



SOMMAIRE

↳ Concept High Crane	p. 2
↳ Caractéristiques	p. 2
↳ Réglage de l'angle de direction	p. 3-4
↳ Réglage de l'angle de selle	p. 4
↳ Réglage de la hauteur de selle	p. 5
↳ Réglage de la hauteur du lozier de pédalier	p. 5
↳ Réglage du débrayement arrière pour la descente	p. 6
↳ Eclairage spécifique Freeride/FF	p. 7
↳ Montage du bidon	p. 7
↳ Pnûs	p. 7
↳ Pneus et roues	p. 7
↳ Réglage du High Crane FF	p. 8
↳ Fane AF remplaçable	p. 9
↳ Montage d'autres modèles d'amortisseurs arrière	p. 10
↳ Réglage de la fourche	p. 11
↳ Equipement chaîne	p. 11
↳ Maintenance du pivot	p. 11
↳ Garantie	p. 12

SOMMAIRE

ENGLISH

DEUTSCH

FRANÇAIS

CONCEPT

Le High Octane est un vélo tous-suspendu spécialement conçu pour les descentes de Coupe du Monde à la technologie exceptionnelle avec une géométrie réglable individuellement pour le poids d'un vélo de freeride. Le triple plateau et la position du pivot ont été conçus pour la machine idéale des freeriders purs et durs.

Selon son équipement, il peut devenir l'arme absolue du descendeur en Coupe du Monde, le vélo idéal du freerider ou un vélo de dual ultra-rapide.

C'est également le cadre de base idéal des pilotes amateurs : selon ses préférences, il peut modifier son cadre ou son vélo et l'équiper différemment sans avoir à acheter un nouveau cadre.

CARACTÉRISTIQUES

Cadre extrêmement léger, rigide et ajustable en plusieurs positions.

RÉGLAGE DE L'ANGLE DE DIRECTION

Le High Octane est muni d'un insert de douille de direction écentré pour un réglage indépendant de l'angle de direction sans modifier la hauteur du boîtier de pédalier ni l'angle de selle.

Cette caractéristique existe sur tous les Octane 2000 à 2002 et sur l'Octane FF 1000 à 2000.

High Octane DH :

L'insert de douille noir qui est installé en série permet un ajustement de l'angle de direction de 64,6° à 67,6° en 1/8". Standard, l'insert de douille argent sur le OneFourFive-Standard et l'ajustement de l'angle de direction de 66° à 68° se trouve dans le paquet annexé.

Comment régler l'angle de direction

Suivre à l'excellente performance du réglage de l'angle de direction sur les vélos de nos coureurs de l'équipe internationale de descente, nous l'utilisons aussi sur nos modèles High Octane.

Vous avez besoin de :

- Une clé de 40mm (1 1/8")
 - Une clé plate 66mm (OneFourFive) dans le paquet annexé
 - Une clé dynamométrique avec une clé Allen de 4mm
1. Rassemblez les 2 vis sur le tube de direction avec la clé Allen 4mm, mais ne les enlevez pas. Il n'est pas nécessaire de démonter ni la fourche ni d'autres éléments.
 2. En tournant la vis sur l'insert de douille noir avec une clé de 40mm (1 1/8") ou avec la clé plate 66mm dans le paquet annexé, vérifiez que l'insert de douille de direction est aligné sur l'une des deux rainures incluses dans le tube de direction.

Géométrie du High Octane FF

Taille	Head angle	Fork length	TT Horizon	Seat angle	Top ST	CFT length	FF CF
S	66°/68°	644	666	67°-73°	476	487	+ 40
L	66°/68°	644	600	67°-73°	476	487	+ 40



headtube High Octane FR



headtube High Octane DH



clé dynamométrique avec une clé Allen de 4mm

COMMENT RÉGLER L'ANGLE DE DIRECTION

Nous recommandons un angle plus plat pour la descente et un angle plus raide pour le Veevite.

3. Attention : vérifiez l'alignement une deuxième fois et assurez-vous qu'il n'y a pas de jeu.

4. Serrez toutes les vis à 6Nm.

RÉGLAGE INDIVIDUEL DE L'ANGLE DE SELLE :

33° pour la montée : trou supérieur du support de selle

50° pour le terrain : trou central du support de selle

67° pour la descente : trou inférieur du support de selle

RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DE SELLE

Attention !

La tige de selle doit être entrée au minimum de 80mm dans le tube de selle et ne doit pas ressortir de plus de 20mm en bas.

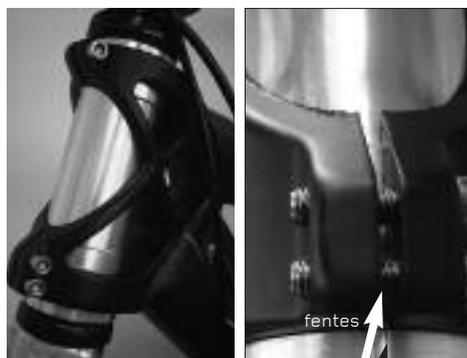
Comme aide à l'usure nous proposons la bague de blocage qui se trouve également dans le paquet annexé. Elle doit être testée avant la première sortie en vélo pour vérifier que la tige de selle ne descende pas de plus de 20mm.

RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DU BOÎTIER DE PÉDALIER

Plus ou moins 5 mm

Ce réglage influence à la fois l'angle de direction et l'angle de selle et correspond à l'angle de direction réglable dans d'autres marques.

Sur le High Octane vous pouvez réduire la modification de l'angle de direction en le réglant indépendamment.



Headtube

vérifiez l'alignement



réglage de l'angle de selle



bague de blocage



Plaque de réglage

RÉGLAGE DU DÉBATTEMENT ARRIÈRE POUR LA DESCENTE (HIGH OCTANE)

En utilisant un amortisseur 90 mm (écarte : 90mm) débattement : 6" (mm) sous obtenez les débattements suivants :

* 22mm * 60mm * 60mm * 70mm ou * 80mm.

Le débattement arrière est réglable grâce aux différents percages pour le montage de l'amortisseur effectués sur le cadre. Pour un faible débattement vous devez utiliser le trou supérieur. Pour un débattement plus long il faut utiliser le trou inférieur.

Plaque 90mm pour amortisseur



En utilisant un amortisseur 220mm (écarte : 220mm) débattement : 7" (mm) sous obtenez les débattements suivants :

* 80mm * 95mm * 100mm * 225mm ou * 240mm.

Le débattement arrière est réglable grâce aux différents percages pour le montage de l'amortisseur effectués sur le cadre. Pour un faible débattement vous devez utiliser le trou supérieur. Pour un débattement plus long il faut utiliser le trou inférieur.

Plaque pour amortisseur FH



Différents percages pour le montage de l'amortisseur



Amortisseur arrière sur la position « devant - en haut »

IMPORTANT !
Installez l'amortisseur arrière toujours avec le réservoir de compensation (Piggy Pack) comme on peut voir ci-dessous, sur la position « devant - en haut ». L'installation de la suspension dans une autre position peut déclencher des dommages graves sur le cadre, le bras oscillant ou la suspension.

PIVOT SPÉCIFIQUE FREERIDE / DH

Le pivot est situé entre le grand et le moyen plateau. Ceci permet une bonne traction en descente tout en conservant d'excellentes performances en montée sur le plateau moyen. Contrairement à d'autres vélos de descente, le petit plateau peut toujours être utilisé. Le pivot a été légèrement déplacé vers l'avant pour assurer un pédalage neutre en position de haut.

BIDON

Le bidon de 0,6 litre est fixé à l'endroit le plus pratique ne risquant pas d'être sali (c'est-à-dire sur le haut du tube inférieur) permettant ainsi au pilote de rouler sans camelot. Les pilotes de descente rouleront généralement sans camelot et la plupart des vélos de descente n'ont pas la possibilité de fixer un bidon ce qui provoque un risque de déshydratation sur les sessions d'entraînement les plus longues.

POIDS

Cadre très léger : 2,6 kg seulement sans la suspension. Le vélo complet avec tous les équipements indiqués dans le catalogue pèse seulement 15,0 kg. C'est une performance exceptionnelle pour un vélo de descente qui peut être également utilisé en montée.

PNEUS ET ROUES

On peut monter sur le High Octane des pneus de 2" maximum.

Compatibilité 24"

Grâce à sa géométrie réglable, le High Octane peut parfaitement être adapté à des roues de 24" pour une utilisation plus radicale.

RÉGLAGE DU HIGH OCTANE DH

Pour le réglage de la précontrainte (SAF) il est vraiment important de vérifier d'abord si le ressort correspond au poids du pilote.

Ouveté du ressort Poids du pilote

360 x 2,75	60-70 kg
600 x 2,75	75-82 kg
800 x 2,75	80-87 kg
850 x 2,75	85-95 kg
750 x 2,75	95-105 kg

La gamme propose une taille 5/14 équipée d'un ressort 600 x 2,75 recommandé pour un pilote entre 75 et 82 kg et une taille 1/31 équipée d'un ressort 800 x 2,75 recommandé pour un pilote entre 80 et 87 kg.

Si le ressort recommandé par rapport au poids du pilote est monté sur le vélo vous pouvez commencer à régler la précontrainte (SAF).

Pour un entasse de 222 mm et un débattement de l'amortisseur de 70mm nous recommandons une précontrainte de 26mm.

Assis sur le vélo il doit y avoir un entasse d'amortisseur de 103mm.

Le meilleur moyen de contrôler la précontrainte est d'utiliser le SAF-box au dos du manuel d'entretien.

Il faut prendre en considération le manuel du fabricant pour les adaptations exactes des différents variables sur l'amortisseur arrière.

