

Comment réveiller un poplock « fainéant » ?

« A tout seigneur, tout honneur », je dois d'abord remercier **Piou** pour son tuto en « mode texte », paru ici : <http://www.b-m-b.be/forum/index.php?showto...650&hl=reba>. Grâce à lui, et en suivant pas à pas le mode opératoire qu'il décrit, j'ai réussi à résoudre mon problème de poplock sans difficulté. Le présent tuto n'est donc en fait qu'une version « illustrée » du sien...

Quel est le problème ?

Après quelques mois d'utilisation pourtant « normale » de ma fourche, une Rock Shox Revelation 426 U-Turn montée sur un Cube AMS 125, j'ai commencé à avoir des soucis de blocage au cintre, ou « poplock ». Pas de problème pour bloquer la fourche, mais par contre, plus de déblocage automatique. Après avoir vérifié que le câble glissait librement dans la gaine et que le levier au cintre pivotait tout aussi librement, j'en suis arrivé à la conclusion que ça venait probablement du ressort de rappel dans la cartouche Motion Control...

Ce dont vous aurez besoin

Les outils nécessaires au démontage de la cartouche Motion Control sont peu nombreux :

- une clé 6-pans de 1.5 mm
- une clé 6-pans de 2 mm
- une clé ou une douille de 24 mm



Démontage

La première étape consiste à retirer la molette du FloodGate, anodisée gris/argent. Elle est fixée par une petite vis 6-pans de 1.5 mm sur le côté.



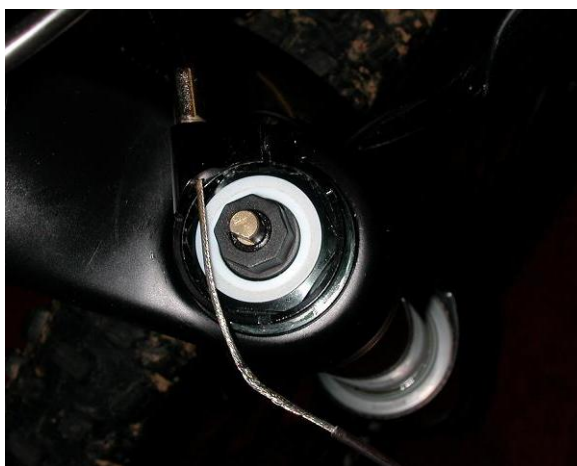
Ensuite, il faut dégager le câble qui relie la molette de blocage à la commande au cintre.



Ce qui permet de retirer la molette en question, qui est simplement emboîtée dans la pièce octogonale qu'elle actionne.



Sous cette molette, vous trouverez une rondelle en plastique (à moins qu'il ne s'agisse de téflon, delrin, ?).



Ensuite, il faut retirer le support de câble au moyen d'une clé 6-pans de 2 mm. C'est en fait une bague crantée sur sa face intérieure, qui vient se serrer sur le bouchon de la fourche.



Une fois le support de câble retiré, une clé de 24 mm (ou une douille, ...) permet de dévisser le bouchon droit de la fourche.



Ce qui permet d'extraire la cartouche Motion Control. Attention : la retirer doucement et sans perdre d'huile...



Voilà à quoi ça ressemble, une fois extrait de la fourche. On aperçoit le ressort de rappel du poplock à travers les ouvertures de la moitié supérieure de la cartouche (flèche 1). Le bouchon de fourche se dévisse au niveau de la flèche 2. Attention : c'est un pas inverse => dévisser dans le sens horaire.



Première constatation : le sommet (rotatif) de la cartouche Motion Control use l'anodisation de la face interne du bouchon de fourche. Ca doit probablement contribuer à freiner le déblocage...



Le sommet de la cartouche s'enlève simplement en tirant. Le ressort peut éventuellement se détendre brutalement en sortant de son logement bas, mais ce n'est pas grave.



Après ouverture, on obtient ceci :

- le corps de la cartouche (gauche) ;
- sa partie supérieure, solidaire de l'axe chromé qui la traverse jusqu'en bas, et qui actionne la « porte » (pièce rotative située sous le fond de la cartouche) via la fente visible sur la photo (flèche).



Sur ce gros plan de la partie supérieure, on voit bien le ressort de rappel du poplock (1), ainsi que la goupille sur laquelle sa partie supérieure vient s'accrocher.



A ce stade, le démontage est terminé. Vous avez donc devant vous (de gauche à droite sur la photo) :

1. le corps de la cartouche MC ;
2. sa partie supérieure/interne ;
3. l'O-Ring qui assure l'étanchéité du bouchon de fourche ;
4. le bouchon de fourche ;
5. la rondelle qui se place sous la molette de verrouillage ;
6. la molette (bleue) de verrouillage ;
7. la molette (argentée) du FloodGate ;
8. le support de câble.



