

**SPARK**

**SCOTT 2014  
BIKE OWNER'S  
MANUAL**

**SCOTT SPORTS SA** | 17 RTE DU CROCHET | 1762 GIVISIEZ | SWITZERLAND  
© 2013 SCOTT SPORTS SA, ALL RIGHTS RESERVED | SCOTT-SPORTS.COM  
DISTRIBUTION: SSG (EUROPE) DISTRIBUTION CENTER SA  
P.E.D ZONE C1, RUE DU KIELL 60 | 6790 AUBANGE | BELGIUM | v3.2/20130710





Les modèles de la gamme Spark nécessitent un réglage précis pour chaque utilisateur afin d'assurer une sécurité et un plaisir d'utilisation maximaux.

Tous les réglages sur ce vélo devraient être effectués auprès d'un magasin spécialisé ou à l'aide du présent manuel.

Afin d'éviter tout problème technique ou tout éventuel accident, il est recommandé de vous adresser à votre revendeur SCOTT en cas de doute.

## CONTENU

---

Concept Spark .....	P. 004
Géométrie / Donnée techniques Spark 650B/27.5" .....	P. 005
Géométrie / Données techniques Spark 29" .....	P. 006
Technologie de l'amortisseur TC / Levier TWINLOC .....	P. 007
Réglages de base du levier TWINLOC .....	P. 0014
Outils recommandés pour le réglage de l'amortisseur .....	P. 018
Réglages du Spark avec l'amortisseur FOX Nude .....	P. 019
Câblage du Spark .....	P. 028
Réglage de la hauteur de selle .....	P. 034
Patte de dérailleur remplaçable .....	P. 034
Réglage de la fourche / Changement de la fourche .....	P. 037
Entretien des roulements .....	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 set complet atteint un poids inférieur à 1800 grammes, comprenant l'amortisseur FOX Nude / CTD et le levier exclusif TWINLOC XL.

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 d'une cinématique optimisée et d'une technologie d'amortissement exceptionnelle comble la lacune entre un VTT Hardtail super léger (par ex. SCOTT Scale) et la nouvelle génération de VTT Marathon/Trail (par ex. SCOTT Genius).

Le Spark a été conçu pour des coureurs qui recherchent un VTT tout-suspendu de compétition ou marathon avec un débattement arrière maximal de 120mm (27.5")/100mm (29").

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

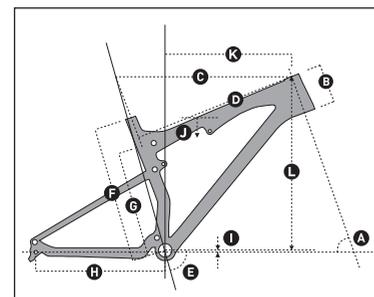
Le concept du Spark est basé sur une cinématique multi-pivots.

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

Le système SCOTT TC System vous permet de réduire le débattement à l'arrière, à l'aide du levier, de 120mm (27.5")/100mm (29") à 96mm (27.5")/80mm (29"). La courbe d'amortissement est également plus progressive, réduisant les effets de pompage, tout en suivant les mouvements du terrain.

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 évolutions du terrain et garantit ainsi une transmission de force optimale et une vitesse plus élevée.

## GÉOMÉTRIE / DONNÉES TECHNIQUES SPARK 650B/27.5"

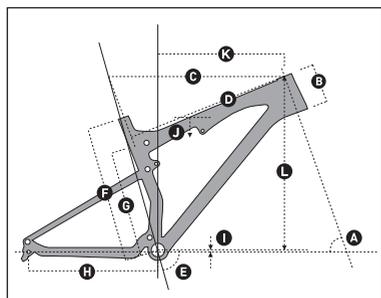


Débattement	120/96/0mm
Ratio de débattement	2.4
Course de l'amortisseur	50mm
Longueur de l'amortisseur (Eye to Eye)	190mm
Hardware cadre	22,2mm x 8mm,
Hardware biellette	22.2mm x 8mm,
Diamètre tige de selle	31.6mm
Jeu de direction	Conique 1 1/8 - 1.5 semi intégr. (diamètre intérieur du cadre: 44/54.95mm) ou 1 1/8 straight (44.0mm)
Débattement fourne	120mm
Pivot de fourche	507mm
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)
Largeur pneu max.	57mm/2.25"

### SPARK 27.5"/650B

	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 HEADTUBE ANGLE	68.7°	68.0°	68.7°	68.0°	68.7°	68.0°	68.7°	68.0°
B HEADTUBE LENGTH	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 TUBE LENGTH HORIZONTAL	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 TUBE LENGTH ACTUAL	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 SEAT TUBE ANGLE	74.2°	73.5°	74.2°	73.5°	74.2°	73.5°	74.2°	73.5°
F BB CENTER TO TOP OF SEAT TUBE	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 BB CENTER TO TUBE CENTER	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 CHAINSTAY LENGTH	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 BB OFFSET	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 STANDOVER HEIGHT	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 WHEELBASE	1072mm 42.2in	1073mm 42.2in	1108mm 43.6in	1109mm 43.7in	1140mm 44.9in	1141mm 44.9in	1172mm 46.1in	1173mm 46.2in
L 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
L 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
STEM LENGTH	70mm	70mm	80mm	80mm	90mm	90mm	100mm	100mm

## GÉOMÉTRIE / DONNÉES TECHNIQUES SPARK 29"



Débattement	100/80/0mm
Ratio de débattement	2.63
Course de l'amortisseur	38mm
Longueur de l'amortisseur (Eye to Eye)	165mm
Hardware cadre	22,2mm x 8mm,
Hardware biellette	22.2mm x 8mm,
Diamètre tige de selle	31.6mm
Jeu de direction	Conique 1 1/8 - 1.5 semi intégr. (diamètre intérieur du cadre: 44/54.95mm) ou 1 1/8 straight (44.0mm)
Débattement fourne	100mm
Pivot de fourche	471mm
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)
Largeur pneu max	57mm/2.25"

## 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 HEAD TUBE ANGLE	70°	69.5°	70°	69.5°	70°	69.5°	70°	69.5°
B HEADTUBE LENGTH	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 TOP TUBE LENGTH HORIZONTAL	568mm 22.4in	570mm 22.4in	598mm 23.5in	600mm 23.6in	628mm 24.7in	630mm 24.8in	649mm 25.6in	650mm 25.6in
D TOP TUBE LENGTH ACTUAL	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 SEAT TUBE ANGLE	73°	72.5°	73°	72.5°	73°	72.5°	73°	72.5°
F BB CENTER TO TOP OF SEAT TUBE	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 BB CENTER TO TOP TUBE CENTER	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 CHAINSTAY LENGTH	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 BB OFFSET	-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 STANDOVER HEIGHT	762mm 30.0in	758mm 29.8in	768mm 30.2in	764mm 30.1in	806mm 31.7in	802mm 31.6in	836mm 32.9in	833mm 32.8in
K 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
L 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
STEM LENGTH	70mm	70mm	80mm	80mm	90mm	90mm	100mm	100mm

## TECHNOLOGIE DE L'AMORTISSEUR TC

Au centre du système TC se trouve l'amortisseur conçu par FOX, le FOX Nude, 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 avec le changement de mode de l'amortisseur.

