



www.scott-sports.com

All rights reserved © 2014 SCOTT Sports SA
SCOTT Sports SA | 17 Route du Crochet | 1762 Givisiez | Switzerland

Distribution: SSG (Europe) Distribution Center SA
P.E.D Zone C1, Rue Du Kiell 60 | 6790 Aubange | Belgium

V4.3/19012015

SCOTT SPARK

BIKE OWNER'S MANUAL 2015





www.scott-sports.com

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 du Spark	04
Géométrie / Donnée Techniques Spark 650b/27.5"	05
Géométrie / Donnée Techniques Spark 29"	06
Technologie de l'Amortisseur Tc	07
Montage du Câble du Levier.	10
Amortisseur FOX Nude et Levier Twinloc	11
Réglage de Base du Levier Twinloc de l'Amortisseur FOX Nude	12
Réglage de Base du Levier Twinloc avec l'Amortisseur FOX CTD.	14
Outils Nécessaires Pour le Réglage de l'Amortisseur.	14
Set-Up du Genius avec Amortisseur FOX Nude ou FOX CTD	15
SAG	16
Set-Up du Rebond (Rebond) de l'Amortisseur FOX Nude ou FOX CTD.	16
Montage d'Autres Amortisseur	18
Spécifications du Jeu de Direction du Spark	18
Boîtier de Pédaalier du Spark	19
Hauteur de Boîtier Réglable	20
Fixation du Dérailleur Avant (FD).	21
PasSAGE de Câbles sur le Spark	22
Réglage de la Hauteur de Selle	26
Patte de Dérailleur Remplaçable	26
Fixation du Frein Arrière	27
Réglage de la Fourche / Changement de la Frouche	27
Entretien des Articulations.	27
Garantie	28

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.

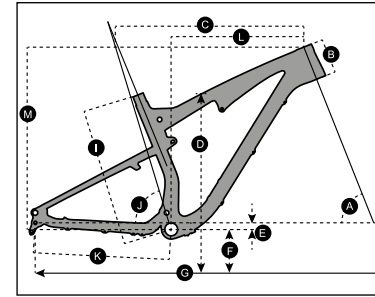
Le concept du Spark est basé sur une cinématique multi-pivots.

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.

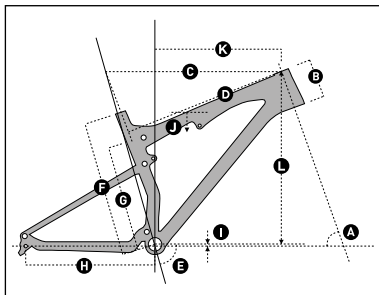
GÉOMÉTRIE / DONNÉE TECHNIQUES SPARK 650B/27.5"



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"

	S		M		L		XL	
	LOW BB SETTING	HIGH BB SETTING	LOW BB SETTING	HIGH BB SETTING	LOW BB SETTING	HIGH BB SETTING	LOW BB SETTING	HIGH BB SETTING
A ANGLE TUBE DE DIRECTION	68.3°	68.8°	68.3°	68.8°	68.3°	68.8°	68.3°	68.8°
B HAUTEUR TUBE DE DIRECTION	105.0 mm 4.1 in	105.0 mm 4.1 in	110.0 mm 4.3 in	110.0 mm 4.3 in	120.0 mm 4.7 in	120.0 mm 4.7 in	135.0 mm 5.3 in	135.0 mm 5.3 in
C LONGUEUR HORIZONTALE TUBE SUPÉRIEUR	570.0 mm 22.4 in	568.5 mm 22.4 in	600.0 mm 23.6 in	598.5 mm 23.6 in	625.0 mm 24.6 in	623.5 mm 24.5 in	650.0 mm 25.6 in	648.6 mm 25.5 in
D HAUTEUR ENTRE-JAMBES	761.7 mm 30.0 in	764.4 mm 30.1 in	763.3 mm 30.1 in	766.2 mm 30.2 in	794.6 mm 31.3 in	798.0 mm 31.4 in	823.9 mm 32.4 in	827.6 mm 32.6 in
E EXCENTRAGE AXE DE PÉDALIER	-21.5 mm -0.8 in	-15.5 mm -0.6 in	-21.5 mm -0.8 in	-15.5 mm -0.6 in	-21.5 mm -0.8 in	-15.5 mm -0.6 in	-21.5 mm -0.8 in	-15.5 mm -0.6 in
F HAUTEUR AXE DE PÉDALIER	330.0 mm 13.0 in	336.0 mm 13.2 in	330.0 mm 13.0 in	336.0 mm 13.2 in	330.0 mm 13.0 in	336.0 mm 13.2 in	330.0 mm 13.0 in	336.0 mm 13.2 in
G ENTRAXE ROUES	1094.0 mm 43.1 in	1094.0 mm 43.1 in	1125.0 mm 44.3 in	1125.0 mm 44.3 in	1150.0 mm 45.3 in	1150.0 mm 45.3 in	1177.0 mm 46.3 in	1177.0 mm 46.3 in
I DIST. BÔTIER - SOMMET TUBE DE SELLE	412.0 mm 16.2 in	412.0 mm 16.2 in	440.0 mm 17.3 in	440.0 mm 17.3 in	490.0 mm 19.3 in	490.0 mm 19.3 in	530.0 mm 20.9 in	530.0 mm 20.9 in
J ANGLE TUBE DE SELLE	73.0°	73.0°	73.0°	73.0°	73.0°	73.0°	73.0°	73.0°
K LONGUEUR BASES	433.0 mm 17.0 in	433.0 mm 17.0 in	433.0 mm 17.0 in	433.0 mm 17.0 in	433.0 mm 17.0 in	433.0 mm 17.0 in	433.0 mm 17.0 in	433.0 mm 17.0 in
L REACH	394.0 mm 15.5 in	398.9 mm 15.7 in	422.6 mm 16.6 in	427.4 mm 16.8 in	444.7 mm 17.5 in	449.5 mm 17.7 in	465.5 mm 18.3 in	469.9 mm 18.5 in
M STACK	575.7 mm 22.7 in	572.3 mm 22.5 in	580.4 mm 22.9 in	576.8 mm 22.7 in	589.7 mm 23.2 in	586.1 mm 23.1 in	603.6 mm 23.8 in	600.2 mm 23.6 in
N LONGUEUR POTENCE	70.0 mm 2.8 in	70.0 mm 2.8 in	80.0 mm 3.1 in	80.0 mm 3.1 in	90.0 mm 3.5 in	90.0 mm 3.5 in	100.0 mm 3.9 in	100.0 mm 3.9 in

