

Specialized Stumpjumper (1989)

Photos ©24Pouces - Génération Mountain Bike



1



2



3

1. Les plateaux ovales, les freins U brakes sous les bases... Deux concepts incontournable de la fin des 80ies mais qui disparaîtront dès le début de la décennie suivant !

2. Le poste de pilotage du Stumpjumper 89 est dépouillé : des Thumbshifters indexés, des leviers de freins 4 doigts et rien d'autre

3. Specialized proposait quelques accessoires maison comme ses pneus Ground Control au profil accrocheur

nie, jusqu'à imposer leurs standards de fabrication aux cadresurs : le temps des bricoleurs de génie sera révolu ; place aux techniciens nippon et à leurs caulettes, pour le meilleur mais aussi pour le pire !

De la transmission aux freins, tout est donc siglé Shimano Deore II. Un groupe situé juste au dessous du Deore XT, la référence du moment mais techniquement déjà très au point. Les 7 vitesses arrières sont indexées avec un clic pour monter ou descendre d'un pignon. C'est simple et c'est génial. Les plateaux sont ovales pour supprimer le point mort du pédalage. Un concept mis en avant par le marketing mais à l'efficacité douteuse. Le frein arrière est un U-brake situé sous les bases. L'étrier est puissant grâce à ses longs bras de leviers mais son emplacement est idéal pour surtout stocker la boue. Là aussi, un concept qui sera par la suite abandonné... Pourtant, ce groupe Shimano Deore II qui deviendra Deore DX) sera surtout réputé pour sa fiabilité. C'est dire : 25 ans plus tard, son fonctionnement est toujours aussi onctueux et précis !

L'évolution majeure du Stumpjumper de 1989 se situe sur son cadre.

Ce dernier, comme tous les Specialized, est sous-traité en asie avec des tubes en acier Tange. Ici en alliage au Chrome de Molybdène en triple épaisseur, garantissant un faible poids, élasticité et nervosité. Les raccords brasés ont laissé la place à de simples cordons TIG. Mais si les tubes semblent aussi fins qu'en 1981, la géométrie est complètement redessinée, avec des angles et des mesures qui deviendront le standard des années 90 : 73° pour le tube de selle, 71° pour la direction, des bases raccourcies à 430mm et un déport de fourche de 45mm. Des petites spécificités specialized apparaissent comme les haubans coniques et la fourche unicrown "Direct Drive".

Mais c'est à son guidon que l'on perçoit le mieux son évolution.

2kg en moins et une position plus en avant favorisent le rendement. La géométrie plus compacte est plus précise est beaucoup plus joueuse, surtout pour enrouler dans les petits single track sinueux. Les changements de vitesses sont facilités grâce à l'hyperglide et l'indexation. Heureusement, car les plateaux de 48-38-28 demandent les cuisses ad-hoc. Les étriers Shimano en alu forgé sont beaucoup puissants que les Mafac en tôle du modèle de 1981 et les freinages appuyés sont enfin possibles. Le Stumpjumper représente à lui seul 35 ans d'évolution technologique et commerciale du VTT. Le millésime 1989 est déjà prêt pour les 90ies. Ça tombe bien : en 1989, Rock Shox développe sa première fourche... L'ère de la suspension va débiter !



Depuis 1981, le Specialized Stumpjumper a bien évolué.

Bien sûr, pour l'œil profane ou pour le jeune vététiste d'aujourd'hui, seule la peinture permet de distinguer le modèle de 1989 de celui de 1981 : le gris ou bleu métallisé des débuts s'est effacé pour un vert et magenta des plus pétards !

Pourtant, ce vélo reflète bien l'évolution du mountain bike des années 80.

En effet, le Stumpjumper de 1981, premier mountain bike commercialisé à l'échelle industrielle, a ouvert un nouveau business, nécessitant le développement de périphériques spécifiques de tout terrain. Finis donc les montages hétéroclites du début avec des pièces récupérées sur les randonneuses ou les vélos de route.

Les japonais Shimano et Suntour sauront prendre l'opportunité offerte par l'émergence du VTT, au grand dam d'équipementiers européens peut-être trop traditionalistes. Aussi, Shimano et Suntour vont installer leur hégémonie,