

Rubrique Technique: Entretenir les axes et roulements Santacruz et utiliser le pistolet à graisse

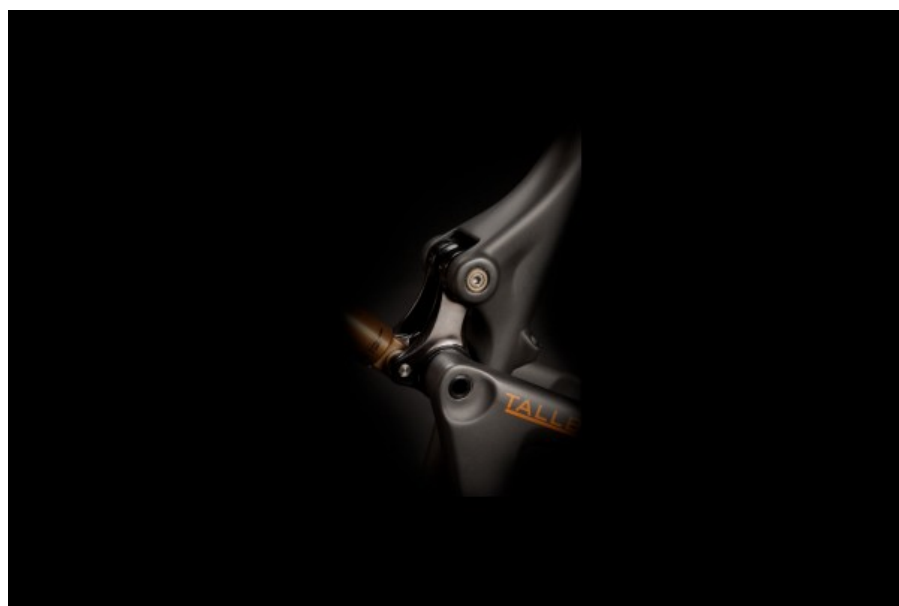
Nov
13
2015

J'aime 36

Partager 36

Aujourd'hui on ressort un article de notre blog vieux de 2012 mais toujours d'actualité dans notre [rubrique technique](#) :

Comment faire l'entretien et le remplacement des axes et roulements chez [Santacruz](#) et comment utiliser [la pompe à graisse](#)!



Notre exemple est le [Santacruz Tallboy Carbone](#) mais excepté les codes des outils (ces outils sont spécifiques à Santacruz et souvent spécifiques au modèle.) La procédure est la même sur tous les VPP et très similaires sur les APP.

Vous pourrez retrouver ces outils sur [notre site](#) ou sur demande auprès de notre [service commercial](#).

Outils Nécessaires :

- Arrache roulement 7900 (réf SAOUEXT « 7900 »)
- Arrache roulement 7902 (réf SAOUEXT « 7902 »)
- Presse à roulements 7900/7902/6902 (réf SAOUPRE « 6902/7900/7902 »)
- Pistolet à graisse (fourni avec le cadre) (réf SAOUGRA + graisse réf SAOUGRP)
- 2 clés plates « US » de 11/16" ou clé à molette
- 2 clés plates « US » de 9/16" ou clé à molette
- Loctite 242 ou 243 (= bleu)
- Maillet
- Pointeau
- Ensemble de clés Allen
- Clé dynamométrique (ATTENTION : la plupart des vis du cadre étant en titane, n'utilisez que des clés en bon état sous peine de détériorer les têtes)

Le Tallboy comme tous les Santacruz de dernière génération a été conçu pour être réparé facilement ! Pas besoin de tout démonter (pédalier, etc...) pour l'entretenir !

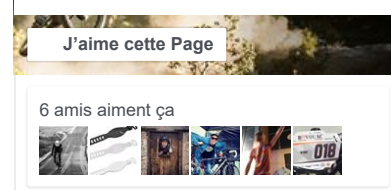
Etape 1 : Retirez la biellette supérieure

1. a) Utilisez une clé Allen de 6mm pour retirer l'axe arrière de l'amortisseur.

Rechercher :

Nos autres sites

Race Company



Inside Race Company



Catégories

Divers
Evénements
Le Garage
News BMX
News Matos
Focus produit
News Team



2. b) à l'aide d'une clé allen de 4mm, retirez les 2 vis de la biellette supérieure.