GÉOMÉTRIE / DONNÉE 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"

	S		M		L		XL	
	HIGH BB SETTING	LOW BB SETTING	HIGH BB SETTING	LOW BB SETTING	HIGH BB SETTING	LOW BB SETTING	HIGH BB SETTING	LOW BB SETTING
A ANGLE TUBE DE DIRECTION	70.1°	69.5°	70.1°	69.5°	70.1°	69.5°	70.1°	69.5°
B LONGUEUR TUBE DE DIRECTION	105 mm 4.1 in	105 mm 4.1 in	105 mm 4.1 in	105 mm 4.1 in	115 mm 4.5 in	115 mm 4.5 in	125 mm 4.9 in	125 mm 4.9 in
C LONG. HORIZONTALE TUBE SUPERIEUR	568 mm 22.4 in	570 mm 22.4 in	598 mm 23.5 in	600 mm 23.6 in	628 mm 24.7 in	630 mm 24.8 in	649 mm 25.6 in	650 mm 25.6 in
D LONG. EFFECTIVE TUBE SUPERIEUR	518 mm 20.4 in	518 mm 20.4 in	539 mm 21.2 in	539 mm 21.2 in	566 mm 22.3 in	566 mm 22.3 in	588 mm 23.1 in	588 mm 23.1 in
E ANGLE TUBE DE SELLE	73.1°	72.5°	73.1°	72.5°	73.1°	72.5°	73.1°	72.5°
F BOITIER - SOMMET TUBE DE SELLE	400 mm 15.7 in	400 mm 15.7 in	440 mm 17.3 in	440 mm 17.3 in	481 mm 18.9 in	481 mm 18.9 in	541 mm 21.3 in	541 mm 21.3 in
G BOITIER - CENTRE TUBE SUPERIEUR	335 mm 13.2 in	335 mm 13.2 in	350 mm 13.8 in	350 mm 13.8 in	403 mm 15.9 in	403 mm 15.9 in	448 mm 17.6 in	448 mm 17.6 in
H LONGUEUR BASE	448 mm 17.6 in	448 mm 17.6 in	448 mm 17.6 in	448 mm 17.6 in	448 mm 17.6 in	448 mm 17.6 in	448 mm 17.6 in	448 mm 17.6 in
I EXCENTRAGE AXE DE PEDALIER	-41 mm -1.6 in	-48 mm -1.9 in	-41 mm -1.6 in	-48 mm -1.9 in	-41 mm -1.6 in	-48 mm -1.9 in	-41 mm -1.6 in	-48 mm -1.9 in
J HAUTEUR DE BOITIER	324 mm 12.8 in	317 mm 12.5 in	324 mm 12.8 in	317 mm 12.5 in	324 mm 12.8 in	317 mm 12.5 in	324 mm 12.8 in	317 mm 12.5 in
K HAUTEUR ENTRE-JAMBES	762 mm 30.0 in	758 mm 29.8 in	768 mm 30.2 in	764 mm 30.1 in	806 mm 31.7 in	802 mm 31.6 in	836 mm 32.9 in	833 mm 32.8 in
L ENTRAXE ROUES	1082 mm 42.6 in	1082 mm 42.6 in	1112 mm 43.8 in	1112 mm 43.8 in	1143 mm 45.0 in	1143 mm 45.0 in	1163 mm 45.8 in	1163 mm 45.8 in
M REACH	386 mm 15.2 in	379 mm 14.9 in	416 mm 16.4 in	409 mm 16.1 in	442 mm 17.4 in	436 mm 17.2 in	456 mm 18.0 in	453 mm 17.8 in
N STACK	602 mm 23.7 in	606 mm 23.9 in	602 mm 23.7 in	606 mm 23.9 in	611 mm 24.1 in	615 mm 24.2 in	623 mm 24.5 in	625 mm 24.6 in
O LONGUEUR POTENCE	70 mm 2.8 in	70 mm 2.8 in	80 mm 3.1 in	80 mm 3.1 in	90 mm 3.5 in	90 mm 3.5 in	100 mm 3.9 in	100 mm 3.9 in

