



**Guide de l'utilisateur et
notice de garantie**

N.E.U.F

Comment ajuster la suspension de ton nouveau Rockrider :

Félicitations ! Tu viens d'acquérir un Rockrider tout suspendu. Si ce n'est pas ton premier vélo tout suspendu, tu n'auras peut être pas besoin de ces conseils. Néanmoins nos conseils pourront t'aider à profiter pleinement de ton Rockrider.



Pour profiter à fond de ton nouveau tout suspendu, les suspensions avant et arrière doivent être parfaitement accordées et ajustées à ton poids et ton type d'utilisation. N'hésites pas à jouer avec les différents réglages, le vélo n'en souffrira pas et tu pourras te faire une idée rapide de l'utilité de chacun.

Chaque biker et chaque type de terrain ont un réglage optimal, évidemment il est impossible pour nous de te donner le réglage idéal pour chaque sortie.

Ce que nous voulons faire est de te conseiller de façon que tu puisses ajuster ton vélo parfaitement en fonction de ton type de pilotage et de l'endroit où tu vas rouler. Le plus important pour un tout suspendu est le bon équilibre entre les suspensions avant et arrière, c'est à dire que les suspensions fonctionnent l'une avec l'autre et pas l'une contre l'autre. On ne devrait jamais avoir un amortisseur souple avec une fourche très raide ou l'inverse.

Avant de plonger dans la technique de réglage, il est important de faire la lumière sur les termes les plus utilisés :

Suspension: c'est ce qui fait que les irrégularités du terrain ne remontent jusqu'au corps. Il s'agit généralement d'air, de ressorts ou d'élastomères.

Amortissement: contrôle le mouvement de la suspension en évitant les oscillations. Généralement à base d'huile ou friction.

Débattement: la différence de longueur entre les positions d'extension maximale et minimale de la fourche ou l'amortisseur.

SAG: la différence de longueur des suspensions avec ou sans le pilote sur le vélo. Mesuré en pourcentage du débattement total.

Réglage de rebond: c'est un réglage d'amortissement qui agit sur le retour plus ou moins rapide de la suspension à sa position initiale après un choc.

Réglage de compression: sert à ajuster la vitesse de compression de la fourche.

Blocage: empêche la suspension de fonctionner (généralement en bloquant le passage d'huile)

PSI/BAR: unités de pression (psi: USA, bar: international) 1 bar équivaut à presque 1 kg/cm² et aussi à 14 psi. La plupart des pompes haute pression ont les deux indicateurs.

Par exemple: 140 psi = 10 bar

Ajuster le SAG

La meilleure façon de trouver le bon équilibre entre les suspensions avant et arrière est d'avoir le même SAG. Cela veut dire qu'en montant sur le vélo les parties avant et arrière s'enfonceront également.

Dans les tableaux suivants tu pourras trouver les SAG recommandés pour chaque vélo.

En général plus l'usage bascule vers le XC, plus les suspensions seront dures et plus le SAG sera réduit. Si ton usage est plus freeride, tu auras plus de SAG et les suspensions seront plus souples.

TABLEAUX DE SAG

Avant de régler le bon sag pour ton vélo et ton usage, tu dois connaître le débattement.

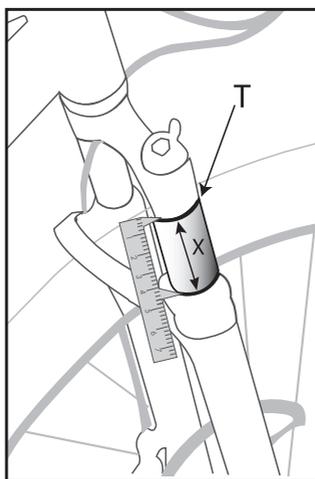
Le tableau suivant pourra t'aider.

