

**Origine**

**Axxome**

# L'axiome du cyclospor

En grec, un axiome est un élément jugé digne, évident en soi. Le cadre de la jeune entreprise française Origine trouve écho à ce terme. Avec un cadre à la finition soignée et un montage à l'unisson, il apparaît « évident » que ce vélo personnalisé à moins de 1 900 € a sa place dans le monde du cyclospor. **Par C. Leroy**

**Prix >> 1 849 €**  
(sans pédales)

**Poids >> 7,640 kg**  
(en taille M, avec pédales)

**Cadre >> Origine Axxome fibre UD**  
**Kit cadre à 1 199 €**

**Équipement du cycliste:** Casque: Mavic –  
Tenue: Noret – Chaussures: Shimano



Origine a développé un configurateur qui permet de concevoir près de 9000 vélos de route différents, adaptés à votre budget, à votre pratique, à vos goûts esthétiques. Le fabricant vous donne la possibilité de définir vous-même la décoration et l'équipement complet de votre vélo, sans aucun surcoût. La peinture et le montage sont réalisés en France. Et si vous hésitez entre deux tailles, vous pouvez être conseillé.

Le cadre Axxome est construit à partir de fibres carbone haut module et pèse moins de 1000 g. La fourche, de 380 g, est en carbone HM à pivot conique de 1"1/2, le collier de selle, en aluminium. Le jeu de direction est un Ritchey Logic. L'Axxome a un boîtier en BB30 et est compatible avec les tiges de selle de 31,6 mm de diamètre. L'ex-pro Christophe Moreau a participé au développement des vélos afin d'équilibrer le confort, le rendement, la nervosité et la maniabilité. Deux technologies caractérisent ce modèle: l'AS qui consiste en un design asymétrique des bases, et l'AVS qui est un profil travaillé permettant de mieux absorber les vibrations de la route.

Le vélo configuré pour notre test est destiné aux cycloportifs soucieux d'avoir un équipement de qualité pour un prix contenu. Il dispose donc de composants Ritchey WCS, d'un groupe Shimano 105, d'une selle Italia SLS, de roues Fulcrum Racing 5, tous connus pour leur fiabilité.

### CONFORT ET RIGIDITÉ SIMULTANÉS

La géométrie du cadre ne pose pas de problème particulier, même s'il n'existe que quatre tailles. Notre position est confortable et on pédale à son aise dès les premiers tours de roues. Signalons que le montage est réussi: les cocottes et câbles sont bien placés. Le concept AVS est significatif et le vélo est confortable. Il filtre bien les inégalités du revêtement. La selle, le guidon en alu et les roues Fulcrum Racing 5 participent aussi à cette impression de confort général.

Si le vélo est confortable, on sent tout de suite que le cadre est rigide. Les cycloportifs et même les coursiers seront les clients types de ce produit. Les accélérations sont efficaces, la puissance est immédiatement transmise à la roue motrice. Le boîtier de pédalier est bien bridé, il supportera les watts développés. Précisons que les cyclistes très puissants ou de fort gabarit pourront plus le faire travailler et obtenir une réponse dynamique en poussant leur effort, chose que les utilisateurs moins costauds ne pourront faire. En danseuse et au sprint, on sent que l'on peut contraindre le vélo, aller au-delà de sa rigidité et augmenter la nervosité, mais on y laisse quelques forces. Aussi les cyclistes légers et peu puissants le trouveront-ils exigeant après quelques kilomètres.

Sur le plat, on descend les dents de la roue libre et le vélo file avec aisance. L'Axxome est un vélo qu'il faut mener avec du braquet, pour sportif dans l'âme, mais avec un supplément de confort. Quand les jambes «toxinent» ou que la pente est raide, on devra réduire le braquet et pédaler avec

vélocité. Dans ces passages, on sent en effet que le cadre est parfois difficile à emmener. La boîte en BB30 supporte une fréquence de pédalage élevée pour monter en souplesse ou au train. Au sommet, l'Axxome accélère dès que l'on se met en danseuse et sans forcer outre mesure. Les descentes et les trajectoires s'effectuent avec une grande précision. Le vélo est stable et sain, grâce à un avant renforcé. Il n'y a qu'à observer son large profil aérodynamique.

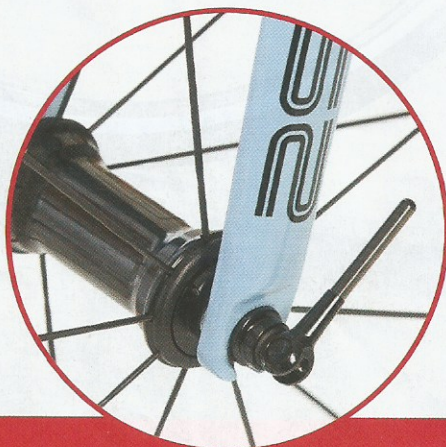
Origine vous permettant de configurer votre montage, nous ne nous attarderons pas sur les composants, puisque vous pouvez sélectionner le mieux et qui collent à votre pratique. ◦

Vous avez le choix entre plusieurs coloris. Dans tous les cas, la peinture est réalisée en France avec un grand soin.



