

Origine

Axxome 350

Retour aux origines ?

Le titre choisi ici témoigne de ce que l'on ressent au guidon de cette machine : du plaisir pur. On ne se sent ni trop bridé ni trop souple. On ne « survole » pas la route, on la vit tout simplement, et on profite d'un côté joueur qui permet de lâcher les chevaux sans réfléchir. Enfin, un peu tout de même... Par F. Iehl

Prix >> 3 669 €

(sans pédales)

Poids >> 7,15 kg

(en taille 58, sans pédales)

Cadre >> monocoque carbone T800

Cadre-fourche à 1 349 €

Équipement du cycliste: Casque: Abus – Lunettes: Adidas –

Tenue: Endura – Chaussures: Giro





La marque Origine est vendue sur Internet et affiche des tarifs séduisants du fait de l'absence d'intermédiaire. En plus des modèles de base (de 2 435 à 6 616 €), il y a un configurateur qui offre au client la possibilité de gérer de A à Z son montage. Avec ce cadre Axxome 350, on part d'une structure en carbone monocoque intégrant de la fibre haut de gamme T800 dans sa composition, à l'égal de cadres les plus prestigieux du marché. Boîte intégrée, câblerie interne compatible avec une transmission électronique, douille conique, il ne manque rien à ce châssis, qui apparaît cependant moins massif que ses concurrents. Le montage tout-Shimano Ultegra est complété par une paire de roues Mavic Cosmic Carbon 40 Elite, un guidon et une tige de selle Ritchey WCS. On atteint alors la somme de 3 669 € pour un poids de 7,15 kg en taille 58.

DES RISQUES LIMITÉS

Avec un montage connu et une géométrie classique, on évite largement ce qui pourrait constituer une mauvaise surprise. Le confort est bien présent. On s'en rend compte sur les revêtements en gros enrobés, où l'on remarque que le vélo vibre moins. Bien sûr, un trou ou une aspérité importante ne seront pas aussi atténués, d'autant que les roues adoptées pour cette machine se montrent un petit peu moins tolérantes en la matière, sauf lorsqu'on passe en mode rapide. L'Axxome 350 se comporte donc comme un vrai vélo de course pour lequel la vitesse est nécessaire au confort. Toutefois, on se rend vite compte qu'il est moins bridé que la plupart des modèles haut de gamme du marché dans cette taille. Ce n'est pas forcément un mal, dans la mesure où cela permet aussi d'avoir un côté « vivant » indéniable, sans nécessiter une puissance surhumaine.

Quelques kilomètres appuyés sur une route plane mettent en lumière une légère souplesse du châssis, qui ne travaille pas alors totalement en ligne. Un faux plat négocié en prise accentue le phénomène, mais sans entraver l'efficacité du cycliste. À tel point que, si on relance en danseuse à ce moment-là, on sent le vélo « revenir » à chaque coup de pédale, donnant la sensation de nous pousser sans être explosif. Il faut vraiment avoir du potentiel et y aller en force pour percevoir quelque chose de négatif. Dans les longues ascensions, on apprécie aussi ce petit retour qui donne l'impression de maîtriser le sujet quand on monte au train et qui facilite le passage en danseuse. Dans les plus forts pourcentages, cela permet aussi, si on a vu un peu grand en termes de braquet, d'éviter de « s'écraser » sur le cadre en perdant tour après tour sa vitesse pour travailler en force... Finalement, ce qui ressort de ce cadre, c'est qu'on peut alterner les passages en selle et en danseuse sans penser aux changements de vitesse. Du moins tant que l'on garde une certaine mesure, bien entendu.

Le choix des roues permet en plus de typer au mieux le vélo. Avec les Mavic Cosmic Carbon 40

Elite, l'Axxome 350 se montre parfait pour des terrains moyennement vallonnés où la vitesse de déplacement reste conséquente. Les montagnards gagneront à utiliser des roues encore plus toniques, comme les Mavic R-Sys!

TRÈS SAGE DANS LES COURBES

Le vélo d'Origine est moins joueur quand il s'agit de le piloter. Précis et stable, il se montre cependant un peu moins incisif que d'autres vélos quand on le brusque. Cela se ressent surtout sur les changements de trajectoire, où il se montre certes très sûr, mais un peu moins vif à manœuvrer, surtout avec des jantes hautes. ●

Les lignes sages de l'Axxome 350 cachent bien son tempérament vif.



ON N'A PAS AIMÉ

Tout est intégré sur ce cadre, et bien fait. Mais les gaines appuient fortement sur la douille et, avec le temps, la peinture s'usera.



ON A AIMÉ

Le cadre est également prévu pour une transmission électronique. Un vrai plus si on envisage une montée en gamme ultérieure.





