

Spark

**SCOTT 2013
BIKE OWNERS
MANUAL**

SCOTT SPORTS SA | 17 RTE DU CROCHET | 1762 GIVISIEZ | SWITZERLAND
© 2011 SCOTT SPORTS SA, ALL RIGHTS RESERVED | SCOTT-SPORTS.COM





Les modèles de la gamme Spark requièrent des réglages exacts pour chaque cycliste afin d'assurer une sécurité et un plaisir maximal.

Tous les réglages de ce vélo doivent être effectués auprès d'un revendeur spécialisé ou à l'aide de ce mode d'emploi.

Afin d'éviter tout problème technique ou blessures éventuelles, contactez votre revendeur Scott agréé en cas de doute.

CONTENT

Concept du Spark	P. 004
Géométrie 26"/29"	P. 005
Données techniques Spark 26"	P. 006
Données techniques Spark 29"	P. 007
Technologie d'amortissement	P. 008
Montage du levier TWINLOC	P. 012
Réglage de base du levier TWINLOC	P. 016
Outils recommandés pour le réglage de l'amortisseur	P. 018
Réglage du Spark avec l'amortisseur Scott Nude 2 TC	P. 019
Utilisation d'autres amortisseurs	P. 023
Spécifications du jeu de direction	P. 024
Boîtier de pédalier (BB) du Spark	P. 025
Hauteur de boîtier réglable	P. 026
Fixation du dérailleur avant	P. 027
Passage des cables du Spark	P. 028
Réglage de la hauteur de selle	P. 034
Remplacement de la patte de dérailleur	P. 034
Fixation du frein arrière	P. 036
Réglage de la fourche / Changement de fourche	P. 037
Entretien des articulations	P. 037
Garantie	P. 038

CONCEPT DU SPARK

Le nouveau Scott Spark est le résultat de deux ans de développement, avec le but de construire un des VTT tout-suspendu le plus léger du marché. Le cadre, y compris l'amortisseur Scott Nude 2 et le levier exclusif TWINLOC, atteint un poids inférieur à 1800 grammes.

Notre but n'était pas seulement de construire un cadre aussi léger que possible, mais également robuste. De plus, il importait de développer une technique d'amortissement innovatrice, en combinaison avec une cinématique optimisée.

La combinaison entre une cinématique du triangle arrière optimisée avec une technologie d'amortissement exceptionnelle comble la lacune entre un VTT semi-ridige super léger (par ex. Scott Scale) et la nouvelle génération des VTT de marathon (par ex. Scott Genius)

Le Spark a été conçu pour des coureurs qui recherchent un VTT tout-suspendu de type racing ou marathon avec un débattement à l'arrière maximale de 120mm (26")/100mm (29")

Scott ne voit pas le cadre et l'amortisseur comme des éléments séparés qui sont assemblés, mais plutôt comme un concept par lequel tous ces éléments sont dépendants les uns des autres et qui, par leur complémentarité, offrent un fonctionnement parfait.

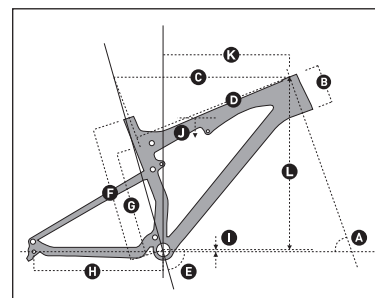
Le concept du Spark est basé sur une cinématique multi-pivots.

Les propriétés d'amortissement ont été améliorées par rapport à celles de « l'ancien » et très apprécié Spark et, par un travail sur la cinématique, nous sommes parvenus à une meilleure progressivité en fin de débattement.

Le système Scott TC (Traction Control) vous permet de réduire le débattement à l'arrière, à l'aide du levier, de 120mm (26")/100mm (29") à 85mm (26")/70mm (29"). En mode Traction, la courbe d'amortissement est également plus progressive, réduisant les effets de pompage.

Il n'y a pas de perte de traction et une transmission de force optimale est garantie. En effet, la base arrière, contrairement à des systèmes de blocage complet ou de blocage automatique, suit toujours les mouvements du terrain et garantie ainsi une transmission de force optimale et une vitesse plus élevée.

GÉOMÉTRIE SPARK 26" ET 29"



SPARK 26"

	S HIGH BB setting	S LOW BB setting	M HIGH BB setting	M LOW BB setting	L HIGH BB setting	L LOW BB setting	XL HIGH BB setting	XL LOW BB setting
A ANGLE DE DIRECTION	68.7°	68.0°	68.7°	68.0°	68.7°	68.0°	68.7°	68.0°
B LONGEUR TUBE DE DIRECTION	110mm 4.3in	110mm 4.3in	120mm 4.7in	120mm 4.7in	140mm 5.5in	140mm 5.5in	160mm 6.3in	160mm 6.3in
C LONGEUR TUBE SUPÉRIEUR HORIZONTALE	553mm 21.8in	555mm 21.9in	589mm 23.2in	590mm 23.2in	618mm 24.3in	620mm 24.4in	648mm 25.5in	650mm 25.6in
D LONGEUR TUBE SUPÉRIEUR RÉELE	509mm 20.0in	509mm 20.0in	540mm 21.3in	540mm 21.3in	570mm 22.4in	570mm 22.4in	602mm 23.7in	602mm 23.7in
E ANGLE TUBE DE SELLE	74.2°	73.5°	74.2°	73.5°	74.2°	73.5°	74.2°	73.5°
F AXE BOTIER - TOP DU TUBE DE SELLE	400mm 15.7in	400mm 15.7in	450mm 17.7in	450mm 17.7in	490mm 19.3in	490mm 19.3in	540mm 21.3in	540mm 21.3in
G AXE BOTIER - CENTRE TUBE SUPÉRIEUR	331mm 13.0in	331mm 13.0in	347mm 13.7in	347mm 13.7in	395mm 15.6in	395mm 15.6in	435mm 17.1in	435mm 17.1in
H BASE	420mm 16.5in	420mm 16.5in	420mm 16.5in	420mm 16.5in	420mm 16.5in	420mm 16.5in	420mm 16.5in	420mm 16.5in
I EXCENTRAGE AXE DE PEDALIER	2mm 0.1in	-8mm -0.3in	2mm 0.1in	-8mm -0.3in	2mm 0.1in	-8mm -0.3in	2mm 0.1in	-8mm -0.3in
J HAUTEUR BOTIER DE PEDALIER	342mm 13.5in	332mm 13.1in	342mm 13.5in	332mm 13.1in	342mm 13.5in	332mm 13.1in	342mm 13.5in	332mm 13.1in
K HAUTEUR ENTRE-JAMBES	757mm 29.8in	753mm 29.6in	767mm 30.2in	763mm 30.0in	804mm 31.7in	800mm 31.5in	835mm 32.9in	830mm 32.7in
L ENTRAXE ROUES	1072mm 42.2in	1073mm 42.2in	1108mm 43.6in	1109mm 43.7in	1140mm 44.9in	1141mm 44.9in	1172mm 46.1in	1173mm 46.2in
M REACH	397mm 15.6in	391mm 15.4in	429mm 16.9in	423mm 16.7in	453mm 17.8in	448mm 17.6in	478mm 18.8in	473mm 18.6in
N STACK	552mm 21.7in	556mm 21.9in	561mm 22.1in	565mm 22.2in	579mm 22.8in	583mm 23.0in	598mm 23.5in	602mm 23.7in
O LONGEUR DE POTENCE	70mm	70mm	80mm	80mm	90mm	90mm	100mm	100mm

SPARK 29"