Rockrider - Année	Débattement fourche (mm)	Débattement cadre (mm)
RR 9.FR+ - 2007	130 - 180	150
RR 9.FR - 2007	150	150
RR 9.1 - 2006	100	90
RR 9.2 - 2006	120	120
RR 9.XC - 2006	80	90
RR 9.Ltd - 2006	100	90
RR 9.1 - 2005	100	90
RR 9.2 - 2005	120	120
RR 9.3 - 2005	130	120
RR 9.FR - 2005	110 - 150	150
RR 9.XC - 2005	100	90
RR 9.1 - 2004	100	90
RR 9.2 - 2004	120	120
RR 9.3 - 2004	100	90
RR 9.1 - 2003	80	90
RR 9.2 - 2003	80 - 100	90
RR 9.3 - 2003	80	90

Utilisation Cross Country Randonnée Trailbake	Rockrider 9.1 Rockrider 9.3	SAG conseillé : 20 % Débattement de la fourche 120 mm Débattement de la fourche 50 mm SAG fourche : 24 mm SAG amortisseur : 10 mm
Utilisation Trailbake Enduro light	Rockrider 9.2	SAG conseillé : 20 % Débattement de la fourche 130 mm Débattement de la fourche 50 mm SAG fourche : 26 mm SAG amortisseur : 10 mm
Utilisation Enduro	Rockrider 9.ER	SAG conseillé : 25 % Débattement de la fourche 160 mm Débattement de la fourche 63 mm SAG fourche : 40 mm SAG amortisseur : 16 mm
Utilisation Freeride	Rockrider 9.FR	SAG conseillé : 30 - 35 % Débattement de la fourche 180 mm Débattement de la fourche 63 mm SAG fourche : 55 mm SAG amortisseur : 19 mm
Utilisation Cross Country	Rockrider 9.XC	SAG conseillé : 15 - 20 % Débattement de la fourche 80 mm Débattement de la fourche 38 mm SAG fourche : 12 - 15 mm SAG amortisseur : 7 mm

Pour mesurer le sag de ton vélo tu auras besoin d'un bon copain, une règle (en millimètres), papier, un crayon et un mur ou s'appuyer.

1. Prends deux points de référence sur la fourche ; par exemple, l'entrée du plongeur dans le T et de l'autre côté, la partie supérieure des mini soufflets.



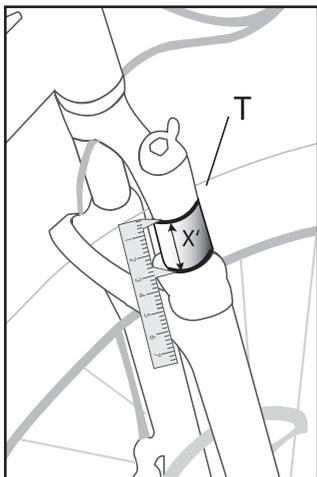
2. Fait la même chose pour l'amortisseur arrière.



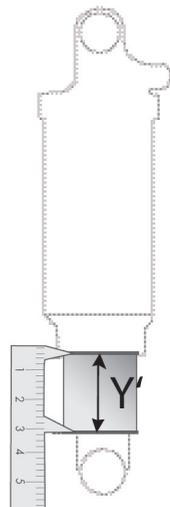
3. Monte sur le vélo et fait bouger les suspensions (l'idéal étant de faire un petit tour de 20 mètres tranquillement)
Mets toi a côté d'un mur en position de rouler (ne met pas le pied à terre) et laisse les suspensions revenir à la position de repos.



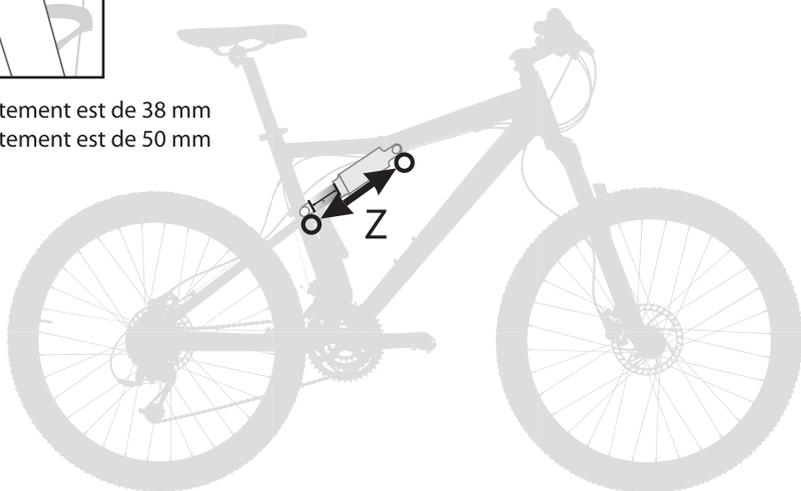
4. Demande à ton copain de mesurer la distance entre les deux même points définis au début.



