

# ORIGINE Axxome RS

Adapter les exigences du cycliste au vélo et non l'inverse. Avec un configurateur très complet sur le Web et une gamme étendue, les Français d'Origine Cycles veulent se démarquer avec un concept dynamique. Opération réussie avec ce Axxome RS que nous avons choisi de toute pièce !

Le conseil d'un vélociste, son expertise et son savoir-faire sont des qualités indéniables et indispensables pour notre pratique sportive. Aujourd'hui, dans l'ère du tout numérique et la vente en ligne, il est difficile, voire impossible de retrouver ce conseil si on ne se déplace pas en boutique. Parfois, avec des catalogues toujours plus formatés, les vélocistes eux-mêmes n'ont d'autres choix que de proposer des vélos tous montés et ne s'accordent à adapter au client que la longueur de potence, et encore... Le « vélo à la carte » tend à disparaître. Le prix et la personnalisation sont clairement deux des principales préoccupations d'Origine Cycles.

La marque française ne cache rien, ses cadres sont fabriqués en Asie tandis que les peintures, le montage et le développement sont réalisés en France, à Marly dans le nord. À moins de 2 000 euros, le kit cadre haut de gamme est bien placé dans un secteur toujours plus concurrentiel. Pour répondre à nos attentes, nous avons configuré notre vélo d'essai à 100 %. Le cadre haut de gamme pour triathlète affuté, les roues pour triathlète en demande d'aérodynamisme et le nouveau groupe Shimano Dura-Ace pour le triathlète « geek » de la bande !

## Inspiré de l'automobile

La « TeXtreme » très haut module est la fibre de carbone utilisée pour l'Axxome RS. Elle est notamment utilisée dans la compétition automobile. Plus compactes, les bandes unidirectionnelles permettent de fabriquer des tubes plus résistants et de diminuer la proportion de résine, pour un gain de poids et une résistance accrue. Le « Continuous Carbon Tubing » participe lui au confort de l'ensemble. Ce concept permet la réalisation d'un tube continu entre les bases et les haubans. Il y a donc deux parties distinctes pour le cadre, l'arrière et l'avant, assemblées par la suite. Cela se voit aux finitions, puisque nous avons même eu l'impression d'observer un cadre d'artisan en « soudo brasé » des années 90. Les puristes apprécieront, tout comme la peinture, réalisée en France et très bien exécutée. Ici aussi les compétences des milieux motorisés entrent



## EN BREF

les+

- Maniabilité
- Légèreté
- Équipement
- Configurateur

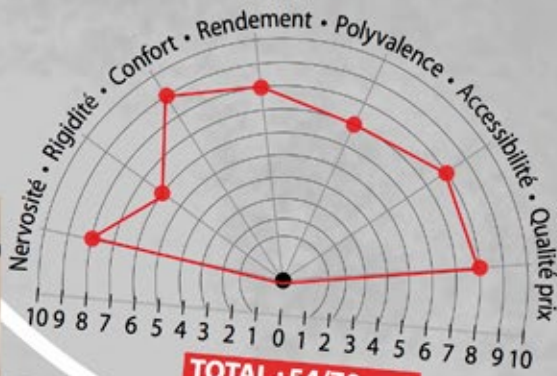
les-

- Douille de direction un peu haute

en jeu et pour notre essai, la marque nous a concocté une nouvelle teinte verte métallisée. Nous étions circonspects en attendant un cadre vert, mais le résultat est du plus bel effet, notamment pour nos photos sous un beau soleil automnal ! À moins de 1 800 euros, le kit cadre est disponible en six tailles correctement étalées et une vingtaine de coloris. Pour chaque taille, les douilles de direction possèdent une hauteur située entre la position « confort » et la position « sport ». Tout le monde y trouve son compte.



**Le câblage est interne et compatible pour les transmissions électroniques. La finition est très soignée, jusqu'au collier de serrage de tige de selle. Rien ne dépasse !**



### Nervosité et confort

Réactivité et polyvalence sont les qualités qui sont le plus revenues lors de nos sorties. Léger sur la balance mais aussi sur la route, l'Axome RS est un vélo dédié à la montagne et aux parcours vallonnés. Lors de la configuration, nous voulions garantir un vélo utilisable pour le plus grand nombre sur un éventail large de parcours. C'est pour cette raison que notre choix s'est porté sur les nouvelles Mavic Cosmic Pro Carbon. Elles musclent littéralement le jeu du vélo et permettent de lui faire gagner quelques points sur les parties roulantes. Les plus costauds pourraient être déçus par le caractère un peu tendre de la fourche, mais c'est le prix du confort, de la réactivité et de la maniabilité. Grâce à cela, en descente ou dans les virages serrés, la moindre erreur est facilement gommée et le vélo ne se comporte jamais en « bout de bois » impossible à manœuvrer.

