



Pause et réflexion dans le vieux village de Venasque pour Ajax et son Origine Axxôme RS2.

COMPARATIFS
DU MOIS

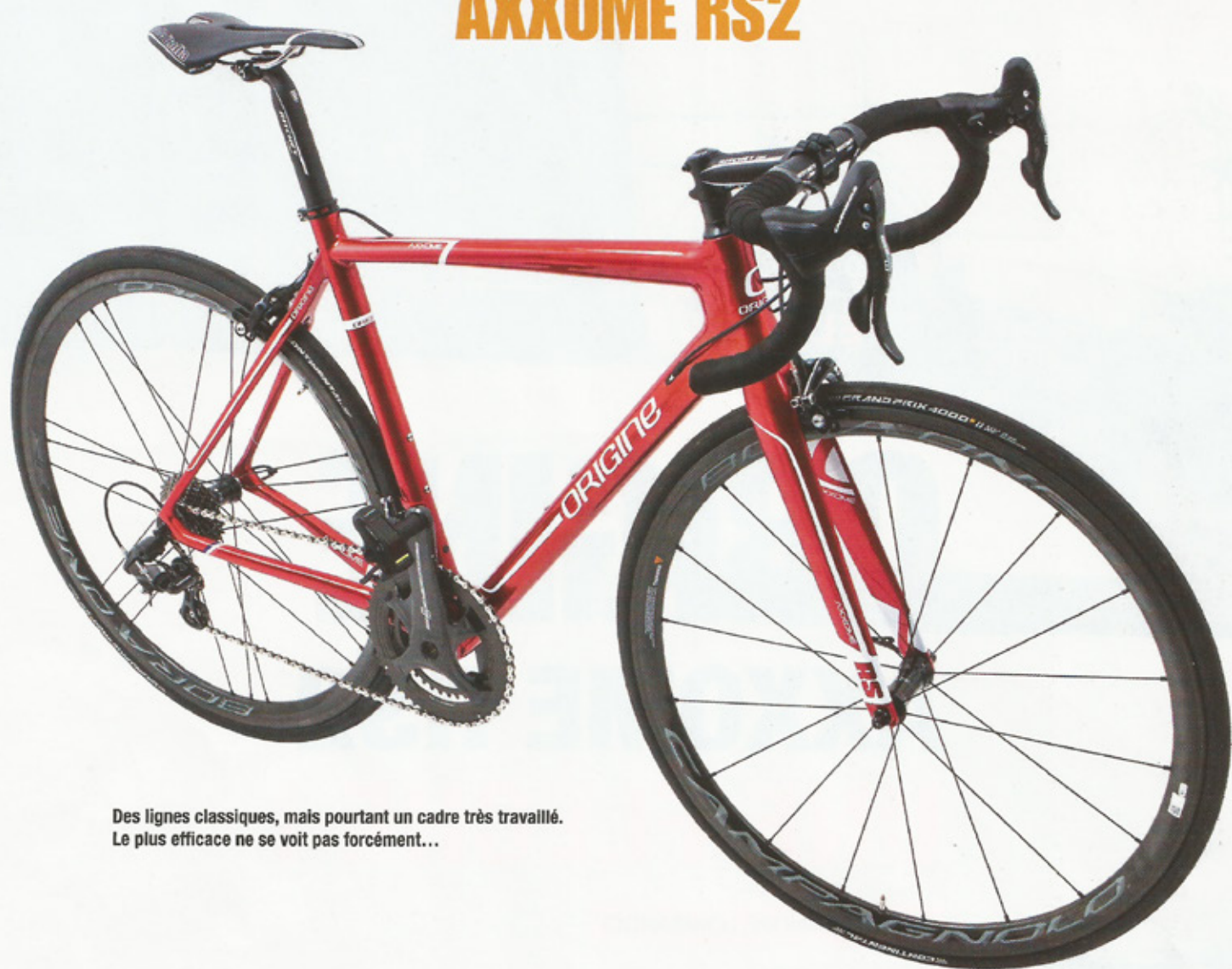
ÉLITE

ORIGINE AXXOME RS2 UNE FLÈCHE !