*Bien que
dédié à la
performance,
l'Axxome 350
reste accessible*

FICHE TECHNIQUE

Cadre: monocoque carbone FLUD
Fourche: carbone FLUD
Potence: Ritchey WCS C220
Cintre: Ritchey WCS Logic
Leviers combinés: Shimano Ultegra
Freins av./ar.: Shimano Ultegra
Dérailleurs av./ar.: Shimano Ultegra
Pédalier: Shimano Ultegra 52/36
Roues: Mavic Cosmic Carbon 40 Elite
Pneus: Mavic Yksion Pro
Selle: Selle Italia Flite Flow Titane
Tige de selle: Ritchey WCS 1-Bolt
Pédales: sans
Poids: 7,15 kg (en taille 58, sans pédales)
Prix: 3 669 € (sans pédales)
Distributeur: Origine

L'Origine n'est pas
extrême. Sa polyvalence
permet d'exploiter
au mieux son potentiel.



F. BERRY

ON A AIMÉ

La qualité de la transmission
Shimano Ultegra n'est plus
à démontrer. Ici, avec un 52/36,
on passe partout à tous les rythmes.

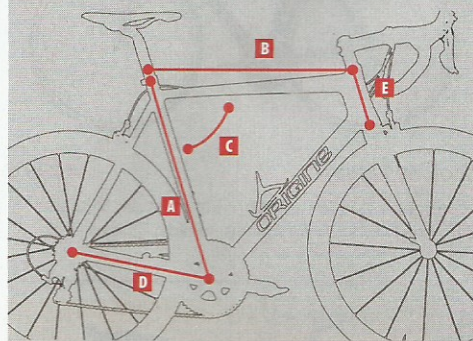


ON A AIMÉ

Les roues Mavic sont idéales
sur des terrains moyennement
vallonnés ou si on grimpe
au train.



LES COTES DISPONIBLES



Il s'agit presque d'un cadre droit. Il n'y a que dans
les tailles extrêmes (48, 61) qu'il faut faire des
concessions en raison de l'écart (4 cm et 3 cm).

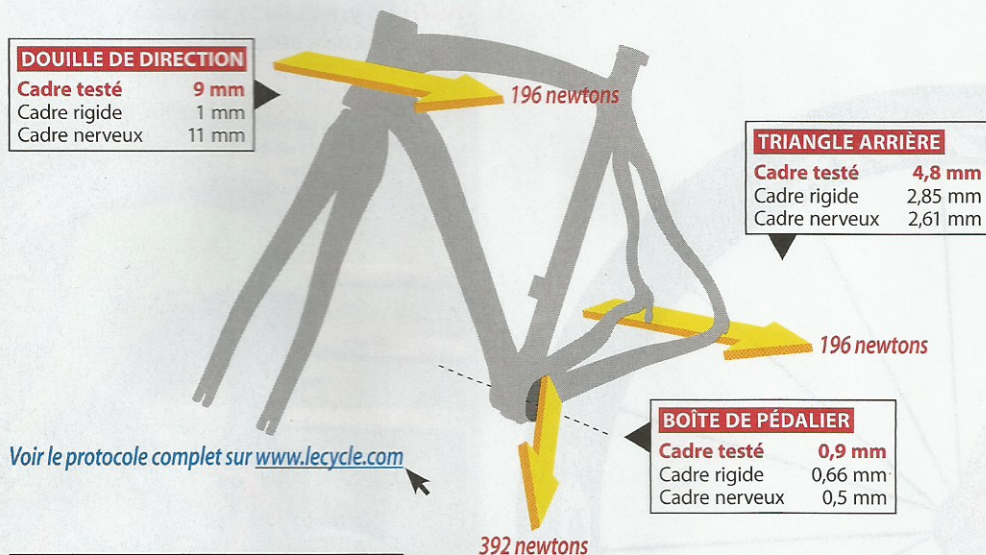
A (cm)	48 (XS)	52 (S)	54 (M)	56 (L)	58 (XL)	61 (XXL)
B (mm)	512	530	540	555	575	594
C	74°	73°5	73°	73°	73°	72°5
D (mm)	403	403	403	403	403	403
E (mm)	125	135	145	160	170	180

PHOTOS E. VALLEE

TEST LABO: MESURES DE DÉFORMATION DU CADRE

Hommes forts, attention...

■ **L'Axxome 350 est un cadre léger** qui a aussi du répondant, avec cependant quelques limites. Les déformations à l'avant (9 mm) et à l'arrière (4,8 mm) sont assez élevées dans l'absolu, y compris pour cette grande taille (58). Avec un cycliste lourd ou qui développe son quota de watts, on peut donc s'attendre à ce que le ratio de 1,9 obtenu ne soit pas aussi parlant que cela, surtout en usage explosif. Mais un pédaleur au gabarit classique aura la sensation que tout travaille en ligne. Si l'on ajoute la déformation latérale de 0,9 mm, on obtient un vélo rigide en toutes circonstances, mais jusqu'à un certain poids ou jusqu'à une certaine puissance, voire les deux à la fois. Néanmoins, il n'y a pas de risque de sentir le cadre se balader sous le coup de pédale, aussi brutal soit-il. Si vous dépassez les 80 kg avec ce châssis, vous trouverez l'Axxome très agréable et « vivant ».



