

**SHOCK
MAINTENANCE
G-FORCE**



**MANUEL DE MAINTENANCE
AMORTISSEUR G-FORCE**

**G-FORCE MAINTENANCE
MANUAL**

INSPECTION ET ENTRETIEN DES AMORTISSEURS

Ce type d'amortisseur est entièrement démontable. On peut le recalibrer, remplacer les cales, ou encore remplacer les anneaux d'étanchéité au besoin.

Amortisseur(s)

Retirer le ou les amortisseurs de la suspension ZX2. Référez-vous au manuel base de la suspension.

Ressort(s)

À l'aide d'un compresseur de ressort, retirer le chapeau du ressort. Démontez ensuite le ressort de l'amortisseur.

DÉMONTAGE ET REMONTAGE

Étape 1 :

Mettre l'amortisseur dans un étau et enlever la vis sur le dessus de la valve. Placer le guide de l'outil de recharge de gaz pour amortisseurs de type aiguille (503 190 102) sur la valve de l'amortisseur. Appuyer sur la détente de l'outil de recharge et pousser lentement vers le caoutchouc de la valve. Appuyer sur la tige de la valve de l'outil pour libérer la pression du gaz. Voir la figure 1.

REMARQUE : L'azote est sous pression, soyez prudent lorsque vous libérez la pression de ce gaz. On recommande de porter des lunettes de sécurité.

INSPECTION AND MAINTENANCE OF THE SHOCK ABSORBERS

This type of shock absorber can be completely rebuilt. It can be calibrated, the shims can be replaced, or the sealing rings can be replaced if needed.

Shock absorber(s)

Remove the shock absorber(s) of the ZX2 suspension. Refer to the base manual of the suspension.

Spring(s)

Using a spring compressor, take off the spring stopper. Remove the spring out of the shock absorber.

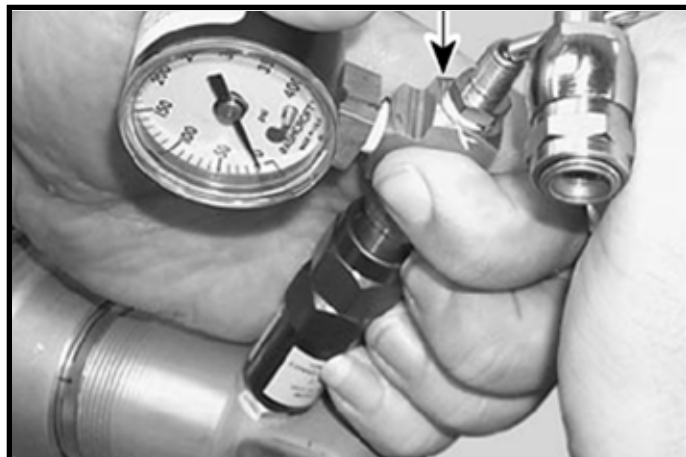
DISASSEMBLY AND ASSEMBLY

Step 1:

Mount shock in a vise and remove screw on top of valve. Place the needle guide of gas fill tool kit (needle type) (503 190 102) on the shock valve. Press the detent pin and push forward the needle assembly very slowly towards rubber of needle valve. Push on the shock tool valve center rod to release gas pressure. See figure 1.

NOTE: Nitrogen gas is under extreme pressure. Use caution when releasing this gas volume. Protective eye wear should be used.

Figure 1



Étape 2 :

Avec une clé d'amortisseur de format approprié (32mm), dévisser le logement d'anneau d'étanchéité. Une fois le logement d'anneau d'étanchéité enlevé, soulever délicatement la tige de l'amortisseur et la retirer du corps.

REMARQUE : Retirer délicatement la tige d'amortisseur (complète) afin d'éviter de renverser de l'huile ou d'endommager l'anneau d'étanchéité avec les filets du corps de l'amortisseur. Envelopper ce dernier dans un chiffon lorsqu'on enlève le piston de l'amortisseur afin d'éponger l'huile qui peut s'écouler. Voir la figure 2.

REMARQUE : Entreposer la vieille huile dans un contenant. Ne jamais réutiliser cette huile lorsqu'on remet à neuf un amortisseur.

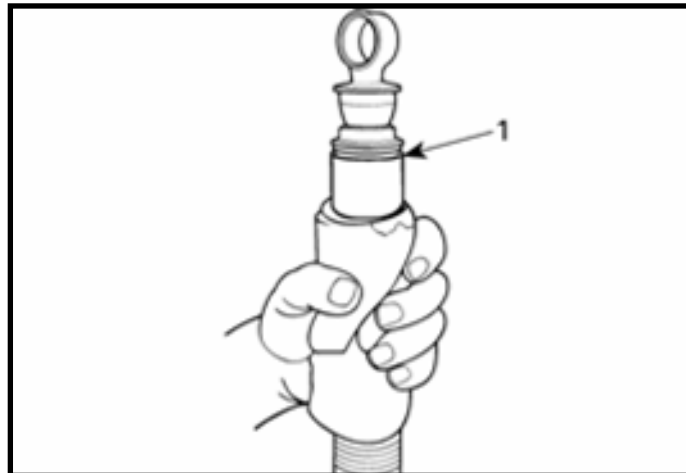
Step 2:

Unscrew the shock body cap (complete) from the body of the shock absorber, using appropriate size of shock wrench (32mm). When shock body cap has been removed, gently lift the rod of the shock absorber and remove it from the body.

NOTE: Remove damper rod assembly slowly to reduce oil spillage and prevent piston seal damage with damper body threads. Wrap the damper body with a shop cloth to capture possible overflow oil while removing the damper piston. See figure 2

NOTE: Discard old oil into storage container. Never reuse damper oil during shock rebuild.