	S HIGH BB setting	S LOW BB setting	M HIGH BB setting	M LOW BB setting	L HIGH BB setting	L LOW BB setting	XL HIGH BB setting	XL LOW BB setting
A ANGLE DE DIRECTION	70.1°	69.5°	70.1°	69.5°	70.1°	69.5°	70.1°	69.5°
B LONGEUR TUBE DE DIRECTION	105mm 4.1in	105mm 4.1in	105mm 4.1in	105mm 4.1in	115mm 4.5in	115mm 4.5in	125mm 4.9in	125mm 4.9in
C LONGEUR TUBE SUPÉRIEUR HORIZONTALE	568mm 22.4in	570mm 22.4in	598mm 23.5in	600mm 23.6in	629mm 24.7in	630mm 24.8in	649mm 25.6in	650mm 25.6in
D LONGEUR TUBE SUPÉRIEUR RÉELE	518mm 20.4in	518mm 20.4in	539mm 21.2in	539mm 21.2in	566mm 22.3in	566mm 22.3in	588mm 23.1in	588mm 23.1in
E ANGLE TUBE DE SELLE	73.1°	72.5°	73.1°	72.5°	73.1°	72.5°	73.1°	72.5°
F AXE BOTIER - TOP DU TUBE DE SELLE	400mm 15.7in	400mm 15.7in	440mm 17.3in	440mm 17.3in	481mm 18.9in	481mm 18.9in	541mm 21.3in	541mm 21.3in
G AXE BOTIER - CENTRE TUBE SUPÉRIEUR	335mm 13.2in	335mm 13.2in	350mm 13.8in	350mm 13.8in	403mm 15.9in	403mm 15.9in	448mm 17.6in	448mm 17.6in
H BASE	448mm 17.6in	448mm 17.6in	448mm 17.6in	448mm 17.6in	448mm 17.6in	448mm 17.6in	448mm 17.6in	448mm 17.6in
I EXCENTRAGE AXE DE PEDALIER	-41mm -1.6in	-48mm -1.9in	-41mm -1.6in	-48mm -1.9in	-41mm -1.6in	-48mm -1.9in	-41mm -1.6in	-48mm -1.9in
J HAUTEUR BOTIER DE PEDALIER	324mm 12.8in	317mm 12.5in	324mm 12.8in	317mm 12.5in	324mm 12.8in	317mm 12.5in	324mm 12.8in	317mm 12.5in
K HAUTEUR ENTRE-JAMBES	762mm 30.0in	758mm 29.8in	768mm 30.2in	764mm 30.1in	806mm 31.7in	802mm 31.6in	836mm 32.9in	833mm 32.8in
L ENTRAXE ROUES	1082mm 42.6in	1082mm 42.6in	1102mm 43.8in	1102mm 43.8in	1143mm 45.0in	1143mm 45.0in	1163mm 45.8in	1163mm 45.8in
M REACH	386mm 15.2in	379mm 14.9in	416mm 16.4in	409mm 16.1in	442mm 17.4in	436mm 17.2in	456mm 18.0in	453mm 17.8in
N STACK	602mm 23.7in	606mm 23.9in	602mm 23.7in	606mm 23.9in	611mm 24.1in	615mm 24.2in	623mm 24.5in	625mm 24.6in
O LONGEUR DE POTENCE	70mm	70mm	80mm	80mm	90mm	90mm	100mm	100mm

DONNÉES TECHNIQUES SPARK 26"

Débattement amortisseur	120/85/0mm
Ratio de débattement	2.4
Course de l'amortisseur	50mm
Longueur de l'amortisseur (axe-axe)	190mm
Hardware cadre	22,2mm x 6mm
Hardware biellette	22.2mm x 6mm
Diamètre tige de selle	31.6mm
Jeu de direction	semi integr. conique 1 1/8-1.5 (44/54.9mm diamètre intérieur du cadre) ou avec 1 1/8 (44.0mm)
Débattement fourche	120mm
Longueur de fourche	490mm
Boîtier de pédalier	BB PF 92 carbon / 73mm aluminium
Dérailleur avant	Shimano E-Type / SRAM S3 direct mount
Pivots	2 x IGUS, 6 x 6802 (24x15x5)

DONNÉES TECHNIQUES SPARK 29"

Débattement amortisseur	100/70/0mm
Ratio de débattement	2.63
Course de l'amortisseur	38mm
Longueur de l'amortisseur (axe-axe)	165mm
Hardware cadre	22,2mm x 6mm
Hardware biellette	22.2mm x 6mm
Diamètre tige de selle	31.6mm
Jeu de direction	semi integr. für tapered 1 1/8-1.5 (44/54.9mm diamètre intérieur du cadre) ou avec 1 1/8 (44.0mm)
Débattement fourche	100mm
Longueur de fourche	503mm
Boîtier de pédalier	BB PF 92 carbon / 73mm aluminium
Dérailleur avant	Shimano E-Type / SRAM S3 direct mount
Pivots	2 x IGUS, 6 x 6802 (24x15x5)

TECHNOLOGIE D'AMORTISSEMENT

Au centre du nouveau système TC, produit par DT Swiss, se trouve le tout nouvel amortisseur Scott Nude 2, qui offre 3 fonctions et rend ce système possible.

Le levier TWINLOC est l'évolution du déjà très performant système TRACLOC de Scott.

Le système TRACLOC, breveté par Scott, permet de passer l'amortisseur du mode Lock-out en mode Traction ou Full-Mode. Le TWINLOC permet désormais également de contrôler la fourche, en passant du mode Lock-out, Traction ou Open, simultanément au changement de mode de l'amortisseur.

En combinaison avec la fourche de SRAM Rock Shox DNA 3, il est aussi possible de passer un mode traction sur la fourche. Ceci est un produit conçu exclusivement pour Scott.

Les 3 modes du levier et des éléments d'amortissement sont :

- **ALL TRAVEL MODE:** plein débattement sur l'amortisseur, plein débattement sur la fourche
- **TRACTION MODE:** Traction Mode sur l'amortisseur, plein débattement sur la fourche (avec fourche SRAM Rock Shox DNA 3 : Traction Mode)
- **LOCK-OUT MODE:** amortisseur et fourche bloqués

Scott offre, sous forme de pièce de rechange, 3 leviers TWINLOC/NUDE 2 différents pour les combinaisons de fourche/amortisseur suivantes :

- Nude 2 avec fourche SRAM DNA 3 (n° d'article Scott 223298)
- Nude 2 avec adaptateur pour fourche SRAM Rock Shox et FOX / DT Swiss (n° d'article Scott 216351)
- DT M210 avec adaptateur pour fourche SRAM Rock Shox et FOX / DT Swiss (n° d'article Scott 216352)

Notez que les amortisseurs DT Swiss 210 et X-Fusion E1 n'offrent pas de mode Traction, mais seulement un mode « lockout » et « full mode ».

IMPORTANT:

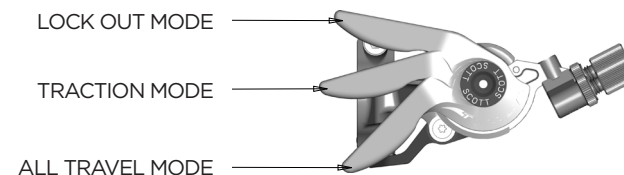
Notez que le levier TWINLOC ne peut être monté que le côté supérieur gauche du cintre.

You have 3 positions on the TWINLOC remote lever.

By using the TWINLOC remote lever you can chose following functions:

1. **ALL TRAVEL MODE:** plein débattement de 120/100 mm (26"/29")
2. **TRACTION MODE:** grâce à la réduction du volume des chambres d'air à l'intérieur de l'amortisseur, le débattement est réduit d'environ 60 % (env. 85/70mm). La courbe d'amortissement est plus progressive. Cela permet de rouler en danseuse sans effet de pompage et offre en même temps une traction optimale de la roue arrière.
3. **LOCK OUT MODE:** l'amortisseur est bloqué. Il est possible de rouler en danseuse sur des portions montantes raides sans perte de rendement. Un système « Blow-off » protège l'amortisseur au cas où on devait oublier de déverrouiller le blocage lors du passage d'un obstacle.

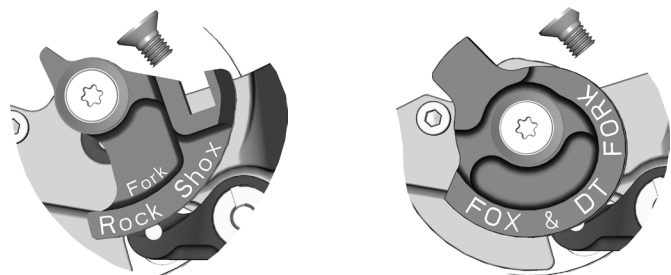
Vous avez 3 positions sur le levier TWINLOC :



Il existe 3 systèmes de cames différents pour le levier de la fourche.

Les différentes cames pour le passage de câble du levier de la fourche peuvent être changées en quelques minutes pour adapter la course du câble au type de fourche.

Dans la partie inférieure de la came sont imprimées les marques, respectivement les modèles de fourche correspondants.



Pour les fourches Rock Shox, Scott offre deux leviers différents :

1. Pour les fourches conventionnelles avec deux positions (Lock-out et Full Mode), avec une came rouge, il existe un levier portant le n° de référence Scott 216351
2. Pour les fourches avec le système DNA 3 conçu tout spécialement pour Scott, avec Traction Mode sur la fourche, il existe un levier avec une came orange, avec le logo « DNA3 », portant le n° de référence Scott 223298

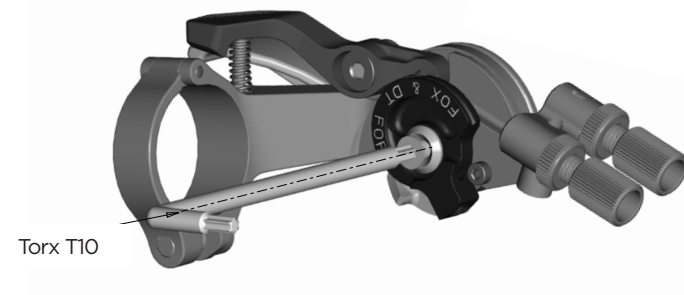
Le montage du levier se fait dans les deux cas de la même façon.

Suivez les indications ci-dessous.

