

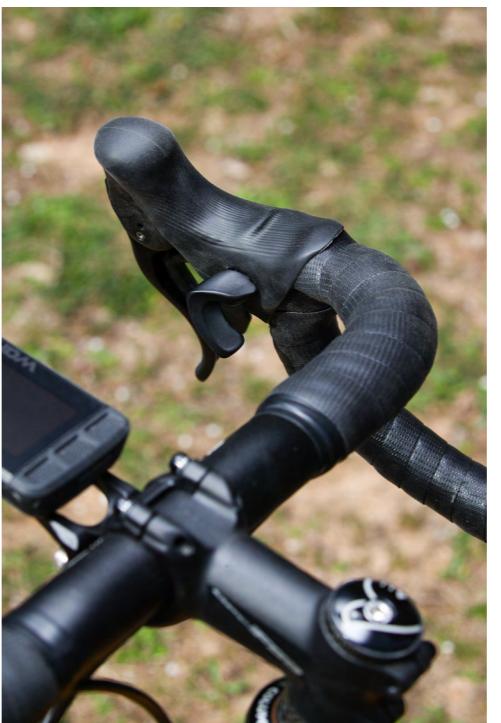
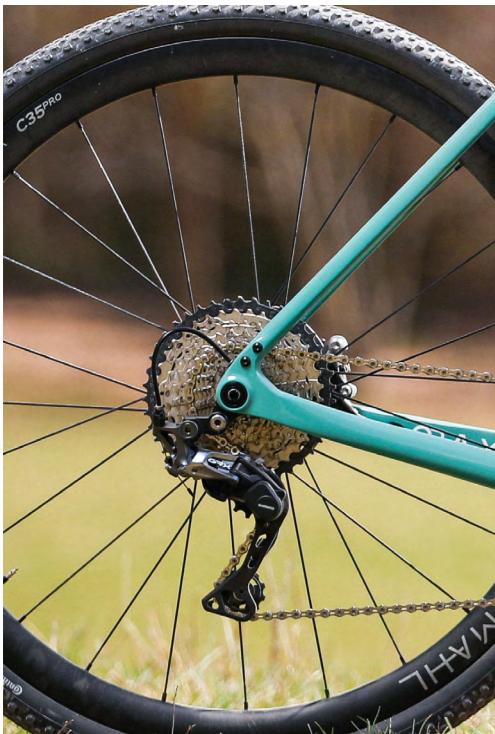
# NOSTESTS

Quand on partait sur les chemins avec les dernières nouveautés



« Les mains en bas du guidon, le vélo est joueur et très sécurisant, c'est un plaisir de l'emmener où bon vous semble. »

Origine Graxx II p. 114



# ORIGINE Graxx II

Grand succès commercial de la marque nordiste, le vélo de carbone Origine Graxx évolue aujourd’hui vers sa version 2.0. Avec un design revu intégrant des tubes plus fins et l’option d’une monte possible en roues de 650b, cette nouvelle mouture affiche des arguments intéressants.

Texte MATTHIEU AMIELH  
Photographies LIONEL BEYLOT

**C**hez Origine, on ne fait pas les choses à moitié. La visite de l’usine (voir *Cyclist* #26) m’en avait déjà convaincu. Quand on m’a annoncé que le Graxx II serait disponible plus tard que prévu pour cet essai, j’ai d’abord pensé à un problème de disponibilité de composants, classique en cette période particulière dans l’industrie du cycle. Non, en réalité, les ingénieurs du bureau d’études n’arrivaient pas à atteindre une valeur mécanique de rigidité sur une zone clé du vélo. Origine a passé des centaines d’heures en bureau d’études pour retravailler ses modélisations et simulations numériques pour résoudre le problème, améliorer la rigidité et lancer la production de série. Roulant depuis plusieurs mois sur un Graxx I, j’ai pu constater les premiers changements sur la nouvelle mouture et ceux-ci sont déjà d’ordre esthétique. Fini la poutre imposante qui tenait lieu de tube diagonal. Ce dernier est maintenant beaucoup plus « fin » et confère une image plus racée à la machine. Le coloris du modèle test, vert olive, est tout simplement magnifique. Il fait partie des nouvelles teintes disponibles sur le configurateur Internet. À noter qu’Origine propose aussi un service de peinture 100 % personnalisée, facturé 30 €.