Figure 2



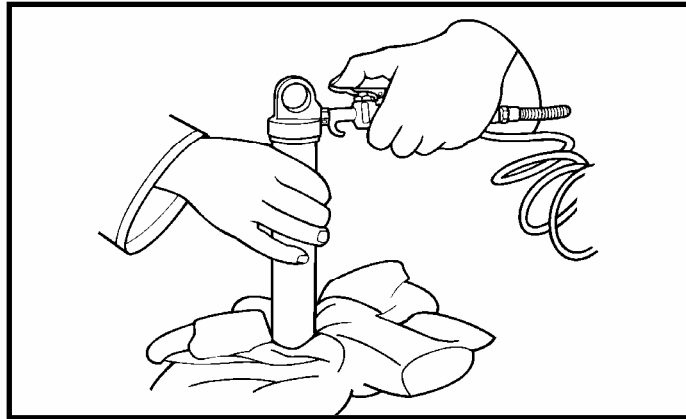
Étape 3 :

Enlever le centre de la soupape de type aiguille. À l'aide d'air comprimé, faire sortir l'assemblage du second piston et du piston flottant du corps de l'amortisseur avec précaution. Couvrir l'ouverture de ce dernier d'un chiffon afin d'attraper l'assemblage du second piston et du piston flottant. Prévoir assez d'espace dans le chiffon pour permettre à l'assemblage de sortir du corps de l'amortisseur. Voir la figure 3.

Step 3:

Remove valve core. Using compressed air pressure, carefully remove second piston and floating piston assembly from damper body. Hold shop cloth over damper body opening to catch released second piston assembly. Allow room for the assembly to leave damper body. See figure 3.

Figure 3



Étape 4 :

Bien nettoyer le corps de l'amortisseur dans un solvant approprié. Sécher avec de l'air comprimé à basse pression et bien l'inspecter afin de déceler toute imperfection ou marque d'usure sur l'alésage. Remplacer le corps de l'amortisseur en cas d'usure.

PREMIER PISTON

Étape 5 :

Installer la tige d'amortisseur (complète) dans un étau, puis enlever l'assemblage du piston et les soupapes. Après avoir enlevé les pièces, les étaler dans l'ordre de démontage. Voir les figures 4 et 5.

Step 4:

Thoroughly clean, with a typical cleaning solution and blow dry using low pressure air. Carefully inspect the damper body for any imperfections or signs of wear in the damper bore. Replace damper body if wear is identified.

FIRST PISTON

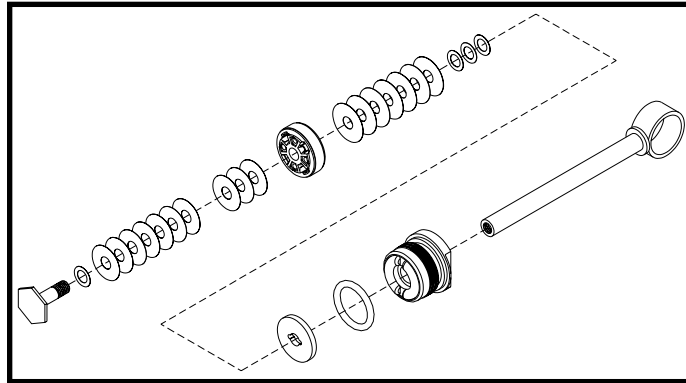
Step 5:

Holding the damper rod assembly in the bench vise, begin pistons and valve removal. Always arrange parts removed in the sequence of disassembly. See figures 4 and 5.

Figure 4



Figure 5



REMARQUE : S'il faut recalibrer les soupapes, il est essentiel d'identifier l'empilage original des cales (le nombre de cales et leur grosseur). Il n'est pas nécessaire d'enlever le logement de l'anneau d'étanchéité s'il ne s'agit que d'une opération de recalibrage. On peut mesurer les cales avec un pied à coulisse ou un micromètre.

REMARQUE : Inspecter toutes les cales et remplacer celles qui sont courbées ou brisées pour assurer le bon fonctionnement de l'amortisseur.

REMARQUE : Inspecter la surface plane du boulon spécial de l'assemblage du premier piston, vérifier qu'il n'y a pas d'éraflure et que la surface est bien plane. Voir la figure 6.

NOTE: If revalving is to be done, it is imperative that you identify the original shim pack (size and number of shims) There is not need to remove seal carrier if only revalving is to be done. Shims can be measured by using a vernier caliper or a micrometer.

NOTE: All shims should be carefully inspected and any bent or broken shims must be replaced for the shock to function properly.

NOTE: Inspect surfaces of the special bolt of the assembly of the first piston, verify that there is no scratch and that surface is quite flat. See figure 6.

Figure 6



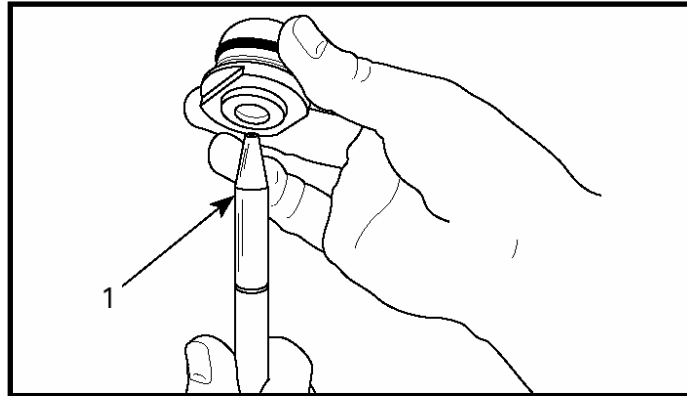
REMARQUE : Pour remplacer le logement de l'anneau d'étanchéité, se servir d'un guide de coupole pour guider l'anneau d'étanchéité sur la tige de l'amortisseur. Lubrifier le guide avant son utilisation. Voir la figure 7.

ATTENTION : L'anneau d'étanchéité sera endommagé si on omet d'utiliser le guide.

NOTE: If the seal carrier assembly is replaced, use seal pilot to guide seal over damper shaft. Lubricate seal carrier guide pilot before use. See figure 7.

CAUTION: Failure to use seal pilot will result in seal damage.

