

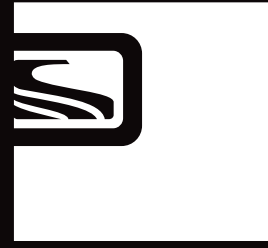
SCOTT-SPORTS.COM



SCOTT SPORTS SA / 17 RTE DU CROCHET / 1762 GIVISIEZ / SWITZERLAND
© 2008 SCOTT SPORTS SA, ALL RIGHTS RESERVED

S

SPARK



SCOTT
2008

BIKE OWNERS MANUAL
OWNERS MANUAL / BEDIENUNGSANLEITUNG / MANUEL D'UTILISATION

CONFORME AUX EXIGENCES DE SECURITE
NF R30-020



Die Modelle der Spark Serie benötigen eine genaue Einstellung auf den jeweiligen Fahrer, um maximale Fahrsicherheit und Fahrspass zu haben.

Alle Einstellungen an diesem Bike sollten im Fachgeschäft, oder anhand dieser Anleitung durchgeführt werden.

INHALT

> Spark Konzept	S. 2
> Geometrie/Technical Data Spark	S. 3
> TC Dämpfer Technologie	S. 4
> Basic Set-Up der TRAC-LOC Fernbedienung	S. 7
> Montageschritte für den Nude TC Shock MK1	S. 8
> Montageschritte für den Nude TC Shock MK2	S. 10
> Benötigte Werkzeuge für das Dämpfer Set-Up	S. 12
> Set-Up Spark mit Scott Nude TC Shock	S. 12
> Set-up der Zugstufe Nude TC Shock	S. 13
> Montage anderer Dämpfer	S. 14
> Scott Sealed Cable Routing	S. 15
> Einstellung der Sattelhöhe	S. 16
> Austauschbares Ausfallende	S. 19
> Federgabeleinstellung/ Federgabelwechsel	S. 19
> Schwingenlagerwartung	S. 19
> Garantiebestimmungen	S. 20



SPARK KONZEPT

Das Scott Spark ist das Resultat von zwei Jahren Entwicklungsarbeit mit dem Ziel den leichtesten vollgefederten MTB Rahmen auf dem Markt zu bauen. Das Rahmenset erreicht ein Gewicht von unter 1800 Gramm inklusiv Scott Nude TC Dämpfer und TRAC-LOC Fernbedienung.

Unser Ziel war nicht nur ein möglichst leichter sondern auch möglichst robuster Rahmen.

Zudem sollte eine innovative Federungstechnik in Kombination mit einer optimierten Kinematik verwirklicht werden.

Die Kombination einer optimierten Hinterbaukinematik mit einer herausragenden Dämpfertechnologie schliesst die Lücke zwischen superleichten Hardtailbikes (z.B. Scott Scale) und der neuen Generation von Marathonbikes (z.B. Scott Genius MC)

Spark wurde für Fahrer entwickelt, die ein vollgefedertes Race- oder Marathonbike mit einem Maximalfederweg am Hinterrad von 110mm suchen.

Scott sieht den Rahmen, den Dämpfer und die Kinematik nicht als getrennte Einheiten, die zusammengebaut werden, sondern als ein Konzept, bei dem alle diese Komponenten voneinander abhängig sind und durch ihr Zusammenspiel eine perfekte Funktion bieten.

KINEMATIK

Das Spark Konzept basiert auf einer neu designten mehrgelenkigen Dämpferanlenkung. In Kombination mit der linearen Dämpfercharakteristik war es möglich Federung und Antriebs/Bremskräfte voneinander zu trennen.

Das Scott TC System (Traction Control) ermöglicht Ihnen, den Federweg am Hinterrad per Fernbedienung von 110mm auf 70mm zu verkürzen, wobei auch die Federkennlinie progressiver wird, unter Beibehaltung eines sensiblen Ansprechverhaltens auf Bodenunebenheiten.

Es geht somit keine Antriebskraft verloren und eine optimale Kraftübertragung ist garantiert, da der Hinterbau im Gegensatz zu blockierten oder automatisch blockierten Systemen stets dem Untergrund folgen kann und hierbei optimale Kraftübertragung und höhere Geschwindigkeit ermöglicht.

GEOMETRIE/ TECHNICAL DATA SPARK

Size	Lenk- kopfwinkel	Steuer- rohrlänge	Horiz. Oberrohr	Sitzwinkel	Top ST	KST Länge	BB OS
S	69.5°	110	555	73.5°	400	422	- 10
M	69.8°	120	585	73.5°	450	422	- 10
L	70°	140	610	73.5°	490	422	- 10
XL	70°	160	640	73.5°	540	422	- 10

Federweg	110/70/0mm
Übersetzungsverhältnis	2.97
Piston stroke	37mm
Einbaulänge Dämpfer (Eye to Eye)	165mm
Hardware Hauptrahmen	22,2mm x 6mm
Hardware Hinterbau	22.2mm x 6mm
Sattelstützen- durchmesser	34,9mm, some models with integrated seatpost
Steuersatz	1 1/8" semi integr. with 44.0mm cups
Gabelfederweg	100mm
Gabeleinbaulänge	471mm
BB Gehäuse	73mm
Vord. Umwerfer	Downswing 34.9mm Downpull
Lager	2 x 61900 (22x10xT6) 6 x 63800 (19x10xT7)



DÄMPFER TECHNOLOGIE

Im Mittelpunkt des TC-Systems steht der komplett neu entwickelte und neuartige, von DT Swiss produzierte, Scott Nude TC Dämpfer, der 3 Funktionen bietet und dieses System erst ermöglicht.

