

ORIGINE

Tuxedo

TESTÉ SUR

230 KM

L'heureux alu

Le Tuxedo d'Origine a deux qualités : il coûte 997 euros en version de base et il est plus confortable qu'on ne le pense, à condition de savoir manier une clé BTR. De quoi vous faire voir le monde autrement.



Vous savez ce que dit le rasta qui arrête de fumer de l'herbe ?

— Qu'est-ce que c'est que cette musique de m...

Merci Yann Kerninon. Un jour votre vision du monde s'écroule ou se déchire. Ça fait mal sur le moment, et un bien fou à la seconde d'après. On voit les choses autrement, elles sont neuves et plus légères.

En matière de vélos de route, il y aurait deux mondes. D'un côté les raides, les durs, les purs. De l'autre les confortables, soupçonnés de mollesse. Les premiers seraient susceptibles de vous faire gagner trente secondes aux cent kilomètres mais incapables de dépasser la même distance. Les seconds économiseraient vos vertèbres, mais auraient le tonus d'un bol de tisane. Où est-ce que je me situe ? Et qu'est-ce que j'achète ? C'est la grande question des forums, la grande question de notre orgueil, la grande question de marketing, qui en spécialisant les vélos, ce qui part d'un bon sentiment, crée le doute et l'anxiété. Allez, cessons un peu de fumer du marketing et tournons-nous vers un cobaye...

Les atomes et les osselets

Le Tuxedo d'Origine Cycles est un vélo "dur". C'est son fabricant qui le dit, avec d'autres mots, mais sans s'en cacher. Il dit "sportif". Le Tuxedo est le premier prix du fabricant français. Il est en alu, matériau qui n'est pas réputé pour sa capacité de négociation avec les chocs ou vibrations mais permet de proposer des vélos pas chers. Il n'y a pas de honte.

Sur le site de la marque, il se configure comme l'Axxome, en carbone, que nous avons salué. Vous partez d'une proposition de base et vous jouez à la poupée en choisissant chaque élément d'accastillage. Aux compteurs, le prix monte quand le poids descend, et inversement. Nous avons demandé la configuration la moins chère, en

Tiagra et Mavic Aksium, à 997 €. Elle n'était pas libre. Nous avons roulé en Shimano 105 pour 155 euros de plus et 108 grammes de moins. Ça reste raisonnable.

De fait, le Tuxedo nous a d'abord paru raide. Malgré sa fourche en carbone, la même que celle des Axxome, il sonne sèchement sur les saignées du bitume, les plaques d'égoût, ou le relief des mauvaises routes. Les bases courtes (408 mm sur toutes les tailles) répercutent gentiment tout ce que le bitume a à vous dire. Pas de cachotteries. Mais pas non plus de quoi jouer aux osselets avec vos vertèbres. En retour, le Tuxedo est rapide à la détente. Pas une bombe à l'accélération, avec ses 8 kg, mais il adore être maltraité au-dessus de 30 km/h, et réclame de la puissance comme un bateleur les applaudissements. Une machine à bonne humeur.

Vive le reggae

Nous ne fumons pas, à 200. Et nous sommes de plus en plus persuadés que la nature des atomes qui constituent le cadre d'un vélo ne sont que l'un des paramètres qui le définissent. Il en existe quantité d'autres sur lesquels un cycliste peut intervenir avant de décider qu'il lui faut absolument un autre vélo — et en général, un vélo plus cher.

Nous avons d'abord (c'est devenu une habitude) retourné la potence du Tuxedo pour gagner 2 cm de hauteur. Ensuite nous avons avancé la selle de 2 cm. Ça aurait pu être l'inverse. Changez de position sur un vélo et la filtration des chocs devient toute autre. Vous êtes plus détendu : votre corps ne réagit pas de la même manière. Les pneus Mavic sont en

25 mm, tant mieux. Nous les avons gonflés à 5,5 kg. Aucune différence de rendement n'est perceptible. Enfin, pour la dernière de nos trois sorties sur le Tuxedo, nous avons roulé avec un cuissard d'hiver voluptueusement rembourré. Ça compte aussi.