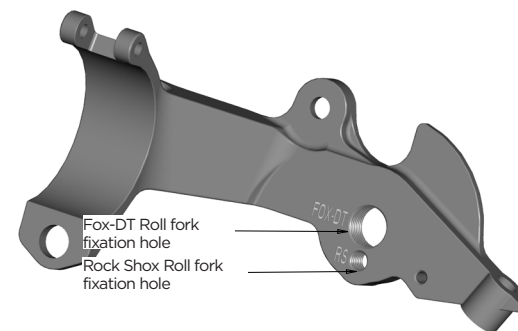
Notez que la came d'un levier DNA 3 n'est pas compatible avec une fourche conventionnelle à deux positions. Utilisez un autre levier !

Référez-vous aux croquis ci-dessous pour changer la came en cas d'utilisation d'une autre marque de fourche:

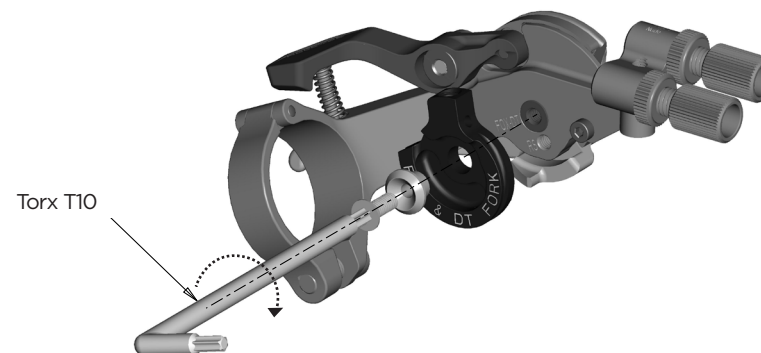
ROLL FORK UNMOUNTING



Torx T10



ROLL FORK MOUNTING



Torx T10

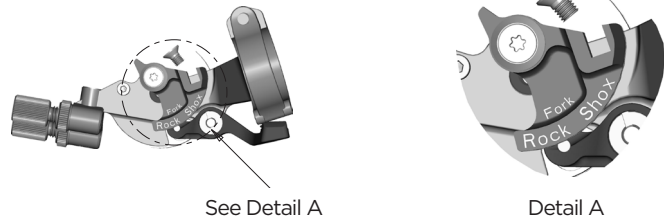
MONTAGE DU LEVIER

FOURCHE SRAM/ROCKSHOX

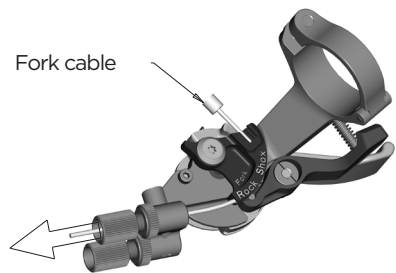
IMPORTANT:

Assurez-vous que le Lockout de votre fourche SRAM/ROCK SHOX soit activé correctement après le transport du bike. Appuyer pour ce faire 5-10 fois sur la fourche avant de procéder au montage et au réglage du levier.

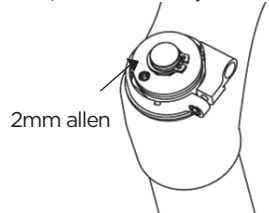
Le levier devrait indiquer l'inscription suivante sur la partie inférieure de la came :



Placez le levier en position All-Travel afin de monter le câble. Insérez le câble dans l'orifice comme indiqué ci-dessous, insérez-le dans la gaine préalablement adaptée et fixez-le sur le Lock-out sur la partie supérieure droite du Té de la fourche.



Fixez le câble avec une clé Inbus 2 mm sur le mécanisme de réglage du Lock-out, sur la partie supérieure droite du Té de la fourche, au couple 0.9Nm/8lb/in. Raccourcissez le câble et assurez-le avec un embout de câble. Référez-vous également au manuel de SRAM / ROCK SHOX joint au bike/à la fourche.

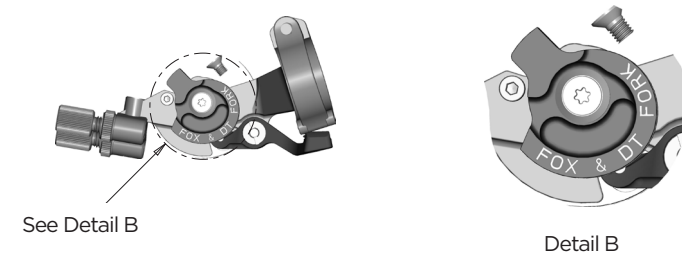


FOURCHE FOX-DT SWISS

IMPORTANT:

Assurez-vous que le Lockout de votre fourche FOX / DT SWISS soit activé correctement après le transport du bike. Appuyer pour ce faire 5-10 fois sur la fourche avant de procéder au montage et au réglage du levier.

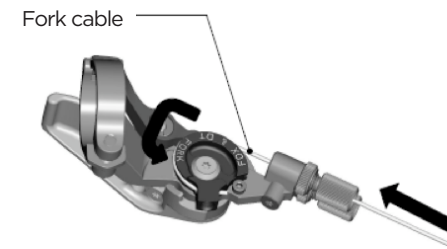
Le levier devrait indiquer l'inscription suivante sur la partie inférieure de la came :



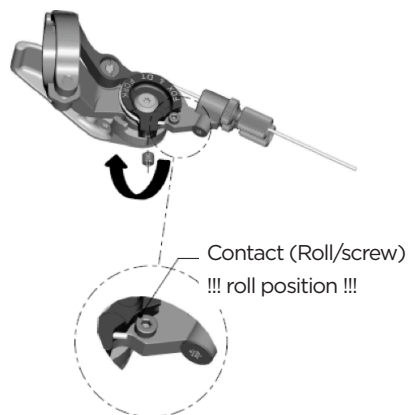
Placez le levier en position All-Travel afin de monter le câble.



Insérez le câble à travers la gaine préalablement adaptée dans le levier, comme illustré ci-dessous :



Fixez-le au moyen d'une clé Allen de 2mm, au couple 0.9 Nm / 8 lb/in.



Raccourcissez le câble 5 mm après le serrage et assurez-le à l'aide d'un embout de câble.

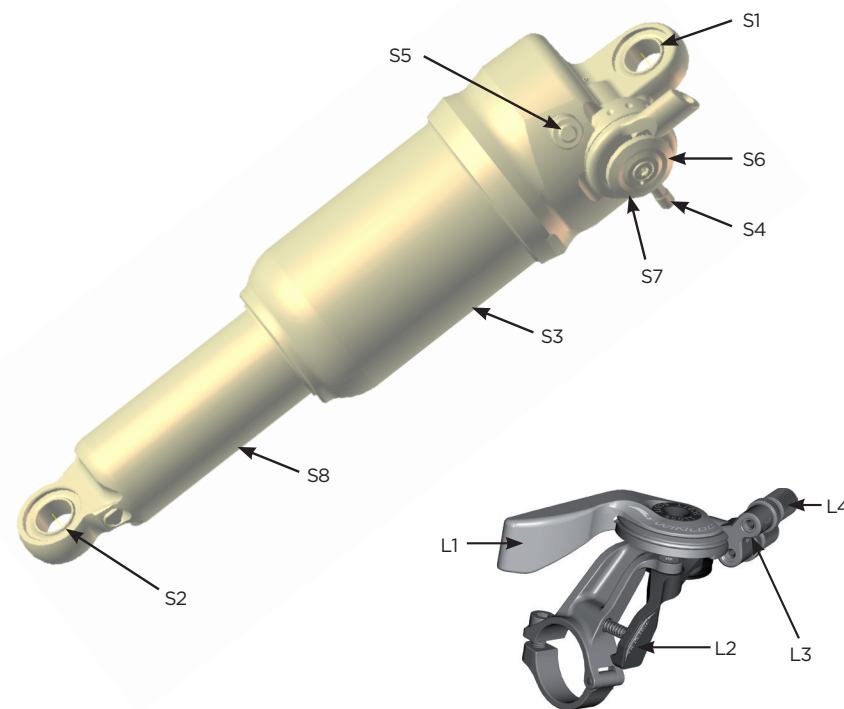
Référez-vous également au manuel FOX ou DT Swiss joint au bike. Au cas où vous deviez retirer complètement le câble de votre fourche FOX ou DT Swiss, suivez les instructions du manuel fourni par le fabricant de fourche correspondant ou contactez votre centre de service / revendeur spécialisé.

CONSEIL :

Pour vérifier la tension du câble, essayez de bouger l'embout de la gaine dans la molette de réglage de tension du câble sur le levier. Il ne doit y avoir aucun jeu entre l'embout et la molette. Dans le cas contraire, visser la molette afin d'éliminer le jeu.

NUDE 2 SHOCK AND TWINLOC REMOTE CONTROL LEVER

Sur les images de l'amortisseur et du levier ci-dessous sont représentées les pièces, avec les numéros de référence qui sont utilisés dans ce manuel.