Figure 7



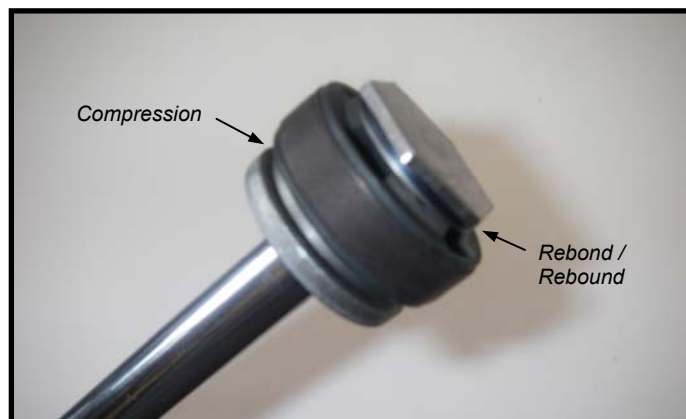
Étape 6 :

Une fois que les nouvelles cales ou les cales de rechange ont été sélectionnées, remonter l'assemblage du premier piston dans l'ordre inverse du démontage. (Voir les vues explosées correspondantes à la fin du manuel). S'assurer que le piston de la tige est installé de façon à ce que les rainures et les plus grandes orifices d'admission soient orientés vers l'empilage des cales de rebond. Voir la figure 8.

Step 6:

After the new or replacement shim pack has been selected, reassemble the first piston assembly in the reverse order of the disassembly. (See the corresponding exploded view at the end of this manual). Ensure that the shaft piston is installed with the slits/larger intake holes facing the rebound shim stack. See figure 8.

Figure 8



Étape 7 :

Serrer le boulon spécial du premier piston à un couple de 150 lbs-po. Utiliser du Loctite rouge 271 sur les filets du boulon spécial. Une période de séchage de 2 heures est nécessaire afin de consolider la pâte de blocage de filet avant que celle-ci soit exposée à l'huile d'amortisseur.

Step 7:

Torque the special bolt of the first piston to 150 lbf-in. Use Loctite 271 red on the special bolt threads. **Period of 2 hours drying is necessary in order to consolidate the threadlocker before is exposed to the shock absorber oil.**

REMARQUE : Assurez-vous de bien nettoyer les filets de tout corps gras ou saleté qui pourraient diminuer l'efficacité de la pâte de blocage de filets.

REMARQUE : Utiliser du Loctite 271 rouge sur les filets du boulon spécial du premier piston.

REMARQUE : Un fois serrer, laissez sécher l'assemblage du premier piston **durant deux heures** afin de laisser le temps à la pâte de blocage de filet de bien durcir avant d'être exposée à l'huile d'amortisseur.

SECOND PISTON

Étape 8 :

À l'aide de clés 32mm (1 ¼"), démonter la partie supérieur de la partie inférieur de l'assemblage du second piston. Après avoir démonté les pièces, les étaler dans l'ordre de démontage. Voir les figures 9 et 10.

REMARQUE : Attention de ne pas endommager la pièce supérieure et inférieure de l'assemblage du second piston lors du démontage.

NOTE: Ensure to clean well the threads of any grease substance or dirtiness which could decrease the effectiveness of the threadlocker.

NOTE: Use threadlocker Loctite 271 red on the threads of the special bolt of the first piston.

NOTE: Once tighten; let dry the first piston assembly **during two hours** period in order to leave time to the threadlocker to harden well before being exposed to shock absorber oil.

SECOND PISTON

Step 8:

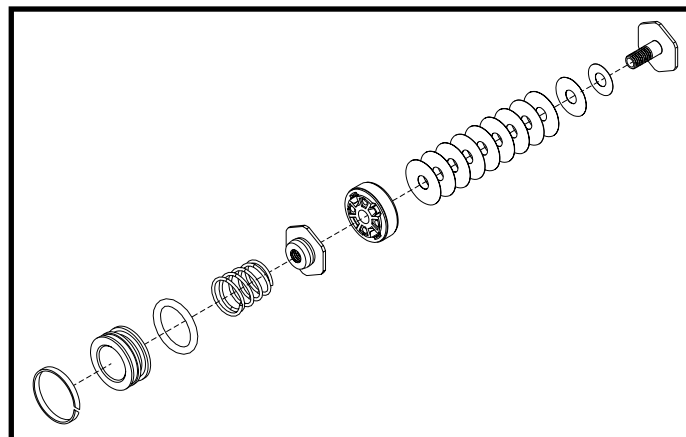
Using keys 32mm (1 ¼"), disassemble the superior part of the lower part of the second piston. Always arrange parts removed in the sequence of disassembly. See figures 9 and 10.

NOTE: Attention not to damage the superior and inferior parts of the second piston assembly when disassembling.

Figure 9



Figure 10



REMARQUE : S'il faut recalibrer les soupapes, il est essentiel d'identifier l'empilage original des cales (le nombre de cales et leur grosseur). On peut mesurer les cales avec un pied à coulisse ou un micromètre.

REMARQUE : Inspecter toutes les cales et remplacer celles qui sont courbées ou brisées pour assurer le bon fonctionnement de l'amortisseur.

REMARQUE : Inspecter la surface plane du boulon spécial de l'assemblage du second piston, vérifier qu'il n'y a pas d'éraflure et que la surface est bien plane. Voir la figure 11.

NOTE: If revalving is to be done, it is imperative that you identify the original shim pack (size and number of shims). Shims can be measured by using a vernier caliper or a micrometer.

NOTE: All shims should be carefully inspected and any bent or broken shims must be replaced for the shock to function properly.

NOTE: Inspect surfaces of the special bolt of the assembly of the second piston, verify that there is no scratch and that surface is quite plane. See figure 11.