Notre Tuxedo n'est pas devenu un vélo de Paris-Brest-Paris. Mais il est devenu bien plus civil.

Sa douille de direction n'est pas si basse (150 mm sur notre taille M) et il est tout à fait capable d'un 200 km. Pour 1 000 €, il est mieux équipé que la plupart de ses concurrents. Son dessin est basique mais la fabrication est sérieuse et soignée.

En matière d'inconfort théorique, le pire vélo que nous connaissions est aussi l'un de nos préférés : le Specialized Langster de piste à cadre alu, pignon fixe et empattement ultra-court sur



Petits soins
Les tubes sont... robustes, les soudures bien visibles. Mais le montage est soigné — jusqu'à l'indication de la force de serrage sur la baguette.

lequel nous faisons de temps à autre un 200 km, et sans avoir besoin de passer par la case kiné. Les vélos raides ne le sont jamais tant que cela, et pas si invivables.

Si votre budget vous permet d'acheter un vélo à la position typée endurance, faites-le. Si ce n'est pas le cas, cessez de vous torturer, écoutez un peu de reggae, détendez-vous et ne cherchez pas la quadrature du cercle. Ce Tuxedo est un bon vélo et l'un des meilleurs rapports qualité-prix du marché. Faites tourner. ■

Le cévé

PROFIL

Un cadre en alu hydroformé sans soudures apparentes peut passer pour un cadre carbone, et cela flatte le client. Mais avec ses trois tubes ronds, ses haubans tout droits, celui du Tuxedo a un dessin basique et ne cache pas ses origines. L'alu utilisé, en revanche, est du 7046 *triple butted* (à trois épaisseurs, donc), dont les propriétés se rapprochent de celles du carbone, souplesse mise à part.

À LA CARTE

Comme Canyon ou Rose (et bientôt les autres), Origine vend sur Internet des configurations sur mesure. Le premier prix est à 997 euros, en Shimano Tiagra 2x10 vitesses, qui fonctionnera aussi bien qu'un 105 d'il y a trois ans.

- ▶ Cadre Tuxedo Evolution en aluminium T7046 (1 275 g)
- ▶ Fourche carbone Origine (380 g)
- ▶ Jeu de direction Origine Inset WP
- ▶ Poignées, freins et transmission tout **Shimano 105** pédalier compact 50x34, cassette 11x28
- ▶ **Selle Italia X1**
- ▶ Roues **Mavic Aksium Elite** pneus **Yksion Elite Guard**
- ▶ Potence, tige de selle **Ritchey** alu
- ▶ Cintre **Ritchey Road Curve Comp**
- ▶ Poids **8,2 kg**

www.origine-cycles.com

1152 €

dans cette configuration



SÉRIEUX

On peut acheter un vélo premier prix sans devoir fermer les yeux sur la finition. Les passages de câble sont internes. Les deux bagues de rehausse de la direction sont en carbone, la fourche profilée est celle des meilleurs Origine, les composants Ritchey de base sont de qualité.

BARRE

Un guidon bien choisi vous change la vie. Nous adorons ce Ritchey à léger retour, ultra-compact, et dont les méplats sont de parfaits repose-main, proposé par défaut sur le Tuxedo. Inutile d'aller chercher plus loin.

200

CYFAC
STI:L



GENESIS
DATUM 20



ORIGINE
TUXEDO



LE VÉLO DE ROUTE AUTREMENT
N° 11 HIVER 2016-2017

LE FRENCH DIVIDE
VÉCU DE L'INTÉRIEUR

DE LA ROUTE DE LA SOIE
À LA PAMIR HIGHWAY

Rouler, aimer, avoir froid

L'ÉCOSSE, PLEIN NORD ET HORS SAISON

AGNÈS DARGENT, ITINÉRAIRE BRISÉ

CHAMBÉRY, PORTRAIT D'UNE VILLE SUR ROUES

350 KM EN TANDEM DE COURSE

LE RETOUR DES CADREURS FRANÇAIS

SISYPHE AU VÉLODROME

RAID

LE PUY - LE PUY,
UNE NUIT EN DOUCE

M 02476 - 11 - F: 6,50 € - RD