Très attendu, le nouveau groupe Dura-Ace n'a pas failli. Les différences avec son prédécesseur sont maigres en matière de fonctionnement, la précision du dérailleur restant sa plus grande force. Le groupe a progressé en matière d'ergo-



BONUS VIDEO

nomie, au niveau des manettes notamment. Disparues les « arêtes » au niveau du positionnement des mains, la prise est plus intuitive et les nouveaux couvre-cocottes rainurés participent à ces progrès. Le dérailleur arrière, dont la conception est clairement héritée du vtt, permet d'améliorer la souplesse de fonctionnement. Le système « shadow » rend quasi invisible le dérailleur en le « rangeant » sous la cassette. Il n'y a plus de proéminence sur le côté du vélo et la vue peut paraître étrange lorsque l'on regarde ses rapports, car le dérailleur est quasi invisible !

Le freinage a progressé. Les étriers massifs offrent un mordant redoutable. C'était déjà le cas sur les précédents groupes (une marque de fabrication d'ailleurs), nous vous laissons imaginer le résultat... Avec les patins fournis par Mavic, associés à une nouvelle bande de freinage très accrocheuse elle aussi, nous avons un ensemble extrêmement efficace, surtout en début d'utilisation lorsque les jantes n'étaient pas encore « patinées ». Un peu de poudre de gomme plus tard et l'ensemble n'avait pas perdu de son accroche. Nous nous sommes sentis en confiance même en ville dans des conditions humides. Comme quoi, le freinage traditionnel a encore de beaux jours devant lui...

### Des modèles exclusifs

À 5 000 euros, l'Axxome RS est bien placé dans un segment de vélos haut de gamme et exclusifs. Il ne lui manque peut-être que la « signature » d'une grande marque, mais les efforts déployés pour la personnalisation (voir notre expérience sur le configurateur) et la configuration sont ses forces. Naturellement, notre vélo d'essai n'est pas conçu pour une utilisation de type « contre la montre ». Il excellera sur les terrains accidentés et sur de longues distances, son confort aidant. De plus, la qualité et la finition donneront davantage d'exclusivité à votre monture, puisqu'elle aura été choisie et conseillée avec soin. ■



*Réputé parmi les plus rigides du marché, le pédalier Dura-Ace a encore évolué en ce sens. Esthétiquement, il est aussi plus massif et sa teinte noire donne un look encore plus agressif à l'Axxome RS.*



nomie, au niveau des manettes notamment. Disparues les « arêtes » au niveau du positionnement des mains, la prise est plus intuitive et les nouveaux couvre-cocottes rainurés participent à ces progrès. Le dérailleur arrière, dont la conception est clairement héritée du vtt, permet d'améliorer la souplesse de fonctionnement. Le système « shadow » rend quasi invisible le dérailleur en le « rangeant » sous la cassette. Il n'y a plus de proéminence sur le côté du vélo et la vue peut paraître étrange lorsque l'on regarde ses rapports, car le dérailleur est quasi invisible !

Le freinage a progressé. Les étriers massifs offrent un mordant redoutable. C'était déjà le cas sur les précédents groupes (une marque de fabrique d'ailleurs), nous vous laissons imaginer le résultat... Avec les patins fournis par Mavic, associés à une nouvelle bande de freinage très accrocheuse elle aussi, nous avons un ensemble extrêmement efficace, surtout en début d'utilisation lorsque les jantes n'étaient pas encore « patinées ». Un peu de poudre de gomme plus tard et l'ensemble n'avait pas perdu de son accroche. Nous nous sommes sentis en confiance même en ville dans des conditions humides. Comme quoi, le freinage traditionnel a encore de beaux jours devant lui...

