



# AXXOME RS EVO

## 1 000 KM

### SUR LE NOUVEAU CADRE

# ORIGINE

Plus qu'un vélo, c'est le nouveau cadre de chez origine que nous vous proposons en test. Logique, puisque la marque française se distingue par une configuration à l'infini de vélos complets, autour d'une clé de voûte : le cadre.

Les cadres Axxome - freinage à patins - n'ont aucun secret pour nous, puisque depuis le début de l'aventure Origine, nous avons roulé sur chaque modèle : les premiers Axxome RS et 350, puis les Axxome II RS et 350, et maintenant le nouvel Axxome Evo. Quel privilège ! Juste avant Noël, nous avons reçu le cadre en test avant qu'il ne soit commercialisé en janvier. De quoi rouler un gros millier de kilomètres sur tous les profils de nos routes au sud du Mont Ventoux avant de vous livrer

nos impressions à travers ces lignes. Nous avons équipé notre cadre d'un groupe Shimano Ultegra Di2, de périphériques Fizik, de pédales Keo Blade et de divers types de roues afin d'apprécier comment le vélo réagit selon les divers chaussages. Peu importe notre montage, car c'est bien le cadre que nous souhaitons apprécier, puisque le configurateur d'Origine vous permet de choisir votre équipement préféré, à moins que vous ne souhaitiez commander le cadre nu. Dans ce cas, il vous sera livré avec un

jeu de direction haut de gamme, divers caches correspondant aux transmissions électriques ou mécaniques, et équipé de guides transformant le passage des câbles en jeu d'enfant. Nous parlons ici d'un cadre classique à freinage sur jante, car si Origine propose une version GTR en freinage à disque, la marque des Hauts de France ne compte pas abandonner les aficionados du patin dont nous faisons partie. Bien au contraire, car une belle nouveauté sur l'Axxome Evo, c'est d'être passé au direct mount sur la fourche.

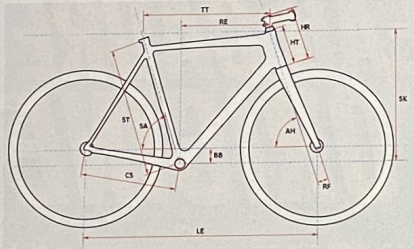
### NOTRE VÉLO DE TEST

Cadre Axxome RS Evo en taille S, équipé en Ultegra Di2 et roues à pneus pour 6,9kg sur la balance. Autant dire qu'avec des roues à boyaux, on passe sous la barre des 6,8kg réglementaire avec un matos qui n'a rien d'exotique... La hauteur de selle est de 71,5cm. La longueur selle - à partir du repère central de l'Adaptive Fizik - axe du cintre est de 68cm avec une potence de 120mm. La hauteur axe du cintre à axe du moyeu avant est de 52cm. La longueur des manivelles est de 172,5mm.



GÉOMÉTRIE

	XS	S	M	L	XL	XXL
ST	470	500	530	555	580	610
TT	515	525	540	555	575	600
HT	115	130	145	165	185	210
HT	190	210	225	245	265	280
SA	Dw 163 à 213	Dw 163 à 220	Dw 163 à 240	Dw 219 à 280	Dw 235 à 255	Dw 280 à 310
SA	74,5	76	77,2	77	77	72,5
SA	71	71,5	72	72,5	72,5	73
CS	403	403	403	403	403	403
SR	518	533	548	569	588	613
RE	372	373	375	381	385	407
RE	72	71	70	70	70	70
LE	859	871	874	882	1000	1017
BT	45	45	45	45	45	45



Ici, le vélo est monté en transmission mécanique. Si vous choisissez une transmission Di2, pas de problème : le cadre est livré avec un cache plein pour remplacer celui qui sert de butée pour le câble du dérailleur avant, afin d'occulter le trou.



Le nouveau triangle arrière CCT+® améliore encore l'association rendement et confort. Les bases et les haubans des cadres Axxome sont reliés en un seul tube de carbone continu, sans point dur entre le boîtier et le puits de selle (Continuous Carbon Tubing®). Les vibrations créées par les imperfections de la route sont diffusées sur toute la longueur de ce tube continu (bases + haubans) pour une meilleure filtration.

Freinage surpuissant

Les étriers direct mount – ou à double pivot – se montent par deux fixations situées en haut de chaque bras de fourche, au lieu d'une seule centrale placée sous le pivot. Le résultat est un meilleur équilibre, plus de rigidité, de progressivité et de puissance. D'autant plus que l'étrier une fois monté ne peut plus se décentrer, ce qui supprime donc le principal problème du frein sur jante classique. L'avantage mécanique est indéniable : le centrage de l'étrier est précis et les patins peuvent être



Origine reste fidèle au standard BB86 (86.5 X 41) pour son boîtier de pédalier full carbone, qui est compatible avec les pédales Shimano (ensemble de la gamme 24mm à partir du Tiagra, sauf les triples plateaux), Rotor (ensemble de la gamme 24mm + 30mm), Campagnolo (ensemble de la gamme UltraTorque et PowerTorque), Sram GXP uniquement (22/24mm), FSA MegaExo (24mm uniquement).

positionnés très près de la jante rendant le freinage encore plus puissant, Origine a fait un choix judicieux en équipant sa fourche ainsi, du freinage sur jante le plus efficace actuellement. C'est l'évolution « visible » de l'Axxome II à l'Axxome Evo. Mais l'essentiel est invisible...