3. c) Une fois les vis retirées, utilisez la même clé allen pour sortir les cônes en dehors de l'axe. Poussez les d'avant en arrière jusqu'à ce qu'ils sortent (il arrive qu'ils soient « collés »).

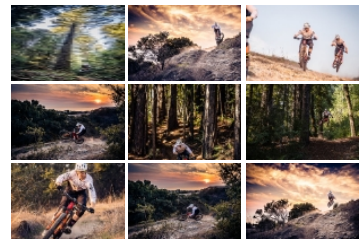


4. d) Insérez une clé allen de 5mm à l'intérieur de l'axe du pivot d'où proviennent les cônes. Dévissez dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour retirer l'axe.

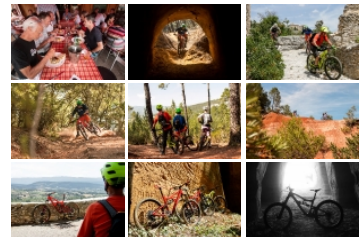
Pin-Up
Technique
video



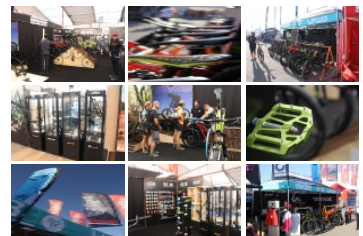
EWS – TEAM IBIS 2018



IBIS IN LUBERON



Roc d'Azur 2017





5. e) Il arrive parfois que l'axe inférieur soit bloqué dans la biellette. Si vous ne voyez pas l'axe sortir du côté droit, mais que le bras s'est un peu écarté de la biellette du côté gauche, tapez doucement à gauche à l'aide d'un maillet pour le « décoller ».

ATTENTION : Ne pas forcer dans ces cas-là.

6. f) Retirez l'axe supérieur et retirez la biellette supérieure.

Etape 2 : Retirer la biellette inférieure

1. a) A l'aide d'une clé Allen de 5mm, retirez les 2 vis de la biellette inférieure (du côté opposé au pédalier).



2. b) Une fois les vis retirées, utilisez la même clé allen pour sortir les cônes en dehors de l'axe.

Poussez les d'avant en arrière jusqu'à ce qu'ils sortent (il arrive qu'ils soient « collés »).

3. c) A l'aide d'une Allen de 8mm, desserrez et retirez les axes.



Etape 3 : Retirer les capuchons et joints de la biellette inférieure

1. a) Retirer à la main (ou à l'aide d'une tige quelconque) les 4 capuchons.





2. b) Retirez les 4 joints avec un pointeau ou petit tournevis plat.



Etape 4 : retirer les roulements de la biellette inférieure

1. a) Mettre en place l'outil (« [arrache roulement 7902](#) ») comme sur la photo, avec la petite partie à l'intérieur du roulement. La partie plate de l'outil doit s'appuyer contre le roulement.



2. b) Approchez la tige pointue entre les deux parties de ce dernier et insérez-la.

3. b) A l'aide d'un chiffon ou d'un quelconque rembourrage de protection, bloquez la moitié de la biellette dans un étau. Sinon, serrer dans un étau comme indiqué à l'aide des capuchons pour protéger

la biellette.

4. d) Utilisez un marteau ou un maillet pour extraire les roulements de la biellette. Les roulements n'ont pas été montés avec de la Loctite comme sur la première génération des Blur, donc ils devraient sortir facilement.



5. e) Répétez l'opération pour les 3 autres roulements. (Si vous rencontrez des difficultés pour retirer un des roulements, regardez à la fin des instructions pour une méthode alternative.)

Etape 5 : Nettoyer la biellette inférieure

1. a) Une fois que la totalité des roulements ont été extraits, nettoyez l'intérieur de la biellette pour retirer les vieilles graisses et poussières. (nous utilisons les dégraissants Muc Off comme celui-ci ou pour les éco-responsables celui-ci) Il est important que l'intérieur de la biellette soit propre et dégraissé.