Avec la fourche FOX 32 CTD, il est aussi possible de passer un mode Plattform sur la fourche.

Les 3 modes CTCD avec l'amortisseur FOX Nude sont :

- Climb Mode : Climb Mode sur l'amortisseur, Climb Mode sur la fourche
- Traction Mode : Traction Mode sur l'amortisseur (y compris modification de la géométrie et débattement raccourci), mode Plateforme sur la fourche
- Descent Mode : full travel sur l'amortisseur (Descent) et la fourche

Les 3 modes CTCD avec l'amortisseur FOX CTD sont :

- Climb Mode: Climb Mode sur l'amortisseur, Climb Mode sur la fourche
- Ride Mode : Plateforme (Trail) sur l'amortisseur, Mode Plateforme sur la fourche
- Descent Mode: full travel sur l'amortisseur (Descent) et la fourche

C'est pourquoi SCOTT propose 2 leviers TWINLOC différents portant les numéros de référence suivants :

- Amortisseur FOX Nude avec des cames différentes pour les fourches FOX CTD et RockShox DNA 3 (SCOTT n° de référence: 230097)
- Amortisseur FOX CTD avec des cames différentes pour les fourches FOX CTD et RockShox DNA 3 (SCOTT n° de référence : 230098)

Notez que l'amortisseur FOX CTD n'offre pas de mode Traction, mais seulement un mode « Plateforme »

Contrairement à l'amortisseur FOX Nude, le volume de la chambre d'air positive reste inchangé dans les différents modes.

## IMPORTANT

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

Vous avez 3 positions sur le levier TWINLOC:

### 1. CLIMB MODE:

L'amortisseur est presque 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 oublierait de déverrouiller le blocage lors du passage d'un obstacle.

### 2. TRACTION/Ride MODE :

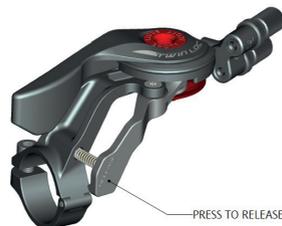
Pour le Traction Mode : Grâce à la réduction du volume des chambres d'air à l'intérieur de l'amortisseur, le débattement est réduit d'environ 80 % (env. 96/80mm). La courbe d'amortissement est plus progressive. Cela permet de rouler en danseuse sans effet de pompage et offre en même temps une traction optimale de la roue arrière.

Pour le Ride Mode : L'effet de pompage lorsque l'on roule en danseuse est réduit grâce à la plateforme.

### 3. DESCENT MODE :

Plein débattement de 120/100 mm (27.5"/29")

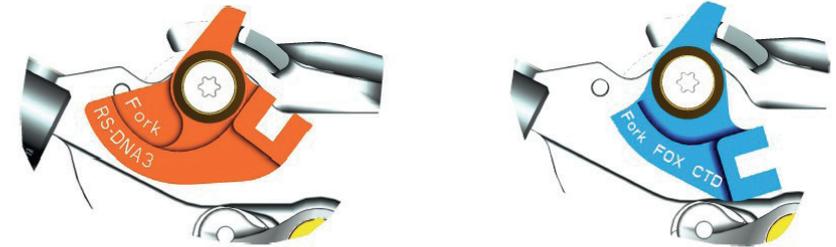
Vous avez 3 positions sur le levier TWINLOC:



Il existe 2 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.



SCOTT propose 2 leviers TWINLOC sous les numéros de référence suivants :

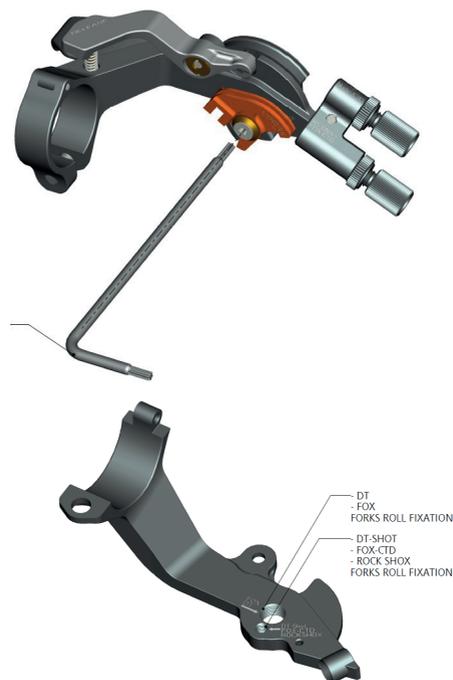
- FOX Nude avec des cames différentes pour les fourches FOX CTD et RockShox DNA 3 (n° de référence SCOTT: 230097)
- FOX CTD avec des cames différentes pour les fourches FOX CTD et RockShox DNA 3 (n° de référence SCOTT: 230098)

**Soyez attentif au fait que la came d'une fourche RockShox DNA 3 ou d'une fourche FOX CTD n'est pas comptable avec une came et une course de câble d'une fourche traditionnelle n'ayant que 2 positions (ouvert/fermé) ..... Dans ce cas, vous devez utiliser un autre levier !**

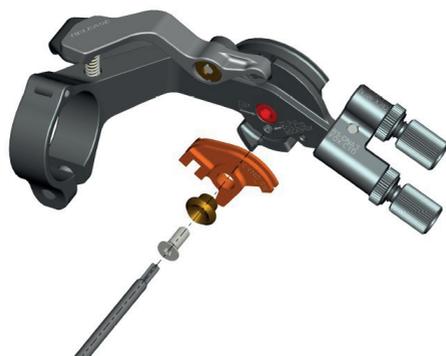
Pour plus de détails, contactez un revendeur agréé SCOTT.

