

# Ferraroli Etna (1991)

Photos © 24pouces



1



2

**1. Comme ses grands frères sur-mesure, l'Etna utilise un Combo cintre-potence Nitto. Son cintrage de 12° est proche des valeurs trouvées sur les guidons modernes**

**2. À une époque où tout le monde ne jurait que par l'oversize et la soudure TIG, les Ferraroli restaient fidèles aux tubes acier de petits diamètres et à l'assemblage à raccords brasés à l'ancienne. Les qualités mécaniques du métal étaient ainsi conservées après soudure. Aussi, le cadre et la fourche possédaient des qualités d'élasticité et de nervosité uniques, convoitées par tous les tops pilotes du début des années 90.**

**vingt ans d'âge !** Et sans vraiment l'épargner : sentiers du Vercors, single tracks du Ventoux, Caillasse aveyronnaise... et récemment, des pistes de descentes pyrénéennes lors de la Rencontre VTT Vintage des Angles. Monsieur s'amusa même à suivre quelques descendeurs suréquipés (une vidéo en témoigne!). L'Etna est un vrai Ferraroli, avec des super capacités de grimpeur grâce à ses bases coupées à 430 mm et une position équilibrée, un confort magique résultant de ses tubes aciers "undersized" et sa fourche

à raccord étonnante dont l'élasticité épargne l'utilisation d'une suspension. Le vélo est équipé de pied en cap en Shimano XT M730, le groupe VTT le plus indestructible et le plus fiable jamais construit par la marque nipponne. Seule entorse au montage historique : des pneus Onza Canis et IbeX aux dimensions monstrueuses mais au comportement fabuleux, idéaux pour continuer à faire rouler ces vieilles montures tout en respectant l'esthétique d'époque en version skinwall (version hélas plus produite en 26". Un comble!).

À la moindre occasion, lorsque son métier ne l'oblige pas à rouler sur un vélo actuel, Julien chevauche son Etna, heureux de pouvoir rouler sur une marque aussi mythique et aujourd'hui disparue, avec le secret espoir de dénicher un jour... un California.

**Pour briller sur les cross country de la fin des 80ies, deux conditions étaient nécessaires : être un top pilote affûté et rouler sur un Ferraroli !**

Les Jacques Devi, Bernard Bon, Gilles Nachin, Nathalie Ségura (et j'en passe) ont écumé les podiums sur une machine en acier haut de gamme sur-mesure, réalisée en Suisse chez Alain Ferraroli. Parfois les stickers et les peintures différaient selon les sponsors (Authier, Cilo et même Peugeot...) mais on retrouvait toujours ces mêmes cadres aux raccords brasés à l'argent, à l'allure certes désuète mais au confort et au rendement inégalé à l'époque.

**Acquérir un Ferraroli nécessitait un investissement énorme :** en attente car ces vélos étaient fabriqués au compte goutte mais surtout financier : la haute couture a un prix. Pourtant, pendant l'été 1990, Alain Ferraroli propose la gamme des "Prêts-à-Rouler" plus accessible tout en respectant un cahier des charges soigné : de l'acier Tange MTB toujours assemblé par raccords, l'éternel combo cintre/potence triangulée Nitto et une fourche acier elle aussi à raccord. La géométrie est déclinée en seulement quatre tailles prédéfinies, plus propices à la fabrication en série et donc moins coûteuse. Les cadres des Prêts-à-Rouler sont réalisés au Japon, puis contrôlés et peints chez Ferraroli. Trois modèles sont proposés : Le Dolomites en Shimano 300LX, le Nevada en Deore LX puis l'Etna en Deore DX qui s'échange pour un peu moins de 7500 Francs, soit la moitié du prix du California, modèle phare sur mesure de la marque. Un chèque à cinq chiffres n'est plus nécessaire pour rouler sur un Ferraroli, à condition d'avoir un buste, des bras et des jambes normalement proportionnés !

**Côte à côte, l'Etna et le California se ressemblent comme deux gouttes d'eau :** Géométrie carrée très inspirée de la route, guidon Nitto façon Bullmoose et peinture fluorescente bariolée à la Jason Pollock. Seule la pesée différencie les deux vélos avec plus d'un kilo en défaveur de l'Etna : des tubes acier Tange MTB plus épais que les Tange Prestige du California, mais aussi moins délicats à travailler et surtout plus résistants dans le temps.

**En effet, le président de Génération Mountain Bike, Julien Rebuffet himself, n'hésite pas à rouler avec son Etna de plus de**