5. En soustrayant la seconde mesure à la première tu auras le SAG en millimètres. Pour calculer le pourcentage il faudra connaître les débattements. Pour la fourche il est souvent indiqué. Pour les amortisseurs, si la distance entre les deux vis d'ancrage au cadre est de 165 mm, le débattement est de 38 mm. Si la distance est de 190 mm, le débattement sera de 50 mm. Ce débattement n'est pas le débattement de la roue arrière, mais juste le débattement de l'amortisseur!



Z = 165 mm, le débattement est de 38 mm
Z = 190 mm, le débattement est de 50 mm



6. Par exemple, si la différence entre les deux mesures est de 16mm, et le débattement de la fourche de 80 mm, ton sag sera égal a: $16 \times 100 / 80 = 20\%$. Si cette différence est de 7mm pour l'amortisseur, et qu'il mesure 165mm entre les vis, ton sag sera de: $7 \times 100 / 38 = 18\%$. Ce qui est important n'est pas la mesure de la distance, c'est la différence entre les deux mesures, c'est pour cela que tu peux choisir tes points de référence comme tu le veux.
7. Reste à trouver le sag conseillé dans les tableaux précédents. Si le sag mesuré est supérieur a celui du tableau, GONFLE la suspension (ou tourne la précontrainte dans le sens des aiguilles d'une montre) S'il est inférieur, DEGONFLE la suspension (ou tourne la précontrainte dans le sens inverse) Pour que le vélo soit bien équilibré, le SAG devra être le même pour la fourche et l'amortisseur.

Ajuster la pression

La pression idéale est celle qui permet d'utiliser tout le débattement des suspensions à chaque sortie. On peut constater cela lors que l'on sent les suspensions talonner une ou deux fois par sortie (généralement a l'atterrissage de gros sauts ou lors du passage rapide d'ornières)

Parfois il est compliqué de percevoir un talonnement. Les réglages que nous conseillons dans ces tableaux pourront te donner une idée, mais pour trouver le meilleur réglage voilà quelques astuces :

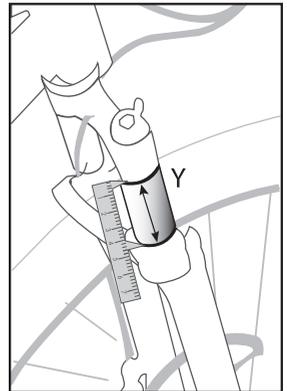
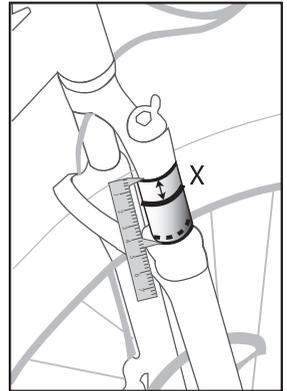
1. Place un collier en plastique autour de l'un des plongeurs de la fourche. Mesurer la distance entre deux points de références sur la fourche (bas du T et haut du fourreau).
2. Après une VRAIE sortie VTT, avec des longues descentes et quelques sauts. Mesure la distance entre le collier et la partie supérieure du fourreau.

Si tu es loin du 100% de débattement de la fourche, dégonfle-la (ou demande à ton magasin Decathlon de te trouver un ressort plus souple).