Etape 6 : Installer les nouveaux roulements de la biellette inférieure

1. a) Assemblez la presse (« presse à roulements 6902/7900/7902 ») ainsi qu'un des nouveaux roulements sur la biellette comme sur la photo, avec la face ouverte du roulement face à la biellette. Approchez à la main les écrous, et assurez-vous que le roulement soit bien aligné avec la biellette.



2. b) Utilisez une paire de clés 11/16" ou deux clés à molette pour serrer le roulement vers l'intérieur de la biellette. Arrêtez immédiatement de serrer et recommencez l'opération si le roulement se met de travers.



3. c) Mettez en place le second roulement.

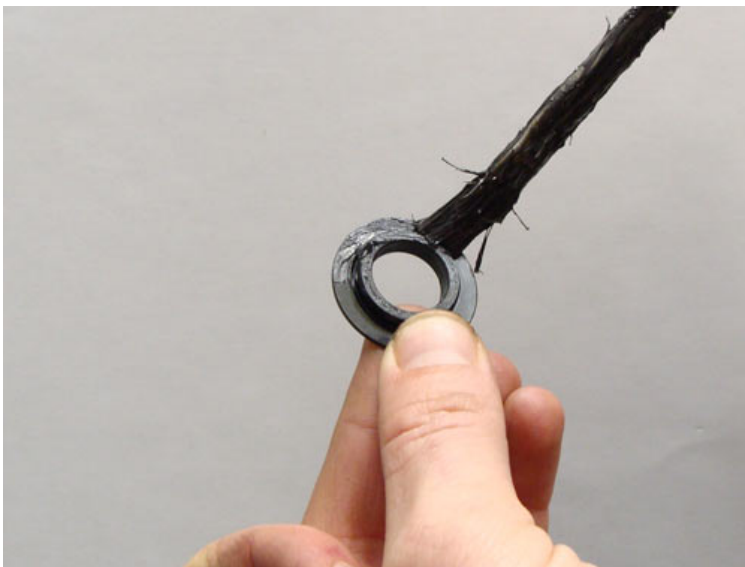


4. d) Répétez l'opération pour tous les autres roulements.

5. e) Mettez en place les joints avec le côté lisse à l'intérieur. Il est important qu'ils soient bien enfoncés régulièrement ; si nécessaire, aidez-vous d'un outil (ex : clé Allen de 5mm) pour le presser sur toute sa circonférence.



6. f) Appliquez une fine couche de graisse (voir [ICI](#) pour les graisses) sur la partie interne des capuchons et installez-les à l'intérieur des joints. Faites les tourner pour vous assurer qu'il n'y ait pas de frictions excessives au niveau des joints. Si il y en a trop, retirez le capuchon et renforcez le joint.

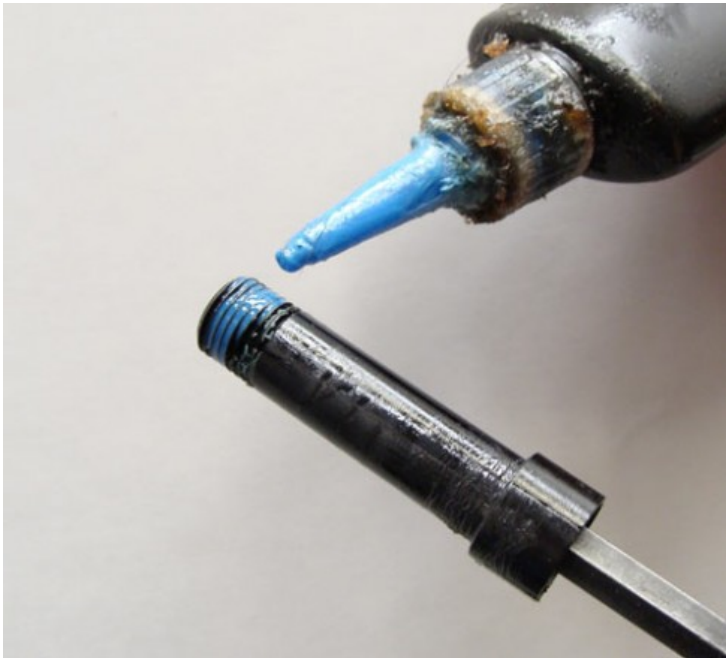


Etape 7 : Installer la biellette inférieure

1. a) [Nettoyez](#) les axes / cônes / vis de toute trace de graisse et Loctite.