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

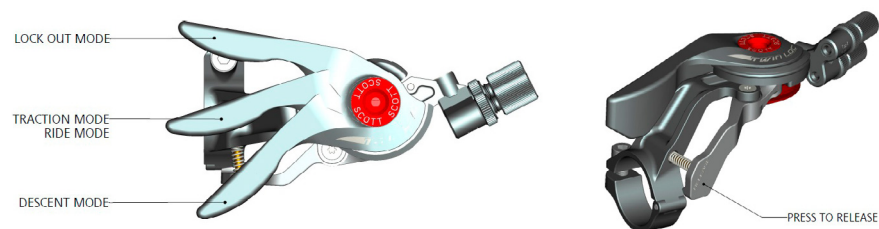
Pour le Traction Mode :Grâce à la réduction du volume des chambres d'air à l'intérieur de l'amortisseur, le débattement est réduit d'environ 80 % (env. 96/80mm). La courbe d'amortissement est plus progressive. Cela permet de rouler en danseuse sans effet de pompage et offre en même temps une traction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

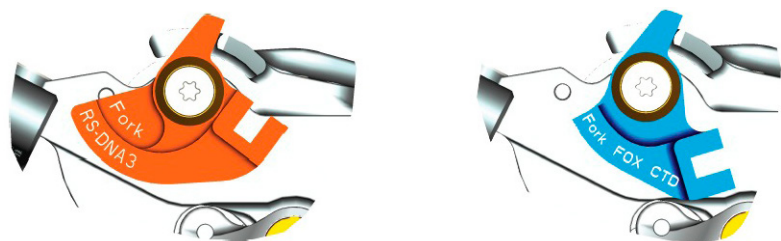
Vous avez 3 positions sur le levier TWINLOC:



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)

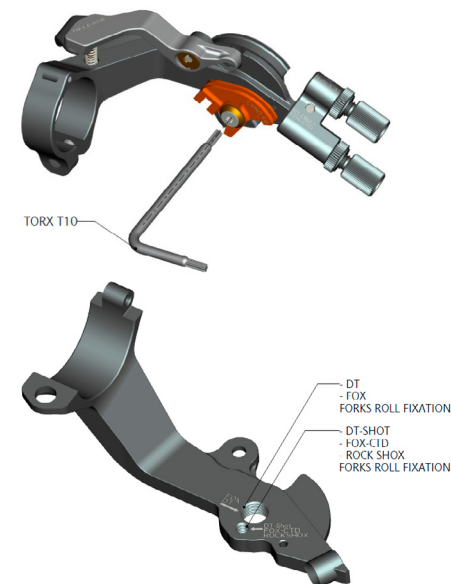
Soyez attentif au fait que la came d'une fourche RockShox DNA 3 ou d'une fourche FOX CTD n'est pas comptable avec une came et une course de câble d'une fourche traditionnelle n'ayant que 2 positions (ouvert/fermé)

Dans ce cas, vous devez utiliser un autre levier !

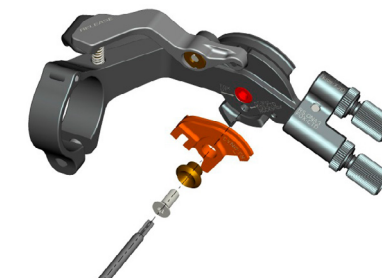
Pour plus de détails, contactez un revendeur agréé SCOTT.

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

DÉMONTAGE CAME



MONTAGE CAME



MONTAGE DU CÂBLE DU LEVIER

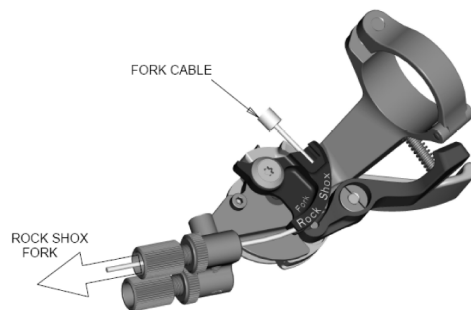
IMPORTANT!