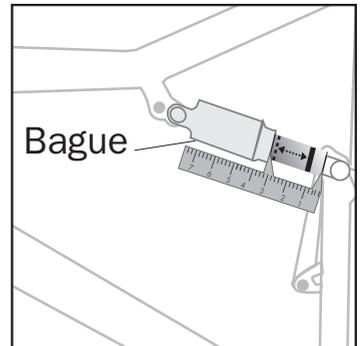
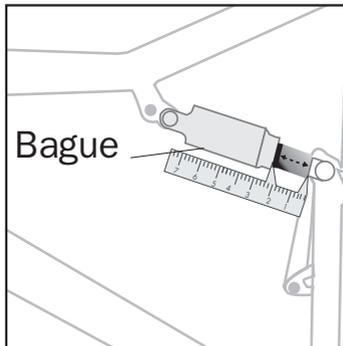
Entre 90% et 100%,
ton réglage est bon.

$$90 < \left(\frac{Y-X}{\text{débattement}} \right) \times 100 < 100 \quad \text{O.K.}$$

Si tu es à 100%, soit la fourche a talonné souvent (et tu l'aurais entendu), dans ce cas gonfle la fourche et essaie à nouveau, soit ton réglage est parfait.

$$0 < \left(\frac{Y-X}{\text{débattement}} \right) \times 100 < 90 \quad \text{O.K.}$$


3. Fait de même avec l'amortisseur. Normalement tu n'auras pas besoin de collier, il est livré de série avec le vélo.



Une erreur classique consiste à trop gonfler les suspensions. Prend le temps d'essayer et de faire des tests.

Si tu trouves que la fourche est molle, c'est en général l'amortisseur qui est trop gonflé.

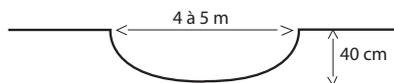
A l'inverse, l'amortisseur semble souvent mou car c'est la fourche qui est trop dure.

Si ta fourche possède un blocage (ou un système SPV) tu peux la dégonfler encore plus puisque de toute façon tu pourras la bloquer.

Ajuster le rebond

Qu'est ce que c'est ? L'amortisseur contrôle la vitesse à laquelle les roues reviennent au contact du sol après un choc. Trop vite et le vélo rebondit à chaque obstacle comme une balle de tennis. Trop lent et le débattement maximum ne sera pas disponible pour l'obstacle suivant et n'amortira que sur une partie. Comme pour les pressions, le rebond (comme nous allons désormais appeler l'amortissement pour simplifier les choses) change en fonction du terrain et de l'utilisateur. Néanmoins il y a de bases à respecter pour nous aider à trouver le meilleur réglage.

Le mieux serait de tracer un court parcours avec quelques obstacles et si possible une « baignoire », c'est à dire, une dépression de 4 à 5 mètres de long et 40 cm de profondeur.



Démarrer avec le rebond complètement ouvert, pour cela il faut tourner le dial dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. La suspension doit revenir rapidement après un choc.

Fait un petit tour de ton parcours et sens le travail des suspensions.

Maintenant tu vas tourner le dial complètement dans l'autre sens. Refait le parcours et regarde la différence. Après chaque choc les suspensions doivent revenir beaucoup plus lentement.

Passer la « baignoire » assis sur la selle, tu verras qu'avec le rebond ouvert, le vélo essaie de t'éjecter à la sortie de la baignoire. Plus tu vas fermer le rebond et moins tu décolleras de la selle à la sortie de la baignoire.

Généralement, plus on met de l'air (ou un ressort plus dur) plus on ferme le rebond. On peut dire aussi que plus de pression correspond à un poids du biker plus lourd. Les bikers plus grands devront fermer plus le rebond alors que les bikers les plus légers devront le laisser plus ouvert.

En fonction de la vitesse le réglage devra être modifié. Dans une descente, plus la vitesse s'accroît, plus les suspensions auront besoin d'être disponibles (les obstacles arrivent plus souvent et plus vite) Pour cela nous laisserons le rebond plus ouvert.

Si notre parcours est plus typé cross-country, plus en montée ou plus technique mais à basse vitesse, nous devons laisser le rebond assez fermé pour empêcher les suspensions de revenir trop vite. On bénéficiera de plus de confort avec moins de mouvements de suspension.