Figure 11



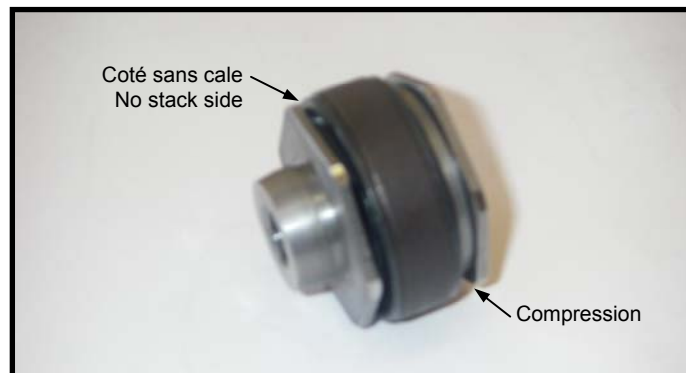
Étape 9 :

Une fois que les nouvelles cales ou les cales de rechange ont été sélectionnées, remonter l'assemblage du second piston dans l'ordre inverse du démontage. (Voir les vues explosées correspondantes à la fin du manuel). S'assurer que le piston est installé de façon à ce que les rainures et les plus grands orifices d'admission soient orientés vers l'opposé de l'empilage de cales du second piston. Voir la figure 12.

Step 9:

After the new or replacement shim pack has been selected, reassemble the second piston assembly in the reverse order of the disassembly. (See the corresponding exploded view at the end of this manual). Ensure that the piston is installed with the slits/larger intake holes directed towards contrary to the shim stack of the second piston. See figure 12.

Figure 12



Étape 10 :

Serrer le boulon spécial du second piston à un couple de 72 lbs-po. Utiliser du Loctite rouge 271 sur les filets du boulon spécial. **Une période de séchage de 2 heures est nécessaire afin de consolider la pâte de blocage de filet avant que celle-ci soit exposée à l'huile d'amortisseur.**

REMARQUE : Assurez-vous de bien nettoyer les filets de tout corps gras ou saleté qui pourraient diminuer l'efficacité de la pâte de blocage de filets.

REMARQUE : Utiliser du Loctite 271 rouge sur les filets du boulon spécial du second piston.

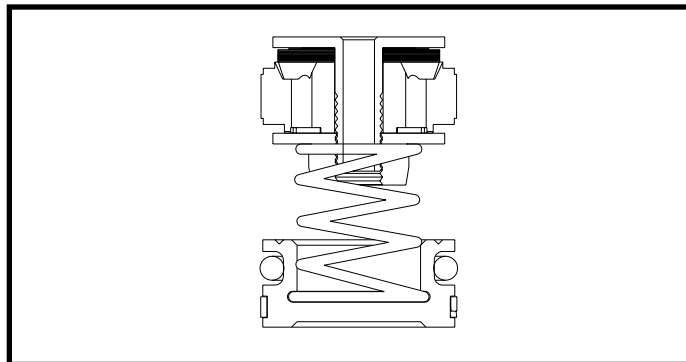
REMARQUE : Un fois serrer, laissez sécher l'assemblage du second piston **durant deux heures** afin de laisser le temps à la pâte de blocage de filet de bien durcir avant d'être exposée à l'huile d'amortisseur.

PISTON FLOTTANT ET RESSORT

Étape 11 :

Le piston flottant est assemblé au second piston par l'entremise d'un ressort. Assemblez le piston flottant au second piston. Assurez-vous que les extrémités du ressort sont correctement engagées aux rainures du piston flottant et du second piston. Voir la figure 13.

Figure 13



REMARQUE : Assurez-vous que les extrémités du ressort sont correctement engagées dans la rainure intérieure du piston flottant et inférieure de l'assemblage du second piston.

Step 10:

Torque the special bolt assembly of the second piston to 72 lbf-in. Use Loctite 271 red on the special bolt threads. **Period of 2 hours drying is necessary in order to consolidate the threadlocker before is exposed to the shock absorber oil.**

NOTE: Ensure to clean the threads of any grease substance or dirtiness which could decrease the effectiveness of the threadlocker.

NOTE: Use threadlocker Loctite 271 red on the threads of the special bolt of the second piston.

NOTE: Once tighten; let dry the second piston assembly during a period of **two hours** in order to leave time to the threadlocker to harden well before being exposed to shock absorber oil.

FLOATING PISTON AND SPRING

Step 11:

The floating piston is assembled with the second piston via a spring. Assemble the floating piston to the second piston. Ensure that the ends of the spring are correctly committed with the interior groove of the floating piston and of the second piston. See figure 13.

NOTE: Ensure that the ends of the spring are correctly inserted in the interior groove of the floating piston and the inferior groove of the second piston assembly.

REMARQUE : Le ressort ne doit pas être retiré du piston flottant lors de la dépose, sa réinstallation pourrait s'avérer difficile.

REMARQUE : Ne pas étirer le ressort lors de l'assemblage ou du désassemblage du ressort au second piston. L'installation et la désinstallation s'effectuent plus facilement avec un mouvement de rotation du ressort.

Étape 12 :

Positionner l'outil référence de profondeur de l'assemblage du piston flottant (P/N ML-700) à l'intérieur du corps de l'amortisseur par l'orifice de la soupape. Assurez-vous que l'outil est correctement positionné à l'intérieur du corps de l'amortisseur, Voir la figure 14.

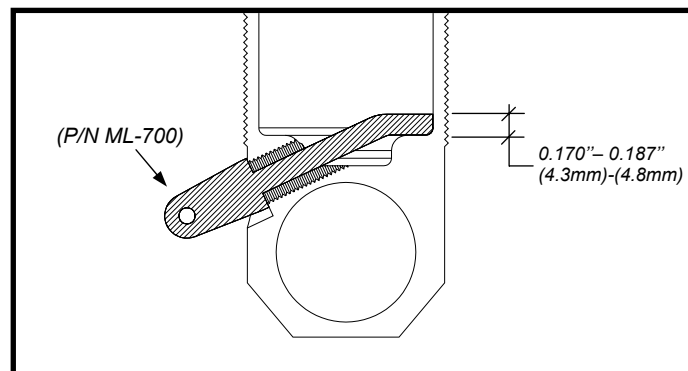
NOTE: The spring should be not removed from the floating piston at the time of disassembly; its reinstallation can be difficult.

NOTE: Do not stretch the spring at the time of the assembly or the disassembly of the spring to the second piston. The installation and the deinstallation are carried out more easily with a rotational movement of the spring.