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.

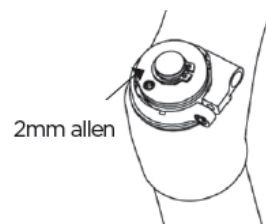
La came sur la partie inférieure du levier devrait toujours porter l'indication du fournisseur de la fourche que vous utilisez.

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 Tê 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 Tê 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 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.

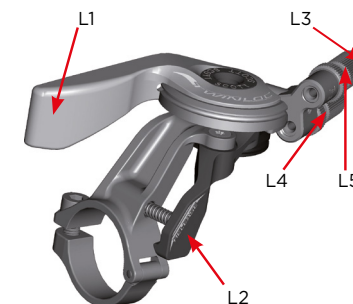


Liste de pièces

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 du blocage
L2	Levier de déverrouillage
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



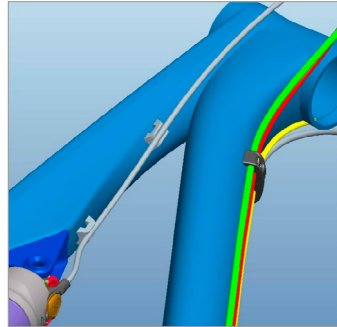
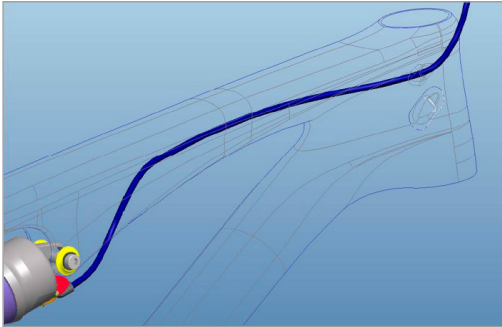
RÉGLAGE DE BASE DU LEVIER TWINLOC DE L'AMORTISSEUR FOX NUDE

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.



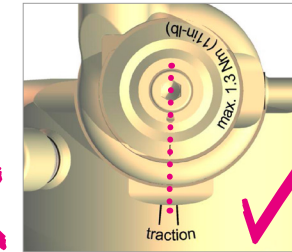
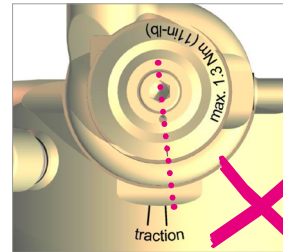
1. Desserrez la vis de fixation du câble (S7) en tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre à l'aide d'une clé Inbus de 2mm.



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.



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



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



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

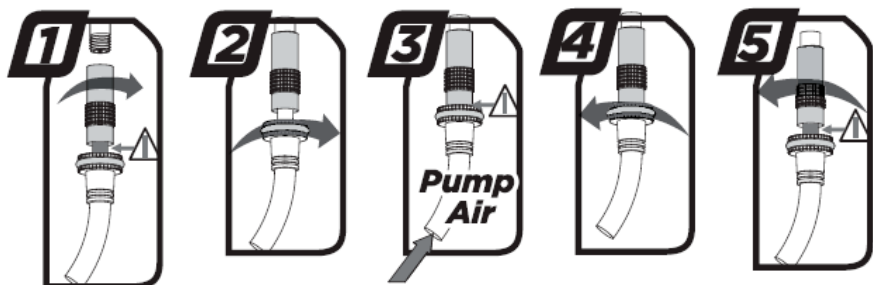
RÉGLAGE DE BASE DU LEVIER TWINLOC AVEC L'AMORTISSEUR FOX CTD

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 GENIUS AVEC AMORTISSEUR FOX NUDE OU FOX CTD

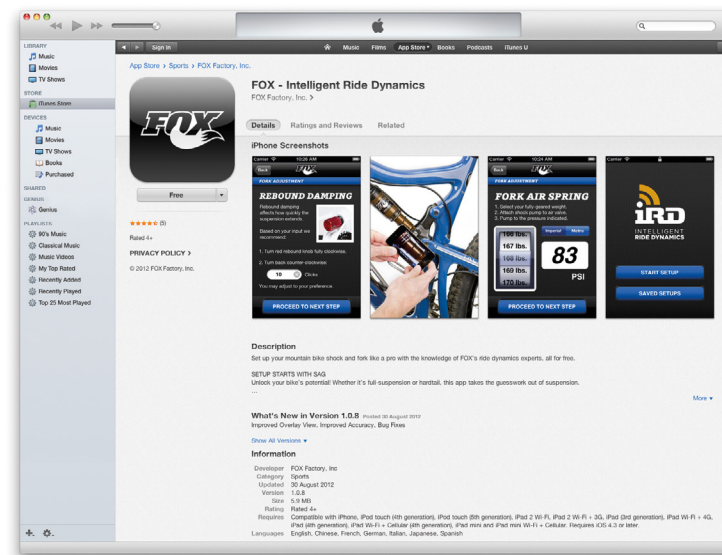
Le Set-up de l'amortisseur FOX Nude ou FOX CTD ne prend que quelques minutes.