Petit conseil pour descendeurs : lors des longues descentes avec beaucoup de pente, une partie importante du poids reste sur l'avant (sur la fourche). Il est conseillé dans ce cas de fermer plus la fourche (et de la gonfler un peu plus) que l'amortisseur. Sur le plat ton vélo ne sera pas très équilibré, mais dès que la pente s'amorcera, tout rentrera dans l'ordre.

Ajuster la compression

Le réglage de compression sert à éviter que les suspensions se déplacent trop vite lors des grands chocs et talonnent facilement.

C'est un réglage très fin, et il ne faut pas le confondre avec le blocage. Le réglage de compression ne fonctionne qu'à une certaine vitesse de mouvement de la fourche.

Si ce réglage est disponible sur ton vélo, il est normal que la différence ne soit pas immédiatement perceptible.

Nous te conseillons de le laisser complètement ouvert. Si ta fourche talonne (tu entendas le bruit) lors des gros chocs et que la pression est la bonne, ferme-le un peu plus.

Je te rappelle que le réglage s'active avec le mouvement de la fourche et seulement à partir d'une certaine vitesse, jamais sur les petits chocs à basse vitesse.

Equilibrer le vélo

On se répète encore mais ce qui est le plus important sur un tout suspendu est l'équilibre des suspensions.

Une fourche trop dure répercutera les chocs à l'amortisseur, et celui-ci semblera plus mou. En général, si un problème semble venir de la fourche c'est l'amortisseur qui est en cause et vice et versa.

Si tu as lu jusqu'ici et que tu as suivi ces conseils de réglage, tu auras probablement bientôt trouvé le bon équilibre sur ton Rockrider. Souviens-toi néanmoins que les réglages varient en fonction de la vitesse et du terrain, et que rien ne vaut le fait d'essayer, essayer et essayer encore.

CONSEILS POUR PROFITER PLEINEMENT DE TON NOUVEAU ROCKRIDER TOUT SUSPENDU

Entretien: les vélos tout suspendus sont un peu plus compliqués techniquement que les « hardtails ». Les conseils suivants t'aideront à entretenir et garder ton Rockrider en parfait état pendant des longues années de pratique.

Lavage: les roulements n'aiment pas trop les jets d'eau. Après chaque utilisation lave bien ton vélo à l'aide d'une éponge et d'un jet d'eau à basse pression. Ne dirige pas le jet d'eau directement sur les roulements (jeu de direction, boîtier de pédalier, roulements de suspension, moyeux) ni sur les joints (fourche, moyeux) Utilise du savon et de l'eau ainsi qu'un chiffon pour le sécher. N'attends pas que la boue sèche pour le laver, cela sera plus difficile de l'enlever et tu risques d'endommager les joints des suspensions. Plutôt tu laves le vélo, mieux c'est. De temps en temps (en fonction du terrain et de la météo) un graissage de la transmission est conseillé à l'aide d'un dégraissant.

Graisse et huile: attends que le vélo soit bien sec après le lavage pour le graisser et le huiler.

Dans la notice générale Decathlon tu trouveras les endroits où l'on doit mettre de la graisse et de l'huile. Pour ton Rockrider tout suspendu nous te conseillons d'y ajouter un peu d'huile sur la tige de l'amortisseur et les plongeurs de la fourche. Pour cela, nettoie bien la fourche et l'amortisseur avec un chiffon doux, mets un peu d'huile sur les plongeurs, dégonfle les et enfonce les deux ou trois fois pour que l'huile pénètre dans les fourreaux. Regonfle à tes pressions préférées et ... va rouler !

Transport: il n'y a pas de raison pour que ton Rockrider ne parte pas en vacances avec toi.

Il faut juste avoir un minimum de précautions avant de le mettre dans l'avion ou dans le coffre de ta voiture.