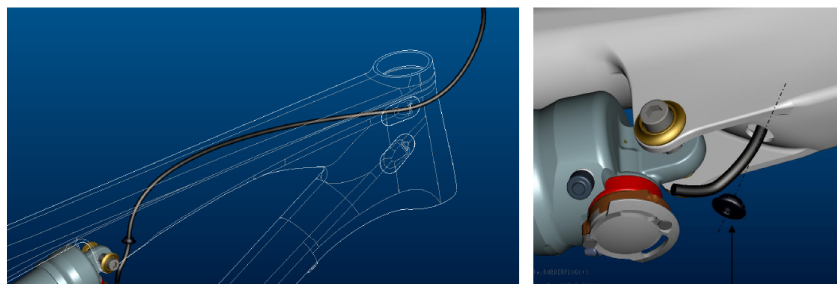
S1	Axe/vis avant de l'amortisseur	L1	Levier de contrôle à distance (verouillage)
S2	Axe/vis arrière de l'amortisseur	L2	Levier de déverouillage
S3	Corps de l'amortisseur	L3	Câble
S4	Molette de réglage du rebond	L4	Molette de réglage de la tension du câble pour la fourche
S5	Valve positive	L5	Molette de réglage de la tension du câble pour l'amortisseur
S6	Molette/came de changement de mode		
S7	Vis de fixation du câble		
S8	Axe de l'amortisseur		
S9	Indicateur de SAG (joint O-Ring sur l'axe)		

RÉGLAGE DE BASE DU LEVIER TWINLOC

AMORTISSEUR NUDE 2:

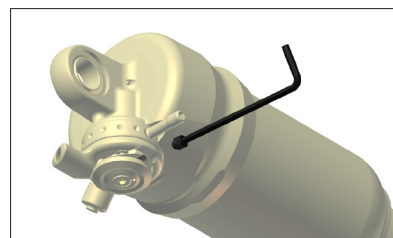
Afin d'assurer un parfait fonctionnement de l'amortisseur Nude 2, il est important de procéder comme suit.

Sur les cadres carbone du Spark, vous trouverez un passage de câbles intégré. Insérez tout d'abord le câble dans le passage de câble supérieur du levier, puis dans l'insert situé sur le tube supérieur, comme indiqué ci-dessous :

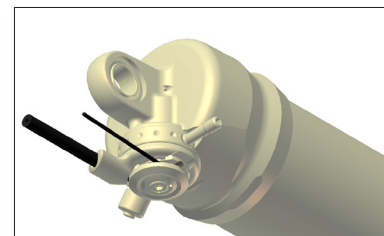


Slide the rubber plug on the outer-cable

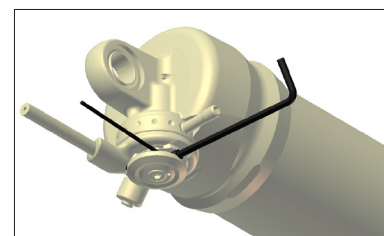
Sur les cadres aluminium, le passage du câble se fait à l'extérieur du cadre. La gaine est fixée sur les guides câbles à l'aide de colliers.



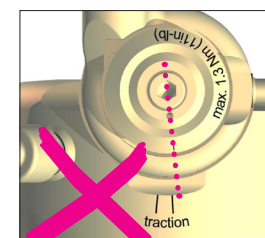
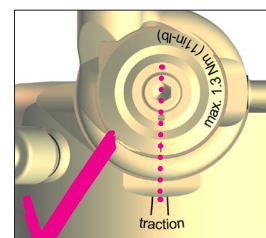
- 1 Desserrez la vis de fixation du câble (S7) en tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre à l'aide d'une clé Allen de 2mm.



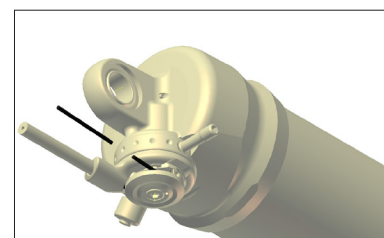
- 2 Insérez un nouveau câble dans l'orifice prévu à cet effet dans le levier, dans la gaine, puis dans la molette de changement de mode de l'amortisseur (S6), comme illustré.



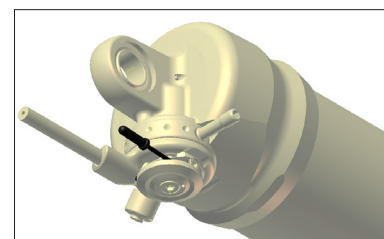
- 3 Tendez le câble et fixer-le en vissant la vis de fixation (S7), en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, à l'aide d'une clé Allen 2 mm, au couple maximum de 1.6 Nm.



- 4 Check



- 5 Raccourcissez le câble à environ 20 mm de la molette.



- 6 Insérez un embout de câble jusqu'à ce qu'il touche l'extrémité du câble, puis fixez-le à l'aide d'une pince.

AMORTISSEUR DT M210 / X-FUSION E1

Référez-vous aux instructions figurant dans la manuel de DT Swiss / X-Fusion annexé au bike. Le montage est quasiment similaire à celui du Nude 2.

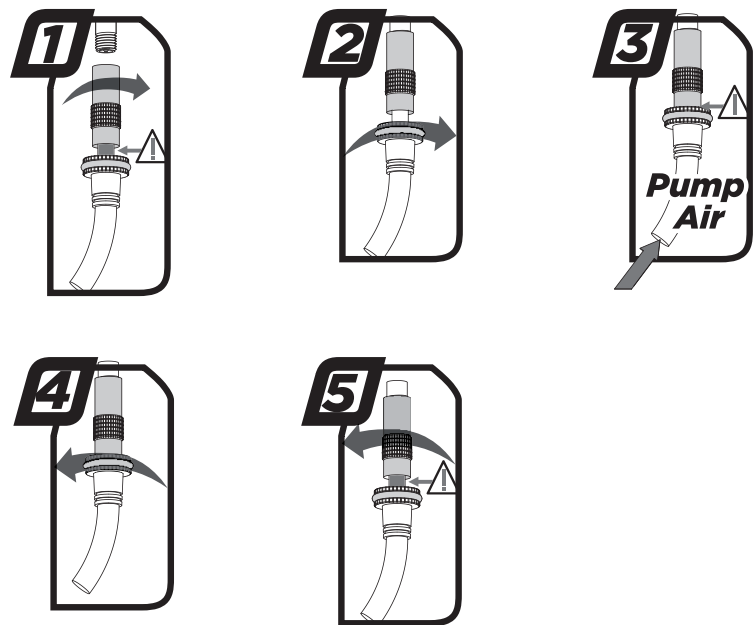
Outils recommandés pour le réglage de l'amortisseur

Pour le Set-Up de l'amortisseur, nous recommandons l'usage d'une mini-pompe pour fourche indiquant jusqu'à 20bar / 300psi, avec un adaptateur de valve spécial qui évite de perdre de l'air lorsque l'on retire la pompe de la valve. Cela garantit un réglage précis de l'amortisseur.

Soyez attentif au fait que de l'air s'échappe lorsque vous contrôlez la pression. Il faut donc regonfler légèrement pour atteindre la pression initiale.

Il est conseillé d'égaliser cette « perte » lorsque vous contrôler la pression de l'amortisseur.

Soyez attentif au fait que l'indicateur des pompes peut avoir une tolérance de 10 %.



SET-UP DU SPARK AVEC AMORTISSEUR NUDE 2

Le Set-up de l'amortisseur Nude TC ne prend que quelques minutes.

IMPORTANT:

Pour les réglages au niveau de l'amortisseur, le levier doit être en position « All Travel »

Procédez comme suit pour le réglage de la pression de la chambre positive de l'amortisseur Nude 2 :

1. Retirez le capuchon de la valve (S5) sur l'amortisseur (S3).
2. Visez la mini-pompe, respectivement l'adaptateur, sur la valve.
3. Notez que de l'air s'échappe afin d'indiquer la pression. Il est conseillé d'au moins égaliser cette perte d'air lorsque vous procédez à un contrôle de la pression. Soyez également attentif au fait que l'indicateur de pression peut avoir une tolérance allant jusqu'à 10 %.
4. Gonflez jusqu'à la pression souhaitée. Sur la partie intérieure des haubans, vous trouverez une table indiquant les pressions conseillées en fonction du poids de l'utilisateur.
5. Une fois la pression désirée atteinte, retirez la mini-pompe et revisez le capuchon.

RECOMMENDED AIR PRESSURE

NUDE2 SPARK 26, 120MM TRAVEL

Riders Weight		Air Pressure	
KG	LBS	BAR	PSI
45	99	3.9	57
50	110	4.4	64
55	121	4.9	71
60	132	5.4	79
65	143	5.9	86
70	154	6.4	93
75	165	7.0	101
80	176	7.5	109
85	187	8.0	116
90	198	8.6	124
95	209	9.1	132
100	220	9.7	140
105	231	10.2	148
110	242	10.8	156

NUDE2 SPARK 29, 100MM TRAVEL

Riders Weight		Air Pressure	
KG	LBS	BAR	PSI
45	99	4.5	65
50	110	5.0	72
55	121	5.5	80
60	132	6.1	89
65	143	6.7	97
70	154	7.3	106
75	165	7.9	114
80	176	8.5	123
85	187	9.1	132
90	198	9.8	142
95	209	10.4	151
100	220	11.1	160
105	231	11.7	170
110	242	12.4	180

SAG

Le SAG devrait être de 10mm sur l'axe de l'amortisseur (20%).