Step 12:

Position the reference gap tool of the floating and second piston assembly (P/N ML-700) into damper body by the opening of the valve core. Ensure that the tool is correctly positioned inside the damper body. See figure 14.

Figure 14



REMARQUE : Une broche de 3/16\" de diamètre peut être utilisée pour remplacer l'outil ML-700, assurez-vous qu'elle est correctement positionnez.

Étape 13 :

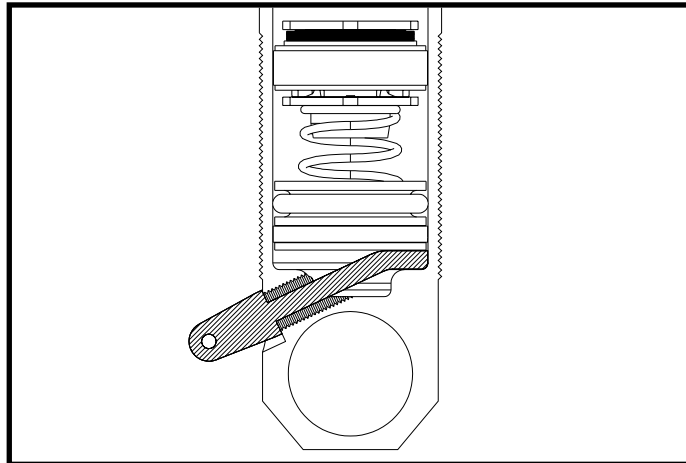
Réinstaller l'assemblage du second piston et du piston flottant à l'intérieur du corps de l'amortisseur. Servez-vous de pâte Molykote G-n (N/P 711 297 433) pour faciliter le passage du joint torique dans les filets du corps de l'amortisseur. Positionner l'assemblage du second piston et du piston flottant jusqu'à ce que le piston flottant soit appuyé contre l'outil de positionnement préalablement installé. Voir la figure 15.

NOTE: A steel wire of 3/16\" diameter can be used to replace ML-700 tool, ensure you that it is correctly in position.

Step 13:

Reinstall the floating and second piston assembly inside the damper body. Use Molykote G-n (P/N 420 297 433) to ease O-ring to pass damper body threads. Position the floating and second piston assembly until the floating piston is supported against the positioning gap tool reference beforehand installed at step 13. See figure 15.

Figure 15



ATTENTION : Si on n'installe pas bien l'assemblage du second piston, l'amortisseur risque d'être endommagé.

REMARQUE : Si l'assemblage du second piston est installé trop loin dans le corps de l'amortisseur, une légère pression d'air appliquée dans la soupape repoussera le piston vers le haut.

AVERTISSEMENT : Il faut être extrêmement prudent lorsqu'on utilise de l'air comprimé. Couvrir l'ouverture de l'amortisseur d'un chiffon pour réduire les risques de blessure.

ATTENTION : De l'air comprimé contenant de l'humidité risque de contaminer la chambre à gaz et de faire rouiller le piston flottant.

AVERTISSEMENT : Toujours porter des lunettes de sécurité lorsqu'on travaille avec de l'air comprimé.

Étape 14 :

Remplir de 120 ml (millilitres) l'amortisseur avec de l'huile d'amortisseur HPG de Bombardier (N/P 293 600 035).

REMARQUE : Assurez-vous que tout au long des étapes 13 et 14, l'outil référence de profondeur de l'assemblage du piston flottant à l'intérieur du corps de l'amortisseur reste positionné correctement.

CAUTION: Failure to install internal second piston assembly correctly could result in shock damage.

NOTE: If the second piston assembly is installed too far into the damper body, light air pressure through valve will move piston outward.

WARNING: Whenever using compressed air, use extreme caution, cover damper opening with shop cloth to reduce chance of possible injury.

CAUTION: Moisture laden compressed air will contaminate the gas chamber and rust floating piston.

WARNING: Always wear protective eye wear whenever using compressed air.

Step 14:

Fill the shock with Bombardier HPG shock oil (P/N 293 600 035) to approximately 120 ml.

NOTE: Ensure that throughout the steps 13 and 14, the gap tool reference of the second piston assembly inside the damper body remains positioned correctly.

Étape 15 :

Installer avec précaution la tige de l'assemblage du premier piston dans le corps de l'amortisseur. Lubrifier légèrement l'anneau d'étanchéité du piston avec l'huile d'amortisseur pour en faciliter l'installation. Une légère oscillation de la tige peut s'avérer nécessaire afin de faciliter l'entrée du piston dans l'alésage du corps de l'amortisseur.

REMARQUE : Une certaine quantité d'huile se renversera lors de l'installation de la tige de premier piston. Envelopper ce dernier dans un chiffon afin d'absorber l'huile.

ATTENTION : Insérer le piston dans le corps de l'amortisseur en prenant soin de ne pas l'endommager sur les filets du corps de l'amortisseur.

Étape 16 :

Insérer délicatement le piston dans le corps de l'amortisseur. Un léger mouvement de haut en bas peut être nécessaire afin de permettre à l'air de passer dans le piston. Frapper légèrement avec une petite clé sur l'œil de l'amortisseur pour dégager l'air emprisonné dans le piston submergé.

REMARQUE : Assurez-vous que l'outil référence de profondeur de l'assemblage du piston flottant à l'intérieur du corps de l'amortisseur reste positionné correctement.

Étape 17 :

Insérer la tige de l'assemblage du premier piston jusqu'au fond de la course du corps de l'amortisseur. Maintenir la tige appuyée au fond du corps de l'amortisseur à l'aide d'une force d'environ 30 livres. Vous devez appuyer sur la tige de l'assemblage du premier piston pour compresser en totalité le ressort de l'assemblage de second piston et du piston flottant.

REMARQUE : Le niveau d'huile devrait atteindre la base des filets du corps d'amortisseur. Ajouter de l'huile si nécessaire.