Pour changer les comes, afin d'adapter le levier à une autre fourche, procédez comme suit :

## DÉMONTAGE CAME



## MONTAGE CAME



## MONTAGE DU CÂBLE DU LEVIER

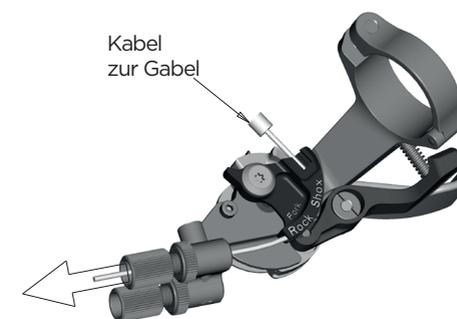
### IMPORTANT

Assurez-vous que le blocage de votre fourche SRAM/RockShox ou FOX fonctionne correctement après le transport. Appuyez 5-10 fois sur votre fourche avant de procéder au montage et au réglage du levier.

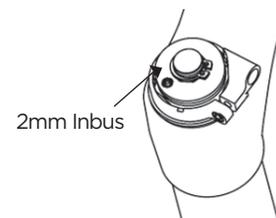
La came sur la partie inférieure du levier devrait toujours porter l'indication du fournisseur de la fourche que vous utilisez.

N'essayez jamais d'utiliser une came prévue pour une fourche RockShox sur une fourche FOX ou inversement !

Placez le levier en position Descent Mode 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 Imbus 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 ou FOX joint au bike/à la fourche.



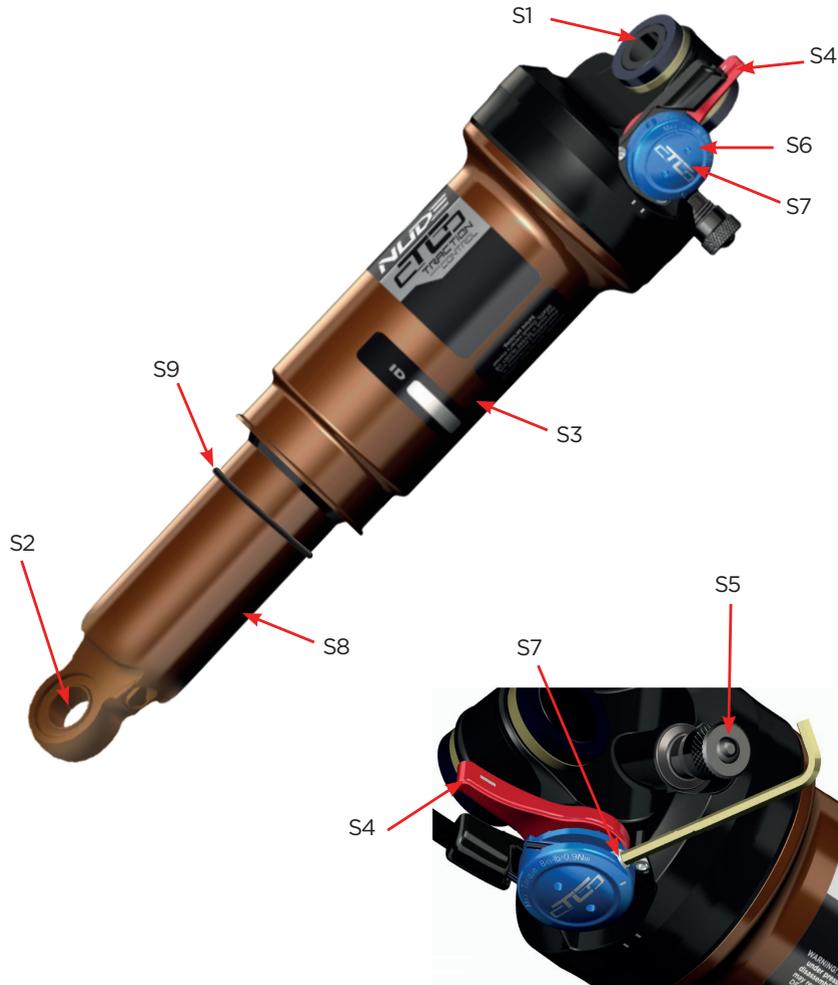
### Conseil :

Afin de contrôler la tension du câble, essayez de bouger l'embout en plastique de la gaine sur le levier.

Il ne devrait pas y avoir de jeu entre la l'embout de gaine et la molette de réglage de la tension. Le cas échéant, tournez la molette dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de jeu.

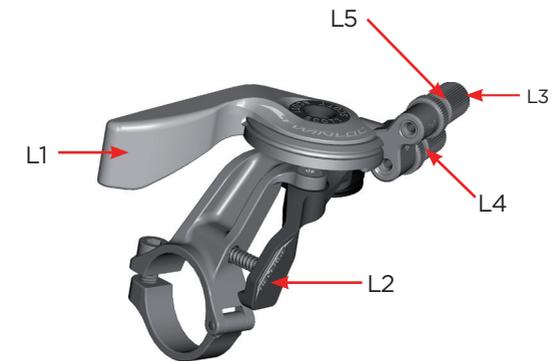
## AMORTISSEUR FOX NUDE ET LEVIER TWINLOC

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.



### Parts List

S1	Axe/vis avant de l'amortisseur
S2	Axe/vis arrière de l'amortisseur
S3	Corps de l'amortisseur
S4	Molette de réglage du rebond
S5	Valve positive
S6	Molette/came de changement de mode d'amortissement
S7	Vis de fixation du câble
S8	Axe de l'amortisseur
S9	Indicateur de SAG (joint O-Ring sur l'axe)



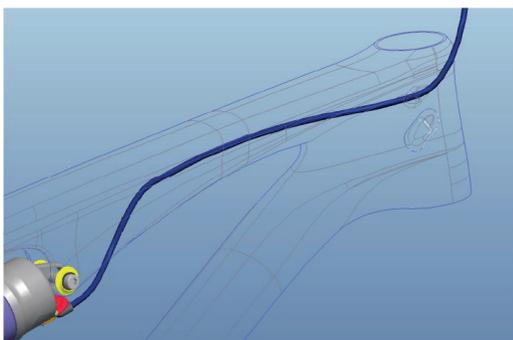
L1	Levier de contrôle à distance (verouillage)
L2	Levier de déverouillage
L3	Câble
L4	Molette de réglage de la tension du câble pour la fourche
L5	Molette de réglage de la tension du câble pour l'amortisseur

## RÉGLAGE DE BASE DU LEVIER TWINLOC DE L'AMORTISSEUR FOX NUDE

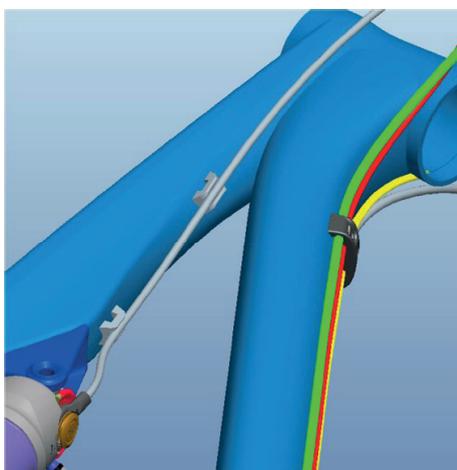
Afin d'assurer un parfait fonctionnement de l'amortisseur FOX Nude, il est important de procéder comme suit :

Sur les cadres carbone du Spark, vous trouverez un passage de câbles intégré.

