
ORIGINE AXXOME 350

6,87 KG - 3 549 €

RALEIGH MILITIS RACE

7,21 KG - 3 300 €



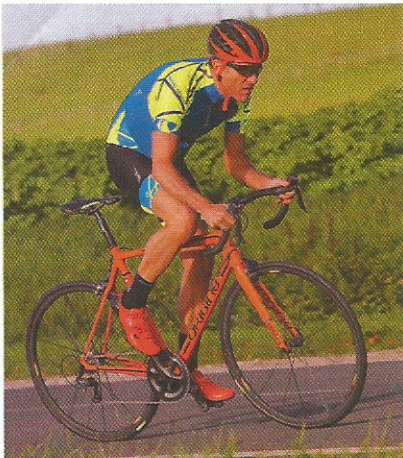


Orange mécaniques

RESPECTABLE MARQUE ANGLAISE ET NOUVELLE VENUE FRANÇAISE : CE QUI SEMBLE SÉPARER PARFOIS RAPPROCHE. ORIGINE ET RALEIGH PROPOSENT DEUX PETITES BOMBES, LÉGÈRES ET DYNAMIQUES, FAITES POUR SÉDUIRE LE COUREUR EN FORME.

TEXTE : OLIVIER HARALAMBON - PHOTOS : PASCAL CARÉ ET OLIVIER HARALAMBON

ORIGINE AXHOME 350



© Pascal Carat



C'est cette solution qu'a choisie la marque française Origin, dont on connaît le mode de commercialisation via le site internet, où un configurateur vous permet de réaliser un montage personnalisé aux petits oignons (roues, groupe, mais aussi taille de potence, largeur de cintre, longueur de manivelles, etc.), et de choisir votre coloris.

Récemment, la gamme route d'Origin s'est étoffée : à l'Axxome 250 s'ajoutent désormais, outre les versions "disques" et "fitness", l'Axxome 350 qui nous intéresse ici. Et une version RS, faisant appel à la fameuse fibre TeXtreme®, sorte d'hyper-module.

Plastiquement parlant, les Axxome sont tous les mêmes, et assument un parti pris de simplicité. Pas d'esbroufe : après tout, faire simple est encore la meilleure solution quand on prétend s'appliquer, mais pas tout révolutionner.

Le 350 est moins radical que le RS quant au module de fibre et, conséquemment, à la rigidité latérale, mais il est plus léger.

Le même en mieux

DEVANT LA RÉALITÉ, ON PEUT SE TENIR DE DEUX FAÇONS : LA DÉPLOREDER OU L'ASSUMER POUR ALLER DE L'AVANT. AINSI ON PEUT BIEN SE LAMENTER (LÉGITIMEMENT) DU FAIT QUE PRESQUE TOUS LES CADRES DE VÉLO DÉSORMAIS SOIENT FABRIQUÉS EN ASIE, OU ON PEUT S'ARRANGER POUR Y FAIRE FAIRE DE BONS PRODUITS, PUIS LES PEINDRE ET LES MONTER EN FRANCE.

D'évidence, nous naviguons dans des zones performance/prix extrêmement favorables. Nous avons ici pesé un exemplaire – certes, non peint, et sans collier de selle – en taille M, à 855 g. Peint, il faut sans doute compter 900/920 g – et les "données constructeur" comme on dit dans l'automobile, avancent 880 g en taille XS, et 380 g pour la fourche. Le secret de cette cure, qui distingue le 350 du 250, c'est l'emploi de trois types de fibres Toray : on a étayé la structure d'ensemble, faite de classique T800 (haut module) unidirectionnelle, avec des renforts en M40 et M50. Logiquement, ces états prennent place dans le boîtier de pédalier, et dans la douille de direction.

L'allure générale du cadre incite à penser que la rigidité latérale ne sera pas excessive : le tube transversal, de calibre assez modeste,

semble "tempérer" les ardeurs. Pourtant, la première pensée de l'essayeur ira contre cet *a priori* : car, n'était la vivacité du train avant – et la légèreté avec laquelle la fourche oscille entre les mains – la rigidité au boîtier serait suffisante pour repousser les cyclistes en petite forme.

Mais on a su éviter ce piège, et l'Axxome 350 est une petite bombe. Qui plus est, monté de la sorte, et je parle spécialement des roues Mavic R-Sys (mais ce pourrait en être d'autres), le vélo accompagne à merveille les aptitudes aux changements d'allure, au point qu'on a l'impression de ne pas arriver à le "surprendre", et qu'il anticipe. Et il nous semble vraiment que c'est la géométrie du train avant qui opère en cette affaire.