PAR ALEXANDRE LOMBARDO

LE CADRE DÉDIÉ À LA PERFORMANCE DE LA MARQUE FRANÇAISE. LE TOUT NOUVEAU RS2 COMMUNIQUE SUR UN POIDS TRÈS LÉGER DE 840 GRAMMES ET DE LA FIBRE TRÈS HAUT DE GAMME DU FABRICANT TEXTREME, HAUT MODULE. UN VÉLO ANNONCÉ COMME TRÈS PERFORMANT EN RESTANT CONCILIANTE ET UTILISABLE PAR LE PLUS GRAND NOMBRE. L'ÉQUATION GAGNANTE ?

ORIGINE AXXOME RS2



Des lignes classiques, mais pourtant un cadre très travaillé.
Le plus efficace ne se voit pas forcément...

La ressemblance avec l'Axxome 350 est bien là. Il faut se pencher sur le cadre pour voir les marquages « RS » dans les bases et sur la fourche. Cette toute nouvelle version RS2, bien qu'assez semblable aux autres modèles Origine, est truffée de haute technologie. Petit tour de présentation.

Le carbone TeXtreme ne vous aura certainement pas échappé. Derrière cette appellation se cache un carbone « un poil » différent de ce que l'on retrouve habituellement sur nos vélos. Le fil de carbone, la base de tout, est d'ordinaire rond. Les fils forment un tissu que l'on superpose de couches en couches. Le tout mélangé à de la résine et mis sous pression. Voilà, en gros, de quoi est constitué un cadre carbone. On ne change pas ce qui fonctionne, c'est donc le même principe pour l'Axxome RS2. La différence vient du fil de carbone qui est plus fin et de forme aplatie. La même différence qu'entre des pâtes spaghetti ou linguini, pour vous aider à visualiser !

Du coup, les fils de carbone étant plats et plus fins, il y a moins d'espace entre eux donc, de fait, moins de résine. En résultent un gain de poids et de rigidité, mais aussi une plus grande fiabilité grâce au risque minimisé de retrouver une bulle d'air au milieu d'un tube. C'est tout bon.

Origine ne s'arrête pas là, et propose aussi son triangle arrière CCT, également disponible sur le 350. Le fil de carbone qui part des haubans jusque dans les bases est le même, sans aucune coupure. Plus de confort, cette fois. Et sans doute une meilleure capacité de traction. Une autre spécificité du cadre est son boîtier de pédalier, entièrement en carbone. Ici, pas d'insert pour accueillir les roulements, c'est directement dans le carbone. Le gain de poids est évident. À la question de la fiabilité, on n'est pas inquiet chez Origine. Rappelons que le cadre est garanti à vie. Ce qui rassure.

Du côté de la géométrie, aucun changement par rapport à l'Axxome 350. C'est sportif, sans tomber dans l'excès de douilles de direction

abaissées ou de tube supérieur excessivement long. Pour notre modèle-test, une taille S, la douille culmine à 135 mm. Parfait.

On commence à connaître un peu les différents modèles Origine. L'Axxome 350, situé juste en-dessous de notre RS2 dans la hiérarchie ne nous avait pas déçus. La fiche technique du RS2 nous met d'ores et déjà l'eau à la bouche...

UN MONTAGE SUR-MESURE, PLAISANT ET DE QUALITÉ

Alors que chez la plupart des constructeurs, il faut composer avec des montages prédéfinis à l'avance et l'impossibilité de modifier une longueur de potence ou des braquets, chez Origine, on bénéficie d'un montage à la carte. Chaque composant peut être mûrement réfléchi et choisi en fonction de son budget et des besoins liés à sa pratique. Nous recherchions un beau montage privilégiant l'efficacité sans sacrifier l'ergonomie, tout en contenant le tarif final du vélo.

Le groupe Campagnolo Chorus est un vrai groupe haut de gamme, de par sa finition, toute en carbone, et par ses solutions techniques qui sont exactement les mêmes que sur le Super Record. Seuls le prestige et le poids lui sont respectivement inférieur et supérieur. Le Chorus bénéficie donc des mêmes mécanismes dans les leviers que le groupe Super Record. Il est ainsi possible de descendre 10 vitesses à la fois et d'en remonter trois. Pour le dérailleur avant, il est possible, grâce au levier, de régler très finement l'ajustement de la fourchette afin qu'elle ne touche pas la chaîne, même en croisant au maximum. D'ailleurs, les plateaux sont aussi les mêmes que sur le groupe top de gamme de Campagnolo.