Pour la mesure/contrôle, procédez comme suit :

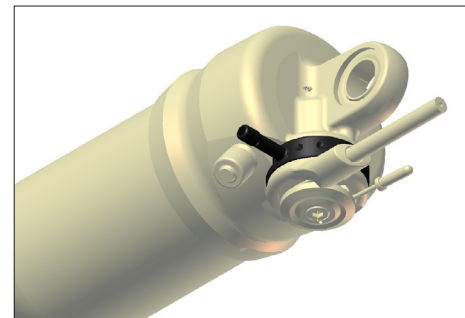
1. Positionnez le joint torique pour qu'il soit en contact avec le joint du corps de l'amortisseur.
2. Mettez-vous en position sur le bike, les pieds sur les pédales.
3. Descendez doucement du bike, sans pomper sur l'amortisseur.
4. La distance entre le joint torique (S9) et le joint du corps de l'amortisseur doit être de 10mm (pour obtenir un SAG de 20%).
 - Si la distance entre le joint torique et le joint du corps est inférieure à 10mm, la pression de l'amortisseur est trop élevée et doit être réduite à l'aide de la valve de la mini-pompe, jusqu'à ce que l'écart soit de 10mm
 - Si l'écart est supérieur à 10mm, la pression de l'amortisseur est trop basse et doit être augmentée au moyen de la mini-pompe jusqu'à ce que l'écart soit de 10mm

SET-UP DU REBOND (REBOUD) DE L'AMORTISSEUR NUDE 2W

Le terme Rebond définit la vitesse de retour de l'amortisseur et par conséquent du triangle arrière après le passage d'un obstacle pour retrouver sa position initiale.

A l'aide de la vis rouge (S4), vous pouvez régler pas-à-pas le rebond.

Procédez comme suit :

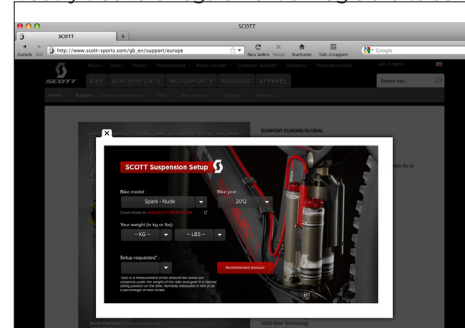


Descendez d'un trottoir en étant assis sur la selle

1. Si le bike pompe 1-2 fois, le réglage est correct.
2. Si le bike pompe plus de 3 fois, le rebond est trop rapide. Tournez la vis de 1-2 « clics » dans le sens des aiguilles d'une montre.
3. Si le bike ne pompe pas, le rebond est trop lent. Tournez la vis de 1-2 « clics » dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

Si vous souhaitez régler la pression de manière encore plus précise qu'indiquée sur le cadre ou si vous recherchez des conseils de Tuning, respectivement différentes courbes d'amortissement du Nude 2, rendez-vous sur www.scott-sports.com, sous la rubrique Support.

Vous y trouverez également un logiciel à télécharger.



RÉGLAGE D'AUTRES AMORTISSEUR

Scott déconseille vivement de monter d'autres amortisseurs que le Nude 2 (DT M210 / X-Fusion E1) sur le Spark, étant donné que les deux composants ont été conçus pour se compléter. C'est seulement dans ce cas qu'une parfaite courbe d'amortissement est garantie.

Le SAG devrait également être de 10mm pour ces amortisseurs.
Pour les réglages de base, référez-vous à la marche à suivre du Nude 2.

MONTAGE D'AUTRES AMORTISSEUR

Si vous deviez néanmoins vouloir monter d'autres amortisseurs sur le Spark, veillez à ce que celui-ci n'entre en contact avec le cadre à aucun moment.

Procédez comme suit :

Contrôlez que ni l'amortisseur ni des pièces de celui-ci n'entre en contact avec le cadre lors du montage ou de l'amortissement.

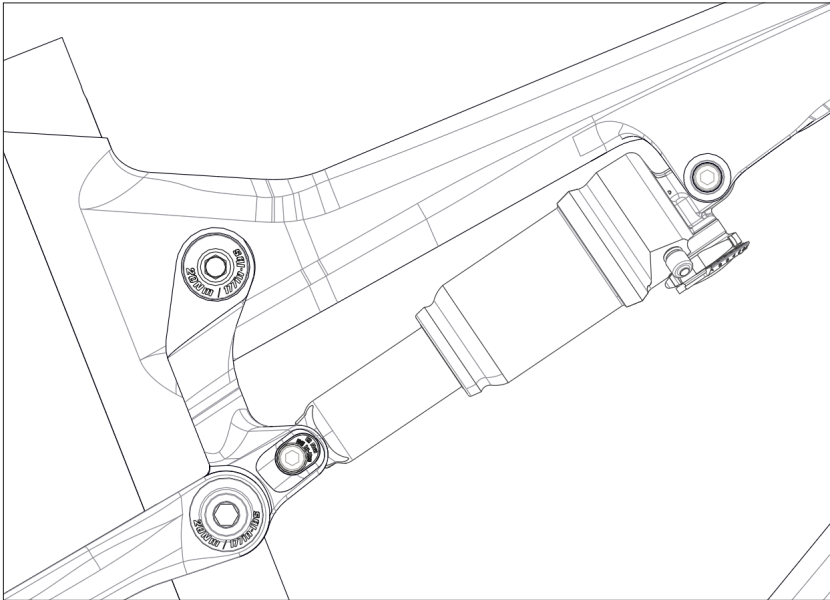
Afin de le vérifier, enlevez tout l'air de l'amortisseur, et compressez totalement l'amortisseur.

Si des pièces se touchent à ce moment-là, vous ne devez en aucun cas monter cet amortisseur sur le Spark !

Notez que l'amortisseur Nude 2 doit toujours être monté comme illustré ci-dessous.

Un montage différent peut entraîner d'importants dommages à l'amortisseur, au cadre, ainsi qu'aux autres pièces de montage.

La même chose vaut pour les amortisseurs DT M210 / X-Fusion E1 présents sur certains modèles.



IMPORTANT:

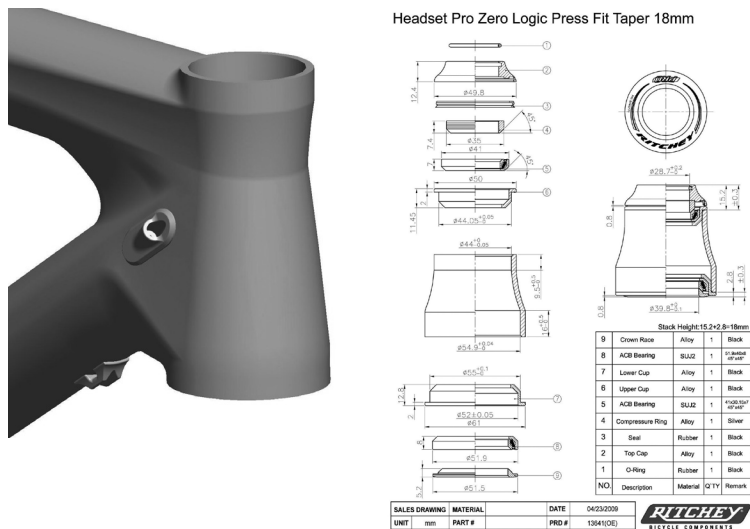
Après démontage, les vis de fixation de l'amortisseur doivent être serrées au couple 5Nm/44in lbs.

Si cette valeur est dépassée, l'amortisseur peut être endommagé.

SPÉCIFICATIONS DU JEU DE DIRECTION

Vous trouverez différentes spécifications de jeu de direction sur le Spark, selon les modèles :

1. Spark avec un jeu de direction et un pivot de fourche de type « conique » (diamètre intérieur du tube de direction du cadre de 44mm à l'extrémité supérieur et de 54.9mm à l'extrémité inférieure)



Rithey WCS Carbon Zero Tapered PF 50-61mm 18mm UD PRD 13636

Rithey PRO Tapered PF 50-61mm 12.9mm PRD 13640

Il est aussi possible de monter des fourches avec un pivot de fourche standard de 1 1/8". Dans ce cas, il faut utiliser un jeu de direction avec une bague de réduction, comme par exemple :

Rithey WCS Carbon Zero Tapered PF 50-61mm 18mm UD for 1 1/8 fork

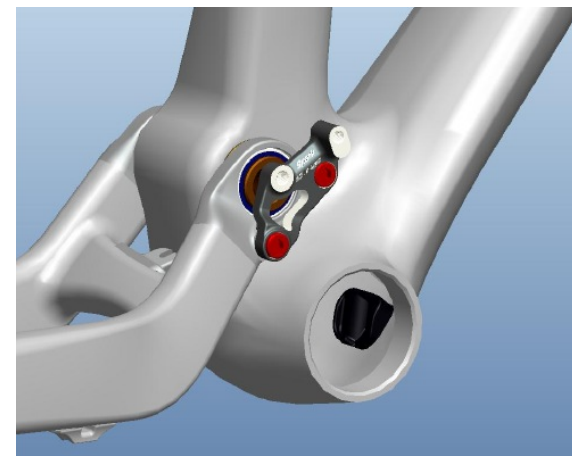
2. Spark avec jeu de direction semi-intégré standard de 1 1/8 (diamètre intérieur du tube de direction de 44.0mm aux deux extrémités).