2. b) Commencez par installer la biellette inférieure sur le bras oscillant.

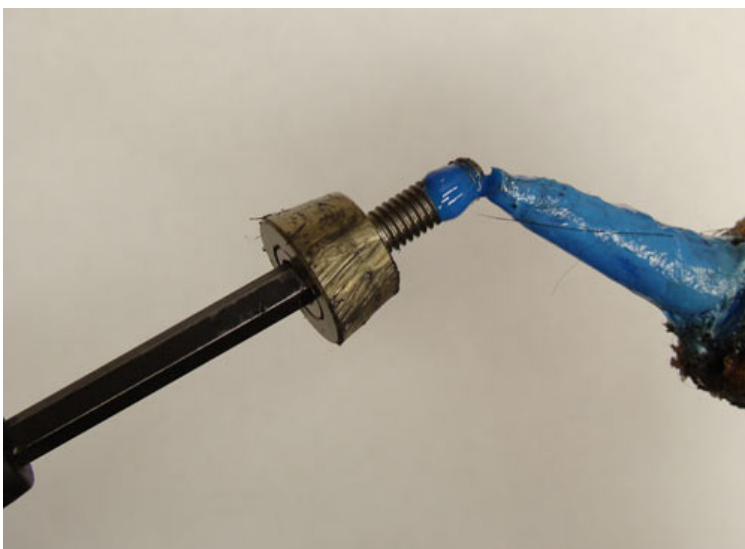
3. c) Appliquez de la Loctite 242 sur les filetages et recouvrez la partie externe de l'axe avec [de la graisse](#).



4. d) Utilisez une clé Allen de 8mm pour serrer l'axe. L'axe doit être seulement ajusté, pas serré. Imaginez lorsque vous ajustez le jeu dans votre jeu de direction : la vis du capot de votre potence est « peu » serrée, mais il n'y a pas de jeu pour autant. Serrer à environ 35 in/lbs (= 4 N.m). Ne pas trop serrer !



5. e) Appliquez de la graisse sur la partie extérieure des cônes et mettez une goutte de Loctite 242 sur les filets des vis. Serrez à 110 in/lbs (12N.m).



Etape 8 : Retirer les roulements du pivot supérieur

1.a) Retirer les 4 capuchons et joints à l'aide d'un pointeau ou tournevis plat.

- 2.b) Mettre en place l'outil (« arrache roulement 7900 ») comme sur la photo, avec la petite partie à l'intérieur du roulement. La partie plate de l'outil doit s'appuyer contre le roulement.
3. c) Approchez l'outil pointu entre les deux parties de ce dernier et insérez-le.
4. d) A l'aide d'un chiffon ou d'un quelconque rembourrage de protection, bloquez la moitié de la biellette dans un étau. Sinon, serrer dans un étau comme indiqué à l'aide des capuchons pour protéger la biellette.



- 5.e) Utilisez un marteau ou un maillet pour extraire les roulements de la biellette. Les roulements n'ont pas été montés avec de la Loctite comme sur la première génération des Blur, donc ils devraient sortir facilement.
- 6.f) Répétez l'opération pour les 3 autres roulements. (Si vous rencontrez des difficultés pour retirer un des roulements, regardez à la fin des instructions pour une méthode alternative.)

Etape 9 : Installer les nouveaux roulements de la biellette supérieure

1. a) Premièrement, installez [les roulements supérieurs \(7900\)](#). Rentrez-les l'un après l'autre avec la « presse à roulements 7900/7902/6902 ». Aucun insert n'est nécessaire entre la presse et le roulement pour la biellette supérieure. La presse vient directement s'appuyer sur le roulement. Insérez les roulements avec la face noire à l'extérieur !



2. b) Utilisez une paire de clés 11/16 '' ou de clés à molette pour serrer l'outil et mettre le roulement en place. Stoppez immédiatement et recommencez l'opération si vous sentez que le roulement commence à se mettre de travers.