LES CONCURRENTS

Si les marques de vélos qui proposent des montages à la carte ne sont pas légion, il y en a quand même quelques-unes qui offrent des possibilités de personnalisation plus ou moins poussées. Idéal quand on cherche l'oiseau rare !



Look 695 Light **4999 €**

Cadre: monocoque carbone – Transmission: Shimano Ultegra – Roues: Mavic Aksium – Poids: 7,3 kg



Rose X-Lite CRS-4000 **3 156 €**

Cadre: monocoque carbone T30/T40 – Transmission: Shimano Dura-Ace – Roues: DT Swiss R20 – Poids: 6,35 kg



Origine Axxome 350 **2 435 €**

Cadre: monocoque carbone FLUD – Transmission: Sram Rival – Roues: Mavic Ksyrium Elite – Poids: 6,99 kg



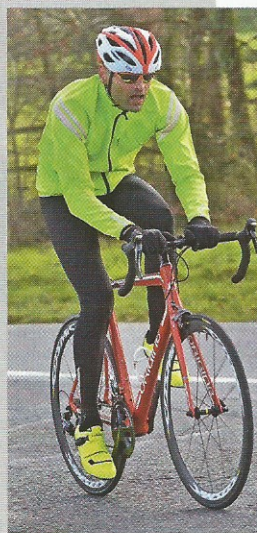
Trek Émonda SLR 6 **4 999 €**

Cadre: monocoque carbone OCLV – Transmission: Shimano Ultegra – Roues: Bontrager Race Lite – Poids: 6,8 kg



Bon partout !

Cette machine, sans être extrême ou typée, dispose de qualités qui en font un vélo de choix pour un utilisateur polyvalent. Comme celui qui navigue entre les courses dominicales et les épreuves de longue distance, en terrains montagneux ou non, et qui hésite entre une monture facile à vivre et une autre toute en rigidité. Cette dernière est ici largement suffisante pour le commun des mortels pédalant ! Un cycliste au coup de pédale souple, surtout s'il est un peu plus grand que la moyenne, trouvera que cet Axxome « (r)envoie » sans qu'il soit nécessaire de s'épuiser à la tâche. Si c'est moins utile sur le plat, cela se révèle très agréable en montée, surtout si on n'est pas un grimpeur émérite. Un virage serré, un pourcentage qui augmente et une relance en danseuse efface la difficulté, avec la sensation que le cadre restitue l'énergie appliquée comme un élastique. Évidemment, les plus puissants et les plus explosifs seront moins enclins à apprécier cette machine, mais cela fait du bien de pouvoir animer un vélo quand on a une condition physique normale ou que la sortie dure cinq heures... Autre point à prendre en compte, hormis le cadre : le choix des roues. Avec des modèles légers et rigides, les cyclistes poids plume apprécieront la capacité de l'Axxome 350 à relancer. Avec des roues aéro, le gain sensible de rigidité sera plus à même de plaire aux utilisateurs athlétiques. C'est donc plus au niveau des roues que des accessoires que vous aurez peut-être à intervenir.



F. BERRY

COMPORTEMENT

Nervosité: ★★★★★☆
Rigidité: ★★★★★☆
Confort: ★★★★★☆

PARCOURS

Plat: ★★★★★☆
Vallonné: ★★★★★☆
Montagneux: ★★★★★☆

PRATIQUE

Compétition: ★★★★★☆
Cyclosport: ★★★★★☆
Cyclotourisme: ★★★★★☆

LES PLUS/LES MOINS

➤ COMPORTEMENT
➤ CHOIX DE COULEURS
➤ CHOIX DE ROUES

➤ TIGE DE SELLE COURTE
➤ APPUI DES GAINES SUR LA DOUILLE

Entraînement

3 méthodes pour tester votre état de forme

Spécial Pros

*En stage avec
l'équipe AG2R*

Leurs maillots spéciaux

Le secret de leurs roulements

**SUPPLÉMENT
GRATUIT**

24
PAGES

Le Guide des vélos des pros

**Tous les modèles,
les prix, les poids**

22 machines de rêve !

DÉCOUVERTE

LANZAROTE

On a roulé
sur la Lune!

Col dur

La Ramaz

Une montée redoutable

Dopage technologique
Le nouveau fléau du vélo

À L'ESSAI

Le Pinarello Dogma F8
du Team Wiggins,
équipé du groupe
Sram Red eTap



THESE RESULTS ARE IN ACCORD WITH THE
FINDINGS OF OTHER STUDIES THAT THE
USE OF A SINGLE-STEP PROCESS FOR THE