Step 15:

Carefully insert first piston rod assembly into the damper body. Lightly oil damper piston seal ring with shock oil to ease installation. Slight oscillation of the first piston damper rod may be required to allow piston to enter damper body bore.

NOTE: Some shock oil will overflow when installing first piston rod assembly. Wrap damper with shop cloth to catch possible overflow oil.

CAUTION: Use care when passing piston into damper body at damper body threads

Step 16:

Slowly push piston into the damper body. Slight up and down movement may be required on short stroke to allow all air to pass through piston assembly. The gentle tapping of a small wrench, on the shock eye, may help dislodge air trapped in the submersed piston.

NOTE: Ensure that the gap tool reference of the second piston assembly inside the damper body remains positioned correctly.

Step 17:

Insert the first piston rod assembly until the bottom of the damper body. Maintain the rod supported at the bottom of the damper body with an approximately 30 lbs down force on the rod. You must press on the first piston rod assembly to entirely compress the spring of the second piston assembly and floating piston.

NOTE: Oil level should be to damper body thread base. Add oil if necessary.

Étape 18 :

Avec une main, maintenez la pression sur la tige de l'assemblage du premier piston pour compresser en totalité le ressort de l'assemblage de second piston et du piston flottant. Avec l'autre main, visser le logement d'anneau d'étanchéité dans le corps de l'amortisseur. Assurez-vous que la tige de l'assemblage du premier piston comprime en totalité le ressort de l'assemblage du second piston et du piston flottant. Procéder lentement pour permettre l'écoulement de l'huile de l'amortisseur. Serrer le logement d'anneau d'étanchéité à 70 lbs-pi. Voir la figure 16.

Step 18:

With your hand, maintain pressure on the first piston rod assembly to entirely compress the spring of the second piston assembly and floating piston. With the other hand, threaded the seal carried assembly into the damper body. Ensure that the first piston rod assembly entirely compresses the spring of the second piston assembly and floating piston. This should be done slowly to allow weepage of oil. Torque seal carried to 70 lbf-ft. See figure 16.

Figure 16



ATTENTION : La tige de l'amortisseur doit être enfoncée à son maximum dans l'amortisseur afin de compresser le ressort en totalité afin de permettre au surplus d'huile de s'échapper du corps de l'amortisseur. Si cette étape n'est pas correctement effectuée, l'amortisseur pourrait être gravement endommagé.

CAUTION: The shock absorber rod must be inserted to its maximum in the shock absorber to compress entirely the spring in order to allow weepage of oil. If this step is not carried out, the shock absorber could be seriously damaged.

Étape 19 :

Retirer l'outil référence de profondeur du piston flottant de l'intérieur du corps de l'amortisseur.

Step 19:

Remove the reference gap tool of the floating piston of the damper body.

REMARQUE : Lorsque l'outil référence est retiré de l'orifice de la soupape, éviter de pousser la tige dans le corps jusqu'à ce que la charge d'azote soit ajoutée afin de ne pas déplacer le piston flottant dans le corps de l'amortisseur.

NOTE: When the reference gap tool is removed of the opening of the valve, avoid pushing the shaft into the body until the nitrogen charge is added in order not to move the floating piston in the damper body

Étape 20 :

Remonter le centre de la valve à gaz au corps de l'amortisseur. Serrer à un couple de 70 lbs-po.

Étape 21 :

On peut maintenant ajouter l'azote (N) dans le corps de l'amortisseur. Régler le régulateur de pression à 200 lbs/po² d'azote (N). Cette pression rétablira la pression de l'amortisseur à son niveau optimal.

REMARQUE : Ne jamais remplacer l'azote (N) par un autre gaz. On a choisi pour ses qualités de gaz inerte et parce qu'il ne contaminera pas la chambre à gaz de l'amortisseur.

ATTENTION : ne pas excéder la pression recommandée.

AVERTISSEMENT : Porter des lunettes de protection lorsqu'on travaille avec un gaz haute pression. Ne jamais diriger la pression du gaz vers quiconque.

Étape 22 :

Placer l'amortisseur dans un étau. Retirer la vis qui est sur la valve. Placer le guide de l'outil de recharge sur la valve de l'amortisseur. Afin d'insérer l'aiguille dans le caoutchouc de la valve de pression de l'amortisseur, appuyer sur la détente de l'outil de recharge de gaz en poussant vers le tout. Voir la figure 17.

Step 20:

Reassembly the valve core to the damper body. Tighten with a torque of 70 lbs-in.

Step 21:

Nitrogen (N) can now be added to damper body. Preset your pressure regulator to 200 PSI nitrogen (N), this gas pressure will restore the correct pressure for your damper.

NOTE: Never substitute another gas for nitrogen. Nitrogen has been selected for its inert qualities and will not contaminate the gas chamber of the shock.

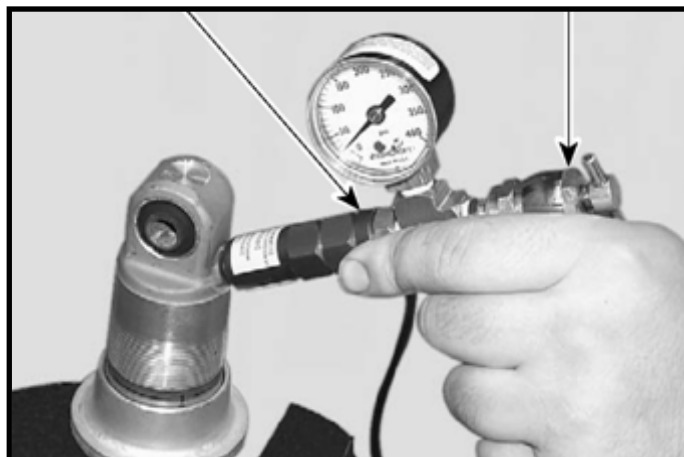
CAUTION: Do not exceed the recommended pressure value.

WARNING: Whenever working with high pressure gas, use eye protection. Never direct gas pressure toward anybody.