3. c) Mettez en place les joints avec le côté lisse à l'intérieur. Il est important qu'ils soient bien enfoncés régulièrement ; si nécessaire, aidez-vous d'un outil (ex : clé Allen de 5mm) pour le presser sur toute sa circonférence.

4. d) Appliquez une fine couche de graisse sur la partie interne des capuchons et installez-les à l'intérieur des joints. Faites les tourner pour vous assurer qu'il n'y ait pas de frictions excessives au niveau des joints. Si il y en a trop, retirez le capuchon et renfoncez le joint.

Etape 10 : Installer la biellette supérieure

1. a) Nettoyez les axes / cônes / vis de toute trace de graisse et Loctite.

2. b) Installez les joints et capuchons sur tous les roulements.

3. c) Maintenez les capuchons sur les roulements supérieurs et faites glisser la biellette en son emplacement sur le triangle avant

4. d) Utilisez une clé Allen de 5mm pour serrer le plus petit axe dans la biellette. L'axe doit être juste mis en place, pas serré à outrance Utilisez une clé Allen de 8mm pour serrer l'axe. L'axe doit être seulement ajusté, pas serré. Imaginez lorsque vous ajustez le jeu dans votre jeu de direction : la vis du capot de votre potence est « peu » serrée, mais il n'y a pas de jeu pour autant. Serrer à environ 30 in/lbs (= 3.5 N.m). Ce n'est pas sur-serrer.



5. e) Appliquez de la graisse sur la surface externe des cônes et mettez une goutte de Loctite sur la vis. Serrez à 100 in/lbs (11N.m).

6. f) Répétez l'opération de a à d pour l'axe inférieur.

7. g) Appliquez de la Loctite 242 sur le filetage de la vis de l'amortisseur, et remontez votre amortisseur (serrer à 140 in/lbs (15N.m)). Assurez-vous que la rondelle soit en place sous la tête de la vis.

Etape 11 : Utilisation de la pompe à graisse Santa Cruz

1. a) Suivez les instructions fournies dans la boîte comprenant le pistolet à graisse + cartouche de graisse. Appuyez sur la gâchette jusqu'à ce que vous n'avez plus de poche d'air (vous sentirez une résistance dans la poignée).

2. b) A l'aide d'une clé de 9/16 (ou clé à molette) et d'une pince, desserrer l'embout sur le pistolet (il doit être libre).

Cet embout avec écrou/contre écrou actionne un système de pince qui va se refermer sur le graisseur une fois vissé. Si vous clipsez en force le pistolet sur le graisseur celui-ci va finir par se clipser mais va retenir le graisseur prisonnier et il sera impossible de retirer le pistolet sans arracher le graisseur.



3. c) Clipsez la pompe sur un des graisseurs et vissez à la main l'embout

4.d) Pressez jusqu'à ce que la pression augmente ; vous devez voir la graisse usée sortir sur les côtés de la biellette.



5. e) Dévissez l'embout à la main de manière à ce qu'il soit libre, et déclipsez délicatement la pompe. Ne pas forcer ni tirer de travers, vous risqueriez d'endommager un graisseur.

Faites de même pour l'autre graisseur.

Recharge de la cartouche de graisse pour pistolet à graisse Santacruz: Sur les pistolets de première génération une cartouche de graisse spécifique est nécessaire. Vous pourrez la retrouver directement chez le fabricant [ICI](#)



Sur les pistolets de seconde génération la recharge de graisse est du même type que notre graisse [Silkolène Renolit](#).



Dévissez simplement le capuchon, coupez le bec verseur au niveau du filetage puis visser la pompe à graisse sur le tube:



Changement de [la patte de dérailleur](#)

1. a) Utilisez une clé Allen de 2,5mm pour retirer les deux vis BTR (assurez-vous que votre clef soit en bon état pour ne pas risquer de détériorer une tête de vis) et retirez la patte.
2. b) Appliquez de la Loctite 242 sur les nouvelles vis et installez [la nouvelle patte de dérailleur](#). Serrez à 25 in/lbs (2.5 N.m).

Un des roulements a explosé lorsque j'ai essayé de le sortir, que faire ?