Du côté du dérailleur arrière, la technologie Ultra Shift permet de changer l'angle d'attaque de la chaîne, et ce quel que soit le pignon engagé. Le déraillement sera donc le même dans n'importe quelle situation. Bref, un groupe résolument haut de gamme.

Le choix de l'équipement de ce vélo ne s'est évidemment pas arrêté au groupe et une attention particulière a été donnée aux composants de position. Ritchey travaille avec Origine et c'est tant mieux. Le cintre compact Curve offre une belle ergonomie. Pas trop profond, son drop n'est pas excessif, ce qui facilite la prise en mains sur le bas du cintre. La potence WCS est sans commentaire particulier, rigide et fiable.

Même chose pour la tige de selle qui pourra se révéler un peu plus dure qu'une homologue en carbone en termes de filtration des vibrations. Le réglage est simple, rien à dire. Le choix de l'assise n'est que personnel, il s'agit d'une Selle Italia SLR Flow, tout ce qu'il y a de plus classique.

Le meilleur pour la fin... les roues. On sait combien le train roulant peut, à lui seul, condamner ou révéler un vélo. Pour le coup, le RS2 ne devrait pas être défavorisé avec des Campagnolo Bora One 35 Clincher. La version à pneus des célèbres Bora 35 est l'une des meilleures paires de roues carbone à pneus du moment. Une véritable valeur sûre qui n'a quasiment rien à envier à la version boyaux. Et si vous êtes réfractaire aux pneus, sachez que la version Bora One à boyaux est au même tarif...

INDÉNIABLEMENT FANTASTIQUE !

Ce montage sur-mesure devrait favoriser l'efficacité et l'ergonomie du vélo. Dès le départ, je le ressens, le RS2 avance tout seul. Je retrouve avec plaisir la selle SLR Flow qui me convient parfaitement. Franchement, le bonheur de choisir avec soin les composants d'un vélo permet dès le début de prendre beaucoup de plaisir à son guidon. Il n'y a aucun temps d'adaptation. Même chose pour le cintre Ritchey compact, simplement parfait. Même le montage des freins à mon habitude, c'est à dire le frein avant à droite, a été réalisé ! Pour un vélo reçu tout monté, dès le déballage du



1 Douille de direction en forme de sablier qui accueille un roulement inférieur de 1 pouce 1/5.

2 Fourche droite et pattes 100% carbone pour cet avant très rigide et confortable.

3 Le passage des gaines dans le cadre est très bien réalisé. Même en danseuse, les genoux ne viennent pas au contact. Bien vu.

4 Le wishbone est à l'ancienne. Tout le monde n'aime pas, en tout cas, il participe à la ligne très classique du cadre.





- 1** Cintre Ritchey compact et poignées Campagnolo.
Un poste de pilotage à l'ergonomie parfaite.
- 2** Le boîtier de pédalier au standard BB86.
Une belle pièce sans insert, toute en carbone.
Une sacrée rigidité qui ne bride pas pour autant le vélo.
La facilité d'usage reste grande.

carton, tout fonctionne et est opérationnel. Une belle maîtrise.

L'impression de légèreté dégagée par la machine est grande, même à basse vitesse, je ne ressens aucune inertie.

De prime abord, le confort est bien présent, en tout cas pas moins que sur un Axxome 350, c'est peu dire !

Je pars assez rapidement, la réactivité du vélo incitant à ne pas traîner. J'évolue avec une grande facilité dans le léger faux-plat au tout début du circuit-test. Même avec un trop grand braquet, le vélo ne me fait pas forcer.

J'attaque la montée. Le vélo est équipé d'un grand plateau de 52 dents et d'une cassette 11-25. Je commence par croiser la chaîne, mais accélérant l'allure dans la difficulté, je finis par descendre deux vitesses. Je ne relâche pas et arrive dans la partie de récupération. Fantastique. Une réactivité au top niveau. Si vous avez lu mes essais de l'Axxome 350 classique et à disques, vous savez qu'il offre un très bon rendement couplé à un excellent confort. Le RS2 offre un fantastique rendement. La différence se ressent tout de suite, dès le premier coup de pédale. Surtout dans une montée à plus de 10%. Quel travail !