Comme par ailleurs il est léger, ce genre de disposition vaut aussi

bien en bosse que sur le plat. Le confort, bien sûr, n'est pas du genre "flagrant", et se révèle sur la durée, par l'absence des inconforts souvent liés à un tel caractère. Cela est possiblement dû à ce qu'Origin nomme CCT (*continuous carbon tubing*) : bases et haubans sont faits d'un seul tube, ce qui favorise la circulation et la dissipation des vibrations.

VERDICT



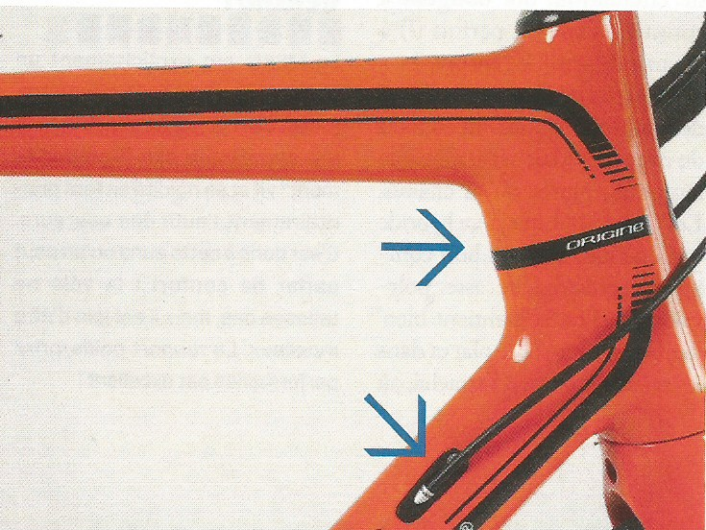
L'Axxome 350 n'est pas rude, mais il est très léger et très performant. Il est très vif et confortable par absence d'inconfort, pour ainsi dire. Il se tient donc sur la frontière (parfois mince) qui sépare les cycloportifs bien affûtés et les coureurs licenciés. Excellent dans les relances et dans les bosses, il permet aux hommes en forme de tenir la distance.



← Origine remet en cause l'attribution exclusive aux haubans de la dissipation des vibrations: la construction du triangle arrière CCT - base et hauban sont une seule et même pièce, un tube continu - permet aux vibrations de se dissiper sur une longueur plus importante.



← Essentielle, évidemment: la fourche est aussi rigide latéralement que frontalement, grâce à une structure en T800 mais aussi à un renfort en M40 au niveau de l'épaulement. Pilotage "course" garanti.



Si l'aspect extérieur du cadre n'a guère changé (la douille "épaissie") depuis l'Axxome 250 de 2014, les câbles sont désormais complètement intégrés.
↓ intégrés.