Mit Hilfe eines Hebels am Lenker kann der Fahrer folgende Funktionen wählen:

1. ALL TRAVEL MODUS: voller Federweg am Hinterbau von 110mm

2. TRACTION MODUS: durch ein reduziertes Luftkammervolumen innerhalb des Dämpfers wird der Federweg auf ca. 60% (ca. 70mm) reduziert, die Federkennlinie wird härter. Es wird ein wipffreies Bergauffahren bei gleichzeitig perfekter Traktion des Hinterrades ermöglicht.

3. LOCK OUT MODUS: der Dämpfer wird blockiert, ein Bergauffahren auf z.B. Teerstrassen ist nun ohne Kraftverlust möglich. Gleichzeitig schützt ein Blow-off System den Dämpfer vor Schäden, falls der Fahrer bei Fahrten über Hindernisse vergessen hat das System zu entriegeln.

Sie finden folgende Positionen am Fernbedienungshebel: **[1]**

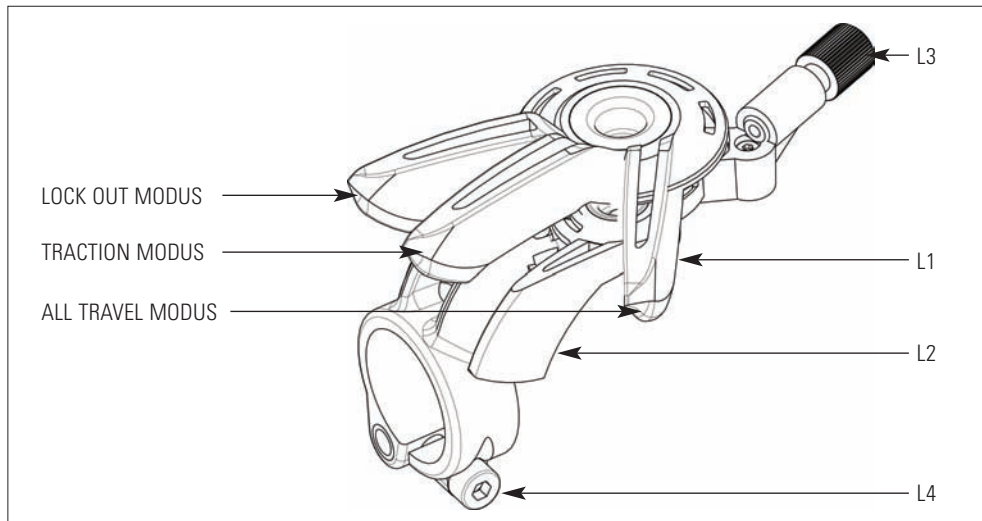
Bitte beachten Sie, dass Sie den Fernbedienungshebel nur "links oben" am Lenker montieren können.

Sie haben 3 Positionen am TRAC-LOC Hebel:

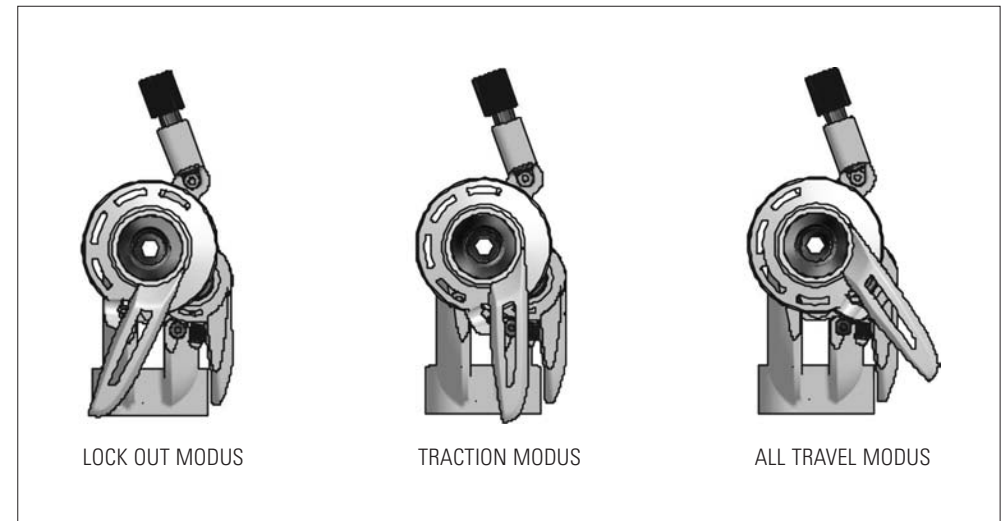
- Hebel in vorderer Position: LOCK OUT
- Hebel in mittlerer Position: TRACTION MOEDE
- Hebel in hinterer Position: ALL TRAVEL MODE

Sie können die Hebelpositionen durch Drücken des Hebels nach vorne bzw. durch Lösen der Verriegelung am Auslösehebel verändern (1 Position pro Druck des Hebels)

