiez que les éléments sont montés correctement, réinstallez le tout et répétez l'opération jusqu'à entendre un clic en tournant la molette.

43. Vissez à la main le réservoir du PFI sur le corps de l'amortisseur jusqu'à ce qu'il soit bien serré. À l'aide d'une clé plate de 31 mm ou d'une clé à sangle,

43



serrez le réservoir à un couple de 11,3 N-m.

Entre le réservoir et le corps de l'amortisseur, vous verrez un petit espace. Ceci est normal.

PURGE DE L'AMORTISSEUR ET PROCÉDURES DE REMONTAGE (ENTRETIEN COURANT)

44. Serrez l'œillet du corps de l'amortisseur dans un étau en veillant à ce que le corps de l'amortisseur et la molette de compression basse vitesse soient accessibles.

45. **Kage RC uniquement** : Tournez la molette de réglage de compression basse vitesse dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque.

46. Versez du liquide de suspension RockShox 3wt dans le corps de l'amortisseur jusqu'à ce qu'il soit plein. Du liquide va commencer à passer dans le réservoir du PFI. Avec la paume de la main, tapez sur le dessus du corps de l'amortisseur à plusieurs reprises pour faire passer le liquide dans le réservoir. Ceci permet d'enlever les bulles d'air présentes dans le circuit.

47. Une fois que la majorité (et non l'intégralité) du liquide contenu dans le corps de l'amortisseur est passée dans le réservoir, tapez sur le dessus du réservoir à plusieurs reprises avec la paume de la main pour refaire passer le liquide dans le corps de l'amortisseur. Ceci permet d'enlever encore les bulles d'air présentes dans le circuit.

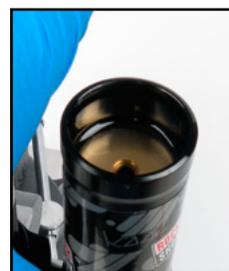
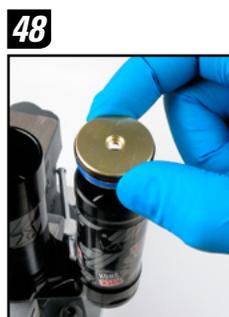
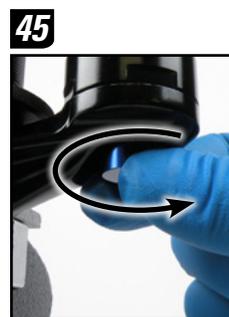
Veillez à ce que le niveau de liquide dans le corps de l'amortisseur ou dans le réservoir ne soit pas trop bas, car cela risquerait de faire pénétrer de l'air dans le circuit.

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

48. Une fois que tout l'air a été purgé du circuit, installez le PFI dans le réservoir avec sa partie la plus large tournée vers le haut. Avec le doigt, fermez l'orifice de purge du PFI et appuyez délicatement sur le PFI pour le faire rentrer dans le réservoir d'environ 10 mm.

Lors de l'installation, le PFI viendra buter contre un cran situé dans le réservoir. Appuyez fortement sur le PFI pour lui faire passer le cran jusqu'à ce que le PFI soit enfoncé d'environ 10 mm dans le réservoir.

49. Tapez sur le dessus du corps de l'amortisseur afin de faire passer le liquide du corps vers le réservoir et de purger l'air emprisonné sous le PFI par l'orifice de purge. Continuez à taper sur le dessus du corps



de l'amortisseur jusqu'à ce que plus aucune bulle ne sorte de l'orifice de purge du PFI puis, à l'aide d'une clé TORX® T10, installez tout de suite la vis de l'orifice de purge dans l'orifice de purge et serrez-la jusqu'à ce que le PFI commence à tourner.

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

50



51



50. Versez du liquide supplémentaire dans le corps de l'amortisseur jusqu'à ce qu'il arrive à environ 3 mm du haut du corps.

51. Entourez le corps de l'amortisseur d'un chiffon propre.

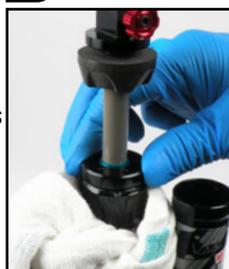
52. Positionnez la tête d'étanchéité contre le piston sur l'unité de la came. Insérez le piston de biais (45°) dans le liquide par le haut du corps de l'amortisseur. Faites pivoter l'unité came/piston de 2 ou 3 tours pour que le liquide enveloppe toutes les parties de l'unité du piston. Continuez de faire pivoter l'unité de la came pendant que vous l'alignez verticalement ; puis insérez-la délicatement dans le corps de l'amortisseur. Ainsi, vous réduisez le risque de créer des bulles d'air au cours du remontage.

