

SUR LE TERRAIN

Curieusement, le Scott est doté d'un poste de pilotage trop bas qui ne colle pas avec sa vocation. S'il y a bien un composant à changer dès l'achat du vélo, c'est le cintre, pour un modèle plus haut. Bien que très complexe, le réglage de l'amortisseur Scott est assez simple, il faut juste retenir que les pressions d'air dans les chambres positive et négative doivent être identiques. Toute la force du Ransom repose sur ce levier à trois positions. Une portion très roulante, il suffit de bloquer la suspension, une montée cassante et la suspension en position 100 mm permet de grimper presque tout, et lorsque enfin la descente est là, une petite poussée sur le levier donne la possibilité de profiter des 165 mm de débattement. La manipulation est tellement simple que l'on n'hésite pas à en jouer dès que le profil du parcours change. Et si cela ne vous suffit pas, vous pourrez toujours tirer vers le haut la grosse mollette rouge de l'amortisseur pour actionner le système anti-pompage. Mais le levier est déjà suffisamment complet et efficace que nous n'avons pas utilisé ce réglage de l'anti-pompage. Grâce à son levier, nous sommes passés partout, les nombreuses heures de VTT quotidiennes ne sont pas transformées en calvaire, loin de là. Mais il faut reconnaître que le Scott est un ton en dessous du Lapierre et de l'Intense en termes de rendement et de nervosité. En partie à cause de son kilo supplémentaire qui entraîne une plus grande inertie, surtout sensible sur les relances. Ce que le Ransom perd en nervosité, il le gagne en confort et en stabilité. Son centre de gravité très bas, la progressivité, l'onctuosité, la sensibilité sur les petits chocs de sa suspension arrière en font le meilleur descendeur des trois. Plus ça va vite, et plus le vélo dévoile son énorme potentiel en descente. Résultat d'une géométrie réussie, le Scott est aussi maniable, et sa rigidité sans faille procure un pilotage précis. Un régal dans les descentes défoncées.

«Toute la force
du Ransom repose
sur son levier
à trois positions.»

POINTS FORTS

Finition - Géométrie - Confort
Stabilité - Levier à trois positions

POINTS FAIBLES

Poste de pilotage trop bas
Complexité de l'amortisseur