1. Malheureusement, l'angle de contact des roulements n'est pas très solide ; lorsque vous les poussez dans la direction extérieure, ils vont avoir la fâcheuse tendance à rester dedans. Donc, il arrive qu'une partie (bague extérieure) reste à l'intérieur lorsque vous retirez le roulement. L'arrache roulement 7900 peut être retourné pour récupérer la partie manquante.

Commencez par retirer tous les joints et billes de votre roulement cassé et nettoyez les graisses et poussières, vous f y verrez plus clair. Utilisez l'arrache roulement comme à l'accoutumée mais inversez le sens d'orientation des mâchoires d'extraction. La mâchoire la plus large viendra attraper la cage restante du roulement.

Assurez-vous que la mâchoire prenne bien sur la cage. Une fois que le pilote de l'extracteur est installé, et que tout semble bien en place, frappez la tige pointue quelques fois avec un marteau ou un maillet. La cage extérieure devrait sortir intégralement.

Pour finir même si ces opérations sont bien détaillées et semblent plutôt simple elles nécessitent un minimum d'expérience et de sens mécanique, la moindre hésitation ou erreur risque d'endommager irrémédiablement votre cadre, si vous n'êtes donc pas sûr à 110% de vos compétences de mécanicien n'hésitez pas à [contacter un mécanicien compétent](#) afin qu'il vous fasse ces opérations dans les règles de l'art.

Dernier détail si Santacruz a pris la peine de créer des outils spéciaux en petite série, c'est bien que un outil bricolé ou un outil du commerce « standard » ne peut convenir et risque lui aussi d'endommager irrémédiablement votre vélo!

Bon ride!

This entry was written by [Yann](#), posted on [13 novembre 2015 at 8:33](#), filed under [Technique](#) and tagged [Arrache roulement 7900](#), [Arrache roulement 7902](#), [axe conique santacruz](#), [axe santa cruz grippé](#), [axe santa hs](#), [axes](#), [changer roulements santacruz](#), [Clé dynamométrique](#), [démontage santa cruz](#), [entretien](#), [entretien axe santacruz](#), [entretien et le remplacement des axes et roulements chez Santacruz.](#), [entretien roulement santacruz](#), [entretien santa cruz](#), [graisse silkolène](#), [graisseur arraché santacruz](#), [graisseur coincé santacruz](#), [graisseur santa](#), [graisseurs santacruz](#), [jeu biellette santacruz](#), [Loctite 242](#), [notice demontage santacruz](#), [ou trouver graisse santacruz](#), [outils birzman tools](#), [Pistolet à graisse](#), [pistolet santa](#), [pompe à graisse](#), [pompe à graisse Santacruz](#), [Presse à roulements 7900](#), [recharge graisse](#), [recharge graisse santa](#), [recharge graisse santacruz](#), [recharge pistolet à graisse santacruz](#), [recharge pistolet santacruz](#), [recharge tube de graisse](#), [remplacement](#), [roulement](#), [roulement santa cruz](#), [roulement santa cruz ne tourne plus](#), [roulement santa cruz rouillé](#), [roulement santacruz cassé](#), [roulement santacruz grippé](#), [roulements](#), [rubrique technique](#), [santacruz](#), [Santacruz Tallboy Carbone](#), [serrer axes santacruz vpp](#), [Silkolène Pro RG2](#), [silkolène renolit](#), [tube de graisse roulement](#), [tube de graisse santacruz](#), [tube de recharge](#), [tube graisse](#), [tutoriel axe biellettes](#), [tutoriel échange roulement](#), [tutoriel graissage roulement](#), [tutoriel roulement VTT suspendu](#), [tutoriel santa cruz](#), [tutoriel santacruz](#), [tutoriel technique](#), [Utilisation pistolet à graisse santacruz](#), [utilisation pompe a graisse santacruz](#), [VPP](#). Bookmark the [permalink](#). Follow any comments here with the [RSS feed for this post](#). Both comments and trackbacks are currently closed.

« Leçon mécanique : tarauder/poser un hélicoil sur un filetage de pédalier abîmé »

L'hiver arrive et les nouveautés Trickx aussi ! »

12 Comments

1. Arno

Posted 18 juillet 2012 at 9:28 | [Permalink](#)

Parfait cet article.