1

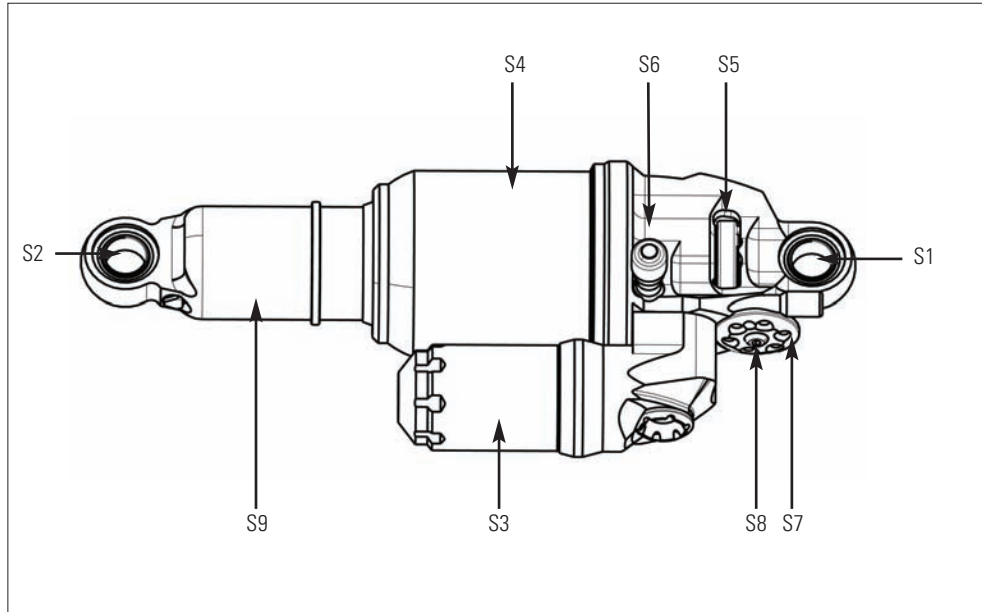


Fernbedienungshebel



NUDE TC SHOCK UND TRAC-LOC FERNBEDIENUNGSHEBEL

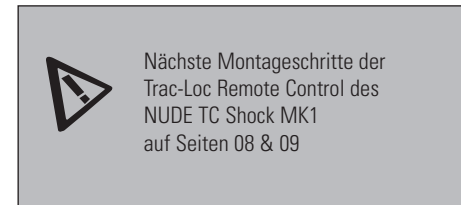
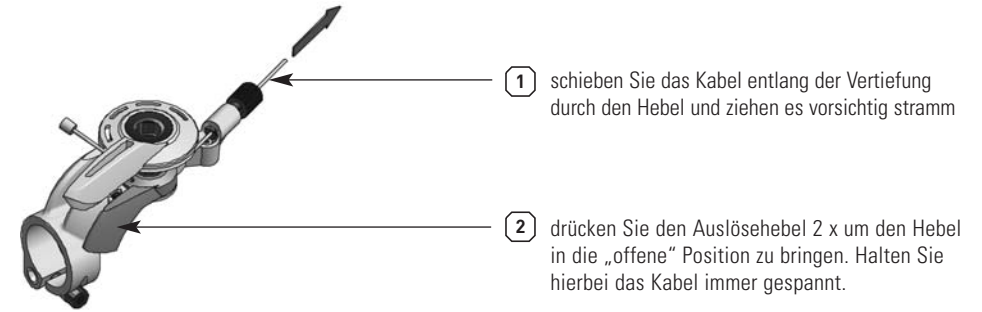
In der untenstehenden Abbildung des Dämpfers und des Fernbedienungshebels können Sie die Bauteile mit Nummern bezeichnet finden, die in dieser Bedienungsanleitung verwendet werden.



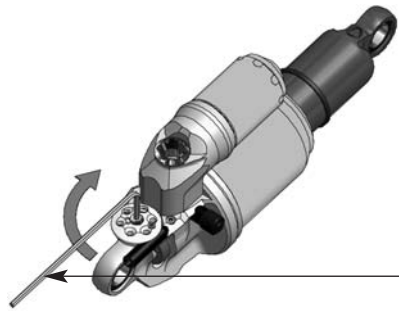
S1	Vord. Dämpferöse / vord. Dämpferbolzen	L1	Fernbedienungshebel
S2	Hint. Dämpferöse / hint. Dämpferbolzen	L2	Auslösehebel
S3	Piggy-Back	L3	Kabelvorspannschraube
S4	Dämpfergehäuse	L4	Inbusschraube
S5	Zugstufenverstellungsschraube		
S6	Ventil der Positivkammer		
S7	Lock Out Verstellrad		
S8	Kabelfixierungsschraube		
S9	Dämpferkolben		

BASIC SET-UP DER TRAC-LOC REMOTE CONTROL DES NUDE TC SHOCK

Um eine perfekte Funktion des Nude TC Dämpfers zu gewährleisten ist es sehr wichtig die folgenden Schritte genau zu beachten

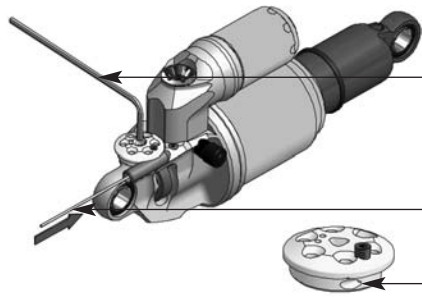


**FOLGENDE MONTAGESCHRITTE
SIND FÜR DEN NUDE TC SHOCK
MK1 NÖTIG**



Gilt nur für Modell
NUDE TC Shock MK1

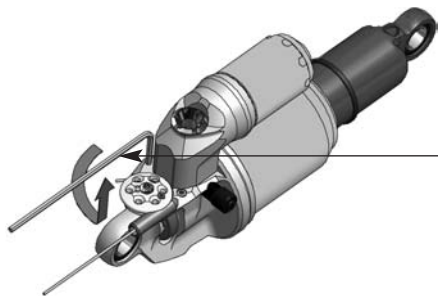
3 drehen Sie das Lock-out Verstellrad mit einem
2mm Inbus im Uhrzeigersinn bis zum Endanschlag