Insérez tout d'abord le câble / la gaine dans le passage supérieur du levier, puis dans l'insert situé sur le tube supérieur, comme indiqué ci-dessous :



Sur les cadres aluminium du Spark, le passage du câble se fait à l'extérieur du cadre. La gaine est fixée sur les guides câbles à l'aide de fixations plastique et /ou 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 Inbus 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



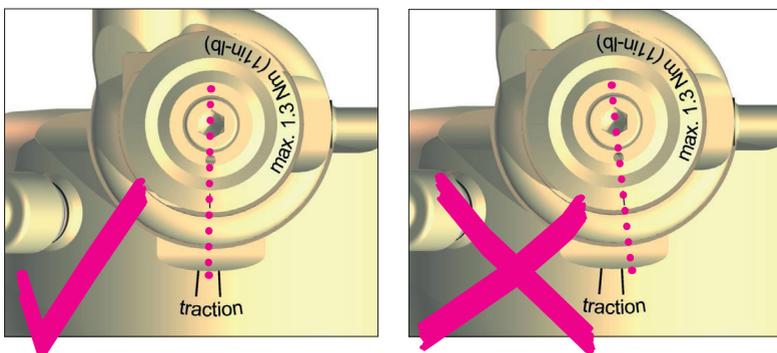
3. Tendez le câble et fixez-le en vissant la vis de fixation (S7), en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, à l'aide d'une clé Inbus 2 mm, au couple maximum de 1,6 Nm.



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



4. Positionnez le levier en mode Traction. La marque sur la came de l'amortisseur doit être positionnée comme illustré ci-dessous :



6. et fixez l'embout de câble à l'aide d'une pince.



## RÉGLAGE DE BASE DU LEVIER TWINLOC AVEC L'AMORTISSEUR FOX CTD

Le montage du câble du levier et les réglages de base de l'amortisseur FOX CTD sont identiques à ceux de l'amortisseur FOX Nude ci-dessus.

Pour plus de détails, référez-vous aux instructions figurant dans le manuel de FOX annexé au bike/set de cadre.

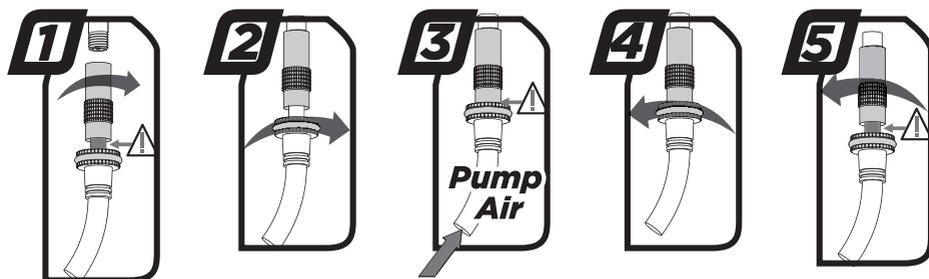
## OUTILS NÉCESSAIRES POUR LE RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR

Pour le Set-Up de l'amortisseur, nous recommandons l'usage d'une mini-pompe 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 contrôlez 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 FOX NUDE OU FOX CTD

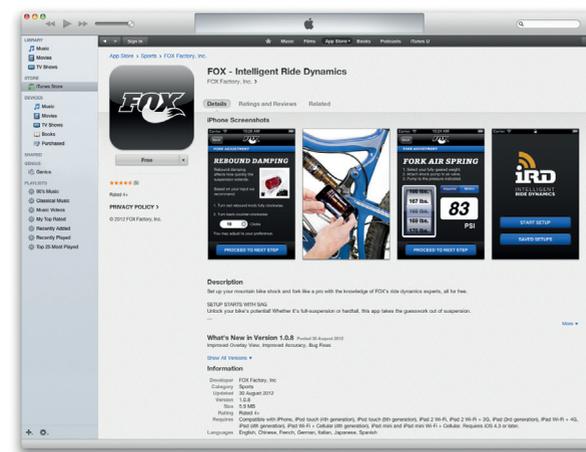
Le Set-up de l'amortisseur FOX Nude ou FOX CTD ne prend que quelques minutes.

### IMPORTANT :

Pour tous 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 FOX Nude ou FOX CTD :

1. Retirez le capuchon de la valve (S5) sur l'amortisseur (S3).
2. Vissez 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'égaliser au moins 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. Utilisez l'application FOX iRD disponible sur iTunes Store (<https://itunes.apple.com/us/app/fox-intelligent-ride-dynamics/id549035102?mt=8&ign-mpt=uo%3D4>)



5. Une fois l'application téléchargée, suivez les instructions et gonflez jusqu'à la pression souhaitée.
6. Une fois la pression désirée atteinte, retirez la mini-pompe et revissez le capuchon.

## SAG

Le SAG devrait être de 10mm.

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
  - 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 (REBOND) DE L'AMORTISSEUR FOX NUDE OU FOX CTD

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 :

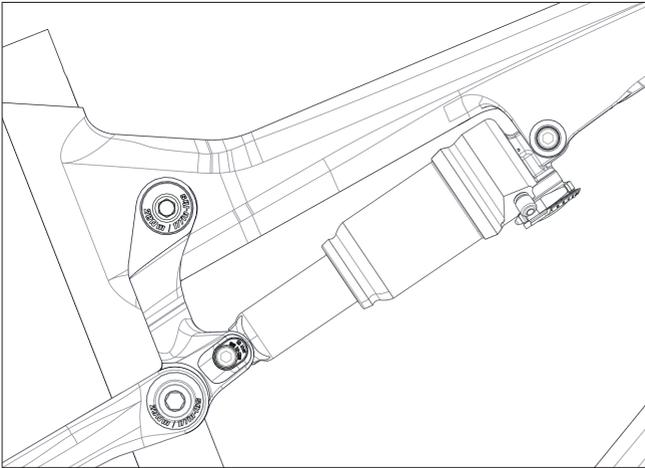
Descendez d'un trottoir en étant assis sur la selle

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.