6,87 KG - 3549 €

Cadre: Axxome 350, T800, M40/50

Fourche: Axxome Carbone T800

Commandes: Shimano Ultegra

Dérailleurs: Shimano Ultegra

Pédalier: Shimano Ultegra

Freins: Shimano Ultegra

Cintre: Ritchey WCS Logic II

Potence: Ritchey WCS Logic

Selle: Selle Italia Flow Ti

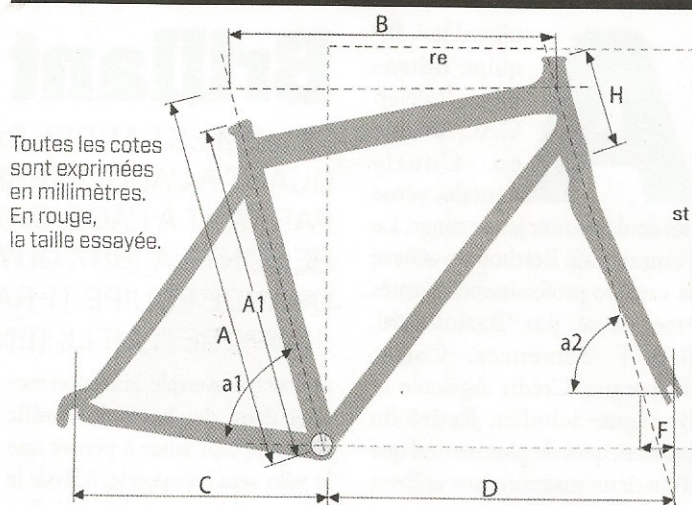
Tige de selle: Ritchey 1B WCS

Roues: Mavic R-Sys SLR

Pneus: Mavic Yksion Pro SSC Griplink

Cassette: Shimano Ultegra 11/25

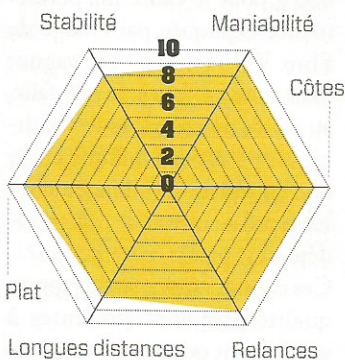
Distributeur: Origine



Cotes constructeur

Tailles	A	A1	B	C	D	F	St	Re	a1	a2	H
XS	NC	480	512	403	NC	45	NC	359	74	71,5	125
S	NC	520	530	403	NC	45	NC	369	73,5	72	135
M	NC	540	540	403	NC	45	NC	371	73	72	145
L	NC	560	555	403	NC	45	NC	382	73	72	160
XL	NC	580	575	403	NC	45	NC	399	73	72	170
XXL	NC	610	594	403	NC	45	NC	416	72,5	72	180

Performance



Pour qui?

Sport loisirs



Cyclospor



Compétition



Conclusion

ORIGINE



RALEIGH



Deux machines assemblées autour d'un châssis très léger. Aux plus tempérés l'Origine, aux plus vindicatifs le Raleigh.

Bien. Le sport est le principe de discrimination par excellence : une simple ligne tracée au sol suffit à départager tous les clones. Mais la photo finish est parfois nécessaire.

En l'occurrence, nous ne saurions tout à fait parler de jumeaux, malgré la tentation induite par la couleur orange (si photogénique).

Mais nous avons bel et bien affaire, non seulement à deux vélos orange, mais à deux sacrées bonnes affaires, que bien des points rapprochent. D'abord, l'esprit : l'Origine aussi bien que le Raleigh sont conçus pour être vifs, plus pointus qu'endurants, plus percutants que patients, etc. Tous deux – au-delà de la nomenclature des fibres dont nous ne savons que le nom commercial – sont assemblés sur la base de châssis très légers, aux poids comparables.

Ce qui les différencie ne tient qu'à une légère contraction musculaire, un poil de mollet. Il nous a semblé (au-delà de la différence de taille,

qui impose deux essayeurs, et donc de la communication : entreprise périlleuse entre toutes on le sait) que le Raleigh est un peu plus "radicalement" coureur, un peu plus exclusif que son concurrent. L'Origine est d'un usage un peu plus consensuel, plus *soft*, sous deux aspects : il est un peu moins rude sous la pédale, et il tamponne un peu mieux les vibrations (ce qui n'est sensible que rétrospectivement, au terme d'une sortie longue).

Néanmoins, l'Origine doit à la présence de roues haut de gamme une part de son potentiel de séduction : elles allègent, et contribuent à sa vivacité en relance, spécialement en côte ou en sortie de virage serré/arrêté. Or, l'écart de prix lui aussi doit beaucoup aux roues.

On peut considérer qu'une fois cet écart purement "économique" réduit, il ne resterait entre l'Axxome 350 et le Militis Race que les subtilités de style qui séparent certains athlètes de niveau voisin. Aux plus tempérés l'Origine, aux plus vindicatifs le Raleigh.

BH Ultralight UL

Cadre : Carbone Ultralight Full

Fourche : Carbone Ultralight Full

Commandes : Shimano Ultegra 11s

Dérailleurs : Shimano Ultegra 11s

Pédalier : Rotor 3DF 50/34

Freins : Shimano Ultegra

Roues : Vision Team30

Prix : 3 499,90 €



Canyon Ultimate CF SLX

Cadre : Carbone Ultimate CF SLX

Fourche : Carbone One One Four SLX

Commandes : Shimano Ultegra 11s

Dérailleurs : Shimano Ultegra 11s

Pédalier : Shimano Ultegra 52/36

Freins : Shimano Ultegra

Roues : Mavic Ksyrium Pro Exalith

Prix : 3 299 €



TOP VÉLO
DÉCEMBRE
N°225

TOPVÉLO

EN CADEAU

→→→ Votre carnet
d'entraînement **2016**

Indispensable pour gérer votre saison

Test
longue
dureté

Campagnolo
Chorus EPS



BORTILÉ
Du Bourget à Aiguebelette



Les lacs
de Savoie



EXCLUSIF

Nacer
Bouhanni

« Dans 6 ans,
j'arrête le vélo
pour devenir
boxeur »

Face à face **Origine Axxome 350** **Raleigh Militis Race**
Deux "vraies" bonnes affaires

Orbea Avant M20i0



ESSAI

Dossier

Votre enfant
se met au vélo
Matériel
Conseils pratiques



Décadé
Du cyclo-cross
dans les Ocre

Le cahier
du cyclosportif

Entraînement
sur home-trainer
Pourquoi faire un
test d'effort ?

Les patates...
mais pas que !

Conseils Bien acheter un vélo d'occasion

Hogemell

M 03360 - 0203 - F - 5,50 € - RD