### ON N'A PAS AIMÉ

Les serrages de roue sont minimalistes et la fine tige n'est pas très ergonomique.



### ON A AIMÉ

La boîte de pédalier n'est guère imposante, tandis que la rigidité d'ensemble du cadre est très bonne.



## FICHE TECHNIQUE

*C'est un vélo  
de sportif avec  
un supplément  
de confort*



**Cadre:** Origine Axxome fibre UD  
**Fourche:** Origine Axxome carbone HM  
**Potence:** Ritchey WCS 4-Axis  
**Cintre:** Ritchey WCS Logic II  
**Leviers combinés:** Shimano 105  
**Freins av./ar.:** Shimano 105  
**Dérailleurs av./ar.:** Shimano 105  
**Pédalier:** Shimano 105  
**Roues:** Fulcrum Racing 5  
**Pneus:** Michelin Pro4  
**Selle:** Selle Italia SLS  
**Tige de selle:** Ritchey WCS  
**Pédales:** sans  
**Poids:** 7,640 kg (taille M, avec pédales)  
**Prix:** 1 849 € (modèle de série)  
**Distributeur:** Origine



Avec du braquet et un peu de puissance, on prend plaisir à rouler au guidon de l'Axxome.

F. BERRY

### ON A AIMÉ

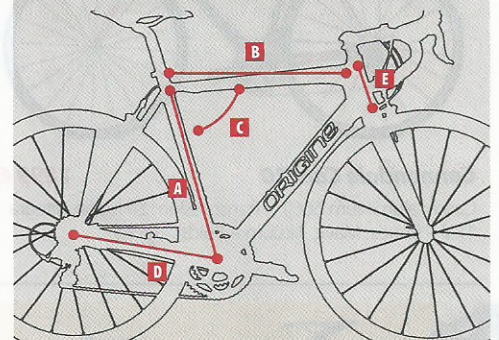
La douille est profilée et l'Axxome affiche de belles lignes. Surtout, l'avant du vélo est très stable.

### ON A AIMÉ

Petit détail esthétique: la patte du dérailleur avant est peinte. Elle se fond parfaitement au tube.



### LES COTES DISPONIBLES



La marque propose un comparateur pour choisir vos longueurs de potence, largeur de cintre et longueur de manivelles.

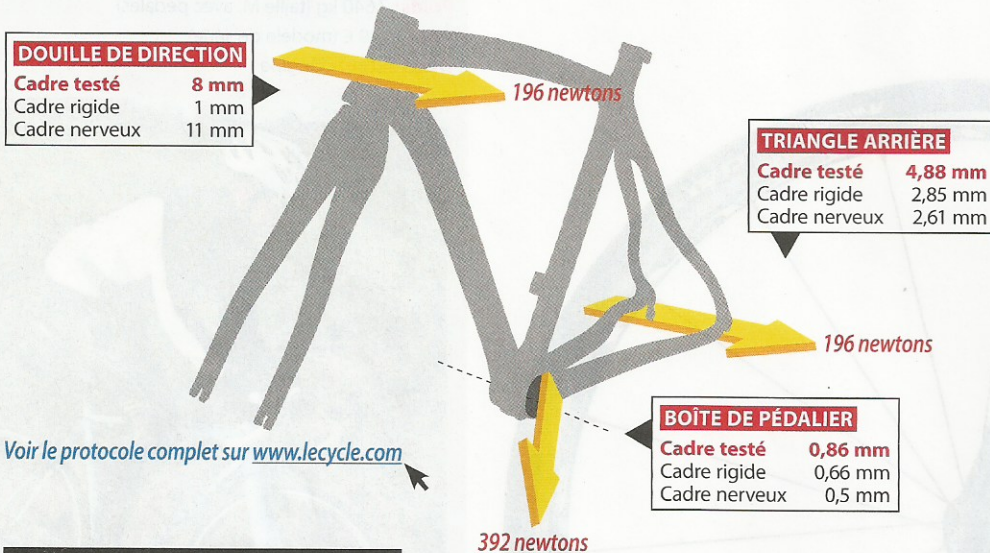
A (cm)	S	M	L	XL
B (mm)	530	540	555	575
C	73°5	73°	73°	73°
D (mm)	135	145	160	170
E (mm)	403	403	403	403

PHOTOS E. VALLÉE

**TEST LABO : MESURES DE DÉFORMATION DU CADRE**

**Un tempérament à découvrir**

■ En jouant sur les couches de composites, le fabricant propose un cadre dont le tempérament est bien caché. Avec une douille se déformant de 8 mm et un triangle arrière de 4,88 mm, on est face à des valeurs élevées. Leur combinaison abaisse cependant le ratio à 1,6, ce qui donne une machine très rigide lors des sollicitations. Avec un très gros braquet, les relances réclameront beaucoup d'énergie si elles sont effectuées à basse vitesse. La déformation latérale de 0,86 mm, associée aux autres résultats, contribue beaucoup à cette sensation. Les valeurs de déformation sont donc élevées et cela aura pour conséquence d'atténuer le niveau d'exigence du vélo à mesure que le poids du cycliste est plus important.