### Des modèles exclusifs

À 5 000 euros, l'Axxome RS est bien placé dans un segment de vélos haut de gamme et exclusifs. Il ne lui manque peut-être que la « signature » d'une grande marque, mais les efforts déployés pour la personnalisation (voir notre expérience sur le configurateur) et la configuration sont ses forces. Naturellement, notre vélo d'essai n'est pas conçu pour une utilisation de type « contre la montre ». Il excellera sur les terrains accidentés et sur de longues distances, son confort aidant. De plus, la qualité et la finition donneront davantage d'exclusivité à votre monture, puisqu'elle aura été choisie et conseillée avec soin. ■



*Réputé parmi les plus rigides du marché, le pédalier Dura-Ace a encore évolué en ce sens. Esthétiquement, il est aussi plus massif et sa teinte noire donne un look encore plus agressif à l'Axxome RS.*



## GÉOMÉTRIES

Taille	XS	S	M	L	XL	XXL
Tube selle top tube	480	520	540	560	580	610
Tube horizontal	512	530	540	555	575	594
Angle tube de selle	74°	73,5°	73°	73°	73°	72,5°
Direction	125	135	145	160	170	180
Angle direction	71,5°	72°	72°	72°	72°	72°
Stack	532	543	551	566	575	585
Reach	359	369	371	382	399	416
Bases	403	403	403	403	403	403
Poids du cadre (gr)	840 g, 1 299 g avec la fourche (poids constructeur)					

## FICHE TECHNIQUE

CADRE :	ORIGINE AXXOME RS
FOURCHE :	ORIGINE AXXOME RS
POTENCE :	RITCHEY WCS
CINTRE :	RITCHEY WCS CARBON
FREINS :	SHIMANO DURA-ACE 9100
DÉR. AVANT :	SHIMANO DURA-ACE 9100
DÉR. ARRIÈRE :	SHIMANO DURA-ACE 9100
MANETTES DE DÉR. :	SHIMANO DURA-ACE 9100
CASSETTE :	SHIMANO DURA-ACE 11-25
CHAÎNE :	SHIMANO DURA-ACE 9100
PÉDALIER :	SHIMANO DURA-ACE 52x36
ROUES :	MAVIC COSMIC PRO CARBON SL
PNEUS :	MAVIC YKSION PRO POWERLINK
SELLE :	SELLE ITALIA SLR FLOW
TIGE DE SELLE :	RITCHEY LOGIC CARBONE
POIDS :	6,7 KG (POIDS VÉRIFIÉ SANS PÉDALES, EN TAILLE S)
PRIX :	5 181 € (SANS PÉDALES)

CHOIX POSSIBLES SELON CONFIGURATEUR.

PRIX DU CADRE : À PARTIR DE 1 799 €

(+50 € POUR CERTAINES PEINTURES)

CONTACT : [HTTP://WWW.ORIGINE-CYCLES.COM](http://www.origine-cycles.com)

Le wishbone arrière atteste de la qualité de finition de l'ensemble. Massifs, les étriers de freins suggèrent une grande puissance de freinage. Et cela se confirme sur la route !

## POUR QUEL TRIATHLÈTE ?

Pour le triathlète passionné et adepte de triatlons difficiles. Amateur d'épreuves montagneuses de courtes ou longues distances.

### Sprint et Courte Distance 2,5/5

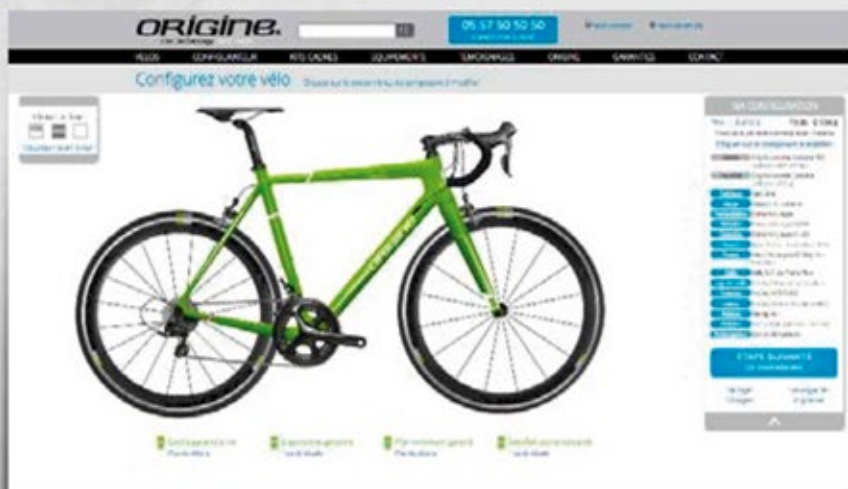
La nervosité et le tempérament fougueux de l'AxXome RS permettent de se lancer sans encombre dans les pelotons des épreuves Courte Distance. Ainsi configuré, il est parfait pour prendre le départ de ce type de courses, d'autant plus si le parcours est vallonné. Dans le cas d'une épreuve sans drafting, vous n'aurez certes pas les bénéfices d'un vélo de contre la montre sur les parties roulantes, mais la nervosité et le confort de l'Origine vous permettront d'aller plus loin sans embuches, surtout lorsque le parcours se corsera.

