



ORIGINE AXXOME 350 DISC IL SAIT TOUT FAIRE !

PAR ALEXANDRE LOMBARDO

L'AXXOME 350, VOUS LE CONNAISSEZ. ESSAYÉ DANS L'AC MAG DU MOIS DE DÉCEMBRE, VOILÀ UNE AUTRE DÉCLINAISON DU CADRE PHARE DU CONSTRUCTEUR FRANÇAIS. LA RÉPONSE AU DISQUE, PAR ORIGINE.



Vous aurez bien sûr remarqué les couleurs de l'Axxome qui illustre ces pages. Celles de votre magazine préféré. Et oui, Origine propose la personnalisation de chaque cadre, tout est possible chez eux. Nous ne nous en sommes pas privés.

Le cadre n'évolue que peu par rapport à l'Axxome 350 classique. Toujours le même carbone Toray unidirectionnel T800 tissé 3k. Toujours de la fibre 40 et 50T à différents endroits pour maximiser la rigidité et le rendement ou optimiser le confort. À la différence que, sur cette version à disques, il y a des renforts à certains endroits stratégiques. Vous l'aurez compris, les contraintes liées au freinage ne sont pas les mêmes.

Comme c'est un 350, la jonction des haubans et des bases est en fait un même tube. C'est à dire que le fil de carbone part des haubans et vient finir dans les bases. Origine a choisi d'équiper l'Axxome 350

Disc d'un boîtier de pédalier BB30. Comme un grand nombre de commandes de ce cadre sont passées avec un montage Sram 1x (One by), et avec le gain de poids évident du montage du pédalier BB30, il n'en fallait pas plus pour les décider. La rigidité de cette partie du vélo devrait donc être supérieure au 350 classique.

Origine a choisi de plaire au plus grand nombre avec l'Axxome, car avec six tailles disponibles (pas mal) et une géométrie ni vraiment course, ni vraiment cyclospor, vous n'aurez pas de difficulté à vous poser. Ne dérogeant pas à la règle, l'Axxome 350 Disc bénéficie d'une garantie à vie, pour son premier propriétaire. Difficile de faire mieux !

ÉQUIPÉ À LA CARTE !

Dans notre souhait de présenter ce mois-ci trois vélos à disques, de haut de gamme, nous souhaitons évidemment des équipements à la hauteur des cadres. Origine ne nous a pas déçus. Devant la difficulté à se faire livrer en temps en heure un groupe Dura Ace Di2 à disque, ils n'ont pas hésité à l'acquérir en dehors de Shimano, grâce à un revendeur tiers. À moins d'une semaine du bouclage du

magazine. Nous les en remercions. Chez Origine, le sérieux est le maître-mot. Tout ça pour vous présenter le vélo que vous avez sous les yeux, sur ces pages.

On remarque tout de suite le groupe. Ne cherchez pas, c'est ce qui se fait de mieux chez Shimano. Un fonctionnement irréprochable de la transmission et une ergonomie parfaite. On en attend au moins autant du freinage et des disques en 140 mm. Shimano fait ce choix, mais les plaquettes sont équipées de petits

« radiateurs » chargés d'évacuer les calories du freinage. Ainsi, pas besoin de disques plus grands et plus lourds. Bien vu !

Les périphériques sont piochés chez Ritchey. Là encore, de très beaux équipements. Un cintre et une tige de selle en carbone de la gamme Logic II, et une potence en aluminium, très classique. L'assise est immédiatement reconnaissable, il s'agit de la Selle Italia Flite Tekno Flow. Une selle tout en carbone, avec un grand trou au milieu censé soulager le périnée et donner plus de souplesse à l'assise. Le choix du modèle Flite ne la cantonne pas qu'aux petits gabarits, mais essayez-la quand même avant d'acheter !

À quoi serviraient tous ces équipements de qualités sans un train roulant à la hauteur ? Nous avons sélectionné les dernières Mavic Ksyrium Pro Carbone, à boyaux s'il vous plaît.

COMME À LA MAISON

Je pars sur le tour-test, directement sur le grand plateau. Il n'y a pas de vent aujourd'hui et le soleil est de la partie, comme la température, clémente. De quoi réaliser un bon tour. Quelle douceur. Entre le groupe Shimano qui passe les vitesses



1



2



3

1 légende

2 légende

3 légende

imperceptiblement et les boyaux qui filtrent la chaussée, le cadre suit.