Ceci est un standard et est disponible auprès de nombreux constructeurs.

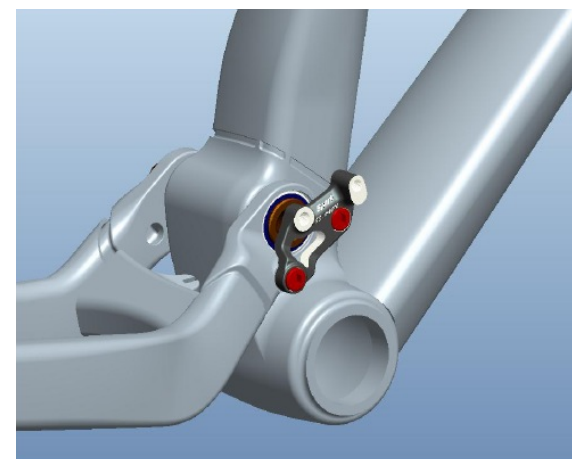
BOÎTER DE PÉDALIER (BB) DU SPARK

Tous les cadres carbone du Spark ont un boîtier pour le standard BBPF92.

Cela est compatible avec de nombreux pédales/manivelles de Shimano, SRAM, FSA, etc.

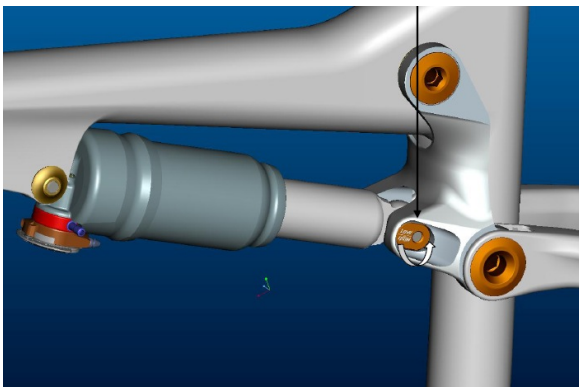


Tous les cadres aluminium du Spark ont un boîtier pour le standard 73mm BSA.



HAUTEUR DE BOÎTIER RÉGLABLE

Sur les modèles Spark équipés avec l'amortisseur Nude 2 et DT M210, vous pouvez régler la hauteur du boîtier par rapport au sol sur deux positions, en tournant le « Chip » qui se trouve sur la biellette.



1. Boîtier plus bas : centre de gravité plus bas
2. Boîtier plus haut : plus grande liberté au niveau des pédales/manivelles par rapport au sol

IMPORTANT:

Il n'est pas possible d'utiliser le Chip sur d'autres amortisseurs que le Nude 2 & DT M210.

L'amortisseur pourrait entrer en collision avec la biellette ou des parties du cadre.

Les modèles qui sont équipés avec un autre amortisseur que le Nude 2 ou DT M210 ont un chip avec perçage au centre. Il n'y a alors pas de possibilité d'ajustement de la hauteur du boîtier.

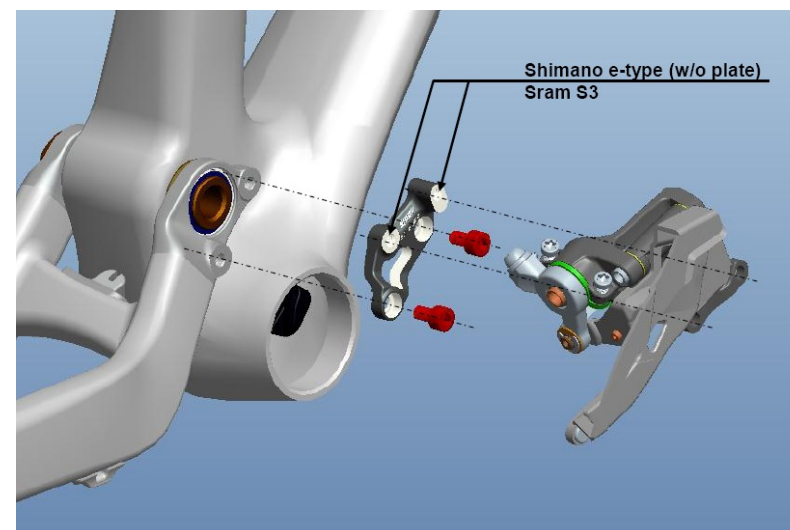
FIXATION DU DÉRAILLEUR AVANT (FD)

Sur le Spark, vous trouverez un dérailleur avant Shimano E-Type qui est directement visé sur le triangle arrière (et non avec une plaque E-Type), ou un dérailleur avant SRAM Direct Mount (DM) du type S3.

Notez que la plaque de fixation du dérailleur avant doit toujours être utilisée.

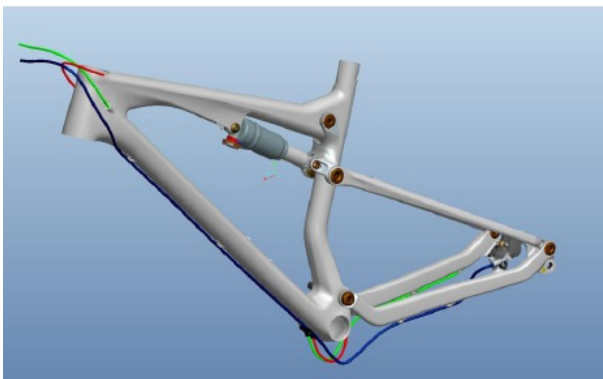
Cette plaque peut être commandée via SCOTT avec le numéro d'article suivant :

223304 FD-Mount Plate Set Spark 2012

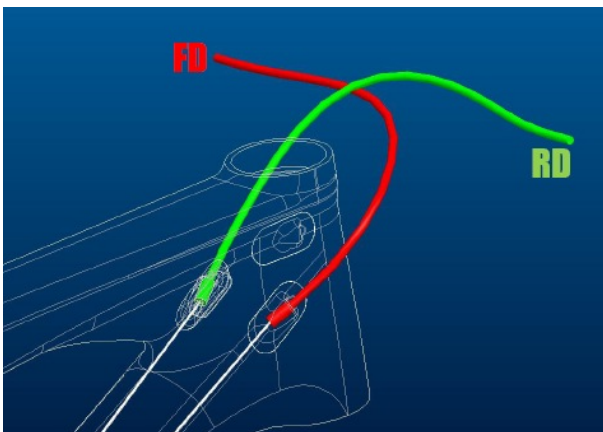


PASSAGE DE CÂBLES SUR LE SPARK

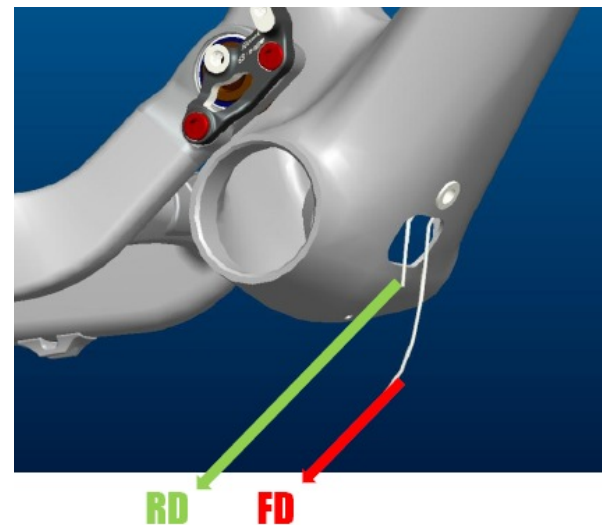
TRIANGLE AVANT EN CARBONE:



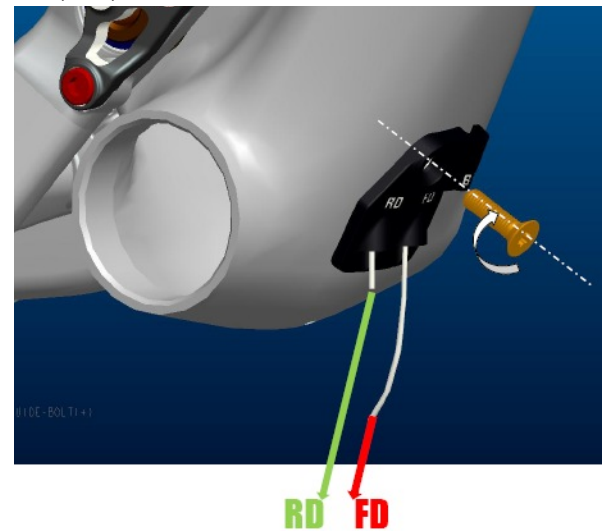
Les cadres carbone du Spark possèdent un passage de câbles intérieur, avec des butées de gaine intégrées à l'extrémité du tube inférieur comme illustré ci-dessous.