Enlève les roues (mets le petit pignon et le grand plateau pour plus de facilité)

Dégonfle les pneus (obligatoire pour l'avion, cela prend moins de place dans la voiture)

Les points à protéger spécialement sont les disques, les plateaux et la patte de dérailleur arrière.

Si tu n'as pas une valise rigide, je te conseille de démonter les disques de freins et de protéger la patte de dérailleur.

Si tu mets ton Rockrider dans le coffre de ta voiture, essaye de ne pas la placer en dessous de toutes tes affaires, il vaut mieux le placer verticalement à côté des valises. Je te conseil aussi de l'envelopper dans un sac plastique (sac poubelle noir) pour protéger tes affaires de la graisse du vélo et ton vélo des regards indiscrets.

Freins à disques: ton Rockrider est équipé de freins à disques. Prend le temps de bien lire la notice du fabricant.

Les freins à disque demandent un rodage, tes premiers freinages devront être doux et progressifs. Après trente ou quarante freinages, ton vélo devra trouver sa puissance normale.

Parfois, après les premières sorties, il faut réajuster les étriers. Prends ton temps, il est préférable d'y passer un quart d'heure plutôt que de faire une sortie avec des freins mal ajustés qui ne freinent pas, qui frottent ou qui font du bruit.

Un dernier conseil: si tu as fait une longue descente, fait attention à ne pas toucher les disques en arrivant en bas, ils auront chauffé et tu pourrais te brûler. Si tu dois les régler, démonte la roue, règle la transmission et laisse refroidir les disques avant de t'en approcher.

Lubrification de la suspension arrière cadre NEUF

Du Bruit ?

• Qu'est-ce que c'est ?

On peut constater des problèmes des bruits parasites sur des vélos tout suspendus quand le vélo est utilisé souvent dans des conditions humides et lavé avec de l'eau haute pression

Pourquoi cela se produit-il?

- La graisse sur les pivots de l'amortisseur est expulsée par le lavage.

• Que peut-on faire ?

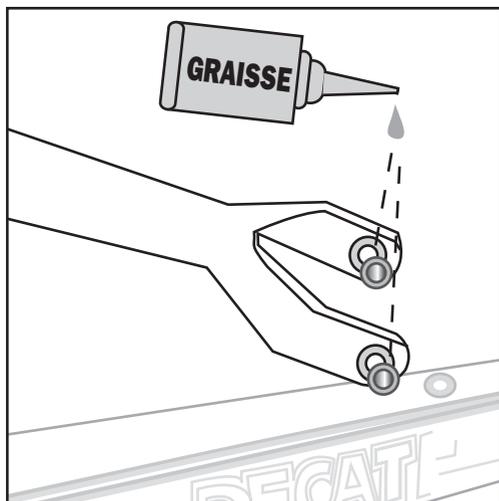
- Court terme : Re-lubrifier les pivots amortisseur avec une bombe de lubrifiant.
- Longe terme : Re-graisser correctement les pivots de l'amortisseur et de la suspension.

Les outils nécessaires :

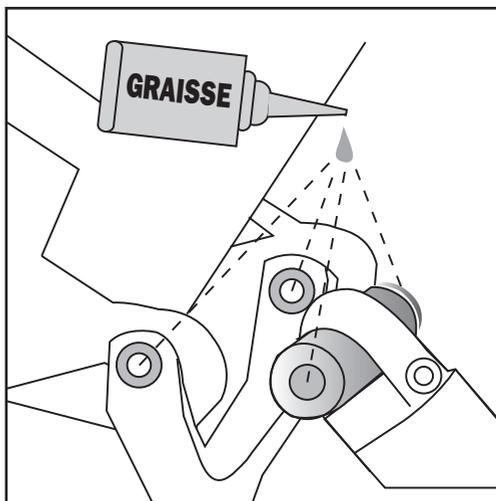
- 2 clés BTR de 5 mm
- 1 clé BTR de 8 mm
- De la graisse classique non agressive pour des joints des roulements.
- Un maillet plastique

Etape 1 : Graissage des pivots de l'amortisseur.

