



Graxx III GTR Origine

La troisième génération du gravel d'Origine, fraîchement lancée en juin dernier, est passée entre les mains d'Axel Carion pour un test XXL de la version « GTR » sur la Côte d'Azur et dans le Vercors.

Texte et photographies **AXEL CARION**

La famille des Graxx s'est agrandie avec cette dernière génération qui se veut la plus flamboyante. Au choix des graveleurs, le Graxx III se décline en deux versions : le GTR pour celles et ceux qui recherchent un gravel sans compromis orienté performance, un véritable chasseur de chrono sur les pistes comme sur l'asphalte, ou le GTO, héritier du Graxx II, conservant les mêmes qualités dynamiques qui ont contribué à sa renommée.

À l'assaut des pistes ou de l'asphalte

Après 25 000 kilomètres d'exploration au guidon du Graxx II qui a vécu 1 000 vies à mes côtés, j'avais hâte de poser mes mains sur la dernière création de la marque. En 2021, lors de mes premiers tours de roue au guidon du Graxx, en venant d'un Open Up, je découvrais un autre univers avec une machine ultra performante et confortable à la fois. Pourtant, Open avait déjà frappé fort. Origine avait pris quelques années avant d'attaquer avec soin, et mon benchmark de test fut sans appel : 1 000 kilomètres autour de la Corse avec près de 18 000 mètres d'ascension sur des routes parfois – souvent – défoncées. Le bilan : j'étais plus rapide et moins fatigué sur tous les segments. L'année qui suivit m'emmena au cœur de l'Atacama, au Chili, et de la forêt atlantique brésilienne où j'ai poussé le Graxx dans ses derniers retranchements pour confirmer ses aptitudes à répondre présent pour toutes les aventures. Dès les premiers essais sur route, le Graxx GTR est une belle surprise de rendement par rapport à son petit frère le Graxx II. Les relances et les attaques se font plus immédiates, plus explosives aussi, et le gravel aime se faire chahuter. La quête de la pancarte sur route se

transforme en rigolade de watts sur les pistes pour aller récolter un à un les panneaux des DFCI. C'est une cure de jouvence, à l'image de la pratique du gravel finalement. On se surprend, comme un gosse, à passer plus vite et plus fort sur les cailloux que l'on chahute autour de la maison.

Le train à grande vitesse

Dans sa robe rouge, le GTR affiche clairement les couleurs. Difficile de passer inaperçu, même sur les pistes forestières. Ses lignes assumées sont tirées au cordeau. Juste en l'observant, ça sent la poussière, le sable et les épines de pin. Avec ce vélo, on a envie d'attaquer, et c'est tant mieux. Il a été conçu précisément dans ce but avec sa technologie de moulage « Unique Matrix Layup » qu'Origine a développée sur ses séries GTR route, et que la marque propose à présent sur le Graxx. Les câbles du poste de pilotage sont à présent intégrés pour le plus grand plaisir des absolutistes de l'aéro (dont je ne fais pas partie), des esthètes, mais surtout des bikepackers. Adieu les contraintes sur les durites avec une sacoche de cintre trop lourde. Le poste de pilotage est maintenant un tableau de bord précis et clair, prêt pour l'aventure à grande vitesse. Origine a poussé l'idée encore plus loin grâce à la troisième génération OGV de sa fourche qui permet un passage de câbles intégré pour alimenter une dynamo. Pour l'ultradistance et les voyages, cette idée simple, qui témoigne du soin qu'apporte la marque aux préoccupations de sa communauté, ne passera sans doute pas inaperçue. Le montage possible de disques en 180 mm offre encore plus de mordant et de puissance, bien qu'avec mon gabarit et mes 62 kg, les 160 mm suffisent amplement !



○ Prêt pour toutes les aventures

Les nouveaux œilletons de la fourche du III permettent de fixer les porte-bagages Tubus Tara, ou le porte-bidon standard de 64 mm pour celles et ceux qui rêvent de charger leur gravel avec plus que le simple trio de sacoches (selle, cadre, cintre) qui limite souvent, à cause de sa capacité de chargement, les possibilités (et le confort) d'un voyage au long cours sur plusieurs jours. À présent, au guidon du GTR, vous pouvez décider littéralement de surfer au-dessus des pistes à un rythme indécent avec une machine de 8 kg, ou bien de charger votre destrier avec des sacoches pour partir sur une aventure verticale sans vous briser les os. La densité et la fibre de carbone finement sélectionnées par Origine garantissent des sensations fortes, notamment sur des sections de gravel engagées. En un week-end, j'ai dévoré la trace gravel du 555 BikingMan Alpes-Maritimes en trente heures : 500 kilomètres et 12 000 mètres de dénivelé. Je



GTR ou GTO ?

Le duel de la Pontiac GTO et de la Nissan GT-R des années 1960 n'aura pas lieu aujourd'hui. Je n'ai malheureusement pas encore pu tester de fond en comble le GTO qui, d'après la marque, dispose des mêmes qualités de confort que le Graxx II. Si vous êtes en quête de rendement et de relances explosives pour votre prochaine course en gravel ou vos sorties de groupe avec les copains le week-end, le GTR est fait pour vous. Si vous recherchez absolument le confort et/ou que vous souhaitez partir à l'aventure sur plusieurs jours/semaines, le GTO sera votre compagnon de voyage idéal.



l'ai grignotée en poésie, lentement, car la canicule frappait fort. Ce fut une délectation de fin gourmet du gravel que de découvrir par l'effort comment la marque a réussi à faire encore mieux que le Graxx II. À peine le pied posé au sol à la fin de cette aventure que je talonnais déjà la piste en rêvant de faire un autre tour de manège. La critique après 2 000 kilomètres d'essai, s'il devait y en avoir une, est le regret de n'avoir pu tester la machine en combinaison d'une fourche semi-rigide pour « engager » encore davantage sur les sentiers. Le pilotage sur les pistes cassantes des reliefs calcaires des Alpes-Maritimes reste précis et sans bavure. Je roule avec un GTR monté avec des pneus de 45 mm en prévision des conditions extrêmes du Brésil que je vais affronter fin septembre. Cette configuration de gomme n'est clairement pas la plus agressive qui soit pour les quelques transitions sur l'asphalte azuréen. Pourtant, le GTR relance, il relance encore et je termine chaque sortie le sourire accroché aux lèvres. ©

À peine le pied posé au sol à la fin de cette aventure que je talonnais déjà la piste en rêvant de faire un autre tour de manège.



EN DÉTAIL

Modèle Origine Graxx III GTR

Groupe SRAM Apex XPLR AXS

Roues : Prymahl Vega C35 Pro Wide

Périphériques cintre, potence, tige de selle Richey. Selle ISM PL1.0, pneus Schwalbe ultrabite (avant) et allround (arrière)

Poids 8,08 kg (M)

Prix à partir de 4 000 € (prix de la configuration testée : 5 100 €)

Infos origine-cycles.com/fr-FR/graxx