Je récupère un peu dans le petit replat, sans changer de braquet. La pente s'adoucisant me fait gagner quelques kilomètres/heure et de la cadence.

Le sommet se profile et je passe comme dans un fauteuil. Mains en bas du cintre, en danseuse, le RS2 se balance avec aisance et j'éprouve beaucoup de plaisir.

La facilité de mise en vitesse me bluffe encore une fois dans la portion précédant la descente. Sans appuyer outre mesure sur les pédales, je prends de la vitesse et la maintiens aisément. Les dos-d'âne juste avant la descente sont avalés par le vélo. Je ne suis pas secoué, en tout cas moins qu'avec le Pinarello. Un poil moins « cassant ».

Dans la toute première épingle, je peux doser très finement le freinage grâce aux freins réglés « à l'italienne ». À ce propos, le freinage des jantes Bora associées aux patins rouges Campagnolo est certainement l'un des meilleurs du marché sur jantes en carbone.

À la relance du virage à l'aveugle et en léger dévers, je décolle légèrement tant j'arrive vite. Rien ne bouge, le vélo roule droit et je me sens en pleine sécurité. Jambes plaquées contre le cadre, je passe à la corde dans les grandes courbes. Le RS2 file à grande vitesse sur cette portion en faux-plat descendant. J'emmène le braquet maximal.

Dernier gros freinage et virage à droite. Retour vers Saint Didier et toujours l'éternel faux-plat. C'est bien la partie la moins amusante de notre tour-test. Mais elle permet systématiquement

de finaliser un avis sur n'importe quel vélo !

Comme d'habitude, je me lance à une certaine vitesse et tente de tenir jusqu'en haut. Ici, j'ai accéléré sur le sommet ! Royal. Le vélo tracte et ne demande qu'à accélérer. Si les jambes suivent, c'est le rêve.

Je rentre dans le village à allure modérée (environ 35 km/h) et passe exprès dans les trous. Ça filtre mieux que le Pinarello essayé la veille et quasiment aussi bien qu'un Axxome 350. Je comparerais volontiers ce cadre au Cannondale SuperSix Evo.

Enfin, le raidillon. Pas de surprise l'Origine le survole. Même pas besoin de sprinter, je passe assis, sur ma lancée.

UNE FACILITÉ ET UN RENDEMENT DE HAUT NIVEAU

Le positionnement de l'Axxome RS2 dans la gamme Origine est clair. C'est un vélo de course taillé pour la performance sans sacrifier au confort. Ce que promettent beaucoup de vélos modernes, en somme. Et Origine y parvient, avec brio même. Un rendement et une efficacité au plus haut niveau (parmi les meilleurs que j'ai pu essayer), un confort bien présent, une belle peinture... Ce vélo a tout pour lui. Mon préféré chez Origine. Sans hésiter ! ■



FICHE TECHNIQUE

Cadre	Origine Axxome RS2 TeXtreme HM moulage EPS
Fourche	Origine Axxome carbone TeXtreme
Jeu de direction	1 pouce 1/8 en haut et 1 pouce 1/5 en bas
Pédalier	Campagnolo Chorus 52x36
Boîtier de pédalier	BB 86 PressFit (full carbone, sans insert)
Dérailleur arrière	Campagnolo Chorus
Dérailleur avant	Campagnolo Chorus
Leviers de freins/vitesses	Campagnolo Chorus
Etriers de freins	Campagnolo Chorus
Moyeux	Campagnolo USB
Jantes	Campagnolo Bora One 35 Clincher
Pneus	Continental Grand Prix 4000 SII 23 & 25 mm
Chaîne	Campagnolo Chorus
Cassette	Campagnolo Chorus 11-25
Cintre	Ritchey Logic Curve Aluminium
Potence	Ritchey WCS Aluminium
Pédales	Sans
Selle	Selle Italia SLR Flow
Tige de selle	Ritchey WCS Aluminium
Tailles	XS, S, M, L, XL, XXL
Poids	6,65 kg sans pédale

PRIX 4983 EUROS

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	494 mm
Hauteur Douille	125 mm	135 mm	145 mm	160 mm	170 mm	180 mm
Angle de chasse	70°	70,5°	71,4°	72°	72,5°	72,8°
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					