IMPORTANT!

Pour tous les réglages au niveau de l'amortisseur, le levier doit être en position « Descent Mode ».

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.
- 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 :

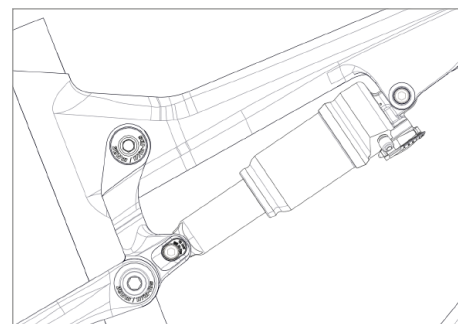
Descendez d'un trottoir en étant assis sur la selle

- Si le bike pompe 1-2 fois, le réglage est correct.
- 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.
- 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.

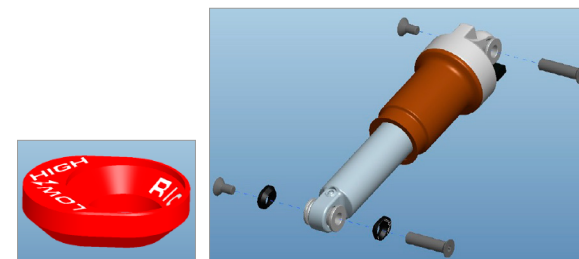
Un montage différent peut entraîner d'importants dommages à l'amortisseur, au cadre, ainsi qu'aux autres pièces de montage.



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.

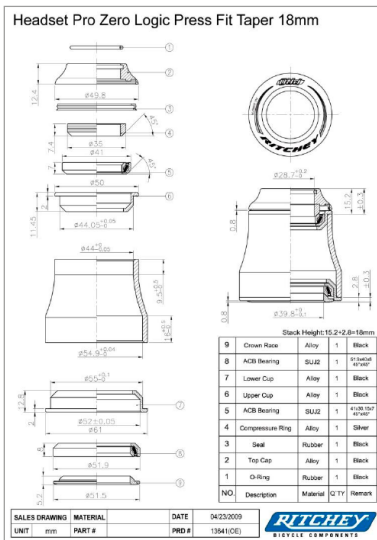
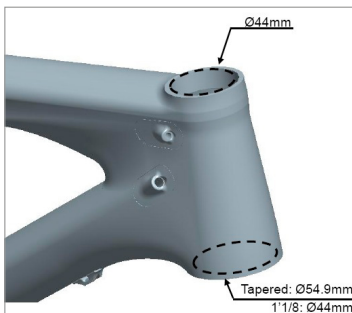
Afin de le vérifier, enlevez tout l'air de l'amortisseur, et compressez totalement l'amortisseur.

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 :

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)



Ritchey WCS Carbon Zero Tapered	PF 50-61mm	18mm UD	PRD 13636
Ritchey PRO Tapered	PF 50-61mm	12.9mm	PRD 13640

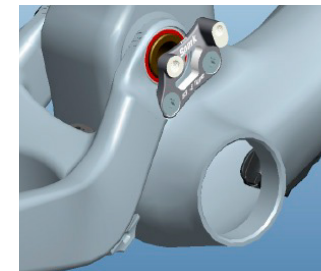
Il est aussi possible de monter des fourches avec un pivot de 1 1/8". Dans ce cas, il est toutefois nécessaire d'ajouter une coupelle de réduction comme par exemple :

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

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.



