

Texte THOMAS CAUSSÉ

# Origine Fraxion GTR

**La marque française agrandit son catalogue avec le Fraxion. Origine le présente non pas comme un vélo aéro, mais comme un vélo « profilé ». Et c'est vrai qu'il présente un sacré profil !**

« Je suis lourd. Avant, j'étais pistard et plutôt sprinteur, je ne suis donc pas vraiment un grimpeur de classe mondiale. » La personne qui parle s'appelle François-Xavier Plaçais, responsable communication chez Origine. « Et puis, j'ai essayé le Fraxion chez moi, en montagne. Sur ma première sortie, je fais mon meilleur temps sur mon segment test (12 kilomètres / 800 mètres de D+). Je réessaye trois fois de suite, rebelote, et sans forcer plus que ça. » Mettons de côté le fait que François-Xavier travaille pour Origine et partons du principe qu'il parle en toute objectivité ! Mais les infos se recourent. Moi aussi, j'ai ressenti la même chose en pilotant le Fraxion au cours de cet essai. Pour un vélo qui n'est pas « vendu » avec un profil montagne, il envoie très fort dans les bosses. Pour moi, le Fraxion fait partie de cette nouvelle génération de vélos capables de passer presque partout. Pour présenter le Fraxion, il faut un peu jouer sur les mots. En soi, Origine disposait déjà d'un vélo grimpeur dans son catalogue route (l'Axxome GTR Evo) et d'un vélo endurance (Axxome GT). En suivant la logique de l'offre actuelle, il ne manquait plus qu'un vélo aéro/chrono. Sauf que la firme française refuse le

terme « aéro » pour le Fraxion, préférant le décrire comme un vélo « profilé ». « Selon nous, les vélos aéro restent des bouts de bois, pas faciles à manier, lance François-Xavier Plaçais. On préfère le terme de vélo « profilé », plus polyvalent. » Autre argument pour Origine dans cette nuance aéro/profilé : « Les tests en soufflerie simulent rarement un mauvais vent avec de la pluie, un vent latéral en montagne, une casquette sous un casque, une fermeture éclair de maillot ouverte, une position un peu inconfortable, un bidon plus gros, un compteur, etc. ». Là-dessus, on ne peut que leur donner raison. Le cycliste lambda roule rarement dans les conditions cliniques d'un labo de recherche en aéronautique...

#### Intégré et intelligent

Notre Fraxion test est arrivé équipé du dernier groupe Shimano Ultegra 12v électronique (what else?), d'un ensemble de pièces Tkn (fournisseur Origine) et de roues Prymahl Orion C50 Pro. Origine s'est lancé dans la conception de ses propres roues, sous le label Prymahl et ici elles se sont montrées ultra efficaces, réactives, souples. La hauteur de 50 mm n'a jamais été un problème

#### En détail

**Modèle** Origine Fraxion GTR  
**Prix** 6 569 €  
**Poids** 7,5 kg  
**Groupe** Shimano Ultegra 12v  
**Roues** Prymahl Orion C50 Pro  
**Périphériques** Cintre Tkn R1 Carbon, potence Tkn, tige de selle Origine Fraxion Zero Offset Carbon, selle Selle Italia SLR Boost Superlow, pneus Schwalbe Pro One Evo Tubeless 25 mm  
**Infos** origine-cycles.com

#### Focus

- 1 Les lignes sont particulièrement soignées et effilées au croisement des tubes de selle/hauban, et en plus l'ensemble ne tape pas trop ! Une bonne dose de confort à l'arrière du Fraxion.
- 2 Parce qu'on n'est jamais aussi bien servi que par soi-même, Origine a développé sa propre gamme de roues. Les Prymahl s'accordent parfaitement à la machine avec le profil de 50 mm.
- 3 Nous sommes en 2022 et désormais toutes les nouveautés sont équipées du dernier groupe Shimano Di2 en 12 vitesses avec commandes sans-fil. Efficace, direct et fiable.