Step 22:

Mount the shock on a vise. Remove screw on top of valve. Place the needle guide of gas refill tool on the shock valve. While depressing the detent pin of the gas refill tool and pushing forward the needle assembly, insert the needle through the rubber core of the pressure valve assembly of the shock. See figure 17.

Figure 17

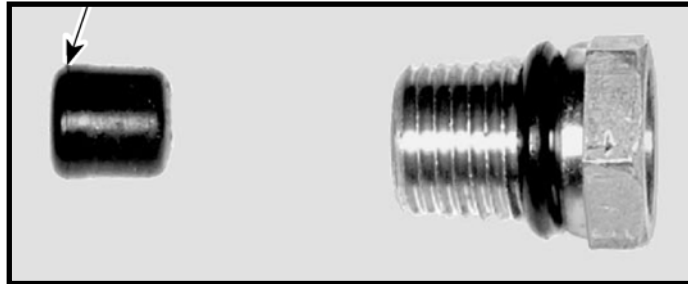


REMARQUE : Pour le remplacement de l'aiguille ou pour remplir l'amortisseur, bien suivre les instructions fournies avec le nécessaire d'outil de recharge de gaz pour amortisseur de type aiguille.

Étape 22-A :

Au moment d'insérer l'aiguille de l'outil, le caoutchouc peut sortir de la valve. Si c'est le cas, enlever le centre de la valve et le caoutchouc, puis remettre ce dernier en place en terminant par sa partie la plus grosse. Voir la figure 18.

Figure 18



Étape 23:

Réinstaller la vis sur le dessus de la valve une fois l'amortisseur rempli de gaz.

REMARQUE : S'assurer que l'amortisseur ne présente pas de fuite de gaz ou d'huile. Faire la réparation nécessaire avant de passer à l'étape suivante.

REMARQUE : On ne peut faire une lecture exacte de la pression du gaz de l'amortisseur avec un manomètre. Le volume de gaz dans l'amortisseur est très petit et la quantité perdue lors de l'installation du manomètre fera trop baisser la pression et rendra le remplissage nécessaire.

NOTE: For replacement of the needle or filling the shock, carefully follow the instructions provided with the gas fill tool kit (needle type).

Step 22A:

On this model, rubber may pop out of needle valve when inserting tool needle. If so, remove valve core and rubber then, reinstall rubber with its larger diameter last. See figure 18.

Step 23:

When the shock is filled with gas, install back the screw on top of the valve.

NOTE: Carefully inspect damper for gas or oil leaks. Any leaks must be corrected before continuing.

NOTE: Damper gas pressure cannot be confirmed by using a pressure gauge. The volume of gas in the shock is very small, and the amount lost during gauge installation will lower the pressure too much and require refilling.

Étape 24

Une fois le rechargement terminé, l'amortisseur remonté devrait être vérifié en atelier. Donner de petits coups sur l'amortisseur pour s'assurer qu'il bouge librement et que la compression et le rebondissement se font bien. Si la tige a un mouvement de va-et-vient irrégulier, il y a peut être trop d'air à l'intérieur. Si la tige ne bouge pas ou que son mouvement est incomplet, il y a peut être un verrouillage hydraulique. Dans un cas ou l'autre, il faut rebâtir l'amortisseur à nouveau. Faire attention à la position du piston flottant, à la quantité d'huile et à la disposition de l'empilage des cales et du piston.

Step 24:

After recharging is complete the rebuilt shock should be bench-tested. Stroke the shock to ensure full travel and smooth compression and rebound action. If the shaft moves in or out erratically this could indicate too much air is trapped inside. If the shaft will not move or has partial travel then it may be hydraulically locked. In either event the shock must be rebuilt again. Pay particular attention to the placement of the floating piston, quantity of oil and shim stack/piston assembly.