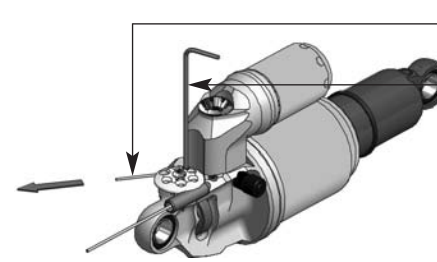
4 halten Sie den Inbusschlüssel in dieser
Position und ...

schieben Sie das Kabel ...

durch diese Öffnung.

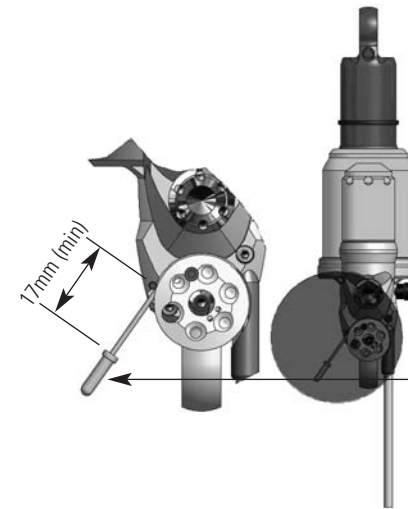


5 drehen Sie den Inbusschlüssel vorsichtig gegen
den Uhrzeigersinn in seine Ausgangslage und
entfernen Sie ihn

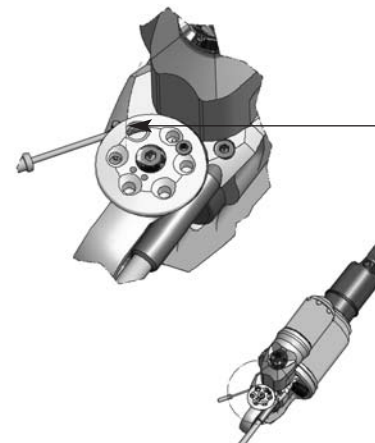


6 ziehen Sie das Kabel stramm ...

und fixieren Sie es mit der 3mm Madenschraube
mit Hilfe eines 1.5mm Inbusschlüssels.
Max. 1.3Nm Drehmoment!



7 Befestigen Sie eine Kabelendhülse auf dem
Kabel. Stellen Sie hierbei sicher, dass das Kabel
mindestens 17mm frei liegt

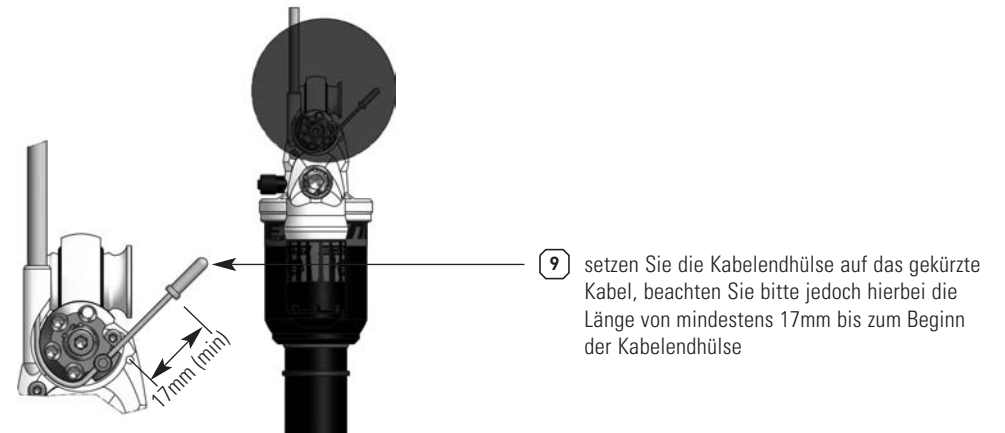
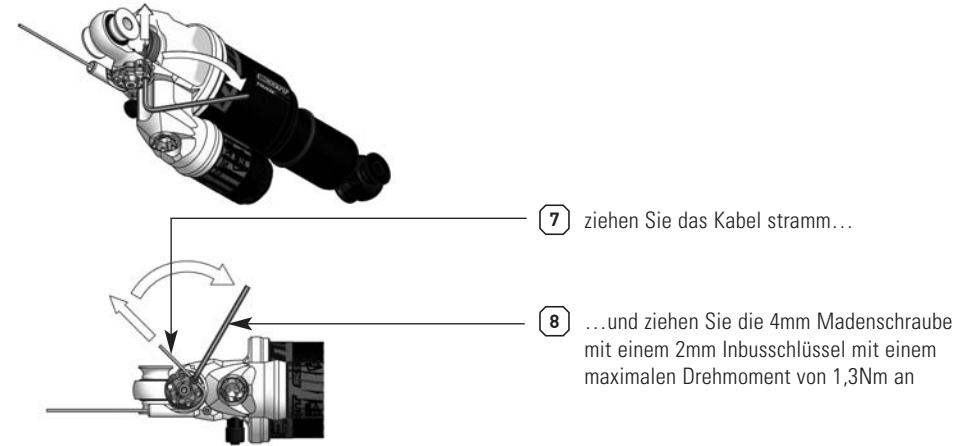
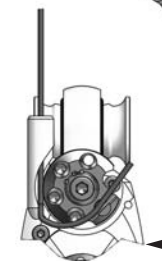
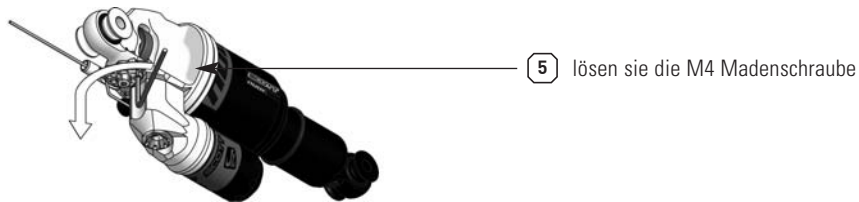
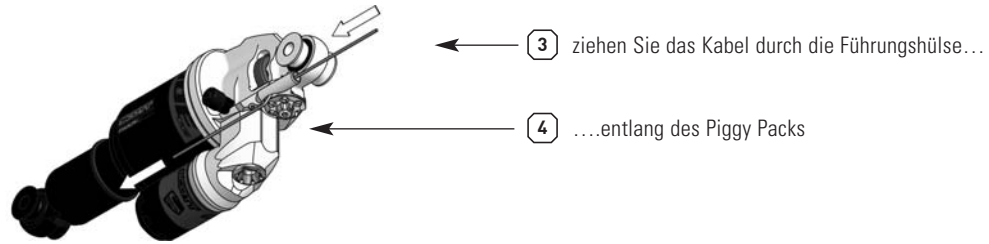