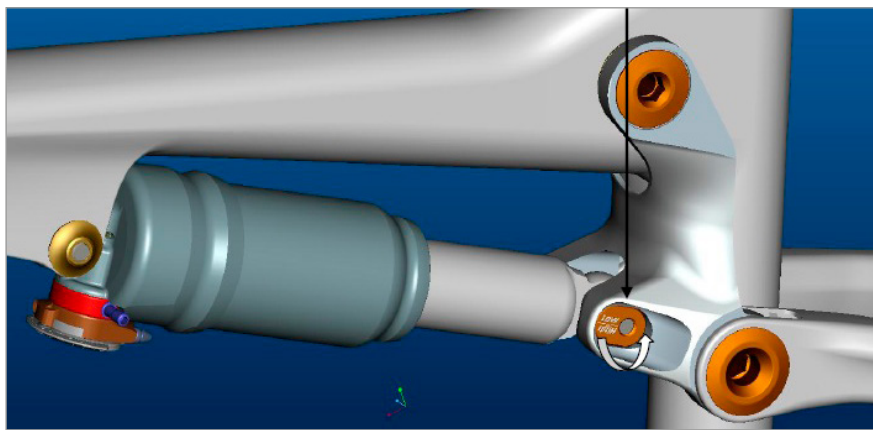
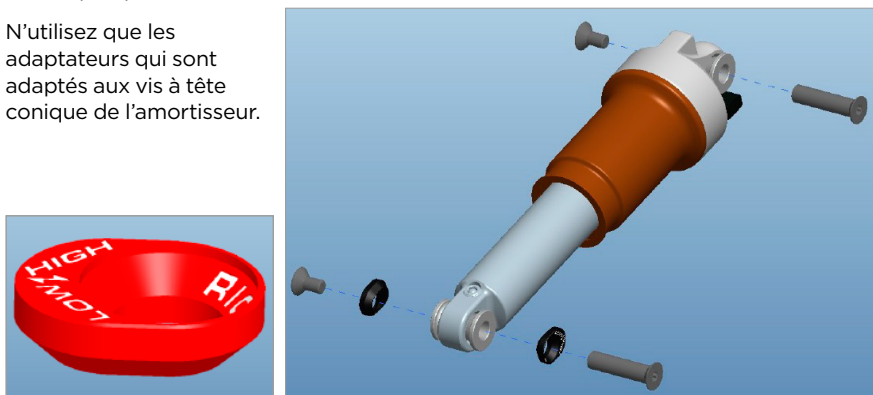
Tous les cadres aluminium du Spark ont un boîtier pour le standard 73mm BSA.



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 conique 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
BAS		
ANGLE DE DIRECTION	68.3°	69.5°
HAUTEUR BOÎTIER	330mm	317mm
HAUT		
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.

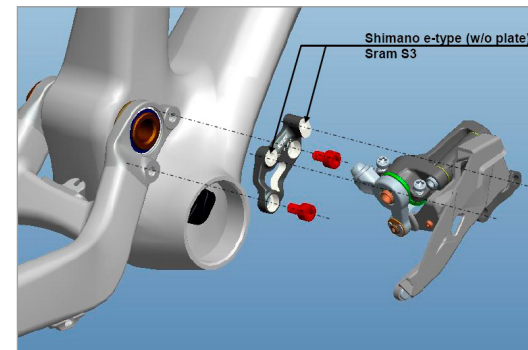
Les modèles de série qui sont livrés avec un autre amortisseur que le FOX Nude / FOX CTD ont un chip dont le perçage positionné au milieu ne permet pas d'ajuster la hauteur du boîtier.

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.

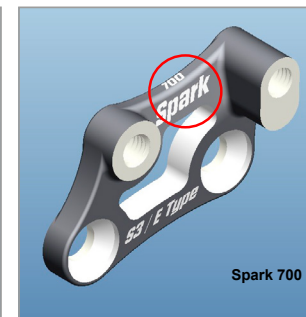
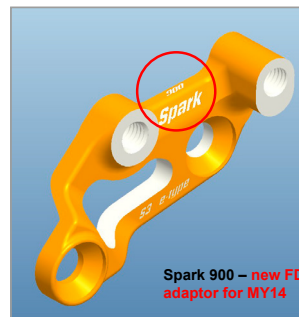
La plaque de fixation du Spark 700 et du Spark 900 ne sont pas compatibles.



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

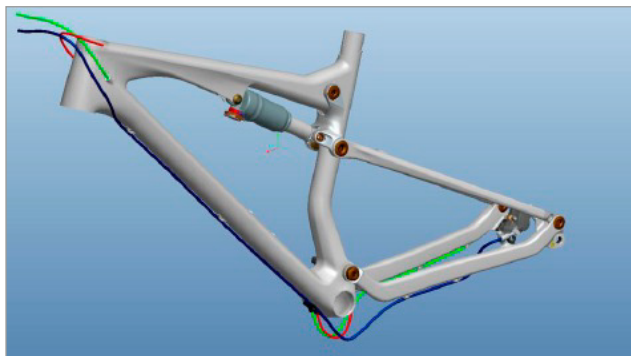
Ces adaptateurs ne peuvent pas être échangés entre eux!