## IMPORTANT

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

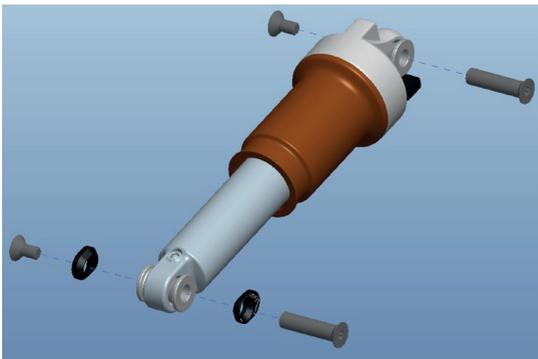
Un montage différent peut entraîner d'importants dommages à l'amortisseur, au cadre, ainsi qu'aux autres pièces de montage.



## IMPORTANT

Les axes de l'amortisseur devraient, après démontage, être resserrés au couple de 10Nm/88in lbs.

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



## MONTAGE D'AUTRES AMORTISSEUR :

SCOTT déconseille vivement de monter d'autres amortisseurs que le FOX Nude ou FOX CTD OU X-Fusion 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.

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.

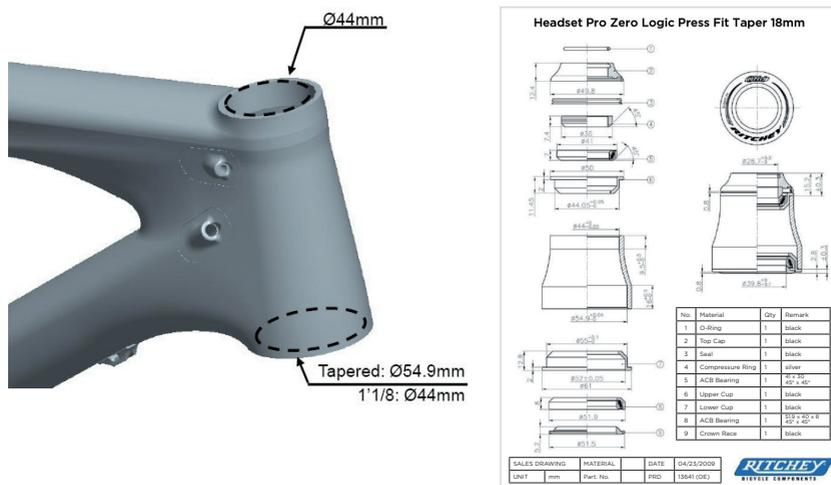
Afin de le vérifier, enlevez tout l'air de l'amortisseur, et compressez totalement l'amortisseur.

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

## SPÉCIFICATIONS DU JEU DE DIRECTION DU SPARK

Selon les modèles, vous trouverez les jeux de direction suivants :

1. Spark avec pivot de fourche et une douille de direction coniques, qui s'assemblent avec des jeux de direction semi-intégrés (diamètre intérieur supérieur : 44.0mm / inférieur 54.95mm)



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 1 1/8". Dans ce cas, il est toutefois nécessaire d'ajouter une coupelle de réduction comme par exemple :

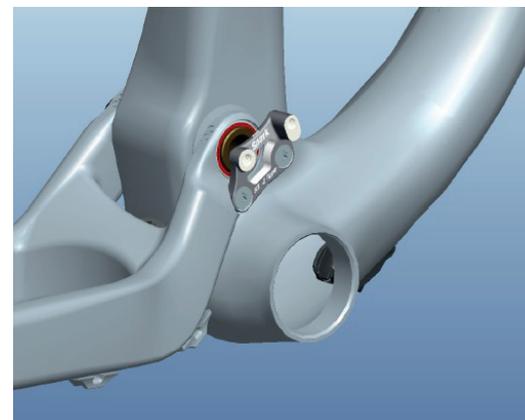
Rithey WCS Carbon Zero Tapered	PF 50-61mm	18mm UD for 1 1/8 fork	PRD 14860
--------------------------------	------------	------------------------	-----------

2. Spark avec jeu de direction semi-intégré de standard 1 1/8 et pivot de fourche avec un diamètre intérieur du tube de direction de 44.0 mm aux deux extrémités.

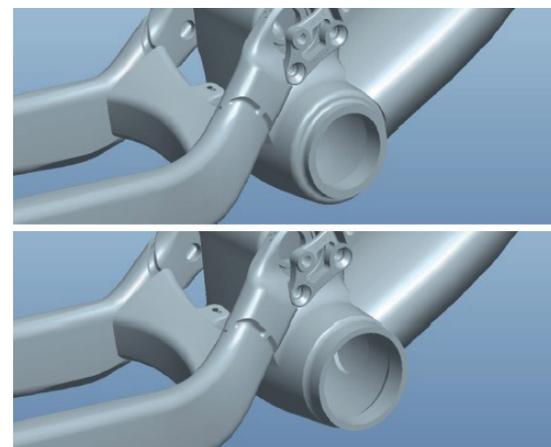
## BOÎTER DE PÉDALIER DU SPARK

Tous les cadres carbone du Spark ont un boîtier pour le standard BB92PF.

Shimano, SRAM, FSA et d'autres constructeur proposent des boîtiers avec ce standard.

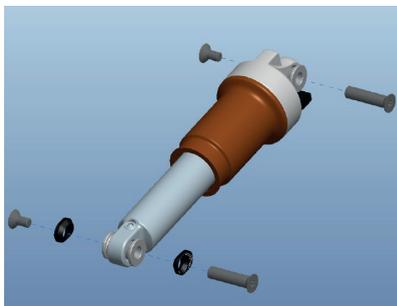


Tous les cadres aluminium du Spark ont un boîtier pour le standard 73mm BSA.



## HAUTEUR DE BOÎTIER RÉGLABLE

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



N'utilisez que les adaptateurs qui sont adaptés aux vis à tête cône de l'amortisseur



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

	Spark 700	Spark 900
	<b>BAS</b>	
ANGLE DE DIRECTION	68.3°	69.5°
HAUTEUR BOÎTIER	330mm	317mm
	<b>HAUT</b>	
ANGLE DE DIRECTION	68.8°	70°
HAUTEUR BOÎTIER	336mm	323mm

### IMPORTANT

Il n'est pas possible d'utiliser le Chip sur d'autres amortisseurs que le FOX Nude et FOX CTD.

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

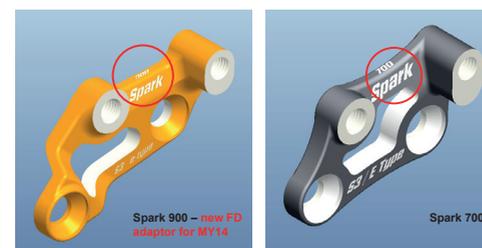
Les modèles de série qui sont livrés avec un autre amortisseur que le FOX Nude / FOX CTD ont un chip dont le perçage positionné au milieu ne permet pas d'ajuster la hauteur du boîtier.