In der Traction Mode Position steht die 4mm
Bohrung des Lock-out Verstellrades in Linie mit
der Ecke des Dämpfergehäuses



**FOLGENDE MONTAGESCHRITTE
SIND FÜR DEN NUDE TC SHOCK
MK2 NÖTIG**

 Gilt nur für Modell
NUDE TC Shock MK2



Ansicht von unten



BENÖTIGTE WERKZEUGE FÜR DAS DÄMPFER SET-UP

Für das Set-Up des Dämpfers empfehlen wir eine Dämpferpumpe mit einer Anzeige bis 20bar/300psi mit einem speziellen Ventilkopfadapter, der ein Entweichen der Luft beim Abziehen der Pumpe vom Ventil verhindert. Dies garantiert eine exakte Einstellung des Dämpfers.

Bitte beachten Sie, dass Luft aus dem Dämpfer in den Pumpenschlauch und die Druckanzeige strömt, wenn Sie den Luftdruck überprüfen. Somit ist ein Nachpumpen nötig, um den ursprünglichen Druck im Dämpfer wieder herzustellen.

SET-UP SPARK MIT NUDE TC SHOCK

Das Set-Up des Nude TC Dämpfers benötigt nur wenige Minuten.

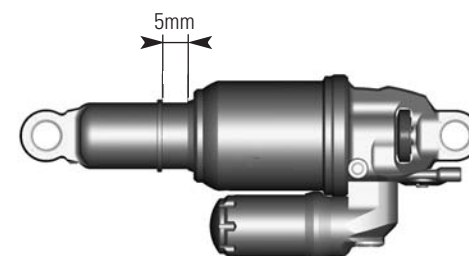


Wichtig: Für alle Einstellarbeiten an der Luftfederung muss der Fernbedienungshebel in Position "all travel" stehen.

Zur Einstellung des Luftdrucks der Positivkammer des Nude TC Dämpfers gehen Sie bitte wie folgt vor:

1. Entfernen Sie die Ventilkappe des schwarzen Ventils (S6) am Dämpfergehäuse (S4).
2. Schrauben Sie die Dämpferpumpe bzw. deren Spezialaufsatz auf das Ventil
3. Bitte beachten Sie, dass Luft aus dem Dämpfer in die Pumpe strömt, um die Druckanzeige zu bewegen. Stellen Sie bitte sicher, dass Sie zumindest diesen Luftverlust wieder ausgleichen, wenn Sie ein Druckkontrolle am Dämpfer durchführen. Bitte beachten Sie zudem, dass die Druckanzeigen aufgrund von Produktionstoleranzen bis zu 10% Abweichung haben können.
4. Pumpen Sie den für Sie empfohlenen Luftdruck in den Dämpfer. Auf der Innenseite der Sitzstreben befindet sich eine Tabelle mit dem empfohlenen Luftdruck für das jeweilige Gewicht des Fahrers.
5. Ist der benötigte Druck erreicht, so lösen Sie die Pumpe vom Ventil und schrauben die Ventilkappe wieder fest.

riders weight	kg	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95
	lb	99	110	121	132	143	154	165	176	187	198	209
+ air setting	bar	5,0	5,8	6,6	7,4	8,2	9,0	9,8	10,6	11,4	12,2	13,0
	psi	73	84	96	107	119	131	142	154	165	177	189



Der Negativfederweg (SAG) sollte am Dämpferkolben 5mm betragen.

