

Origine Tuxedo PS36

LE RENDEMENT AVANT TOUT !

ET HOP, VOILÀ UN ORIGINE, EN VERSION ALUMINIUM, ÉQUIPÉ POUR LES GRANDS BOUTS DROITS. AVEC UNE MASSE NON-NÉGLIGEABLE ET SON AIR UN PEU « OLD SCHOOL », IL N'EST PAS ULTRA GLAMOUR DE PRIME ABORD. MAIS LA PERFORMANCE DE SON GRAND FRÈRE VERSION CARBONE, L'AXXOME, NOUS AVAIT TANT SÉDUITS, L'ANNÉE DERNIÈRE, QUE L'ON SE DIT QUE TOUT EST POSSIBLE CHEZ LA NOUVELLE MARQUE FRANÇAISE !

C'est bien simple, sur ce cadre aluminium, tout fait un peu vieillot : le diamètre des tubes, leur section en losange, la douille de direction, parfaitement droite et ronde, mais aussi le triangle arrière, avec des haubans et des bases quasiment du même diamètre, c'est-à-dire gros pour les haubans, et petit pour les bases ! Comme cela, au moins, on se doute de ce qui nous attend. Y compris côté poids, puisqu'avec ses 7.6 kg, le Tuxedo PS36 ne fait pas dans le grimpeur ailé !

En ce qui concerne la boîte de pédalier, on a droit à une boîte traditionnelle, de 68 mm de large, et à roulements externes visés. Les boîtes qu'avaient tous nos vélos avant que les systèmes intégrés et autres Press Fit ne fassent leur apparition, en fait. Boîte qui date, donc, mais qui finalement a retrouvé des couleurs lorsque l'on s'est aperçu que les BB30 étaient dures comme du bois et pouvait parfois clouer un vélo au sol...

Côté géométrie, évidemment c'est un peu la « misère » : quatre tailles, c'est en-dessous du minimum syndical. Une chose est d'ores et déjà sûre, ce sera à vous de vous adapter au vélo et non le contraire. Sauf si, comme d'habitude dans pareil cas, vous avez la chance de tomber juste. Ça, c'est le

boulot, normalement, d'un vélociste. Avec Origine, oubliez ce conseil, bien sûr. C'est le prix à payer de la vente directe !

En revanche, un calculateur électronique est à votre disposition sur le site. Toujours utile si vous ne savez pas du tout ce qu'il vous faut choisir comme taille. Mais, comme tout, c'est assez souvent un peu aléatoire, car basé sur un modèle uniquement mathématique. Vous l'aurez compris, l'offre de taille n'est pas le point fort du Tuxedo. Avec 20 à 35 mm d'écart entre chaque taille, c'est la guerre !

Pour les angles, la taille S est « bizarre », comme d'habitude, puisqu'il est bien difficile de faire autrement à cause de la roue avant et de la longueur des bases. Ensuite les tailles M et L sont quasi parfaites, alors que la grande, en XL, commence elle aussi à s'éloigner des angles idéaux, à savoir le 73° devant et au tube de selle.

Voilà donc un cadre qui nous laisse pour le moins... circonspects ! En tout cas, il demande un coup d'œil d'expert pour le choisir, aussi faites-vous aider le cas échéant.

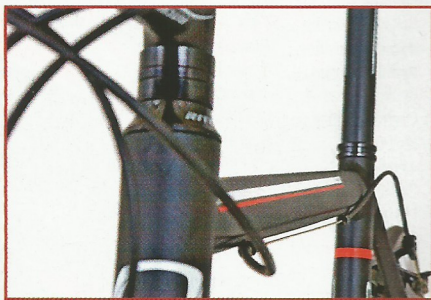
C'est certes un cadre lourd, mais fin. Franchement, on ne sait pas trop ce que cela va donner mais, a priori, cela risque de ne pas être folichon...



DES COMPOSANTS DE ROULEURS...

