

Specialized Stumpjumper (1982)

Photos ©24Pouces - Génération Mountain Bike



1. Très prisé par les randonneurs et importé par Mike Sinyard aux USA, Le pédalier Spécialités TA, fabriqué en France, est à l'origine du nom "Specialized".

2. Même équipés de patins Mathauser, les étriers Mafac en tôle d'aluminium avouent leur limite en usage tout-terrain. Pourtant, ils eurent leurs heures de gloire en cyclo-cross dans les années 70.

3. La transmission Suntour est dépourvue d'indexation. Les 15 vitesses se passent à l'oreille du bout du pouce. Rudimentaire mais pas pour autant dénué de charme.

Pour réussir son coup, Mike Sinyard puisa dans les pièces européennes qu'il importait aux USA depuis 1974 : un pédalier français Spécialités T.A. (qui donnera le nom de "Specialized" à sa société), et des freins Mafac Deluxe actionnés par des leviers de moto Tommaselli. Le matériel VTT spécifique n'existait pas ; autant récupérer et détourner des composants destinés à d'autres pratiques vélocipédiques : le BMX pour la potence "club de golf" et les moyeux Suzue, ou le cyclotourisme pour la transmission Suntour. Sous-traités au Japon, les premiers cadres furent directement soudés au TIG pour respecter au mieux la géométrie dessinée par Tim Neenam, mais dès 1982, l'assemblage fut plus classique avec de bons vieux raccords brasés.

Annonçant un poids de 29 lbs (soit 14 kg) les fiches techniques publicitaires étaient déjà fantaisistes.

Mais limitons-nous à 15 kg, par respect dû à son âge et en considérant aussi l'utilisation de pièces différentes du montage original (comme le guidon Bullmoose en acier soudo brasé). Mais le comportement de

la bête n'en sera pas pour autant modifié. Des bases longues, très longues et des angles très couchés : la colonne de direction frise les 65° d'un vélo de DH actuel ! Le Specialized Stumpjumper est donc un vélo stable, à l'aise en descente... à condition de savoir anticiper les freinages ! Les freins Mafac, pourtant réputés en cyclo-cross et en cyclotourisme dans les années 70, avouent leurs limites rapidement. La transmission est rudimentaire : 3 plateaux et 5 pignons actionnés par thumbshifters à friction. Sans indexation, les vitesses se changent à l'oreille, avec parfois un léger petit coup de pouce sur la manette lorsque la chappe d'un dérailleur gratouille un peu. Aléatoire mais pas pour autant dépourvu de charme. La souplesse du cadre et de la fourche apporte un confort certain mais au détriment du rendement. Le vélo n'aime pas les accélérations brusques mais un pédalage au train. Mais son embonpoint et le poids de ses roues proposeraient une inertie et des sensations finalement proches de celles, procurées par les VTT à grandes roues à la mode ! Le VTT moderne reviendrait-il aux sources ?

Ce Stumpjumper de 1982 marque le début d'une longue lignée de Specialized, qui se métamorphosera au fur et à mesure des innovations techniques et des effets de mode.

Tout d'abord en acier puis en Cromo Tange Prestige dès 1984. Équipé d'une fourche télescopique en 1991, le cadre devient en alu M2 en 1993 et tout suspendu en 1995... Et aujourd'hui, en carbone avec des grandes roues... Pour fêter son 25ème anniversaire en 2006, Specialized commercialisera une véritable reproduction du Stumpjumper de 1981. Le même cadre acier mais avec un groupe shimano anachronique... et un prix de 1300 dollars qui n'est pas sans rappeler celui des premiers VTT artisanaux !

