

Specialized Epic Ultimate (1995)

Si les relations américano-russe ne s'étaient pas réchauffées pendant les années 80, ce vélo n'aurait jamais vu le jour.

La fin des tensions entre les deux pays permirent aux civils de profiter de nouveaux matériaux et de nouvelles technologies jusqu'alors réservées à des fins belliqueuses ! En 1985, Specialized investit près de 250 000 dollars pour récupérer un des premiers logiciels de conception 3D et Jim Merz, l'ingénieur maison va s'initier aux secrets de la fibre composite, un nouveau matériau dont les applications dans les domaines du sport débutaient : automobile, moto, tennis, cyclisme (Bernard Hinault gagnera le Tour de France 85 sur un des premiers cadres carbone).

Le S-Works Epic Ultimate est commercialisé en 1988. Les 7 tubes principaux sont dans une fibre de carbone unidirectionnelle de haut module mais sans le tressage apparent et collés sur des raccords acier fabriqués au Japon (dans l'usine qui sous-traite les autres cadres de la marque). Mais l'acier est encore trop présent et le résultat n'est pas aussi léger que prévu. Jim Merz va alors contacter Merlin Metalworks (encore eux !) pour réaliser des raccords en titane, non seulement plus légers, mais surtout avec des propriétés de dilatation équivalentes aux tubes carbone, ce qui permet de garantir la meilleure qualité de collage.

Autre nouveauté et prouesse technique : les bases composites sont entièrement moulées en forme conique et cintrée. Leur rigidité suffisante supprimera l'entretoise située derrière le boîtier de pédalier et favorisera un meilleur dégagement autour du pneu.

Au guidon de ce nouveau Epic Ultimate, Ned Overend va remporter le titre 1990 de Champion du Monde de Cross Country à Durango.

À moins de 1,5kg le cadre, le gain de poids est tel que les 600 grammes ajoutés par une fourche RockShox passent inaperçus (Ned, roulait en tout rigide. Mais pour conserver dans les descentes les avantages apportés par ce vélo dans les montées, ou les portions roulantes, "Mr America" misa exceptionnellement sur l'utilisation de ces nouvelles fourches télescopiques).

1500 S-Works Epic Ultimate seront fabriqués entre 1988 et 1995. Les premiers modèles aux raccords en acier se vendent 2400 dollars (pour un ensemble cadre/fourche rigide). Puis, la note s'élève à 3800 dollars, lorsque Specialized fera sous-traiter

ses raccords en titane par Merlin. Même si ce dernier cadre est le seul modèle Specialized entièrement fabriqué aux USA, son coût de réalisation est vraiment beaucoup trop élevé, et le S-Works Epic Ultimate ne sera pas le vélo officiel du team (les pilotes specialized rouleront sur les modèles en aluminium M2 Duralcan), mais sera plutôt présenté comme une vitrine technologique de la marque

1. La fourche Specialized Future Shock FSX, avec ses fourreaux en carbone et sa visserie titane pesait presque 1,2 kg en 1994 et équipait les vélos du team.

2 - les raccords en titane sont fabriqués par Merlin. Les bases moulées en carbone sont assez rigides pour éviter une entretoise et favoriser une bonne évacuation de la boue.

4. La plaque "Final edition" signée par Ned Overend : "Mr America" possède le numéro 1 sur 60

La version présentée est l'un des 60 derniers cadres numérotés et signés par Ned

Overend en 1995, pour commémorer sa victoire aux Championnats du Monde de 1990 (Ned possède le numéro 1). Habillé en shimano XTR M900, ce vélo est équipé d'une fourche Specialized Future Shock FSX, qui vaut bien à elle seule un petit détour. En 1992, en association avec RockShox, Specialized va développer et commercialiser ses propres fourches télescopiques, les Future Shock. Fourreaux en fibre de carbone et visserie complète en titane, cette fourche exceptionnelle était une des plus légères du marché avec ses 1,2kg. Fonctionnant sur un système air-huile inspiré d'une Rock Shox Mag 21, elle propose un débattement de 45 mm plutôt ferme

mais suffisant pour nuancer la raideur extrême du S-Works Epic Ultimate sans lui gommer son caractère. Le vélo est taillé pour la compétition. Sa géométrie classique, équilibre la machine entre agilité et stabilité. Le rendement est phénoménal à condition d'avoir la condition physique pour apprécier son efficacité et pour le dompter. Dommage qu'en y apposant sa signature dessus, "Mr America" n'ait pas fourni ses jambes et sa technique de pilotage avec le vélo.