## FIXATION DU DÉRAILLEUR AVANT (FD)

Sur tous les modèles Spark, vous trouverez un dérailleur avant Shimano E-Type qui est directement vissé 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.

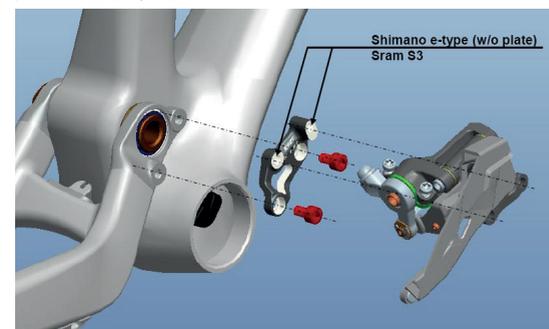
La plaque de fixation du Spark 700 et du Spark 900 ne sont pas compatibles.



Ces plaques peuvent être commandées via SCOTT sous les numéros d'articles suivants :

235276 FD mount plate Set Spark 700 2014

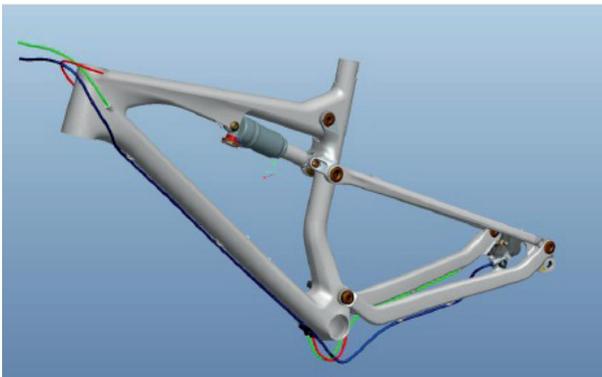
235278 FD mount plate Set Spark 900 2014



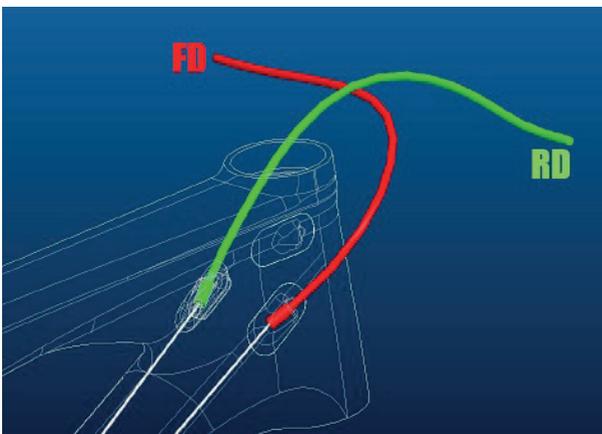
## PASSAGE DE CÂBLES SUR LE SPARK:

Le passage de câbles direct et linéaire sur tous nos bike tout-suspendus permet un meilleur changement de vitesse, tout en optimisant le poids et en offrant une meilleure protection contre la saleté et l'eau.

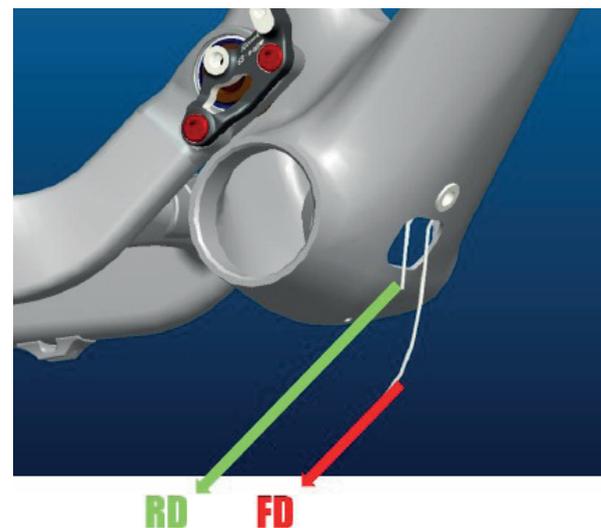
### Triangle avant en carbone :



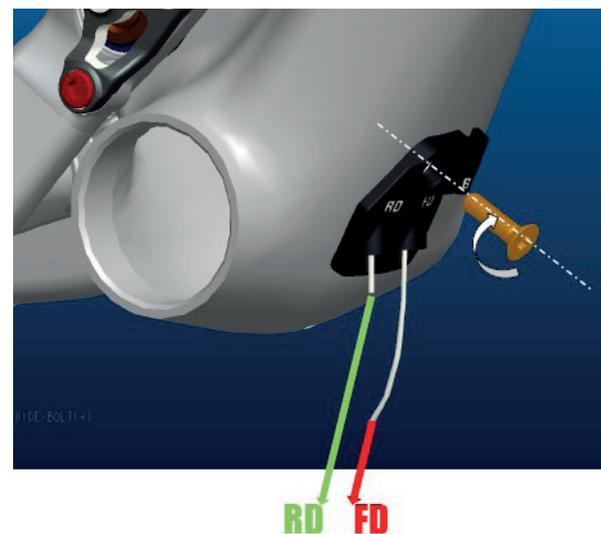
Les cadres carbone du Spark possèdent un passage de câbles intérieur, avec des butées de gaine intégrées à l'extrémité du tube inférieur comme illustré ci-dessous.



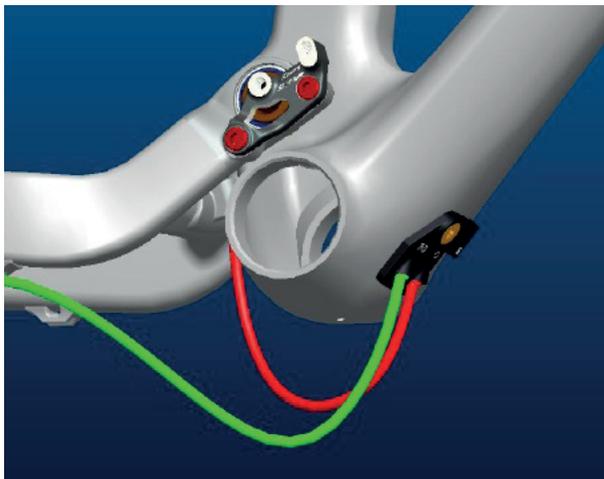
Soyez attentif au fait que les câbles doivent se croiser à l'intérieur du cadre avant de sortir sous le tube inférieur.