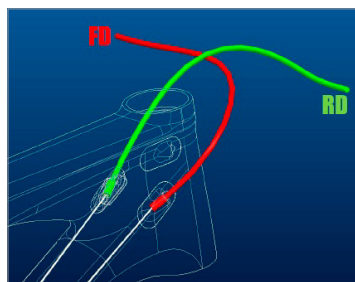
PASSAGE DE CÂBLES SUR LE SPARK

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

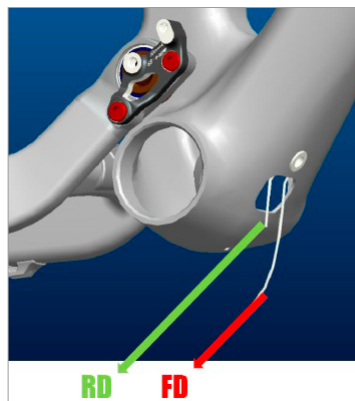
TRIANGLE AVANT EN CARBONE



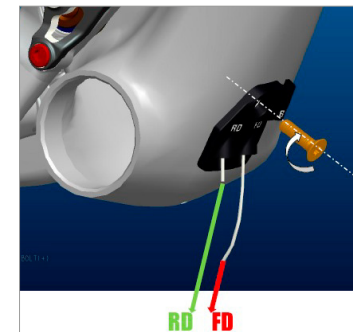
Les cadres carbone du Spark possèdent un passage de câbles intérieur, avec des butées de gaine intégrées à l'extrémité du tube inférieur comme illustré ci-dessous.



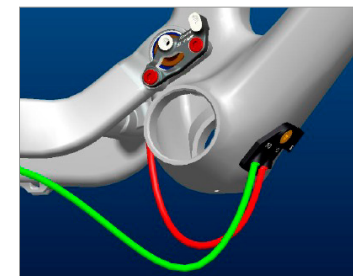
Soyez attentif au fait que les câbles doivent se croiser à l'intérieur du cadre avant de sortir sous le tube inférieur.



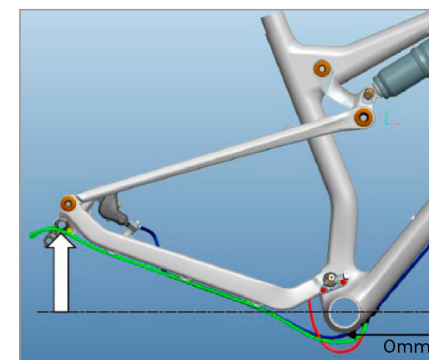
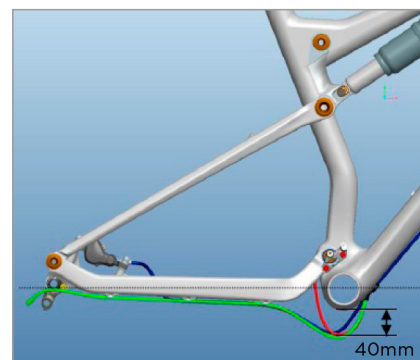
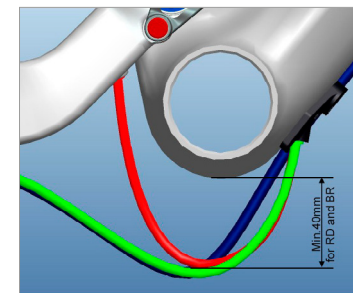
Insérez les câbles à travers l'orifice du passage de câbles comme illustré et fixez-les sous le tube inférieur à l'aide d'une clé Imbus de 3mm au couple de serrage de 4Nm/35in/lbf.



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

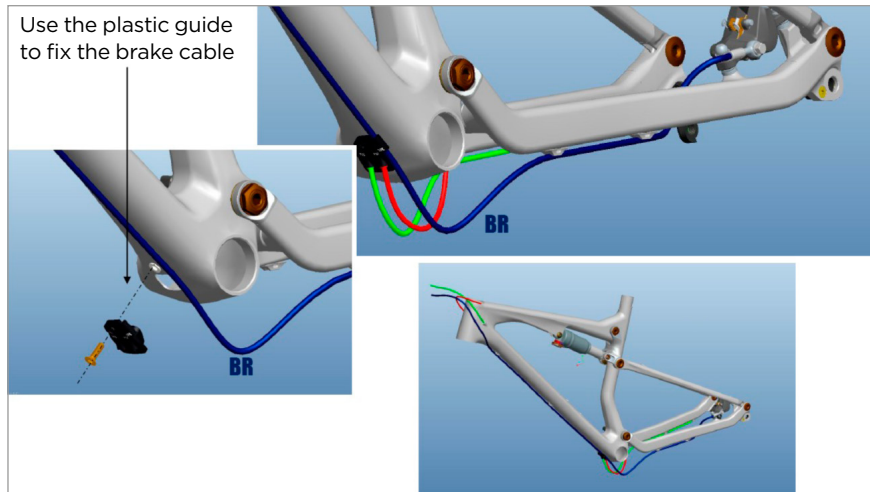


Assurez-vous qu'il y ait au moins 40mm d'écart entre les gaines et le boîtier de pédalier afin d'éviter le phénomène de « ghost-shifting » et / ou des dommages sur le cadre ou sur la transmission/durites.



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 !