52



53. Maintenez l'unité de la came par la tête d'étanchéité et vissez **lentement** à la main la tête d'étanchéité sur l'amortisseur. L'air et le liquide emprisonnés devraient s'échapper par les encoches du filetage de la tête d'étanchéité. **N'appuyez pas sur la came ou sur l'œillet de la came. Cela déplacerait plus de liquide qu'il n'en faut pour le moment.**

53



54



Assurez-vous de réaliser cette étape lentement, en laissant le temps à l'air et au liquide de passer par les encoches.

54. Continuez de visser la tête d'étanchéité jusqu'à ce que son joint d'étanchéité soit en contact avec le corps de l'amortisseur. À l'aide d'une pince à ergots de 24 mm, serrez la tête d'étanchéité à un couple de 33,9 N·m. **Tenez fermement la clé à ergots de 24 mm en place avec une main pendant que vous serrez de l'autre.**

55



Pour obtenir une valeur de couple précise, la clé dynamométrique doit être positionnée à un angle de 90° par rapport à la clé à ergots de 24 mm.

55. Faites tourner l'œillet de la came et la came pour aligner l'œillet de la came avec l'œillet du corps de l'amortisseur.

56



56. Déterminez la profondeur adéquate pour le PFI :
Pour les amortisseurs de dimensions 267x89 mm : 53 mm

Pour toutes les autres dimensions d'amortisseurs : 49 mm

Tracez la longueur adéquate sur un tuyau en plastique ou un goujon. À l'aide du tuyau en plastique, repoussez le PFI à l'intérieur du réservoir jusqu'à la profondeur souhaitée.

Prenez la mesure du haut du réservoir jusqu'au haut du PFI.



AVERTISSEMENT

Du liquide peut jaillir de l'orifice de purge du PFI. Portez toujours des lunettes de sécurité. Placez un chiffon autour du réservoir du PFI pour absorber les éventuelles coulures de liquide. Utilisez un outil en plastique creux lors du réglage de la profondeur du PFI afin de réduire les risques de coulures.

57



58



57. Retirez l'amortisseur de l'étau et videz l'excès de liquide se trouvant au-dessus du PFI. À l'aide d'un chiffon propre, essuyez les éventuelles coulures de liquide à l'intérieur du réservoir.

En ne retirant pas l'excès d'huile, vous réduisez le volume du PFI et limitez le débattement et la performance de l'amortisseur.

59



58. Serrez à nouveau l'œillet du corps de l'amortisseur dans l'étau.

59. Appliquez une petite quantité de graisse sur le joint d'étanchéité du bouchon du réservoir. Enfoncez le bouchon du réservoir du PFI dans le réservoir jusqu'à faire apparaître la cannelure de l'anneau de blocage.

60



61



60. Mettez parfaitement en place l'anneau de blocage dans sa cannelure.

61. À l'aide d'un outil pour valve Schrader, installez une nouvelle valve Schrader dans le bouchon du réservoir.

62. Vissez la pompe équipée de l'adaptateur Vivid sur le bouchon du réservoir du PFI. Tirez sur la pompe pour mettre le bouchon du réservoir contre l'anneau de blocage.

62



63



63. Avec la pompe, mettez la chambre du PFI en

pression à :

Kage R – 230 psi (16 bar)

Kage RC – 200 psi (14 bar)

Une fois que l'amortisseur est en pression, retirez l'adaptateur pour pompe Vivid de l'orifice de remplissage d'air AVANT de le retirer de la pompe pour suspension. Le fait de retirer l'adaptateur de la pompe en premier pourrait laisser tout l'air s'échapper de l'amortisseur.

64



65

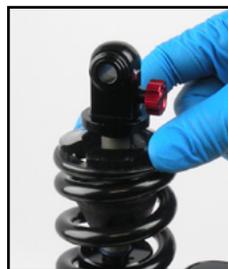


66



64. À l'aide d'une clé TORX T10, installez le capuchon de l'orifice de remplissage sur le bouchon du réservoir du PFI.
65. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'ensemble de l'amortisseur et essuyez-le avec un chiffon propre.
66. **Kage RC uniquement** : À l'aide d'une clé hexagonale de 2 mm, remettez la molette de compression basse vitesse en place.
67. Installez le ressort hélicoïdal, l'anneau de blocage et les éléments de fixation de l'amortisseur (reportez-vous au chapitre intitulé **Entretien des éléments de fixation et des bagues**). Tournez le collier de précontrainte du ressort jusqu'à ce que le ressort hélicoïdal soit parfaitement en place sur l'amortisseur.
68. Reportez-vous aux réglages de rebond et d'amortissement que vous aviez notés pour votre amortisseur au début de l'entretien. Tournez chaque molette du nombre de clics ou de tours que vous aviez notés.

67



L'entretien de votre amortisseur est terminé.

www.sram.com