#### Le truc en plus

**Multi-outils Pro Performance 13 f**  
**À partir de 47,99 €**  
**Pro-bikegear.com**

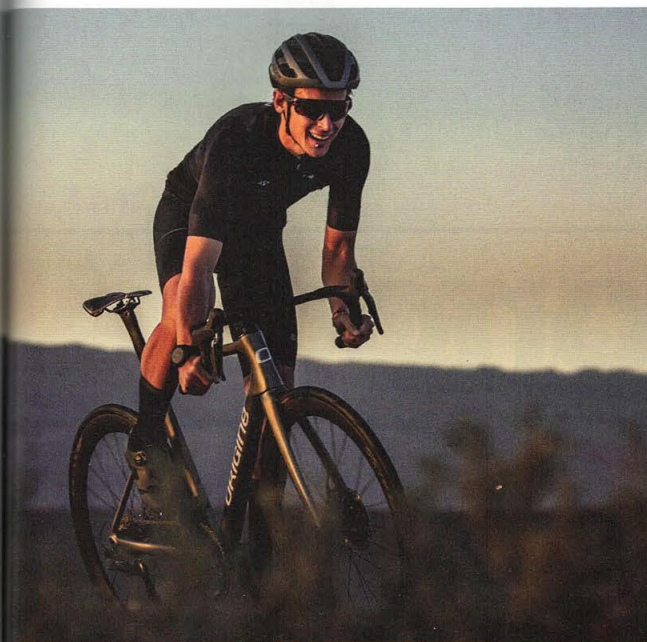
13, chiffre porte-bonheur pour ce multi-outils Pro qui pourrait vous sauver en cas de pépin en pleine pampa ! 13, comme les 13 fonctions incluses dans cet outillage Pro (marque du groupe Shimano, garantie de sérieux !). On trouve des clés Allen et Torx en différentes dimensions et même un dérive-chaîne ! Très peu de multi-tools disposent de ce type de produits dans un format aussi compact ! Avec 7 cm de long pour 3,3 cm de large, il se loge aisément dans une sacoche de selle ou dans la poche arrière du maillot (voire même dans un logement de porte-bidon dédié Pro Smart). La finition des embouts en acier trempé vous garantit une accroche irréprochable dans les empreintes de vis et le produit tiendra volontiers dans le temps.

avec un vélo typé comme le Fraxion. Pour les pneus, Origine fait le choix du tubeless, avec une paire de Schwalbe Pro One 25 mm. Personnellement, j'ai toujours cette bête appréhension avec les tubeless, imaginant toujours le pire et la galère d'une réparation sur le bord de la route... Mais force est de constater que cette technologie apporte pas mal de confort et de légèreté à l'usage. L'autre point fort dans la construction du Fraxion, c'est une intégration impeccable des câbles, une intégration intelligente. François-Xavier Plaçais : « Nous n'avons pas fait une intégration juste pour en faire une : quand tu tournes la direction, c'est fluide, facile en maintenance. C'était un peu le challenge de faire une intégration sans faire une clef de bras à la fluidité de la direction ».

#### Haute performance et bas étage

Sur la route, le Fraxion est une machine facile à vivre, facile à faire glisser à fond sur le plat et à hisser au sommet d'une côte. J'ai apprécié son aisance, sa facilité de prise en main, la précision de pilotage. Mais ce qui ressort surtout, c'est que

« Selon nous, les vélos aéro restent des bouts de bois pas faciles à manier. On préfère le terme de vélo « profilé », plus polyvalent. »



#### Autres options...



#### Entrer de plain-pied

À l'entrée de la gamme Fraxion LS28, cet Origine bénéficie du label GTR pour son cadre et dans sa pré-configuration, il est pourvu d'un vaillant groupe Shimano 105 mécanique et d'une paire de roues Fulcrum Racing 400. Niveau tarif, on démarre à 3 695 €, suffisant pour entrer de plain-pied dans l'univers Fraxion.



#### Sortir par le haut

Là encore, au petit jeu des configurations, les équipes Origine ont rassemblé le top du top pour équiper ce Fraxion haut de gamme. Le modèle LS87 est monté en Dura-Ace 12 vitesses, sur des pneus Schwalbe GP5000 tubeless. Deux différences par rapport à la version testée ici. Avec le prix, au-dessus des 8 000 €.

ce vélo est fait pour aller vite. Même si le concept « aéro » n'entre pas dans sa définition, le Fraxion file dans l'air et donne envie d'appuyer encore plus fort sur les pédales et d'aller visiter les bas étages de la cassette. Je me suis souvent rendu compte (sans le vouloir vraiment) que j'avais envoyé balader la chaîne sur les petits pignons. « Nous voulions quelque chose de plus tranchant, pour un public plus sportif ne sachant pas quoi faire de ses watts », reprend Plaçais. Là-dessus, Origine a rempli le contrat. Le Fraxion envoie fort. Mais il ne s'arrête pas là. C'est aussi une machine posée qui ne fatigue pas. On y trouve du confort. En partie dû à la technologie Dynamic Response d'Origine : l'addition d'un tissage carbone et d'une géométrie tolérante. Résultat, on sent toujours un vélo vivant sous le coup de pédale, sans oublier un atout non négligeable du Fraxion : sa légèreté. Pour un vélo de cette catégorie, le poids n'est vraiment pas un souci. Ceci expliquant sans doute les bonnes dispositions du vélo quand il s'agit de grimper. Si on regarde le Fraxion dans son ensemble, difficile de le prendre à défaut. Polyvalent, joueur. À l'aise partout. J'aurais juste aimé voir ses capacités sur les longues ascensions de haute montagne (malheureusement, mon terrain de jeu reste encore éloigné des Alpes !). Avec ce Fraxion, on peut s'offrir une machine d'un excellent rapport qualité/prix. De plus, personnalisable à l'envi sur le configurateur du site Origine.

Avec son nouveau modèle Fraxion, Origine rend une copie quasi parfaite : une machine capable de briller sur tous les terrains.