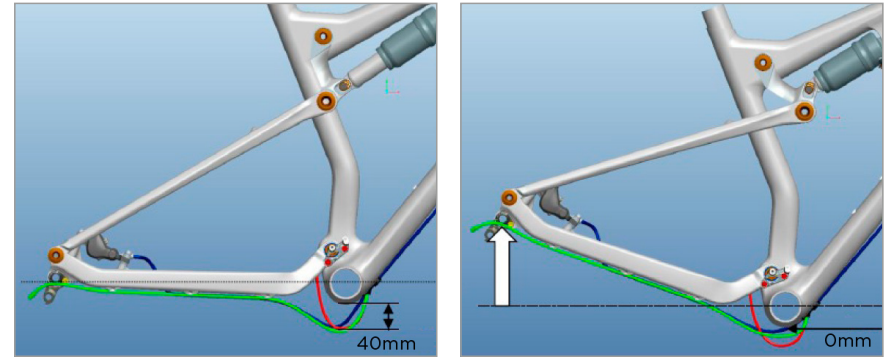
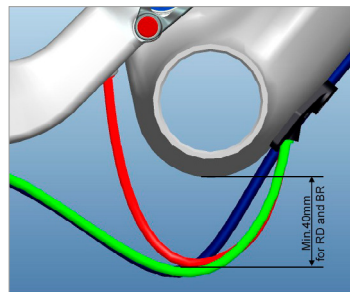
Les fixations peuvent être commandées auprès de SCOTT sous la référence suivante :

223305 BB Cableguide Spark 2012

TRIANGLE AVANT EN ALUMINIUM

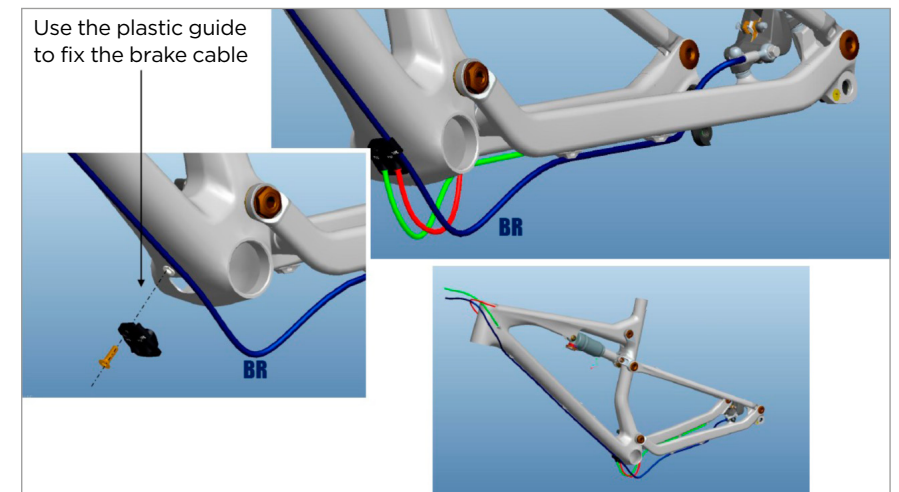
Fixez les gaines de câbles, les durites sur le cadre en utilisant les fixations comme illustré ci-dessous :

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

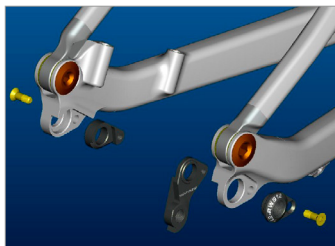
Sur tous les modèles du Spark, vous pouvez remplacer la patte de dérailleur.

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

1. Axe de 142mm avec RWS 124/12

peut être commandé auprès du service de distribution SCOTT:

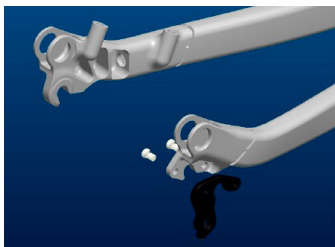
219574	set complet de pattes arrière (sans axe) RWS 142/12
219577	la patte de dérailleur droite



2. Axe standard de 135mm avec serrage rapide

peut être commandé auprès du service de distribution SCOTT:

206473	la patte de dérailleur droite
--------	-------------------------------



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 :

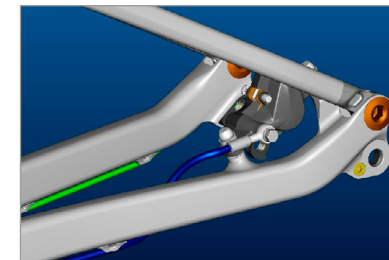
219574	RWS 135/12 (sans serrage rapide)
219576	la patte de dérailleur droite
219572	RWS 135/5 (sans serrage rapide)
219575	la patte de dérailleur droite

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 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 garnatie concernant l'amortisseur FOX Nude, référez-vous au manuel FOX ci-joint.