

MANUAL DE DESPIECE DEL CARTUCHO DEL MISSION CONTROL DE LA SUSPENSIÓN ROCK SHOX LYRIK U-TURN 115-160 (muelle).

Brico-lyrik by Javi_Rivas



En este manual vamos a desmontar y despiezar el cartucho del Mission Control. Una vez que le he visto las “tripas” a este mecanismo he llegado a la conclusión que es una pieza bien hecha, robusta, sencilla y solo tiene posibilidad de mal funcionamiento si las juntas tóricas rompen, cosa no muy probable debido al poco desgaste que sufren.

Vamos a empezar por desmontar las ruletas del M. Control, para ello pongo las imágenes del otro manual que hice para solucionar, rápidamente, las pérdidas de aceite a través de dichas ruletas:

Lo primero que tenemos que hacer es limpiar muy bien la zona del M.Control. Es conveniente girar las dos ruletas en sentido antihorario hasta el tope.



Con la llave allen de 4 m/m aflojamos el tornillo del GATE hasta desenroscarlo por completo:



y así liberamos y retiramos la ruleta plateada (low speed).

A continuación vamos a quitar la otra ruleta, la azul (high speed) y para ello usamos la llave allen de 1,5 m/m introduciéndola en los “perrillos” que hay en los laterales de dicha ruleta. Son **dos** y ¡¡ojo!! ...**NO** los saquéis del todo porque este tipo de tornillitos tan pequeños tienen mucha costumbre de perderse. Con un par de vueltas cada uno podréis sacar la ruleta sin problemas:



Una vez quitada la ruleta azul nos quedará al descubierto una tuerca, la cual debemos aflojar con una llave fija de 24.

Sacamos el cartucho entero de su alojamiento, lo limpiamos bien con un trapito para trabajar mejor y empezamos el “descuajeringue”.



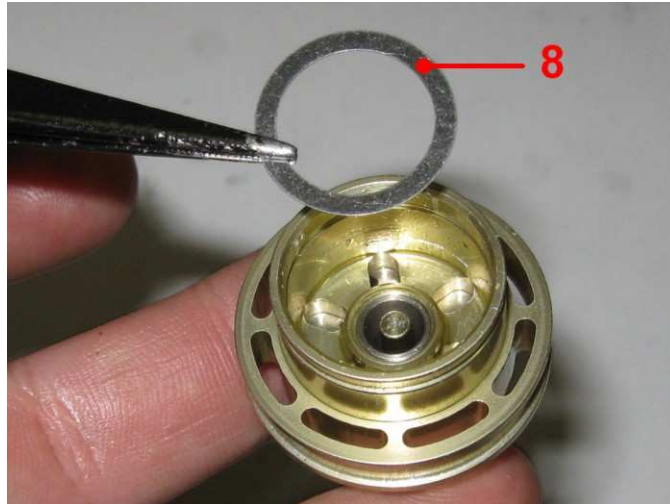
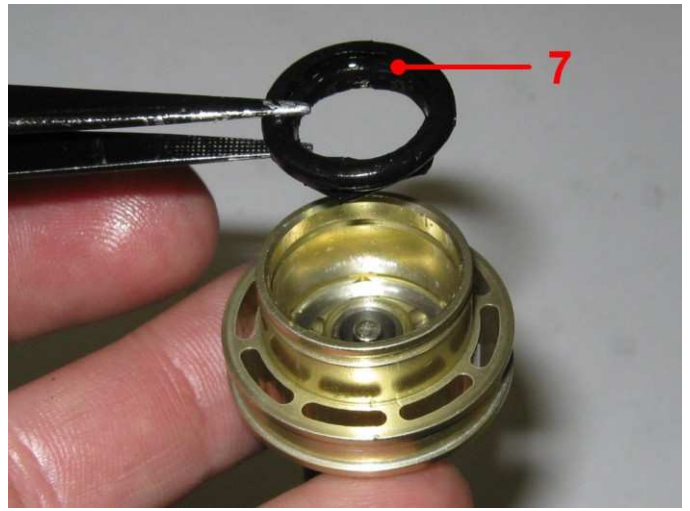
Quitamos con los dedos la abrazadera abierta (1), luego con unos alicates retiramos el “cir-clip” exterior (2), sacamos el muelle (3) y la arandela (4).

La función de estas piezas es dejar abiertos los agujeros que la arandela (4) tiene tapados. Cuando la horquilla descomprime, el propio aceite hace fuerza sobre la arandela, que comprime el muelle y permite que el aceite pase otra vez debajo del conjunto del Mission Control.



