

ORIGINE

Graxx II

TEXTE : CLÉTE PURCEL
PHOTOS : HELEN SOLEAUS'il n'en reste qu'un
(dans le garage)

Le Graxx II est l'évolution du gravel carbone d'Origine, revu et augmenté. De quoi rendre encore plus réel le fantasme du vélo unique, facile sur les chemins et redoutable sur la route, surtout en longue distance.

Ne parlons pas de décroissance, ce serait indécent. Parlons plutôt de faire de la place dans le garage ou de se simplifier la vie. Tout vélo bien sûr est un vélo à tout faire, surtout entre les mains d'un même. Il est à la fois cheval, vélo de course, mule de bât. Mais pour les adultes ? Quel vélo non pour tout faire, mais pour presque tout faire bien ? On en voit un qui leve le doigt, là. Et ce n'est pas la première fois qu'il se fait remarquer.

Le retour de la suite

Le Graxx premier du nom (200, numéro 22) nous avait déjà séduits et inspiré la même réflexion. Au cinéma la mention « II », de *Rambo* aux *Dents de la mer*, est souvent une bonne raison de s'enfuir. Chez Origine, où l'on gagnerait plutôt à écrire 2.0 que II, elle annonce plutôt une version déboguée de la version 1. Celle-ci avait un défaut, très léger, et faisait deux impasses. Son cadre d'abord, était un peu bas, un peu trop « course », mais on ne refait pas une culture de la route en un seul dessin de cadre. C'est corrigé. La version 2 est plus haute (le *stack*, en géométrie dans le texte) et plus longue (le *reach*) d'un cm, à tailles égales. La stabilité y gagne, la position aussi. S'il est une discipline qui exige que l'on regarde loin et se tienne droit, c'est le gravel. Les impasses ? Le Graxx I était difficile à armer pour l'aventure. Des œillets et des pas de vis ont fleuri sur le cadre du 2, surtout sur la fourche. On peut enfin arrimer son matériel de bivouac (peu de poids, beaucoup d'encombrement) sur les bras de fourche ou, ce sera plus rare, monter des garde-boue. Un phare peut être installé en tête de fourche grâce au perçage central idoine, le faisceau placé bas passant sous le sac de guidon. Enfin, le 1 faisait l'impasse sur les roues de 650. Le 2

leur ouvre les bras. Jusqu'à 47 mm (le diamètre maximal du pneu), ça passe. C'est assez généreux.

Avec des moufles

C'est tout ? Non. Le procédé de fabrication a été revu, annonce Origine. Les fibres et leur enroulement diffèrent. On croit Origine sur parole, et ce n'est pas une formule. Mais pour être honnête, les conséquences de ce type de modifications sont impossibles à palper sur un vélo moderne, à moins de disposer de capteurs inconnus chez les humains standard. Un vélo est un assemblage, une équation, dont les paramètres les plus simples (la pression des pneus, par exemple) ont plus de valeur que les plus élaborés. Tenter de discerner un nouveau tissage de carbone au travers de pneus TT de 42 mm gonflés à deux bars reviendrait à valider un contre-ut de la Callas en plein Hellfest ou tester un piano avec des moufles. Plus de la suggestion qu'autre chose.

À l'œil, tout de même, un chouette bénéfice : les haubans et les bases notamment sont un seul et même tube — encore faut-il accorder beaucoup d'élasticité intellectuelle et géométrique au concept de tube, on n'est pas chez le plombier. Le cadre y gagne une fluidité et une douceur de bibelot, en plus de proportions plus classiques — adieu l'effet okapi. On ne vous le souhaite pas mais — tout comme pour l'Aethos des pages précédentes —, si vous avez ruiné tout l'équipement de votre vélo, vous pourrez mettre le cadre sous cloche dans votre salon, cela vous fera une jolie sculpture.

Joyeuses

Et à l'usage ? C'est bien à bord du Graxx II que, rameurs impossibles, nous avons remonté l'Allier sur 400 km. Les Continental Terra Trail

très « de boue les braves » avec lequel le vélo nous avait été livré ont laissé place à des IRC Boken de même calibre (40 mm) en pointes de diamant, légèrement plus rouliers. Ils ne rechignent pas sur le goudron, surtout montés sur des jantes Prymahl gravel (les jantes maison d'Origine) en carbone... Des roues en carbone sur un gravel ? Faut-il donner de la confiture aux cochons ?

Côté pile, et sauf à s'aligner en course, c'est non. En gravel et en charge, une moyenne de 10 km/h n'est pas indigne. Pourquoi pas un casque aérodynamique, pendant qu'on y est ?

Côté face, sur les chemins, on est en permanence en micro-relance : chaque montée courte, chaque obstacle, chaque sortie d'ornière réclame un peu de vitesse et d'élan, quand on a si peu de distance pour en prendre. Utiles, des roues "deluxe" ? Oui. Et joyeuses, aussi. Mais indispensables, sûrement pas. Avec ou sans, sur les chemins, le Graxx affiche la même sérénité, la même facilité que sur la route : on est installé comme à la barre d'une joyeuse goélette, le regard portant bien en avant.

Il faut juste réapprendre à laisser de la liberté et de l'aisance au vélo, à le laisser vivre sa vie dans les gravillons, et à lui faire confiance, pourvu que l'on ait dégonflé les pneus. 2 kg sont largement suffisants. Le plateau de 40 dents trouve tout son sens avec une cassette 11x42. Le même n'est pas une punition sur la route. Comme tous les Origine, le Graxx est entièrement configurable. On peut se confectionner *a minima* un vélo à 9 kg pour 2 500 euros.

Au poids, mais pas seulement, une très bonne affaire. Ajoutez une paire de roues en 650, et, *less is more*, jetez tout le reste. ■

Le cévé

- Cadre et fourche carbone **Origine**, axes traversants ;
- Groupe **Shimano GRX 800**, plateau 40 dents, cassette 11x42, disques hydrauliques 160 mm ;
- Roues **Prymahl Vega** carbone d'Origine, pneus **Continental Terra Trail** 40 mm ;
- Potence et cintre (Ergomax Comp) **Ritchey** ;
- 8,2 kg dans cette configuration.

origine-cycles.com

4 400 €

GÂTERIE

Les Prymahl Vega (les roues gravel en carbone d'Origine) sont un chouette bonus, mais pas une obligation. Sur les chemins, en charge, elles ne changent pas le caractère d'un vélo comme elles peuvent le faire sur la route.

LONGUE PORTÉE

On trouvait déjà souvent des Graxx montés en pneus de route au départ des épreuves de longue distance type BTR ou Biking Man. Cela ne va pas s'arranger avec le 2, plus haut, plus long. Origine propose désormais aussi des roues avant en alu montées en moyeu dynamo.

ACCASTILLAGE

Le Graxx II propose cinq utiles piercings : quatre sur les bras de fourche, pour des « anything cages » par exemple, et un en tête de fourche, pour une lampe ou le bas d'un porte-paquet. Dans tous les cas, ne rien compter fixer de très lourd.

ROSTRE

Le boîtier de pédalier ressemble au bulbe de proue d'un pétrolier ou au mât carbone d'un voilier de course. Affaires maritimes. La beauté est parfois là où on ne l'attend pas.

BILINGUE

Le cadre du Graxx II accueille (enfin) des roues de 650 ou 700, au choix. Les roues de 650 sont une aubaine en gravel, pour les débutants surtout. Et pas manchotes pour autant sur le bitume.