Le moins que l'on puisse dire, c'est que le Tuxedo PS36 est équipé pour les rouleurs ! Le pédalier Rotor à plateaux Q-Rings, même s'il n'est « qu'en » 52x36, fait très longs bouts droits ! Idem pour les roues, à l'évidence : plutôt lourdes et profilées, le plat est leur terrain de chasse favori.

Mais pour le reste, Origine a soigné l'ergonomie. Mécanique avec une tige de selle à serrage monovis dont on sait la facilité et l'efficacité de réglage, mais surtout humaine, avec la selle Confort Fit, la plus confortable des SLS de Selle Italia : bien plus souple que ses consœurs, et toujours aussi fine. A l'avant, on retrouve l'excellent cintre Ritchey Stream, peut-être le meilleur avec l'Haero Carbon à prolongateurs



intégrés, que j'utilise personnellement. La potence WCS est « normale » mais efficace, et reconnue depuis longtemps. Quant au groupe, l'Ultegra mécanique, il reste une bombe de docilité, de fiabilité et de précision. Nous sommes finalement en présence d'un équipement parfaitement étudié, mais qui classe indéniablement ce vélo

dans la catégorie « rouleur ». Eh bien, nous allons voir que parfois, ni le plat, ni le poids, ne sont l'ennemi rédhibitoire de la côte. Même à 2399 euros !

SUR LA ROUTE

Le premier Origine que nous avons testé, l'Axome carbone, nous avait époustoufflés par son aisance et sa facilité. Nous atten-

dions donc le Tuxedo un peu au tournant, avec son « pauvre » cadre aluminium looké années 80 ! Pourtant, il va falloir ravalier ses petites moqueries et arrêter le coup d'œil désapprobateur de celui qui « sait » et qui roule italien...

Une fois encore, Origine nous « scotche » ! Aujourd'hui, il pleut à verse. Mais pas le choix, il faut y aller car nous sommes comme toujours « à la bourre ». Et c'est la divine (demie) surprise. 7.8 kg, des roues de « plat » de 1700 g, voilà qui devait normalement se payer cher dans la côte de la Roque. Que nenni ! Rappelez-vous cependant qu'avec notre partenaire Matsport et le moyeu PowerTap qu'ils nous ont fourni, nous utilisons toujours une cassette de 11x32. Histoire d'assurer. Et pour le coup, c'était, pour un cycliste de mon gabarit, le coup gagnant. Dans la montée

de la Roque-sur-Pernes, j'ai eu vite fait de mettre le 32, à partir du cimetière, en fait. Avec le 36 dents du plateau avant Rotor, cela m'a permis d'enrouler en souplesse et de profiter à fond de l'inertie naturelle de la Mavic Cosmic SLE avant. Hyper rigide et profilée mais encore alerte, elle ne s'est jamais faite sentir. J'en suis encore assez perplexe. Car même si nous pensons ici depuis quelques années que le poids n'est plus, et de loin, le facteur primordial pour le rendement d'une roue, une paire de roues d'1,7 kg, à pneus et à cerceau aluminium, comporte certaines limites pour ne pas dire des limites certaines. Or, avec le bon braquet, on les oublierait presque. A cela, il faut ajouter, j'en suis convaincu, les performances du pédalier Rotor et une boîte de pédalier tolérante. Le Rotor, cela fait un bout de temps que je ne l'avais pas trouvé aussi à l'aise. Mais le fait est là, avec cette boîte aluminium, il apporte une facilité et un rendement surprenants. Si l'on regarde les chiffres, je ne suis pas allé plus vite qu'avec le Rose. Ce qui est déjà une performance en soi. Mais, et indépendamment des sautes d'humeur de notre compteur GPS, le rapport calories/watts/temps est en faveur de l'Origine. Une sacrée performance ! J'avais tant apprécié le Rose Xeon que je ne voyais absolument pas le Tuxedo rivaliser. Et pourtant, c'est clairement le cas.