Zur Messung/Kontrolle gehen Sie bitte wie folgt vor:

1. Schieben Sie den O-Ring auf dem Dämpferkolben bis an die Staubdichtung des Dämpfergehäuses
2. Setzen Sie sich in Fahrposition auf das Rad, die Füße auf den Pedalen
3. Steigen Sie vorsichtig wieder vom Bike und federn Sie es bitte währenddessen nicht weiter ein
4. Kontrollieren Sie, ob der O-Ring nun einen Abstand von 5mm zu der Staubdichtung am Dämpfergehäuse hat
 - falls der Abstand geringer als 5mm zwischen O-Ring und Staubdichtung ist, so ist der Luftdruck im Dämpfer zu hoch und sollte mit Hilfe des Luftablassventils an der Pumpe verringert werden, bis der Abstand 5mm beträgt.
 - Falls der Abstand größer als 5mm zwischen O-Ring und Staubdichtung ist, so ist der Luftdruck im Dämpfer zu niedrig und sollte mit Hilfe der Dämpferpumpe erhöht werden, bis der Abstand 5mm beträgt.

SET-UP DER ZUGSTUFE NUDE TC SHOCK

Als Rebound bezeichnet man die Ausfedergeschwindigkeit des Dämpfers und somit des Hinterbaus, nach dem Überfahren eines Hindernisses zurück in seine Ausgangslage.

Mit Hilfe der roten Schraube (S5) können Sie den Rebound schrittweise einstellen.

Gehen Sie dabei bitte wie folgt vor:

- Fahren Sie, im Sattel sitzend, eine Bordsteinkante hinab.
- Wippt das Rad 1-2 mal nach, so ist die Einstellung gut.
 - Wippt das Rad mehr als 3 mal nach, so ist der Rebound zu schnell. Drehen Sie die Schraube 1-2 „Clicks“ im Uhrzeigersinn.
 - Wippt das Rad nicht nach, so ist der Rebound zu langsam. Lösen Sie die Schraube 1-2 „Clicks“ gegen den Uhrzeigersinn.



Wenn Sie noch exaktere Luftdruckwerte, als auf dem Rahmen angegeben, wünschen, oder sich Tuning-Tips bzw. verschiedene Federkennlinien des Nude TC Dämpfers ansehen und ausprobieren möchten, so können Sie dies unter www.scott-sports.com im Supportbereich.

Ebenso ist das dort zu findende Programm zum Download auf Ihren Rechner bereit.



Wichtig: Bitte beachten Sie, dass der Nude TC Shock **immer** wie unten abgebildet montiert werden muss.

Eine Montage des Dämpfers in anderen Positionen kann schwere Schäden an Dämpfer, Rahmen und Montageteilen zur Folge haben.



Wichtig: Die Dämpferbolzen sollten nach einer Demontage des Dämpfers mit einem Drehmoment von 5Nm/44in lbs angezogen werden.

Wird dieser Wert überschritten, kann der Dämpfer beschädigt werden.

MONTAGE ANDERER DÄMPFER:

Scott rät dringend davon ab, andere Dämpfer als den Scott/DT Swiss Nude TC im Spark zu verbauen, da beide Komponenten perfekt aufeinander abgestimmt und miteinander konzipiert wurden. Nur so kann eine perfekte Dämpferkennlinie garantiert werden.

Falls Sie dennoch einen anderen Dämpfer im Spark verbauen wollen, so kontrollieren Sie bitte, dass der Dämpfer in keiner Fahrsituation mit dem Rahmen kollidiert.

Gehen Sie hierfür bitte wie folgend beschrieben vor:

Bitte kontrollieren Sie, dass weder der Dämpfer noch Anbauteile des Dämpfers mit dem Rahmen bei der Montage oder während des Einfederns in Berührung kommen.

Um dies zu testen lassen Sie bitte die Luft komplett aus dem Dämpfer ab, bzw. demontieren Sie eine etwaige Feder und komprimieren Sie den Dämpfer im eingebauten Zustand vollkommen.

Falls es hierbei zur Berührung von Bauteilen kommt dürfen Sie keinesfalls diesen Dämpfer im Spark verbauen.

SCOTT SEALED CABLE ROUTING:

Durch die direkte und durchgehende Zughüllenverlegung sind die Schalt- und Bremszüge optimal gegen Wasser und Schmutz geschützt.

Zur Demontage der Zughüllen müssen nur die Kabelhalter aus Alu am Unterrohr abgeschraubt und geöffnet werden.

MECHANIKERTIP

Die Zughüllen können am Flaschenhalter auch mit je zwei Kabelbindern befestigt werden, es werden dann die beiden Kabelhalter unter dem Flaschenhalter nicht mehr benötigt.



EINSTELLUNG DER SATTELHÖHE



Wichtig:

Die Sattelstütze muss minimal 100mm ins Sattelrohr eingeführt werden.

Verwenden Sie nie einen anderen Sattelstützen-durchmesser als 34.9mm und verwenden Sie nie Shims/Adapter zwischen Rahmen und Sattelstütze.

Falls Ihr Spark mit einer integrierten Sattelstütze ausgestattet ist, so gehen Sie bitte zur Anpassung der Sattelhöhe auf Ihre persönliche Sattelhöhe wie folgend beschrieben vor:



integrierte Sattelstütze



Standard Sattelstütze

Um die individuelle Sitzhöhe des Fahrers einzustellen, muss die Sattelstütze des Scott Spark abgeschnitten werden.