Voir le protocole complet sur [www.lecycle.com](http://www.lecycle.com)

**LES CONCURRENTS**

Cadre carbone ou aluminium, cette tranche de prix mêle les deux matériaux suivant que l'on privilégie un groupe moyen de gamme ou d'entrée de gamme.

**Cannondale Caad10** **1 899 €**  
 Cadre: aluminium 6069 - Transmission: Shimano Ultegra 11 V - Roues: Mavic Aksium - Poids: 7,65 kg

**S1Neo neo399 Duostar** **1 799 €**  
 Cadre: monocoque carbone - Transmission: Shimano 105 - Roues: Fulcrum Racing 7 - Poids: 7,9 kg

**Origine Axxome XH5318** **5 999 €**  
 Cadre: Origine carbone - Transmission: Shimano Dura-Ace - Roues: Zipp 202 - Poids: 6 kg

**Lapierre Sensium 300 FDJ** **1 899 €**  
 Cadre: carbone - Transmission: Shimano 105 - Roues: Mavic Aksium - Poids: 8 kg



**Une bonne base de montage**

Notre jugement porte davantage sur le cadre, car avec un autre montage, les réactions et le comportement du vélo auraient été différents. Par exemple, pour 6000 €, l'Axxome est disponible avec des roues Zipp 202, un groupe Shimano Dura-Ace et pèse 6 kg dans cette configuration. Autant dire que les accélérations du vélo grâce à la rigidité du cadre sont sans comparaison avec notre machine de test, dont le poids est de 7,4 kg (sans pédales). L'inertie des roues étant déterminante. Ce que l'on peut dire, c'est qu'avec des lignes classiques mais suffisamment originales pour sortir du lot et être agréables à l'œil, l'Axxome offre la possibilité de rouler sur un châssis carbone confortable et sportif. Selon le montage, il collera à une pratique cyclo sportive ou plus tournée vers la compétition, allant du début de gamme jusqu'au très haut de gamme. Le cadre dispose de tous les atouts pour séduire les cyclistes ayant un minimum de condition physique, parce qu'il faut le mener avec un coup de pédale sportif pour exploiter au maximum ses points forts. Le kit cadre (1 199 €) constitue une bonne base pour un montage qualitatif. Enfin sachez que deux tailles supplémentaires sont maintenant disponibles (XS et XXL) et le câblage interne pour l'électronique (50€).



**COMPORTEMENT**

- Nervosité: ★★☆☆☆
- Rigidité: ★★★★★
- Confort: ★★★★★

**PARCOURS**

- Plat: ★★★★★
- Vallonné: ★★★★★
- Montagneux: ★★★★★

**PRATIQUE**

- Compétition: ★★★★★
- Cyclo sport: ★★★★★
- Cyclotourisme: ★★☆☆☆

**LES PLUS/LES MOINS**

- + > PERSONNALISATION ET MONTAGES POSSIBLES
- + > FINITION
- + > PRIX
- > CADRE EXIGEANT POUR LES CYCLISTES PEU PUISSANTS

LE CYCLE

LE MAGAZINE N°1 DES PRATIQUANTS

# LE CYCLE

N°40 MARS 2014

**ÉVASION**  
3 PARCOURS  
INÉDITS EN  
CORSE-DU-SUD



**ENTRAÎNEMENT**

Grand ou petit plateau pour la reprise?

## Spécial Pros

- > Leur rôle de testeur
- > Leur matériel
- > Leur préparation



**LE GUIDE DES VELOS PRO**  
24 PAGES

*b'Twin lance l'Ultra 940, un vélo performant à prix raisonnable*

Tous les vélos, tous les prix, tous les poids

## 23 machines de rêve

**ASSURANCES**

Êtes-vous bien protégé en cas d'accident?

**ÉQUIPEMENT**

**14** vestes de pluie au banc d'essai

**Dossier**

Entraînement, compétition  
**Quel pneu choisir?**

**SANTÉ**

Risques et bienfaits du vélo après 60 ans

AN LEON BELLA...  
MAGAZINE...  
DISTRIBUTION...  
N°40 MARS 2014