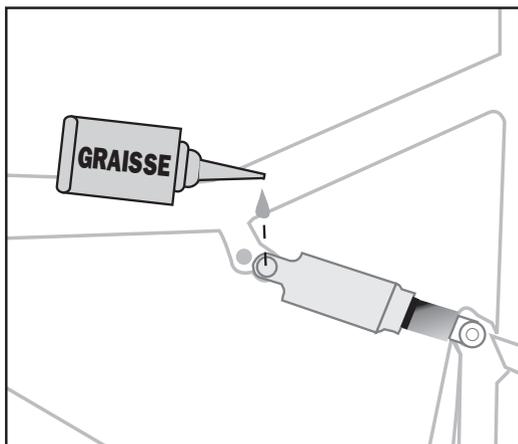
Démonter les pivots de l'amortisseur. Il faut graisser les deux axes en plus des surfaces des bagues de l'amortisseur en contact avec les rondelles de la biellette. Il est aussi conseillé de graisser entre les rondelles et la biellette ainsi que la jonction entre le triangle arrière et la biellette. Vérifier que les rondelles insérées dans la biellette tournent correctement.



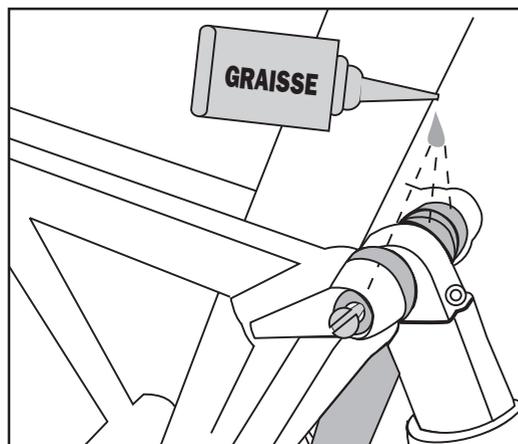
Graissage de la biellette



Graissage de l'amortisseur



Graissage des rondelles

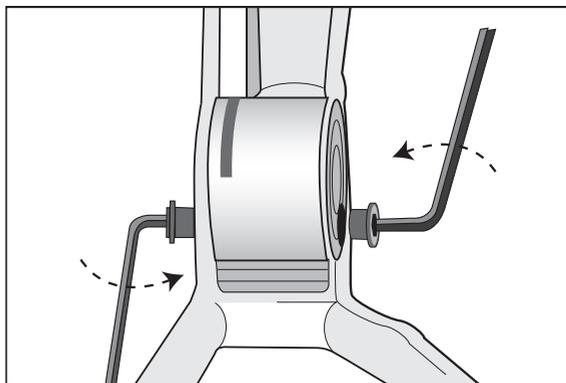


Graissage des pivots

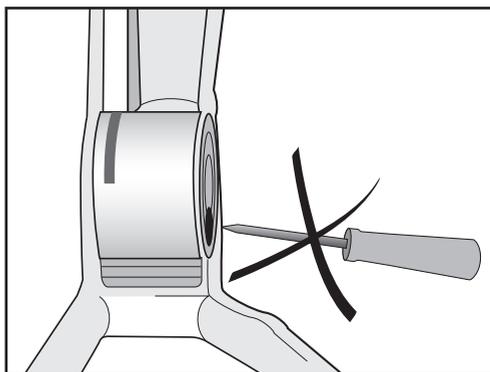
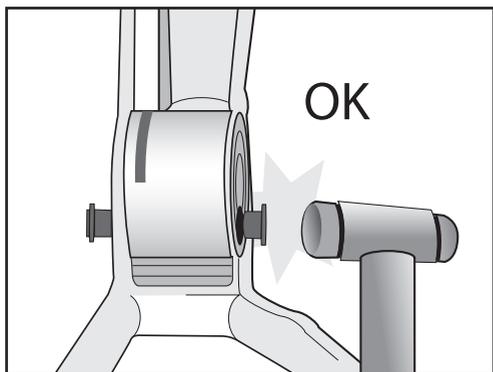
Remontez les axes et resserrez les vis avant et arrière. Il faut respecter un couple de serrage de 8NM. Une application d'un frein filet léger est conseillée sur les filets pour éviter un desserrage.