Das hierzu benötigte Werkzeug liegt Ihrem Spark bei und hilft Ihnen das Sitzrohr perfekt abzuschneiden, ohne den Rahmen zu beschädigen.

Die folgende Anleitung wird Ihnen helfen das Sitzrohr des Spark so wenig wie nötig zu kürzen.

Bitte gehen Sie hierzu wie folgend beschrieben vor:



Wichtig: bitte beachten Sie, dass ein anderer Sattel oder ein anderes Pedal die Länge des Sitzrohres erheblich beeinflussen kann!

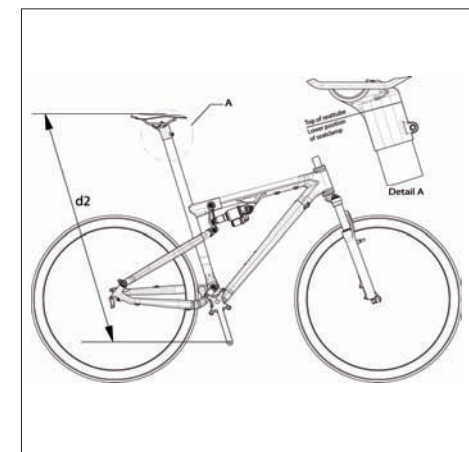


1. Nehmen Sie das exakte Maß der Distanz (d1) zwischen der Mitte der Pedalachse und der Oberkante der Sitzfläche des Sattels, das Sie bereits bei Ihrem „alten“ Rad haben, das exakt auf Ihre Sitzposition eingestellt ist.

2. Montieren Sie Ihre Pedale und den Sattel an Ihr Spark Bike. Montieren Sie den Sattel mit den M5 Schrauben (4mm Inbusschlüssel) mit einem Drehmoment von 5 Nm/44in-lbs.

Die Sattelklemme des Spark ermöglicht Ihnen eine Feineinstellung der Sattelhöhe von +/- 10mm. Für das Kürzen des Sitzrohres schieben Sie die Sattelklemme soweit wie möglich auf dem Sitzrohr nach unten und messen Sie die Distanz (d2) zwischen der Mitte der Pedalachse und der Oberkante der Sitzfläche des Sattels.

Entfernen Sie nun die Sattelklemme incl. Sattel und messen Sie die Distanz (l) von der Oberkante des Sitzrohres aus: $l = d2 - d1$

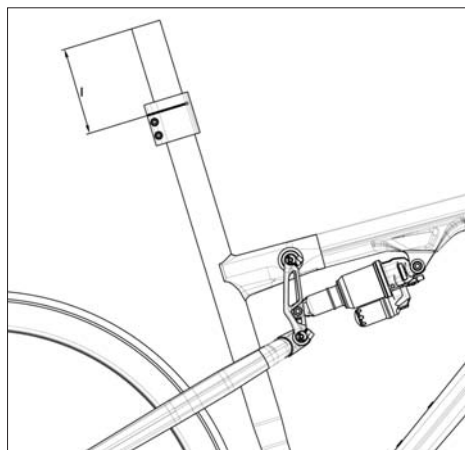
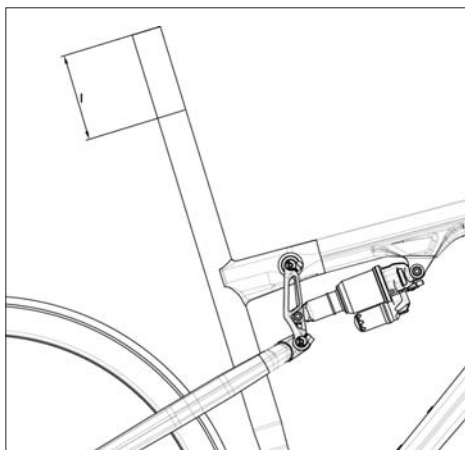


3. Markieren Sie die Distanz (I), die Sie abschneiden möchten, mit einem Lackstift.
4. Schieben Sie die Spark Sägeführung auf dem Sitzrohr nach unten, bis der Sägeführungsspalt mit Ihrer Sägemarkierung übereinstimmt.
5. Ziehen Sie die beiden M5 Schrauben (4mm Inbusschlüssel) mit einem Drehmoment von 6 Nm/53in-lbs an.



6. Nehmen Sie eine Säge mit einem Sägeblatt für Metal. **Verwenden Sie bitte unbedingt ein Sägeblatt mit einer Sägezahnung von 10D/24Z um Beschädigungen des Carbonrohres zu vermeiden**

7. Schneiden Sie das Rohr ab, entfernen Sie die Sägeführung und entgraten Sie die Schnittkanten mit Sandpapier.
8. Montieren Sie die Sattelklemme nun der tiefstmöglichen Position und befestigen Sie den Sattel mit einem Drehmoment von 5 Nm/44in-lbs mit Hilfe der M5 Schrauben mit einem 4mm Inbusschlüssel. Ziehen Sie die zwei M5 Schrauben der Sattelklemme (4mm Inbusschlüssel) mit einem Drehmoment von 5 Nm/44in-lbs an



AUSWECHSELBARES AUSFALLENDE

An den Spark Bikes des Modelljahres 2007 kann das rechte Ausfallende im Falle einer Beschädigung ausgetauscht werden.

Sie können dieses Ersatzteil bei Ihrem örtlichen Scott Händler mit der Artikelnummer 206473 bestellen.