Une petite question :

Le graissage doit être réalisé à quelle périodicité ?

Merci



2. Yann

Posted 19 juillet 2012 at 9:32 | [Permalink](#)

Bonjour Arno, en fait ça va dépendre de beaucoup de choses, si tu fais 2 à 3 sorties boueuses par semaines alors il faut graisser tous les 15jours/3semaines, si tu roule une à deux fois par semaine et uniquement en conditions sèches alors tu peux espacer le graissage à une fois tous les 4/6mois...



3. Arno

Posted 19 juillet 2012 at 11:17 | [Permalink](#)

Merci



4. Jef

Posted 30 juillet 2012 at 11:17 | [Permalink](#)

Bonjour,

Après démontage, j'ai besoin de changer les joints (7902). Ayant déjà le kit de roulements, est-il possible de se procurer uniquement les joints, svp? Cordialement.



5. Yann


Posted 17 août 2012 at 11:34 | [Permalink](#)




Bonjour Jef, désolé mais Santa ne détaille pas les joints seuls, il nous arrive parfois d'en avoir en rab' au sav mais pas de kit officiel.




Essayez de prendre contact avec notre sav (coordonnées sur le site <http://www.raceco-mtb.com>), peut être pourra t'il vous dépanner?


Cordialement

6. patoche
Posted 29 août 2012 at 9:47 | [Permalink](#)
sur mon blur Xc de déc 2008 y a t il de la loctite sur les roulements , sinon quelle sont les références des outils extracteur et presse à roulement ??
Comment marche la garantie un seul roulement étant grippé au bout de 3 ans 
7. antoine SAV
Posted 10 septembre 2012 at 9:37 | [Permalink](#)
Bonjour Patoche,

Sur le Blur XC2 (carbone), il ne faut pas mettre de Loctite (Scellroulement) lors qu'on change un roulement.
En ce qui concerne les outils, il faut les commander via un revendeur Santa Cruz (ou magasin client chez nous tout au moins) car nous ne vendons pas en direct.
Enfin, pour la garantie sur les roulements, elle n'est pas applicable pour les cas d'usure normale comme ça semble être le cas.
Merci.
Antoine 
8. maire
Posted 18 novembre 2012 at 6:50 | [Permalink](#)
bonjour je possède un blur ltc et je cherche de la graisse pour le pistolet afin de graisser la biellette inférieur la silkolène Graisse « compétition pro rg2 convient elle? 
9. Pierre
Posted 23 novembre 2012 at 6:25 | [Permalink](#)
Juste une petit conseil en passant, pour les roulements, evitez les marques du type « Genérique » 
10. Yann
Posted 12 décembre 2012 at 2:34 | [Permalink](#)
Bonjour la Pro RG2 pourrais convenir mais elle n'existe pas direct en tube, donc il faudrait re-remplir le tube d'origine... pas infaisable mais pas très pratique...

Par contre nous avons les cartouches de remplacement pour le pistolet à graisse Santacruz:
<http://www.raceco-mtb.com/produits.php?marque=SANTACRUZ&cat=Outils&ref=SAOUGRP>

C'est déjà plus pratique et c'est direct de la graisse marine qui conviens mieux a ce genre de roulements qui ont besoins d'étanchéité et ne tournent pas à haute vitesse... 
11. Yann
Posted 12 décembre 2012 at 2:36 | [Permalink](#)
Pour ce qui est des roulements génériques, les roulements Santacruz étant spécifiques on ne les trouvent pas en général au détail sur les sites de ventes de roulements génériques donc ça limite le risque d'erreur et de problèmes...

Tous les roulements et outils spécifiques Santa se trouvent ICI:
<http://www.raceco-mtb.com/produits.php?marque=SANTACRUZ&cat=Pi%E8ces%20d%E9tach%E9es> 
12. maire
Posted 21 mars 2013 at 10:20 | [Permalink](#)
bonjour,
j'ai un problème sur mon blur ltc , j'use les buselures du bas de l'amortisseur tout les 700kms environ
j'ai repris tout les couples de serrages
pas de graissage a se niveau ... 