Ahora quitamos el cir-clip interior (5) para poder sacar la pieza (6) que es la encargada de cerrar el paso del aceite para el bloqueo. A continuación sacamos la pieza de goma (7) y la arandela (8).





Si giramos el conjunto del M. Control y comprimimos con la mano el tubo negro (9) y el muelle (10), veremos en el interior una tuerca también negra (11), que debemos bloquear con una llave (las que utilizamos para los conos de los bujes vienen perfectas) para poder desenroscar con unos alicates de puntas redondas como se ve en la imagen. Al quitar esta pieza quedarán libres también las arandelas (12), ojo que son tres arandelas juntas ¿¿??.



Ya podemos retirar el tubo negro (9) y el muelle (10). Ahora vamos a quitar la anilla de acero abierta (13) y su bolita (14) encargada de hacer los “cliks” que nos suenan al girar el dial plateado de baja (low speed). Para ello la giramos hasta que quede liberada la bolita (14), la sacamos con cuidado de no perderla y retiramos la anilla. Luego sacamos otra anilla de acero (15), que es la encargada de hacer tope cuando giramos el dial azul de alta (high speed). Esta no lleva bolita. Por último giramos, sin sacar, la anilla de acero (16) para sacar la bolita (17), que es la que hace los “cliks” del dial azul.



Desenroscamos ambas piezas y sacamos la negra por la parte baja de la azul. Aquí veréis una junta tórica del interior del mecanismo (J2) que en caso de estar mal se cambiaría. Comprobamos también la tórica (J1) que es la que hace el hermetismo del M. Control con el puente de la horquilla.



Ahora retiramos el cir-clip interior (18) y la arandela de plástico (19).



Tiramos del conjunto interior para sacarlo. Veremos otra junta tórica (J3), la comprobamos.



Tiramos del pernio dorado (20) y su muelle (21), descubriendo otra junta tórica (J4).

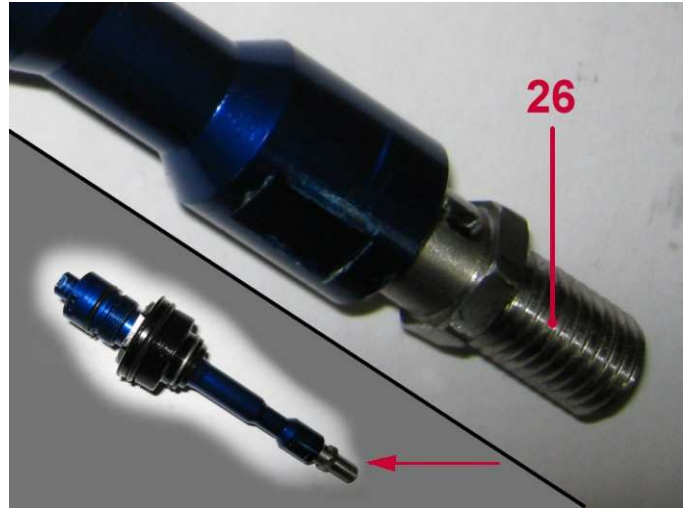


A continuación desmontaremos la pieza que hace que se active o desactive el bloqueo. Para ello tenemos que sacar tirando con unos alicates los 2 pequeños pasadores (24). Luego sacamos del cuerpo plateado (25) la pieza (23) y con una llave allen desenroscamos la pieza (22) donde hay otras dos juntas tóricas (J5) y (J6).



Bueno, eso es todo más o menos, ahora queda lo peor, volver a montar todo en su sitio. Haremos el mismo procedimiento pero al revés, cambiando las juntas tóricas que sean necesarias y limpiando todo bien.

Solo hay una pieza (26) que no hemos desmontado, estaba muy dura y me dio miedo partirla. No tiene mayor misterio, es un tubo roscado interiormente con otro tornillo interior, movido por el pernio dorado (20) que hace que el paso de aceite sea mayor o menor cuando regulamos el dial plateado de baja (low speed).



Espero que os haya servido de algo este “brico-lyrik”, cuanto menos está curioso ver las tripas de estos sistemas ¿no?.

Por último os dejo otra imagen con todos los componentes esparcidos:



Recordar echar las cantidades de aceite que recomienda Rock Shox:

- En la barra del Mission Control (por arriba, antes de cerrarlo)= 112 ml de SAE 5W
- En las dos botellas (por abajo)= 15 ml de SAE 15W en cada una.

Saludos

Javi_Rivas