FEDERGABELEINSTELLUNG/ FEDERGABELWECHSEL:

Für die Einstellung der Federgabel beachten Sie bitte die dem Bike beiliegende Bedienungsanleitung des Gabelherstellers.

Generell ist bei den Modellen der Spark Serie nur der Einbau von Gabeln mit einem Federweg 100mm sinnvoll, um allzu grosse Veränderungen der Geometrie und damit des Fahrverhaltens zu vermeiden.

SCHWINGENLAGERWARTUNG:

Die Schwingenlager am Scott Spark sind ab Werk wartungsfreie Industrielager. Ein Einsprühen der Lager mit einem Teflonspray von aussen nach jeder Bikewäsche ist die einzige Wartungsarbeit, die durchgeführt werden sollte. Wir empfehlen keine zähflüssigen Fette zu verwenden, da diese sehr schlecht wieder zu entfernen sind. Die gleiche Empfehlung geben wir auch für die Schmierung der Kette.

Sollte dennoch ein Tausch der Lager nötig werden, so können die Lager in einem Service Set über Ihren Scott Händler bestellt werden oder als einzelne Lager mit den oben genannten Lagerbezeichnungen im Kugellagerhandel bestellt werden.

Zum Lagerwechsel bzw. zum Wechsel des Hinterbaus sollten Sie sich an Ihren Fachhändler wenden, da zum Ein- und Ausbau Spezialwerkzeuge erforderlich sind.



GARANTIEBESTIMMUNGEN

Model _____

Year _____

Size _____

Frame # _____

Shock # _____

GARANTIEBESTIMMUNGEN

Das SCOTT-Fahrrad ist ein anhand neuester Technologien gebautes Rad. Es ist mit den besten Komponenten namhafter Hersteller bestückt.

Deshalb gewährt SCOTT dem Erstkäufer bei Kauf eines komplett montierten Fahrrades eine Garantie auf Materialdefekte und Verarbeitungsfehler von 5 Jahren (nur bei Einhaltung der Wartungsintervalle s.u.) für den Rahmen inkl. Hinterbau und von 2 Jahren für die Gabel (soweit es sich bei der Gabel um ein SCOTT Produkt handelt. Ansonsten gelten die Bestimmungen des Gabelherstellers).

Die genannte Garantie von 5 Jahren auf den Rahmen wird allerdings nur gewährt, wenn 1 x jährlich eine Inspektion bei einem autorisierten SCOTT - Händler entsprechend der in dieser Bedienungsanleitung beigefügten Wartungsanleitung erfolgt.

Dies ist vom autorisierten SCOTT – Händler mit Stempel und Unterschrift zu bestätigen. Sollte eine solche Wartung nicht erfolgen, verkürzt sich der Garantiezeitraum von 5 Jahren auf den Rahmen auf 3 Jahre.

Die Kosten der Inspektion und Wartung sind vom Eigentümer des SCOTT – Fahrrades zu tragen.

Für das Modell Gambler ist die Garantiezeit auf 2 Jahre limitiert.

Die Garantiezeiträume beginnen ab dem Kaufdatum.

Diese Garantie wird allerdings nur dem Erstkäufer gewährt, d.h. demjenigen, der das Fahrrad erstmalig bestimmungsgemäß benutzt, und nur bei Kauf von einem autorisierten SCOTT-Händler unter Ausschluss von Käufen über Internet-Versteigerungen.

Wenn ein Garantiefall eintritt, hat SCOTT die Möglichkeit, nach eigenem Ermessen das defekte Bauteil zu reparieren oder zu ersetzen. Nicht defekte Bauteile werden lediglich auf Kosten des Garantienehmers ersetzt.

Verschleißteile sind, sofern sie durch normale Abnutzung oder Verschleiß beschädigt sind, von der Garantie ausgenommen. Eine detaillierte Liste der Verschleißteile inklusive der Beschreibung der Verschleißmerkmale befindet sich im Anschluss an diesen Punkt der Bedienungsanleitung.

Am Ende der Bedienungsanleitung befindet sich ein Übergabeprotokoll, das nach Kenntnisnahme und Unterschrift durch den Konsumenten in Kopie beim Fachhändler zur Ablage in der Kundendatei verbleibt.

Dieses Übergabeprotokoll sollte bei Eintritt eines Garantiefalls zusammen mit dem defekten Rad oder Bauteil vorgewiesen werden.

Es gilt als Verkaufsnachweis, ohne den keine Reklamation möglich ist.

Die Garantie gilt grundsätzlich weltweit. Zur Geltendmachung der Garantieansprüche gehen Sie mit dem Garantieschein zu Ihrer Verkaufsstelle. Der Händler wird dann das Nötige veranlassen. Ist dies nicht möglich, kontaktieren Sie bitte den nationalen SCOTT-Importeur.

Ein Garantieanspruch kann nicht geltend gemacht werden, wenn Veränderungen an der Original-Konstruktion oder Ausstattung vorgenommen wurden oder das Rad unter nicht normalen Bedingungen verwendet wurde.

Mit dieser Garantie gewährt SCOTT eine freiwillige Herstellergarantie. Zusätzliche Ansprüche aus nationalem Gewährleistungsrecht bleiben hiervon unberührt.

Garantiebestimmungen für den Nude TC Dämpfer entnehmen Sie bitte dem beiliegenden DT Swiss Manual.