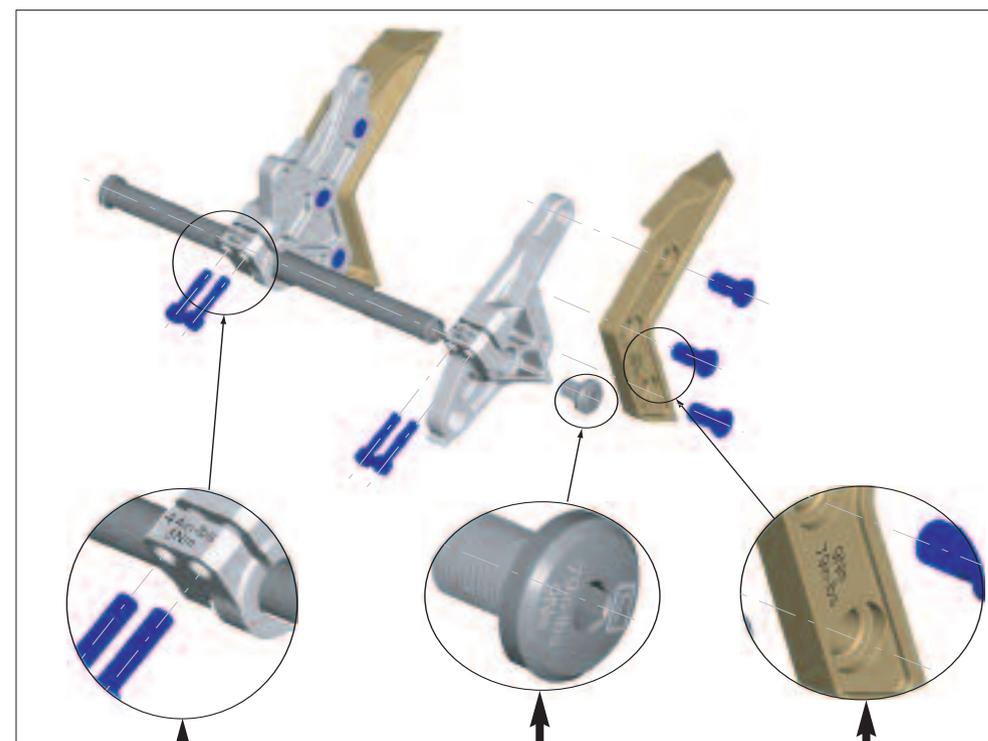
Attention !

Les écrous de l'amortisseur arrière doivent être serrés à 8 Nm maximum après le démontage de l'amortisseur, sinon ils risquent d'être endommagés.

PATTE AR REMPLAÇABLE

Patte AF pour système d'axe de moyeu 12 mm intégré

7



44in-lbs
5Nm

79in-lbs
9Nm

79in-lbs
9Nm

MONTAGE D'AUTRES MODÈLES D'AMORTISSEURS ARRIÈRE

Au cas où vous souhaitez monter un modèle autre que ceux spécifiés ou recommandés par **Scor**, vous devez être certain que cet amortisseur arrière n'endommagera ni le cadre ni le bras oscillant.

Instructions :

Assurez-vous qu'aucun élément de l'amortisseur arrière ne touche le cadre au montage ou en action.

Pour cela, enlevez le ressort, installez l'amortisseur et compressez-le complètement.

Si l'amortisseur touche le cadre, n'utilisez en aucun cas ce modèle de manière à ne pas endommager le cadre, le bras oscillant ou l'amortisseur.

Nous vous recommandons de procéder à cette vérification sur toutes les options de débrayement.



RÉGLAGE DE LA FOURCHE AVANT

Nous vous recommandons d'utiliser le manuel spécifique livré avec le vélo.

EQUIPEMENT CHAÎNE

Les informations complémentaires pour l'équipement de chaîne e-3 se trouve sur le manuel de l'entreprise e-3.

MAINTENANCE DU PIVOT

Le pivot et les roulements du **Scor High Crane FF** et **FF** sont extrêmement faciles à entretenir.

Un traitement extérieur avec un lubrifiant spray après le lavage du vélo est la seule chose que vous aurez à faire. Nous vous déconseillons d'utiliser un lubrifiant trop gras car il laissera un film difficile à enlever. Nous recommandons également le même entretien pour la chaîne.

Si vous devez changer les roulements, vous pouvez les commander directement à votre revendeur **Scor** avec la référence *E-3860.208.0.000 ou dans un magasin spécialisé à référence 3803.2 FF.

Si vous changez les roulements ou le bras oscillant, nous vous conseillons de contacter également votre revendeur **Scor** car vous aurez besoin d'un outil spécifique pour le démontage et le remontage.

GARANTIE POUR LES MODÈLES HIGH OCTANE DH

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 2 ans pièces et main d'œuvre sur le cadre bras oscillant inclus. La garantie prend effet à compter de la date d'achat.

Dans tous les cas, cette garantie ne peut être cédée et 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 usage. Elle reste applicable uniquement pour l'achat d'un vélo chez un revendeur SCOTT agréé à l'exclusion des achats effectués par le biais de ventes aux enchères sur Internet.

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. Seules les pièces non défectueuses seront remplacées à la charge du détenteur de la garantie.

Les pièces d'usure ne sont pas prises en compte au titre de la garantie.

Modèle _____

Année _____

Taille _____

Numéro de cadre _____

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.

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 pour des courses de descente, du freestyle, du stunt, etc.

Sous réserve de la législation nationale.