Etape 2: Graissage des pivots triangle arrière.

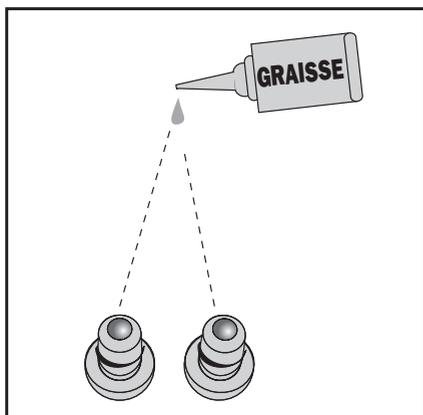
1. Démonter le pédalier.
2. Dévisser la vis entre les deux pivots avec une clé BTR de 5mm et une clé BTR de 8 mm.



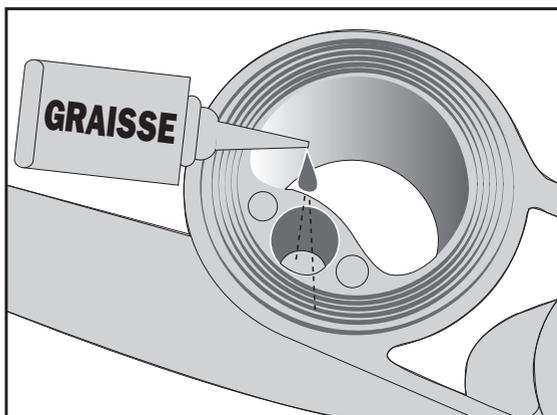
3. Enlever les pivots avec l'aide d'un maillet.



4. Graisser les surfaces du pivot en contact avec les roulements du triangle arrière et le cylindre de l'excentrique.



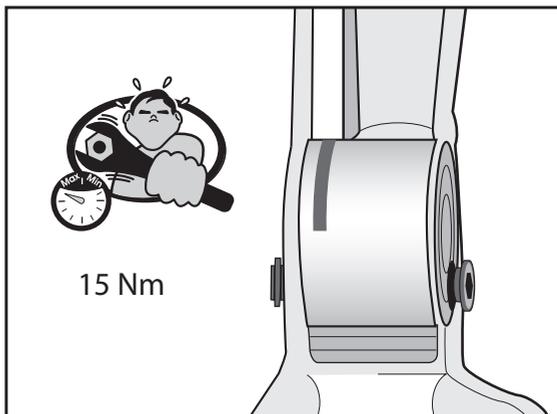
5. Graisser les surfaces du cylindre de l'excentrique en contact avec les pivots.



6. Remonte les pivots et les vis. Resserrer la vis à 15 Nm. Attention de ne pas écraser le triangle arrière pendant le serrage. L'entrée des pivots dans les roulements et l'excentrique ne doit pas être freinée.

7. Remonter le pédalier.

NB: La pratique du VTT dans des conditions boueuses et le lavage du vélo avec de l'eau à haute pression couplés avec des produits de nettoyage agressifs demandera un graissage régulier des pivots de la suspension.



合格品

Importado para Brasil por IGUASPORT Ltda.
CNPJ: 02.314.041/0001-88

TURKSPORT Spor Urünleri Sanayi ve Ticaret Ltd.Şti
Mega Center C 36 Blok D: 374 Bayrampaşa
34235 Istanbul - Turkey

Импортер: ООО «Октобл», 141031, Россия, Московская область,
Мытищинский район, МКАД 84-й км.,
ТПЗ «Алтуфьево», владение 3, строение 3

Ref pack : 1241.462

The logo for b'twin, featuring a stylized grey figure of a person with arms raised, positioned between the letters 't' and 'w'.

OXYLANE
4 Boulevard de Mons - BP 299
59665 Villeneuve d'Ascq cedex
France

The logo for b'twin.com, featuring the same stylized grey figure as the main logo, positioned between the letters 't' and 'w'.