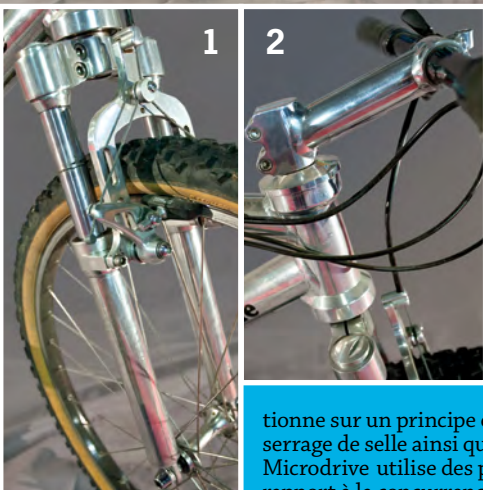


Scrambler Line Taillefer (1992)



Photos ©24Pouces - Génération Mountain Bike



1. La fourche maison Cutting Steel, développée par Christian Taillefer, fonctionne sur un principe oléopneumatique
2. Une potence réalisée maison et un jeu de direction intégré surdimensionné taillé pour résister aux impacts
2. Le wishbone augmente la rigidité de l'arrière, et assure au vélo un rendement étonnant. Mais le sol est vécu en direct!

tionne sur un principe oléopneumatique comme les toute première Rock Shox. La tige de selle en carbone à double serrage de selle ainsi que la potence en aluminium soudée sont spécifiques au cadre. La transmission Suntour XC Pro Microdrive utilise des plateaux et une cassette de taille réduite. Le groupe est ainsi allégé de plus de 300 grammes par rapport à la concurrence et permet au Scrambler Line de passer sous la barre des 12 kg.

Très rigide le Scrambler possède ce caractère exclusif des vélos de compétition du début de 90ies. Rouler sur un alu se mérite et le Scrambler doit être dompté pour être piloté et apprécié. Si les 5cm de débattement de la fourche améliorent la stabilité en descente, l'arrière reste brutal, avec une tendance à rebondir et taper sur les chocs. Toutefois l'arrière réagit à la moindre sollicitation : les relances sont franches et le vélo permet d'avaler facilement les grimpettes (à noter que le petit plateau de 20 dents du Suntour microdrive aide beaucoup !)

Scrambler Line était une marque à part entière. Son fondateur, Vincent Lafaye a réalisé son premier vélo en 1986, profitant d'un savoir faire dans l'aluminium acquis dans la fabrication de mobilier de jardin. Un an plus tard, Christian Taillefer rejoindra la jeune société et son pilotage généreux permettra d'améliorer et de consolider les modèles au fur et à mesure des casses. En effet, l'aluminium en était à ses balbutiements, et les alliages disponibles n'étaient pas très adaptés jusqu'à ce que Pechiney ne leur propose des tubes spécifiques. La marque, distribuée par Lapierre, connut son apogée en 1989-1990 avec deux victoires de Christian Taillefer à la Transvésubienne, le titre de champion du monde XC vétérans de Patrice Thévenard, et bien d'autres victoires. Après s'être plutôt orienté sur les épreuves de descente, Christian Taillefer développera le Yearling, un vélo à la géométrie radicale et à bases relevées, ses premières fourches télescopiques ainsi qu'un prototype à suspension intégrale. Mais les Scrambler étaient des vélos assez pointus mais relativement fragiles, et la marque disparut vers 1994 pour rejoindre la légende.

Avec leurs gros tubes en alu poli comme du miroir, les Scrambler Line ont brillé sur toutes les compétitions du début des années 90. Que ce soit avec Patrice Thévenard, champion du monde de Cross country Vétérans à Durango, en 1990 ou avec Christian Taillefer sur les pistes de descente avec un titre de champion d'Europe en 91 puis une médaille de bronze en 93 aux championnats du monde. Ces années là, le vététiste qui souhaitait être au top de l'équipement pour épater ses copains, se devait de rouler sur un cadre alu. Ce qui rimait avec gros tubes et vélo américain. Un Scrambler Line correspondait tout à fait à la mouvance, mais à un détail près : cette marque est bel et bien française. Distribués par Lapierre, ces vélos étaient fabriqués dans la région lyonnaise avec des tubes en provenance de chez Pechiney. Si les spécialistes de l'aluminium, les américains Klein et Cannondale utilisaient un alliage 6061, Scrambler préférait un alliage 6106, plus riche en silicium mais aussi plus dur. Les tubes étaient renforcés aux extrémités par des manchons coniques usinés (le système ATS ou Azote Tubing System). Ces renforts étaient positionnés après avoir été trempés dans de l'azote liquide. Une fois revenus à température ambiante, la

dilatation du matériau sertissait l'ensemble et les tubes pouvaient être soudés. La géométrie sloping mise au point par Christian Taillefer est plutôt basse et longue, privilégiant la stabilité et la vitesse. Le vélo est massif : les principaux tubes du Scrambler ont des diamètres de 40 mm et la colonne de direction surdimensionnée est intégrée avec deux énormes roulements annulaires taillés pour résister aux impacts. Un wishbone reliant les haubans rigidifie le triangle arrière. Le cadre entièrement poli exhibe ses larges cordons de soudures pour souligner l'agressivité et une allure de prototype. La fourche "Cutting Steel" (ou "Taille Fer" pour ceux qui ne maîtrisent pas l'anglais) est un pur produit maison fabriqué en France. Elle fon-