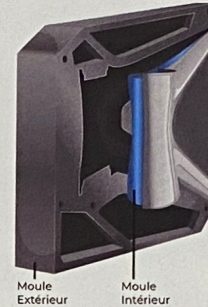
Gain de poids et performance

Si on avait constaté une évolution du design au passage de l'Axxome à l'Axxome II, pour le passage à l'Axxome Evo, rien de tel. La forme du cadre et sa géométrie reste quasi semblable : un savant mélange entre finesse élégante et impression de force. L'idée pour Origine était de trouver une solution pour rendre son cadre plus léger et plus performant en ne sacrifiant rien à la fiabilité. Ceci

est passé par la mise au point d'une nouvelle technique de moulage des fibres de carbone : UML pour Unique Matrix Layup®. Les feuilles de carbone sont assemblées sur le triangle avant en une seule fois autour d'une seule et unique matrice. Il n'y a plus de point de jonction, aucun résidu, pas de superposition inutile, de la fibre pure sans défaut. Cette nouvelle version du moule interne permet une compaction sous pression pneumatique des fibres uniformes sur la totalité du triangle avant. L'épaisseur des tubes est contrôlée au micron près, supprimant un excédent de matière qui servait auparavant de zone de jonction, mais créait un point dur et du poids inutile. Grâce à cette construction UML, l'Axxome RS Evo est aussi solide tout



Origine a développé une nouvelle technique de moulage des fibres nommée UML® pour Unique Matrix Layup. Les feuilles de carbone sont assemblées sur le triangle avant en une seule fois autour d'une seule et unique matrice. Il n'y a plus de point de jonction, aucun résidu, pas de superposition inutile, de la fibre pure sans défaut. Cette nouvelle version du moule interne permet une compaction sous pression pneumatique des fibres uniforme sur la totalité du triangle avant. Avec ce procédé de fabrication Origine vient de créer une innovation majeure dans le monde du moulage carbone, et l'Axxome RS Evo fait partie des rares cadres bénéficiant d'une telle maîtrise de construction.



Le kit cadre Axxome RS Evo est accompagné de son jeu de direction haut de gamme Origine Inset Conique 1"1/8-1.5" avec des roulements étanches de haute qualité très fluide pour plus de précision de pilotage, monté en salle blanche. Il est livré avec un cône rehausseur en aluminium, de 10, 15, ou 25mm – au choix – taillé dans la masse avec joint torique et joint à lèvres pour un maximum de protection et d'étanchéité.



La signature RS Evo désigne la formule ultime de l'Axxome RS, plus exclusif, plus léger et encore plus rapide que ses prédécesseurs. Taillé pour la performance pure, il est le cadre des cyclistes déjà expérimentés, en quête de performance pure. Un cyclospartil peu expérimenté préférera se tourner vers l'Axxome II 350. Le collier de selle taillé dans la masse puis anodisé, compatible avec une tige de selle classique de 27,2.

LORSQU'ON LE SECQUE UN PEU EN DANSEUSE, EN BALANÇANT EXAGÉRÉMENT LE VÉLO, IL NE BRONCHE PAS ET CONSERVE UNE TRAJECTOIRE PARFAITE.

en s'allégeant de 13,7% par rapport au RS (9,8% de gain pour le GTR Evo par rapport au GTR). Nous avons pesé notre cadre en taille S avant le montage : 695 grammes ! Avec son nouveau procédé de fabrication, l'Axxome Evo est donc plus léger, plus dynamique et encore plus solide que son grand frère. Mais attention : il est encore plus coursier...

Test hivernal musclé

Il se trouve que nous avons chevauché notre Axxome Evo pour la première fois, dès notre retour de voyage, après avoir participé aux deux dernières manches de la Coupe d'Espagne de cyclo-cross mi décembre; donc avec un bon niveau de condition physique pour la saison, propre aux adeptes des sous-bois. Ceci nous a permis de pousser la mécanique – et le bonhomme – plutôt que de nous cantonner à de la balade, souvent de rigueur à cette période de l'année. Sur nos parcours préférés, entre Luberon et Mont Ventoux, nous avons la chance de bénéficier d'une météo permettant de rouler en moyenne montagne même en hiver : col de la Liguère – 9km à 7% de moyenne avec des passages assez coriaces – où passera le Tour de France 2021, succession de bosses pour monter aux nombreux villages typiques du colin – Gordes, Murs, Roussillon, Bonnieux, Lacoste... – et longs bouts droits le long de la Durance : un terrain idéal pour apprécier le côté « joueur » d'un vélo.