### Longue Distance et Ironman 3/5

Hormis des courses Longue Distance en montagne, l'AxXome RS ne conviendra naturellement pas. Sur un parcours plat, vous pourriez vite vous ennuyer face aux « grosses cylindrées ». Privilégiez donc l'Origine pour des courses du type Natureman, Embrunman, Altriman et autres épreuves difficiles. Il sera alors votre allié sans jamais vous faire payer vos excès de zèle ou vos erreurs de braquet. Dans notre cas, nous étions équipés d'une combinaison 52x36 et d'une cassette 11-25. Idéale pour passer partout ! Ajoutez un prolongateur, quelques accessoires pour la logistique et l'Alpe d'Huez est à vous !

# DES CLICS POUR UN VÉLO DE CHOC

Pour configurer vous-même votre Origine, rendez-vous sur [www.origine-cycles.com/configurateur](http://www.origine-cycles.com/configurateur)



### Fiche technique

Caractéristique	Valeur
Marque	Origine
Modèle	AXXOME RS
Année	2014
Matériau	Aluminium
Transmission	Shimano Tiagra
Guidon	Plat
Pneus	Mavic
Accessoires	Support de téléphone, Support de bouteille
Prix	1 000 €

### Géométries

Modèle	54	56	58	60	62	64	66	68	70
Longueur du tube de tige	380	400	420	440	460	480	500	520	540
Longueur du tube de selle	170	180	190	200	210	220	230	240	250
Angle du tube de tige	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°
Angle du tube de selle	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°
Angle du tube de direction	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°
Angle du tube de tige	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°
Angle du tube de selle	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°
Angle du tube de direction	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°
Angle du tube de tige	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°
Angle du tube de selle	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°
Angle du tube de direction	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°
Angle du tube de tige	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°
Angle du tube de selle	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°
Angle du tube de direction	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°	73°



Quelques clics, des conseils et un large choix d'équipements et d'accessoires, le configurateur Origine allie simplicité et efficacité. Nous l'avons testé pour commander nous-même notre vélo test.

Huit vélos sont disponibles chez Origine Cycles pour cinq cadres, dont les prix s'étendent de 649 à 1 799 euros (ou davantage en fonction du choix de la peinture). Pour un Tuxedo en aluminium, en version de base et guidon plat, comptez moins de 1 000 euros en Shimano Tiagra. En revanche, l'Axxome RS, équipé en Campagnolo Super Record EPS, vous coûtera plus de 9 000 euros. La fourchette est donc large et il est facile de trouver votre bonheur. Les trois principales marques de transmissions (Shimano, Campagnolo et Sram) sont représentées, des marques de périphériques comme Easton ou Zipp également, et même les pneus avec Mavic ou Vittoria.

### Le choix du roi

Le configurateur est dynamique et bien détaillé. Tout y passe : les roues, la potence, les pneus, la transmission, la peinture, le cintre, avec des informations sur le poids gagné à chaque changement. En fin de commande, le vélo de vos rêves apparaît dans les moindres détails sur votre écran. Pour les besoins de l'essai, nous avons fait des demandes particulières : un cintre en carbone, mais une potence en aluminium, et un choix de braquets particuliers (cassette 11-25). Tout a été respecté, y compris la longueur des manivelles, la largeur du cintre et naturellement la longueur de la potence. Il n'y avait plus qu'à reporter les cotes de l'essayeur.

De plus, si vous n'avez jamais mesuré votre hauteur de selle, Origine vous aide dans le choix de la taille de votre vélo dès le début de la configuration en vous demandant vos mensurations. Le vélo arrivera ainsi réglé chez vous. Une vingtaine de coloris sont disponibles de même que différents marquages. Dans l'ère du temps, les teintes donnent un air racé aux cadres de la marque. Comptez 50 euros maximum pour une peinture particulière et un ajout de 30 grammes parfois sur le cadre. Seul le discret liseré tricolore sur la base arrière droite restera. Une manière de rappeler « l'Origine » du développement de votre vélo. ■