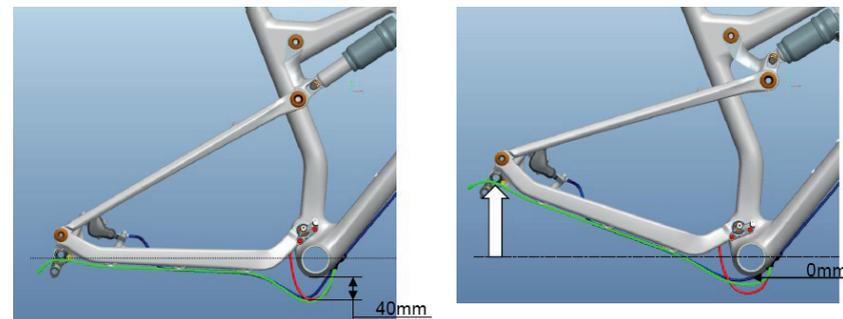
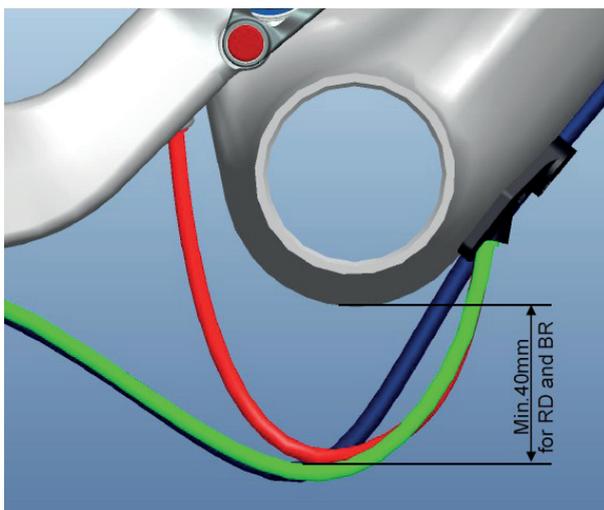
Insérez les câbles à travers l'orifice du passage de câbles comme illustré et fixez-les sous le tube inférieur à l'aide d'une clé Imbus de 3mm au couple de serrage de 4Nm/35in/lbf.



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

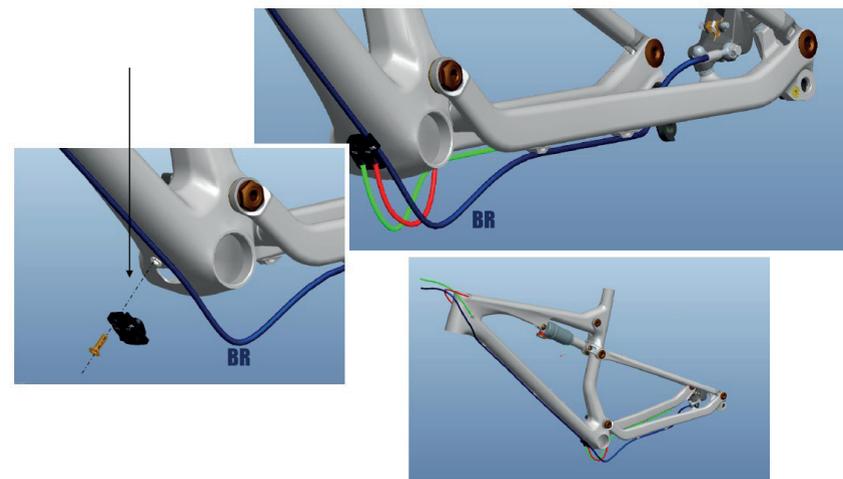


Assurez-vous qu'il y ait au moins 40mm d'écart entre les gaines et le boîtier de pédalier afin d'éviter le phénomène de « ghost-shifting » et / ou des dommages sur le cadre ou sur la transmission/durites.



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 !



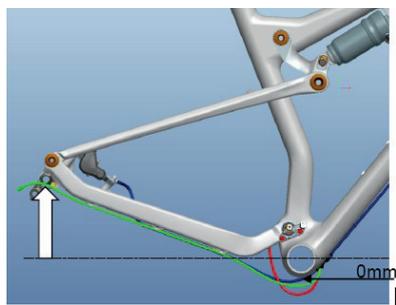
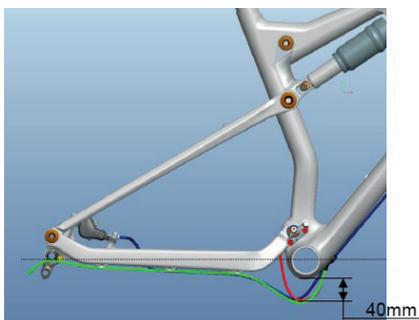
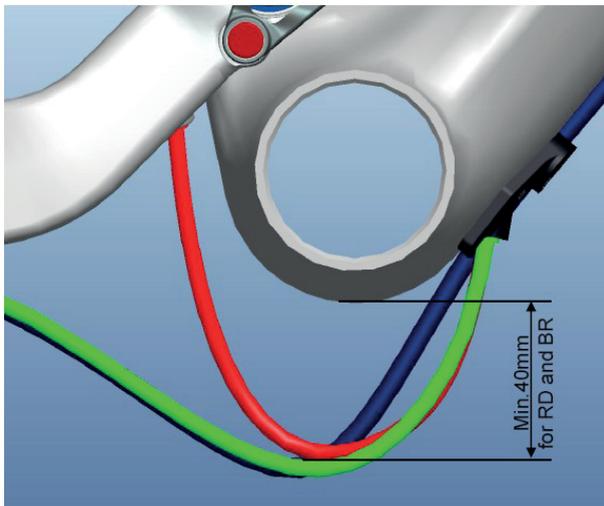
Les fixations peuvent être commandées auprès de SCOTT sous la référence suivante :

223305 Cable guide BB Spark «12 Genius «13 carb

### Triangle avant en aluminium:

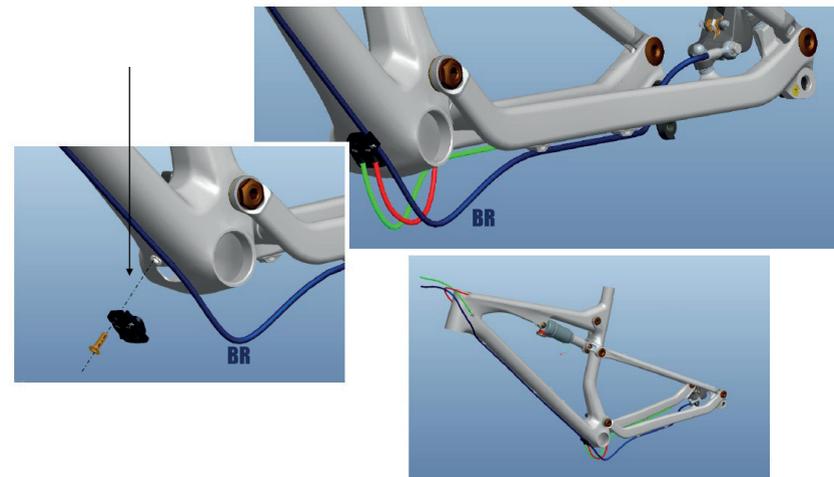
Fixez les gaines de câbles, les durites sur le cadre en utilisant les fixations comme illustré ci-dessous :

Assurez-vous qu'il y ait au moins 40mm d'écart entre les gaines 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 fixations peuvent être commandées auprès de SCOTT sous la référence suivante :

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.