Je finis la côte, sur le 52 quand même, descends très doucement à cause de la pluie, je perds donc un peu de temps ; et dans le faux-plat, je passe certes un poil « à l'ouvrage », mais de façon très agréable, dynamique, positive, dirais-je. Avec l'envie d'en remettre encore un peu. Cela fait partie des signes qui ne trompent pas : le vélo



est bon. J'imagine avec un cycliste un peu plus léger que moi, ce qui n'est pas très difficile... et un peu plus entraîné : c'est la porte ouverte à beaucoup de plaisir et d'efficacité. Les 7.8 kg du vélo se font totalement oublier, même si, forcément, dans les forts pourcentages, avec du braquet, le Tuxedo montrera ses limites, il faudra un très bon équipage pour aller le chercher ! Au retour, sur le plat, c'est le même constat : on roule à 40 km/h sans effort et dans un confort, nous l'avons oublié celui-là, plus qu'étonnant !

Enfin le raidillon : je suis passé un peu moins bien qu'avec le Rose. Le cadre, sûrement. Plus tolérant, certainement un peu plus doux, moins « compet », le Tuxedo avale quand même quelques watts de plus que le cadre allemand dans cet exercice. Et cela se sent dans les cuisses. J'ai dû m'arracher pour passer, même s'il y a 2 dents d'écart entre l'Allemand et le Français.

A METTRE ENTRE TOUTES LES MAINS, SANS EXCEPTION

Quelle facilité ! Quel plaisir ! Le Tuxedo est le vélo parfait pour s'attaquer à du lourd, même du très lourd. D'une polyvalence surprenante malgré son poids et ses roues, il sera forcément un peu plus à l'aise sur le plat et en faux-plat, mais il demeure très utilisable en bosses dures, voire en cols. Un petit miracle. Un vélo à acheter les yeux fermés. Bravo et encore bravo. ■



■ FICHE TECHNIQUE

Cadre	Aluminium, soudures lissées (1732 g, fourche comprise)
Fourche	Carbone
Jeu de direction	Ritchey
Pédalier	Rotor 3D (52x36)
Boîte de pédalier	68 mm. A roulements vissés externes
Dérailleur arrière	Shimano Ultegra 11 v
Dérailleur avant	Shimano Ultegra
Poignées	Shimano Ultegra 11 v
Etriers de freins	Shimano Ultegra
Moyeux	Mavic
Jantes	Mavic Cosmic carbone SLS
Pneumatique	Mavic Yksion
Chaîne	Shimano Ultegra 11 v
Cassette	Shimano 11 V 11x25
Cintre	Ritchey Stream (aluminium)
Potence	Ritchey WCS 4 axis (aluminium)
Pédales	Sans
Selle	Selle Italia SLS Comfort Fit
Tige de selle	Ritchey WCS monovis
Tailles	S, M, L et XL
Poids	7.8 kg

■ PRIX

Double plateau	2399 euros
Triple plateau	nc

■ PRIX (généralement constaté)

2399 EUROS



L'ACHETEUR
CYCLISTE

122

L'ACHETEUR CYCLISTE

MAI 2015

LE PREMIER MAGAZINE D'ACHAT DU VÉLO DE ROUTE



REPORTAGE

Roues ZIPP 30 Course,
Groupe "route" 1x :

SRAM TENTE LE K.O.!

VISITE ARGON 18 : DES QUÉBÉCOIS SUR LE TOUR !

ESSAIS Raleigh Criterium Race **Rose** Xeon 5000 RS **Origine** Tuxedo PS 36
Bianchi Infinito CV Chorus **Anticyklone** Obvius Ultegra Di2 **BH** Quartz 105
Giant Propel Advanced SL2 ISP **Orbea** Avant M30 **Giant** TCR Advanced Ltc

ROUES 2015 (BIS) LES "REINES" CARBONE BOYAUX DE 32 À 55 MM.

PROSPECTIVE La biomécanique selon Fred Grappe, FDJ.
LE PRIX DE LA "GAGNE" !

Bel : 7€ | Lux : 7€ | Can : 10,65 \$CAD | Gr : 7,50€ | Dom/S : 7€
Il. Maurice : 7,00€ | Port. Cont. : 7€ | Di : 130F

6,50€

L 11967 - 122 - F - 6,50 € - RD