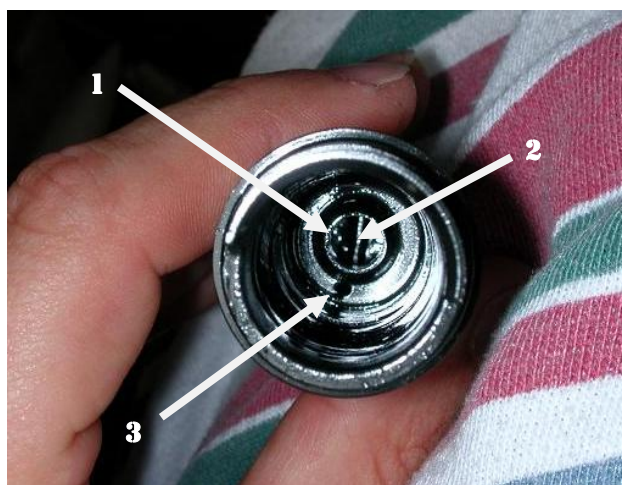
Remontage

Le remontage peut donc commencer...

La première étape consiste à accrocher le ressort de rappel à la goupille qui dépasse de l'axe.

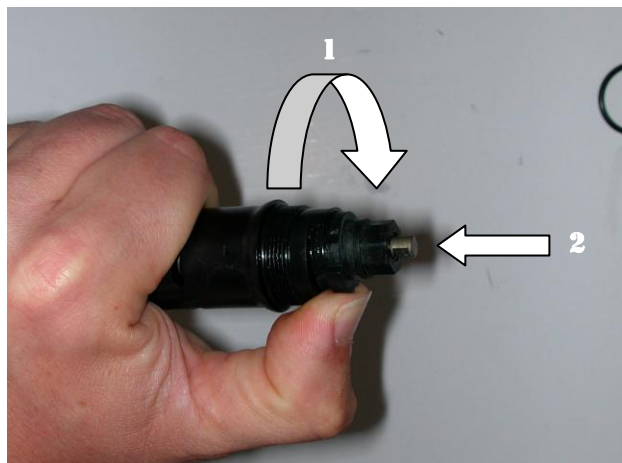


A mi-hauteur du corps de la cartouche, il y a une plaque dans laquelle est pratiqué un trou central de guidage de l'axe chromé (1). Au travers de ce trou, on peut apercevoir la lame (2) qui actionne la « porte » en bas de la cartouche. Elle doit venir se placer dans la fente de l'axe.



Le bas du ressort de rappel s'insère dans un petit trou pratiqué à côté du trou central (3).

Une fois que tout est en place, il faut tendre le ressort de rappel en faisant tourner la partie centrale dans le sens horaire (1), puis en terminant d'emboîter le bouchon (2) dans l'encoche pratiquée au sommet du corps de la cartouche. Cette encoche permet à la partie centrale et de pivoter de la position « ouvert » (au repos, vers la gauche) à « bloqué » (en tendant le ressort, vers la droite).



Il ne reste plus qu'à :

1. revisser la cartouche Motion Control dans le bouchon de fourche, en tournant dans le sens antihoraire (puisque'il s'agit d'un pas inverse !), sans oublier l'O-Ring qui assure l'étanchéité entre la cartouche et le bouchon de fourche ;
2. replacer le tout dans la fourche, en faisant bien attention à l'O-Ring qui assure l'étanchéité entre la fourche et son bouchon et en serrant modérément (clé/douille de 24 mm) ;

3. remplacer le support de câble (clé 6-pans de 2 mm) en veillant à bien orienter le départ du câble pour qu'il ne vienne pas frotter contre le Té de fourche et en s'assurant, avant de serrer, qu'il est bien à plat sur le bouchon de fourche ;
4. remettre la molette bleue de blocage dans sa position initiale, sans oublier la rondelle blanche qui sert à réduire les frottements avec le bouchon de fourche ;
5. replacer le câble du poplock dans la gorge de la molette bleue, le tendre correctement (levier au cintre en position « ouvert » !) et serrer la vis 6-pans de 2 mm qui le maintient ;
6. replacer la molette argentée du FloodGate et serrer (modérément) la vis 6-pans de 1,5 mm qui la maintient.

Remarque : d'origine, le ressort est tendu à un tour, mais lorsqu'il « fatigue », ça ne suffit plus à débloquer la fourche -> la manip' expliquée ici. Personnellement, j'ai d'abord essayé de le tendre à deux tours, mais c'était vraiment beaucoup, et il est sorti de son logement inférieur après moins de 10 kms => j'ai fait ressortir la goupille sur laquelle s'accroche le haut du ressort de l'autre côté de l'axe, ce qui permet de tendre le ressort à 1 tour et demi. Jusqu'ici, ça semble être parfait... ☺

Voilà... Plus difficile à expliquer qu'à réaliser, en fait ! LOL

Bonne bricole à tous,

Bigben.

P.S. : Sur les modèle Reba et Sid, le système est quelque peu différent, mais le principe reste le même. Il faudra toutefois prévoir une pince à circlip extérieur pour démonter la molette de blocage (bleue), comme le montre la photo suivante (merci à Iceman pour la photo) :