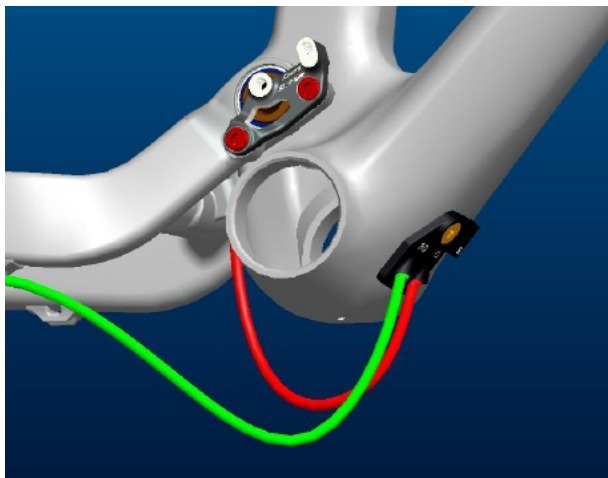
Soyez attentif au fait que les câbles doivent se croiser à l'intérieur du cadre avec de sortir sous le tube inférieur.



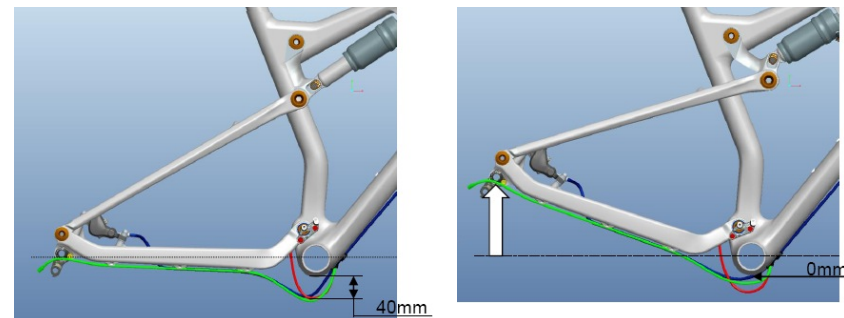
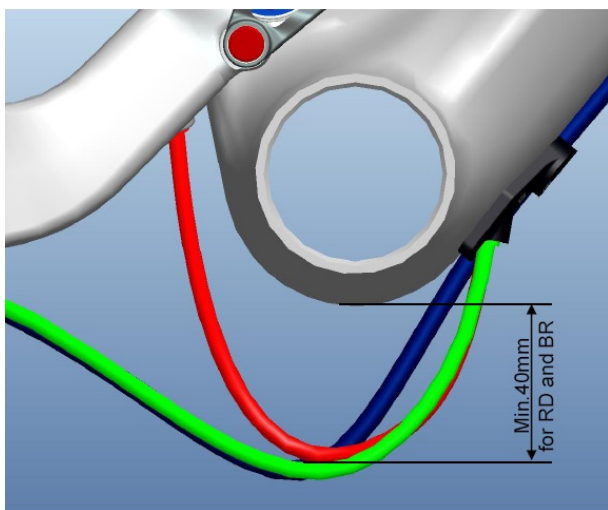
Insérez les câbles à travers l'orifice du passage de câbles comme illustré et fixez-les sous le tube inférieur à l'aide d'une clé Allenw de 3mm au couple de serrage de 4Nm/35in/lbf.



Insérez ensuite les gaines sur les câbles et soyez attentifs à la longueur minimale des gaines indiquée ci-dessous !

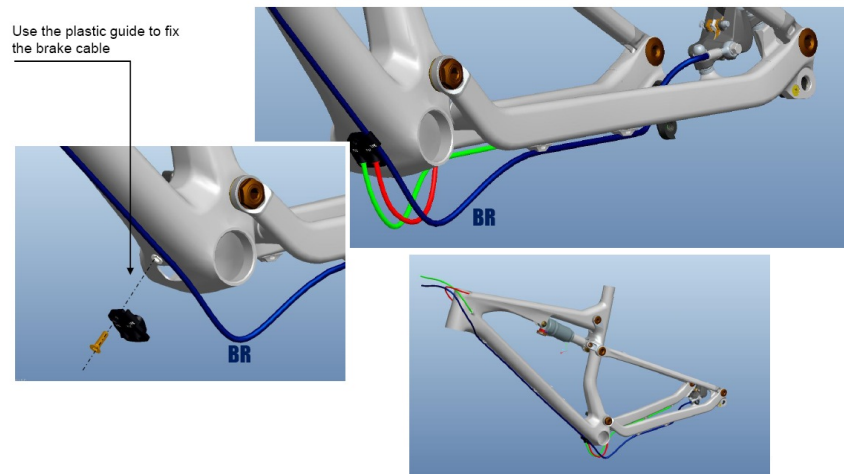


Assurez-vous qu'il y ait au moins 40mm d'écart entr les gaines et le boîtier de pédalier afin d'éviter le phénomène de « ghos-shifting » et / ou des dommages sur le cadre ou sur la transmission/durites.



Procédez au montage de la durtie du frein arrière comme indiqué :

Assurez-vous également que l'écart minimum de 40mm soit assuré entre la durite et le boîtier de pédalier !



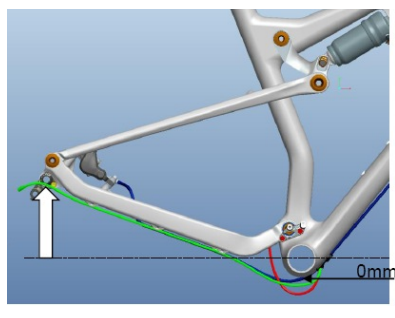
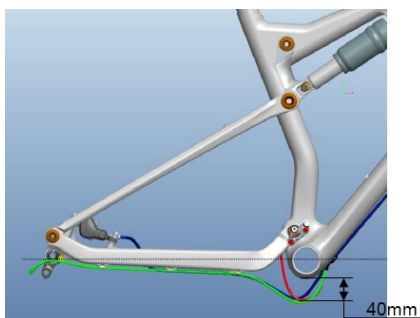
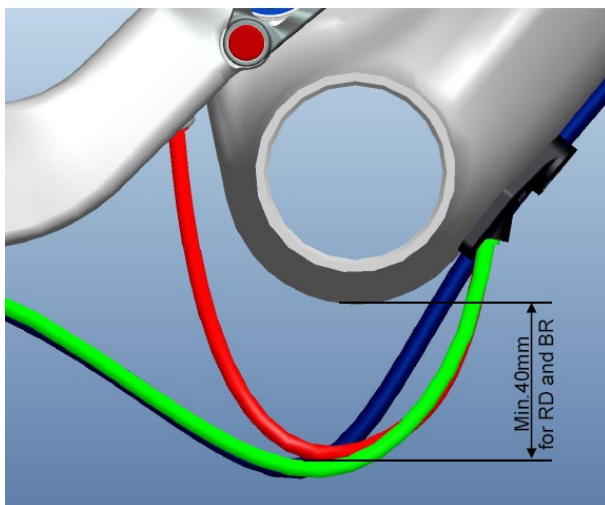
Les pièces du passage de câbles peut être commandé auprès du service de distribution SCPTT avec les numéros de référence suivants :

223305 BB Cableguide Spark 2012 carbon

TRIANGLE AVANT EN ALUMINIUM

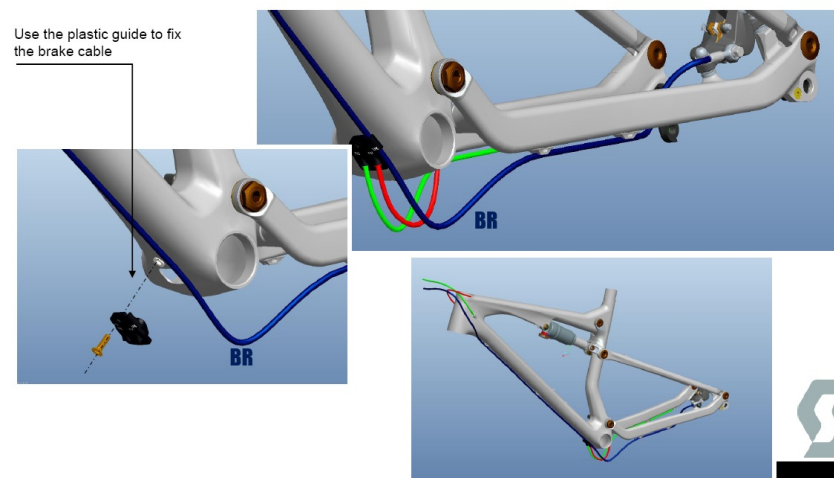
Fixez les gâines de câbles et les durites avec des colliers sur les points prévus à cet effet comme indiqué ci-dessous :

Assurez-vous qu'il y ait au moins 40mm d'écart entr les gâines et le boîtier de pédalier afin d'éviter le phénomène de « ghost-shifting » et / ou des dommages sur le cadre ou sur la transmission/durites.



Procédez au montage de la durite du frein arrière comme indiqué :

Assurez-vous également que l'écart minimum de 40mm soit assuré entre la durite et le boîtier de pédalier !