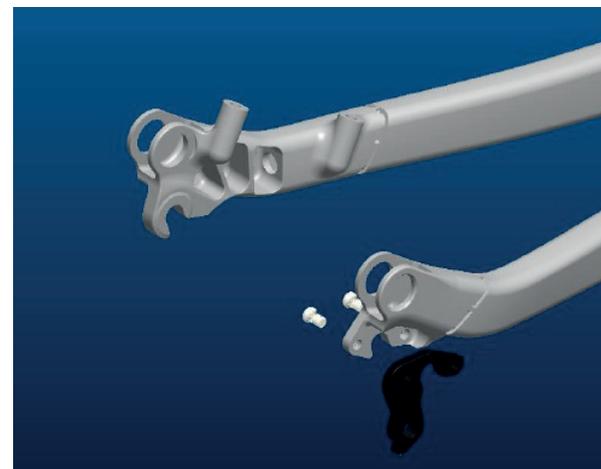
Selon les modèles, vous trouverez les options suivantes sur le Spark:

### 1. Axe de 142mm avec RWS 142/12



Le set complet de pattes arrière (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. Axe standard de 135mm avec serrage rapide



La patte de dérailleur droite est disponible sous la référence n° 206473.

Si vous deviez souhaiter utiliser un autre standard RWS, pour le cas où vous deviez souhaiter utiliser des roues de 135/12mm, vous pouvez commander les pièces suivantes :

1. RWS 135/12 (sans serrage rapide) : 219574  
et pour la patte de dérailleur droite : 219576
2. RWS 135/5 (sans serrage rapide) : 219572  
et pour la patte de dérailleur droit : 219575

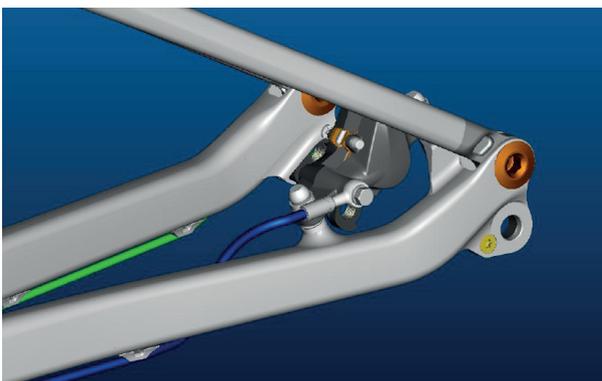
## FIXATION DU FREIN ARRIÈRE

---

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 FOURCHE

---

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 (27.5") et de 100 mm (29") afin de ne pas modifier la géométrie et, par conséquent, le comportement du vélo.

Pour de plus détails en relation avec les longueurs de pivot, 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.

## GARANTIE

---

Modèle.....

Année du modèle.....

Taille.....

Numéro de cadre.....

Numéro de l'amortisseur.....

Date d'achat.....

## GARANTIE

---

Le vélo SCOTT est un cycle conçu à l'aide des technologies les plus récentes. Il est équipé avec les meilleurs composants de fabricants reconnus.

C'est pourquoi SCOTT offre au premier acheteur, en cas d'acquisition d'un vélo complet, une garantie sur les dégâts matériel et de construction de 5 ans (uniquement en cas de services réguliers) sur le cadre, y compris le triangle arrière, et de 2 ans sur la fourche (pour autant qu'il s'agisse d'un produit SCOTT. Dans le cas contraire, les dispositions du fabricant de la fourche s'appliquent).

La garantie de 5 ans sur le cadre susmentionnée n'est cependant assurée que si une inspection annuelle a été effectuée par un revendeur SCOTT autorisé, conformément aux indications figurant dans le présent manuel.

Une confirmation du revendeur SCOTT, avec sceau et signature, est nécessaire.

Si un tel entretien ne devait pas avoir été effectué, la garantie de 5 ans sur le cadre est réduite à 3 ans.

Les coûts relatifs à l'inspection et à l'entretien sont assumés par le détenteur du cycle. Pour les modèles Gambler, Voltage FR et Volt-x, la garantie est limitée à 2 ans.

La durée de la garantie débute à la date d'achat du cycle.

La garantie n'est accordée qu'au premier acheteur, c'est-à-dire celui qui utilise le cycle pour la première fois, et seulement en cas d'achat auprès d'un revendeur SCOTT autorisé.

La garantie n'est accordée qu'aux cycles acquis totalement équipé, à l'exclusion explicite des achats de cycles non complets.

Lorsque survient un cas de garantie, SCOTT a la faculté, après avoir procédé aux contrôles nécessaires, soit de réparer la pièce défectueuse, soit de la remplacer. Les pièces remplacées non défectueuses sont à la charge du détenteur de la garantie. Les pièces usées endommagées, pour autant qu'elles le soient en raison de l'usure normale, sont exclues de la garantie.

Une liste détaillée des pièces usées, y compris la description des marques d'usure, se trouve à la suite du manuel.

A la fin du manuel se trouve un procès-verbal de remise qui est conservé par le revendeur spécialisé, après prise de connaissance et signature de la part du consommateur.

Lors de la survenance d'un cas de garantie, ce procès-verbal de remise doit être présenté avec le cycle ou la pièce défectueuse, il fait office de preuve d'achat sans lequel aucune réclamation n'est possible.

Par principe, la garantie est valable dans le monde entier. Pour faire valoir vos prétentions en garantie, rendez-vous avec le bon de garantie auprès de votre point de vente. Le revendeur procédera aux démarches nécessaires. Si cela ne devait pas être possible, contactez l'importateur SCOTT de votre pays.

Aucune prétention en garantie ne peut être émise si des modifications sur la construction ou l'équipement devaient avoir été effectuées ou si le cycle ne devait pas avoir été utilisé dans des conditions adéquates.

SCOTT offre la garantie de son plein gré. Des prétentions supplémentaires découlant des droits de garantie de dispositions nationales ne sont pas touchés.

Pour la garantie concernant l'amortisseur FOX Nude, référez-vous au manuel FOX ci-joint.