Vif et incisif

En comparaison avec le premier Axxome RS qui était extrêmement rigide – déjà une vraie bête de course – mais qui avait du mal à filtrer les imperfections de certains revêtements peu lisses, ce nouveau cadre semble glisser sur la route quelle qu'en soit la qualité. Certes, il est très rigide et semble en demander encore lorsqu'on envoie les watts, mais il donne une sensation de ressort à la moindre relance. Lorsqu'on le secoue un peu en danseuse, en balançant exagérément le vélo, il ne bronche pas

La fourche droite procure une précision de pilotage particulièrement pointue. Elle offre un angle de direction différent selon les tailles de cadres : de 71° pour le XS à 73° pour le XXL avec une évolution de 0,5° par taille pour les six tailles proposées.



Légereté, polyvalence, maniabilité, nervosité, choix du freinage sur jante ou à disques, montage à la carte, large choix de couleurs et de déco, rapport qualité-prix.

Design classique pour les aficionados du tout intégrés.

et conserve une trajectoire parfaite. La saison fait que nous avons à peine dépassé les cinq heures de selle sur nos plus longues sorties. Mais c'est bien suffisant pour constater qu'aucune fatigue parasite ne s'ajoute à la fatigue naturelle correspondant à la forme du moment, puisqu'il nous est arrivé de monter la dernière bosse au taquet en restant dans nos références habituelles.



Le leitmotiv d'Origine, c'est d'offrir un large choix aux cyclistes en termes d'équipement et de déco, donc forcément, de proposer le freinage sur jante ou à disques. Ici, l'Axome GTR Evo pour les adeptes des disques côtoie le RS Evo et son freinage sur jante.



Lorsque la route s'élève, un petit sursaut à chaque coup de pédale donne une impression de ressort. Les changements de braquets deviennent intuitifs et le vélo ne semble pas nous tirer vers l'arrière.



Les cadres et fourches sont peints dans les ateliers Origine situés dans le Nord de la France, avec des peintures hydrosolubles de qualité automobile. La résistance aux chocs et à l'abrasion est nettement supérieure à celle des cadres peints en Asie. Comme toujours, la finition des cadres relève vraiment du très haut de gamme.



Sur le plat, bien calé sur la selle, le vélo filtre parfaitement les imperfections de la route. Il ne bronche pas et sa rigidité fait merveille.



L'alternance de positions - assis puis en danseuse - est un véritable régal. Il faudrait presque se calmer tant ce vélo est joueur...

**EN PLUS DE SON CÔTÉ JOUEUR, CE QUI NOUS A FRAPPÉ EN CHEVAUCHANT NOTRE VÉLO, C'EST SON HOMOGENÉITÉ ET SA POLYVALENCE. A SAVOIR QU'IL EST PERFORMANT SUR TOUS LES TERRAINS.**

**Comme un ressort...**

D'ailleurs, **en bosse, c'est un régal**. Actuellement, il existe schématiquement deux types de vélos : aéro avec des intégrations maximales aidées par des formes de cadres étudiées pour ça - Origine nous réserve une nouveauté dans ce sens pour le printemps 2021 - ou light et incisif, plutôt orienté montagne. Ce nouvel Axhome RS Evo

fait indéniablement partie de cette dernière catégorie. Lorsque la route s'élève, il est propice à une alternance de positions assis et en danseuse. **En relance, au changement de braquet ou de position, il fait l'effet d'un ressort qui nous propulse vers l'avant**. C'est ce phénomène qu'Origine appelle « le Dynamic Response » : le principe de l'arc. Lorsque vous le tendez puis le

relâchez, il vous restitue de l'énergie. C'est une combinaison de performance qui a été encore amplifiée lors de la conception de l'Evo. Le fait de ne plus avoir de points de jonction ni de couches superflues sur le triangle avant, en plus du triangle arrière CCT+, a permis de travailler encore plus l'élasticité du cadre sur des zones de contraintes bien précises. L'énergie potentielle élastique

est convertie en énergie cinétique.

**Un équilibre parfait**

En plus de son côté joueur, ce qui nous a frappé en chevauchant notre vélo, c'est son homogénéité et sa polyvalence. A savoir qu'il est performant sur tous les terrains. Il semble s'adapter au profil du parcours, plat, bosse - ça nous l'avons vu - mais aussi en descente ! En descente,

il ne bronche même à vitesse élevée, il ne bronche pas et semble aller de lui-même vers la meilleure trajectoire. A notre avis, **sa polyvalence exceptionnelle est le résultat d'une équation réussie : poids light, rigidité, élasticité mais aussi géométrie**. Le premier Axhome avait une douille de direction - à taille de cadre identique, soit S - un peu trop haute à notre goût, qui nous obligeait à utiliser

une potence plongeante, mais aussi pouvait nuire un peu à la stabilité. Là, ce n'est pas le cas. La géométrie a évolué et, d'ailleurs, **lorsque vous regardez le vélo de profil, l'équilibre du cadre vous saute aux yeux**. Pour nous qui sommes adeptes d'efforts variés et de changements de rythme - plus coursier que cyclo - ce vélo semble parfait et nous n'avons qu'une hâte : l'essayer en compétition. Croisons donc les doigts pour que cette fichue crise sanitaire soit un mauvais souvenir, nous permettant d'accrocher un dossard chaque weekend... Notre vélo n'attend que ça !

**Plus d'infos et tarifs : origine-cycles.com**