Les pièces du passage de câbles peut être commandé auprès du service de distribution SCPTT avec les numéros de référence suivants :

223305 BB Cableguide Spark 2012

RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DE SELLE

IMPORTANT:

La tige de selle doit toujours rester au moins 100mm dans le tube de selle.

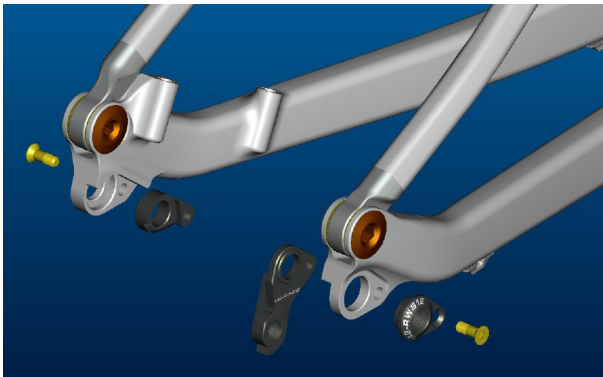
N'utilisez jamais un diamètre de tige de selle autre que 31.6mm ou des inserts/réducteurs entre la tige de selle et le cadre !

PATTE DE DÉRAILLEUR REMPLAÇABLE

Sur tous les modèles du Spark, vous pouvez remplacer la patte de dérailleur.

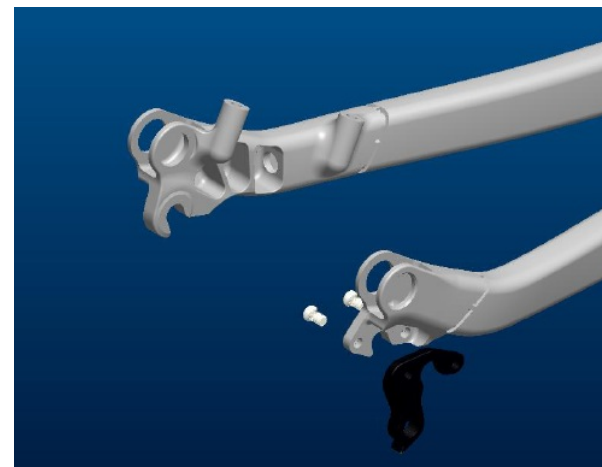
Selon les modèles, vous trouverez les options suivants sur le Spark :

1. Axe de 142mm avec RWS 142/12



Le set complet de pattes arrières (sans axe) peut être commandé auprès du service de distribution Scott, sous la référence n° 219574, la patte de dérailleur droite est disponible sous la référence n° 219577.

2. Standard de 135mm avec serrage rapide standard



La patte de dérailleur droite est disponible auprès du service de distribution Scott sous la référence n° 206473.

Si vous voulez utiliser un autre standard RWS parce que vous souhaitez utiliser un moyeu de 135mm, vous pouvez commander les pièces suivantes :

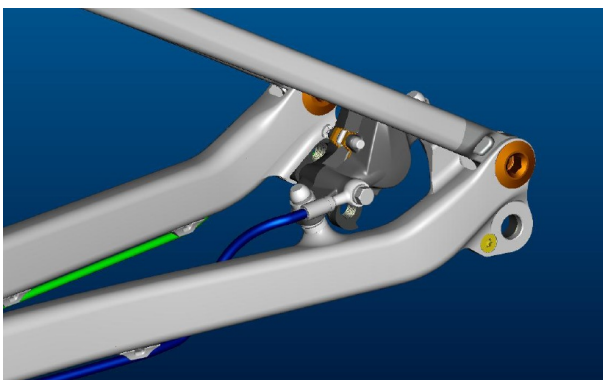
1. moyeu 12mm : Set RWS 135/12 (sans serrage rapide) : 219574, 219576 pour la patte de dérailleur droite
2. moyeu 9mm : Set RWS 135/5 (sans serrage rapide) : 219572, 219575 pour la patte de dérailleur droite

FIXATION DU FREIN ARRIÈRE

Le Spark peut être équipé, à l'arrière, avec 3 grandeurs de disque différentes.

Le frein arrière se fixe par le système Postmount (PM) sur la base arrière gauche et est prévu pour des disques de 160, 180 et 185 mm de diamètre.

Notez que pour les disques de 180 et 185 mm, vous devez utiliser un adaptateur / cales entre le Postmount sur le cadre et la pince du frein.



RÉGLAGE DE LA FOURCHE / CHANGEMENT DE LA FROUCHE

Pour le réglage de la fourche, référez-vous au manuel fourni par le fabricant.

De manière générale, sur les modèles de la série Spark, il se justifie de ne monter que des fourches ayant un débattement de 120 mm (26") et de 100 mm (29") afin de ne pas modifier la géométrie et, par conséquent, le comportement du vélo.

Pour de plus détails, référez-vous à la charte technique au début du présent manuel.

ENTRETIEN DES ARTICULATIONS

Les articulations du Scott Spark sont des roulements industriels. Le seul geste de maintenance qui doit être effectué est la vaporisation d'un spray téflonné après le lavage du vélo. Nous conseillons de ne pas utiliser de graisses liquides, étant donné que celles-ci ne s'enlèvent que difficilement. La même recommandation vaut également pour le graissage de la chaîne.

Si néanmoins le remplacement des roulements devait s'avérer nécessaire, ils peuvent être commandés, sous la forme d'un set, via votre revendeur Scott ou sous forme de pièces détachées, avec l'indication de la référence du roulement, auprès d'un commerce de roulements, comme indiqué dans la charte technique en début de manuel.

GARANTIE

Modèle

Année

Taille

Numéro de cadre

Numéro de l'amortisseur

Date d'achat

GARANTIE

Les vélos SCOTT sont produits selon des procédés de fabrication issus des dernières innovations technologiques. Ils sont équipés des meilleurs composants représentés sur le marché.

C'est pourquoi SCOTT s'engage, pour l'achat d'un vélo neuf entièrement monté, en offrant une garantie de 5 ans (seulement lors de l'observation des intervalles d'entretien, voir ci-dessous) sur le cadre et bras oscillant inclus pour tout défaut matériel et erreur de fabrication. SCOTT offre également une garantie de 2 ans sur le cadre, et sur les fourches (à condition qu'elles aient été fournies par SCOTT. Le cas échéant, la garantie du fabricant s'applique).

La garantie citée de 5 ans sur les cadres n'est accordée toutefois que si un entretien a eu lieu 1 x par an et a été effectué par un marchand SCOTT agréé conformément au guide d'entretien ci-joint dans ce manuel. Le marchand SCOTT agréé doit confirmer l'entretien effectué par timbre et signature. Si un tel entretien ne devait pas avoir lieu, la période de garantie de 5 ans sur les cadres se raccourcit à 3 ans. Les frais d'inspection et d'entretien sont à la charge du propriétaire du vélo SCOTT.

Pour les modèles Gambler, Voltage FR et Volt-X, la garantie est de 2 ans.

La garantie prend effet à compter de la date d'achat.

Dans tous les cas, cette garantie est exclusivement valable pour l'acheteur initial du vélo, c'est-à-dire celui qui utilise le vélo à l'état de neuf, pour la première fois et dans le cadre de l'usage prévu à son effet. Elle reste applicable uniquement pour l'achat d'un vélo chez un revendeur SCOTT agréé.

La garantie est accordée uniquement lors d'achats de vélos complètement montés, les vélos achetés non-montés entièrement sont exclus de toute garantie.

Dans le cas d'une demande de prise en charge par la garantie, SCOTT a la possibilité de réparer ou de remplacer la pièce défectueuse. Les pièces non défectueuses ne seront que remplacées à la charge du détenteur de la garantie.

Les pièces d'usure dans le cadre d'une utilisation normale du vélo ne sont pas prises en compte au titre de la garantie. Une liste détaillée des ces pièces et la description des caractéristiques d'usure sont définies dans à la fin du manuel d'utilisation.

À la dernière page, un certificat de cession du vélo, dont le revendeur conservera une copie après acceptation et signature de votre part, est à compléter.

L'application de la garantie est subordonnée à la présentation de ce document à chaque intervention, ainsi qu'à la présentation du vélo ou de la pièce faisant l'objet de la garantie.

Ce certificat fait acte de preuve d'achat sans lequel aucune réclamation n'est possible.

En principe, la garantie est accordée mondialement. Pour les demandes de garantie, adressez vous directement, avec votre certificat de cession à votre revendeur, qui fera ensuite le nécessaire. En cas d'impossibilité, veuillez contacter l'importateur SCOTT national.

La garantie ne s'applique qu'à condition que le vélo vendu n'ait subi aucune modification au niveau de la construction d'origine ou de l'équipement et qu'il n'ait pas fait l'objet d'une utilisation non conventionnelle.

Par cette garantie SCOTT accorde une garantie de producteur. Revendications supplémentaires conformément à la législation nationale sont sous réserve.

Concernant les détails de la garantie de l'amortisseur Equalizer 2, veuillez consulter le manuel DT Swiss fourni avec votre vélo.