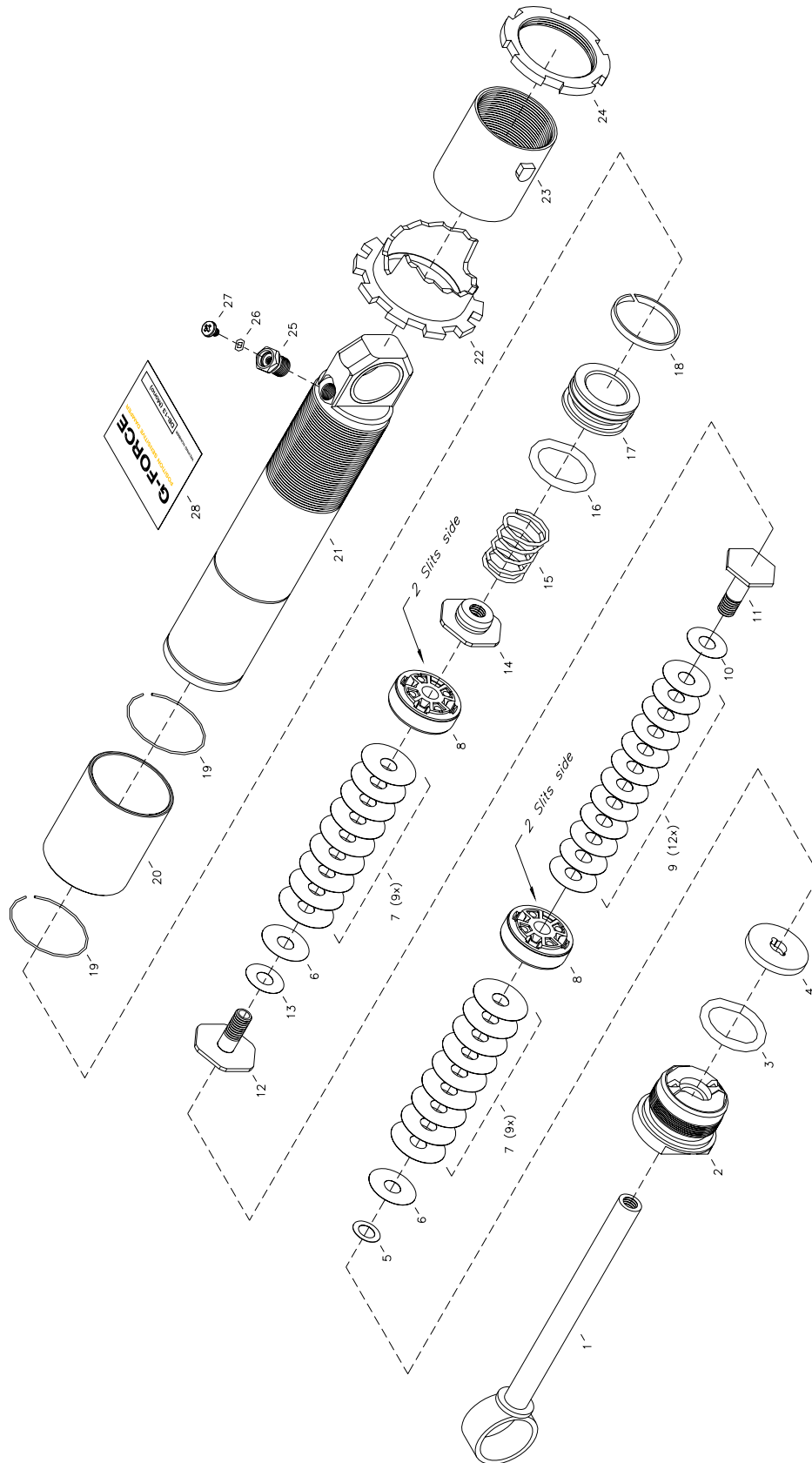
**PARTS LIST /
LISTE DE PIÈCES**

**G-FORCE ZX2 SUSPENSION (Dual shock) DB-09 /
G-FORCE SUSPENSION ZX2 (Amortisseur double) DB-09**

1	11302-10283-M	Piston rod	Tige de piston	1
2	11302-00510-1	Cylinder cap assy	Capuchon assemblé	1
3	11302-00510-2	O-ring	Joint torique	1
4	11331-00601	Valve stopper	Stoppeur de valve	1
5	11301-02031	Leaf valve 15x0.203	Lame de soupape 15x0.203	3
6	11521-02046	Leaf valve 30x0.203	Lame de soupape 30x0.203	16
7	11308-20370-W0	Piston (2 Slits)	Piston (2 fentes)	1
8	11521-02044	Leaf valve 26x0.203	Lame de soupape 26x0.203	3
9	11301-02013	Leaf valve 26x0.152	Lame de soupape 26x0.152	8
10	11301-02010	Leaf valve 15x0.114	Lame de soupape 15x0.114	1
11	GF-001	First piston	Premier piston	1
12	GF-003	Second piston	Second piston	1
13	11301-02041	Leaf valve 22x0.114	Lame de soupape 22x0.114	1
14	11308-20371-W0	Piston (4 Slits)	Piston (4 fentes)	1
15	GF-002	Piston spring receiver	Piston récepteur de resort	1
16	C-080-850-1250	Spring	Ressort	1
17	11301-03006	O-ring	Joint torique	1
18	11301-03303-M	Floating piston	Piston flottant	1
19	11301-03805	Piston gasket	Joint étanche	1
20	11301-03207	Ring stopper	Anneau de blocage	2
21	11301-91030	Collar	Collet	1
22	11301-05056	Cylinder tube	Tube cylindrique	1
23	11301-04205	Spring seat	Siège de ressort	1
24	YA-001	Spring seat receiver	Récepteur de siège de ressort	1
25	11301-90513	Nut	Écrou	1
26	11302-09919	Air valve	Valve à gaz	1
27	11301-03021	O-ring	Joint torique	1
28	11201-90604	Screw	Vis	1
29	ML-611	Decal G-Force shock	Décalque amortisseur G-Force	1

**PARTS LIST /
LISTE DE PIÈCES**

**G-FORCE ZX2 SUSPENSION (Mono shock) DB-15 /
G-FORCE SUSPENSION ZX2 (Amortisseur simple) DB-15**



**PARTS LIST /
LISTE DE PIÈCES**

**G-FORCE ZX2 SUSPENSION (Mono shock) DB-15 /
G-FORCE SUSPENSION ZX2 (Amortisseur simple) DB-15**

1	11302-10283-M	Piston rod	Tige de piston	1
2	11302-00510-1	Cylinder cap assy	Capuchon assemblé	1
3	11302-00510-2	O-ring	Joint torique	1
4	11331-00601	Valve stopper	Stoppeur de valve	1
5	11301-02023	Leaf valve 18x0.152	Lame de soupape 18x0.152	1
6	11301-02013	Leaf valve 26x0.152	Lame de soupape 26x0.152	2
7	11521-02046	Leaf valve 30x0.203	Lame de soupape 30x0.203	18
8	11308-20370-W0	Piston (2 Slits)	Piston (2 fentes)	2
9	11521-02044	Leaf valve 26x0.203	Lame de soupape 26x0.203	12
10	11301-02018	Leaf valve 22x0.152	Lame de soupape 22x0.152	1
11	GF-001	First piston	Premier piston	1
12	GF-003	Second piston	Second piston	1
13	11301-02041	Leaf valve 22x0.114	Lame de soupape 22x0.114	1
14	GF-002	Piston spring receiver	Piston récepteur de ressort	1
15	C-080-850-1250	Spring	Ressort	1
16	11301-03006	O-ring	Joint torique	1
17	11301-03303-M	Floating piston	Piston flottant	1
18	11301-03805	Piston gasket	Joint étanche	1
19	11301-03207	Ring stopper	Anneau de blocage	2
20	11301-91030	Collar	Collet	1
21	11301-05056	Cylinder tube	Tube cylindrique	1
22	11301-04205	Spring seat	Siège de ressort	1
23	YA-001	Spring seat receiver	Récepteur de siège de ressort	1
24	11301-90513	Nut	Écrou	1
25	11302-09919	Air valve	Valve à gaz	1
26	11301-03021	O-ring	Joint torique	1
27	11201-90604	Screw	Vis	1
28	ML-611	Decal G-Force shock	Décalque amortisseur G-Force	1