**Nouveau design et nouvelles spécifications**  
Le Graxx II connaît quelques évolutions majeures. Premièrement, Origine a utilisé de nouveaux drapages en raison de l’utilisation de tubes plus fins pour le cadre. Au niveau poids, pas de changement par rapport au Graxx I (950 g en taille S). Le vélo complet testé pèse 8,2 kg en taille M. Le fabricant nordiste mise toujours sur le moulage interne EPS, permettant un excellent état de surface du composite, aussi bien interne qu’externe, avec une épaisseur constante des tubes. Le Graxx II possède aussi une nouvelle géométrie avec plus de reach (+10 mm) et plus de stack (+10 mm). La



● douille de direction du Graxx II est également plus haute que sur la première génération (5 mm supplémentaires sur une taille M), d'où une géométrie plus *sloping*, du moins au niveau visuel. « Nous avons eu de nombreux retours sur la géométrie trop *race* du Graxx I et avons donc remonté la douille de direction », commente Rémi Lefèvre, le co-fondateur d'Origine. Un petit changement qu'apprécient les amateurs de longue distance. Changement important également : le cadre est maintenant compatible avec des roues de 650b, et des pneus de 47 mm de section. Testé dans sa version en roues de 700, le Graxx II est compatible avec des pneus jusqu'à 45 mm de section. La fourche possède également un déport plus important et le cadre un empattement plus long, permettant d'obtenir un vélo plus précis et stable, notamment dans les descentes. Dernier détail, le disque arrière de 160 mm est désormais livré directement sans



adaptateur. « Cela permet d'obtenir un freinage plus puissant, notamment si le vélo est utilisé en mode bikepacking, avec plusieurs sacoches chargées », précise François-Xavier Plaïs, responsable développement.

#### Sur le terrain

Une fois équipé des pédales Crankbrothers Candy, le test démarre. Les premiers kilomètres seront réalisés sur bitume pour s'approcher du terrain de jeu énorme de la Sainte-Victoire. Force est de reconnaître que le vélo a un sacré rendement sur le bitume, même muni de ces pneumatiques Continental de 40 mm gonflés à trois bars. Le boîtier de pédalier est relativement compact au niveau visuel mais transmet efficacement le coup de pédale. La nervosité du cadre est encore plus perceptible lorsqu'on passe en danseuse. Le vélo répond du tac au tac, bien aidé aussi par ses roues carbone. Je quitte



**« Nos ingénieurs en R&D sont repartis d'une page blanche et l'objectif était d'améliorer le rapport confort/performance. »**



la route pour arriver sur les premières pistes roulantes. Le vélo procure un bon rendement sur le plat et c'est un plaisir de l'emmener à plus de 30 km/h sur les sentiers damés. J'attaqua une montée plus technique en raison des nombreux cailloux et racines qui parsèment le chemin. Je pilote facilement le vélo d'un côté à l'autre de la piste, pour trouver la voie offrant le meilleur roulement, et les pneus Continental montrent de belles qualités d'accroche. J'attaqua ensuite une longue descente à plus de 10 %, constellée de racines et gros cailloux. Les mains en bas du guidon, le vélo est joueur et très sécurisant, c'est un plaisir de l'emmener où bon vous semble. Le Graxx II a assurément gagné en maniabilité et précision de pilotage. Les puristes regretteront peut-être le peu de *flare* du cintre Ritchey. En réalité, vous pourrez choisir un cintre avec davantage de *flare* sur le configurateur en ligne. Pour tester le vélo dans ses limites, je fais demi-tour et remonte la pente. Le GPS affiche 14 % de déclivité et le vélo continue d'offrir du rendement et de coller à la route. Si en plus vous avez les cannes, vous serez surpris du rendement obtenu dans les montées.

#### En résumé

Le Graxx I m'avait plu, le Graxx II m'a conquis. Pour moi, il dépasse le cadre du vélo de gravel et pourra convenir également à un pratiquant d'ultra recherchant un vélo confortable pour pratiquer la longue distance sur route. En montage 650b-47, il pourra affronter les pistes les plus techniques, tandis qu'avec une paire de pneus en 30 mm, il offrira confort et rendement pour enchaîner les kilomètres sur le bitume. ☺

#### EN DÉTAIL

**Modèle** Graxx II Origine  
**Groupe** Shimano GRX 600 11 vitesses.  
**Roues** Carbone Prymahl Vega C35 Pro  
**Péphériques** Cintre, tige de selle et potence Ritchey WCS alu  
**Poids** 8,2 kg  
**Prix** 4 085 €  
**Infos** origine-cycles.com