J'attaque la montée de la Roque-sur-Pernes, dans le passage difficile, je suis à mon maximum. Le vélo assure et ne demande qu'à accélérer encore. Quel que soit le rythme, je suis à l'aise et l'Origine aussi. La pente s'adoucit, je me lève de la selle et relance, en cadence, et me sens aidé. Les roues conviennent parfaitement au montage. Leur rigidité est impossible à mettre en défaut dans cet exercice et l'ensemble présente une très faible inertie, idéale pour grimper dans de bonnes conditions. Je termine la montée sans avoir ressenti le moindre mal aux jambes, malgré une vitesse assez élevée. Pas besoin de récupération, je peux enchaîner

rapidement sur le petit faux-plat avant la descente. Le cintre Ritchey, qui a une forme particulière et pas forcément élégante, est pourtant assez ergonomique. Les mains en bas, il soulage les poignets qui, d'ailleurs, dans cette position, ne viennent pas toucher la partie supérieure. Je reste ainsi et démarre la descente. L'Origine prend facilement de la vitesse et je freine sur le tard avant la première épingle. Comme pour m'arrêter, histoire de tester vraiment le freinage. La puissance est grande, mais la maîtrise est bluffante. Bien plus que la puissance brute, c'est le contrôle qui fait la différence, ici. Aucun risque de blocage, on appréhende bien la limite d'adhérence des pneumatiques. J'enchaîne le virage à l'aveugle sans problème et, sur le bas, le

poids plume du vélo ne me pénalise pas. Pas d'inertie, mais un bon aérodynamisme se fait sentir. Le vélo fend l'air et roule vite sans constamment appuyer sur les pédales.

Pas de voiture au croisement du long faux-plat, je l'entame donc sans presque ralentir. Une petite relance et je me cale sur un rythme élevé que je n'ai pas de difficulté à tenir jusqu'au sommet. Les mains sur les cocottes, aucun besoin de relancer pour « tenir » l'allure.

Cette douceur ressentie tout au long de l'essai se confirme en passant à l'entrée du village de Saint Didier. Sur cette route au goudron en mauvais état, le confort est de très très haut niveau, rien à rajouter.

Dans le raidillon final, j'arrive lancé et je



remonte deux vitesses au dernier moment, histoire de conserver une bonne cadence sur le sommet. Merci au Di2 pour ce passage ultra rapide. Je n'arrive pas à mettre à mal la rigidité de l'ensemble cadre-roues, ça passe sans aucun souci.

UNE DOUCEUR DE FONCTIONNEMENT OMNIPRÉSENTE ET UN HAUT DEGRÉ DE PERFORMANCE

Au guidon de l'Axxome 350 Disc, vous avez le choix. Rouler paisiblement et profiter de son extrême douceur et de son grand confort ou encore de sa grande facilité d'utilisation ; ou bien accélérer encore et encore, pour chercher les dernières secondes qui vous feront battre votre record dans votre montée (ou descente) favorite. On vous le dit, il sait tout faire ! ■



FICHE TECHNIQUE

Cadre	Origine Axxome 350 F.L.U.D Disc
Fourche	Axxome Disc F.L.U.D
Jeu de direction	Origine Inset (105 grammes)
Pédalier	Shimano Dura Ace 9000
Boîtier de pédalier	BB 30
Dérailleur arrière	Shimano Dura Ace Di2
Dérailleur avant	Shimano Dura Ace Di2
Leviers de freins/vitesses	Shimano Dura Ace Di2
Etriers de freins	Shimano RT 81SS 140 mm, disques R785
Moyeux	Mavic
Jantes	Mavic Ksyrium Pro Carbon SL Disc T
Pneus	Boyaux Mavic Yksion Pro SSC Griplink 25mm
Chaîne	Shimano Dura Ace
Cassette	Shimano Dura Ace 11-25
Cintre	Ritchey Logic II Carbone
Potence	Ritchey WCS C-220
Pédales	Sans
Selle	Selle Italia Flite Tekno Flow
Tige de selle	Ritchey Superlogic Carbone Logic II
Tailles	6
Poids	7,05 kg sans pédale

PRIX **6317** EUROS
(EN DURA ACE DI2)

TABLEAU DES GÉOMÉTRIES

	XS	S	M	L	XL	XXL
Hauteur tube de selle	48 cm	52 cm	54 cm	56 cm	58 cm	61 cm
Longueur « en position »	512 mm	530 mm	540 mm	555 mm	575 mm	594 mm
Hauteur Douille	125 mm	135 mm	145 mm	160 mm	170 mm	180 mm
Angle de chasse	71,5°	72°	72°	72°	72°	72°
Angle du tube de selle	74°	73,5°	73°	73°	73°	72,5°
Longueur des bases	403 mm	403 mm	403 mm	403 mm	403 mm	403 mm
Taille essayée	X					
Testeur	A. Lombardo					