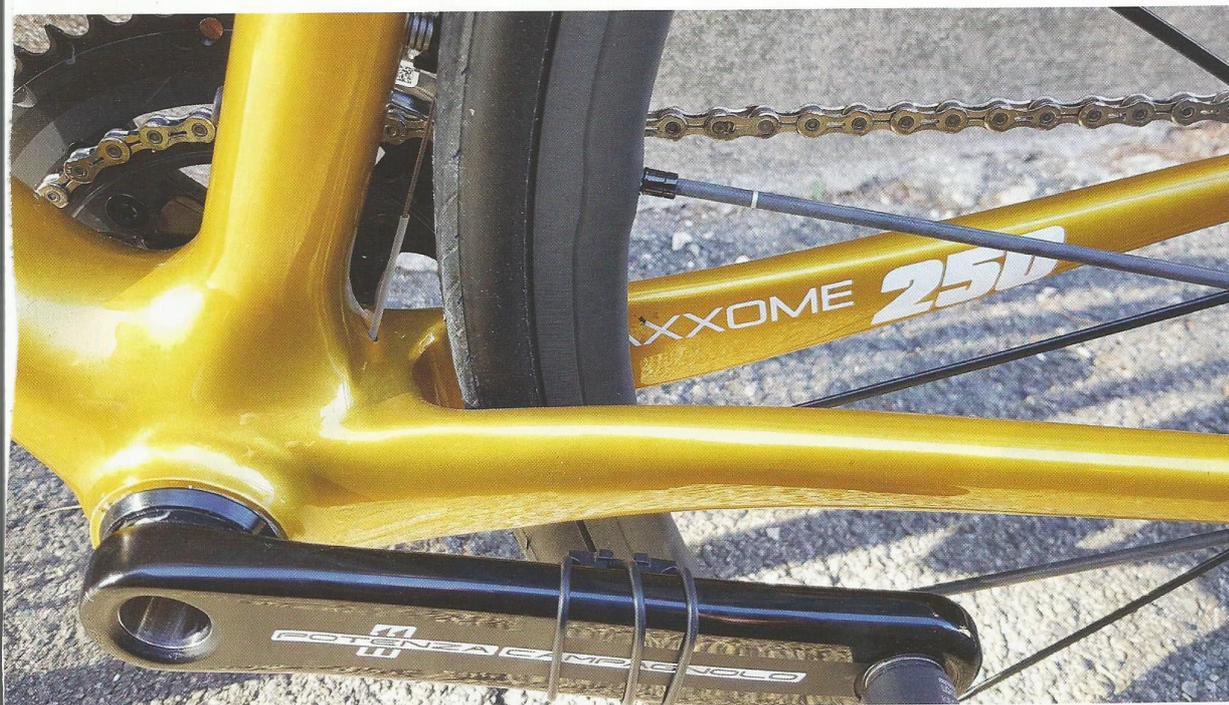


EXPERT - ORIGINE AXXOME 250 POTENZA

ORIGINE AXXOME 250 POTENZA

COMPARATIF DU MOIS EXPERT





UN SUR-MESURE VERSION « AC MAG » POUR VOUS !

Monté à notre demande, via le configurateur online d'Origine, comme un client classique, voici l'Axxome 250 Potenza. L'idée est toujours la même : un cadre facile, un petit groupe qui fonctionne bien, et des roues au max !

Fort d'un configurateur Internet ultra performant, Origine propose une multitude de possibilités de montage. Nous avons donc fait notre marché et avons « commandé » ce vélo. De A à Z. A commencer par le cadre. Nous avons préféré prendre l'Axxome 250, un cadre au rapport performance/prix quasi imbattable sur le marché. Un full carbone, en fibre unidirectionnelle (ce qu'il y a de mieux, donc), à l'allure classique, sans chichi, mais avec intégration des câbles et boîte BB90. Le tube de selle accueille une tige oversize de 31,8 mm. Idéalement, nous aurions opté pour une boîte BB386, mais ce type de boîte n'est pas disponible. On peut le comprendre, au regard des tarifs et des performances - déjà excellentes - du cadre. Voilà donc un cadre de 960 g, ce qui est largement suffisant pour monter un vélo très performant. Et permet à Origine, au passage, de vous garantir ce cadre à vie ! Merci messieurs.

Avec une allure légèrement « aéro » grâce à sa douille profilée et ses larges fourreaux de la fourche, notre Axxome 250 s'en tire tout à fait honorablement côté look. Nous avons ici

un cadre moderne mais rationnel, sans défaut, sans blocage et polyvalent.

Son offre en matière de tailles est dans la moyenne : six. Fondamentalement, il en manque au moins une, mais six tailles, c'est aujourd'hui la normalité. Globalement, les tailles sont plutôt courtes, avec une exception en XXL, qui est « dans les clous » avec un tube de 59,4 mm de long. Pour les autres, regardez bien le tableau de géométrie : par exemple, un M de 540 mm de long, c'est short ! Donc, on reste attentif au moment du choix. Du coup, les douilles sont aussi « un poil » courtes. Donc si vous cherchez un vélo typé cyclosoft, il y a des chances pour que vous soyez mieux avec une taille supérieure à votre taille habituelle. A vérifier.

Enfin, petit point sur les angles : l'avant est plus couché que le tube selle. On aime bien car, en théorie, cela sous-entend un vélo « dynamique » et stable.



La Selle Italia Novus a un look qui peut paraître ingrat, mais elle ne l'est pas pour votre fessier !

Un équipement sur-mesure !

Nous aurions mauvaise grâce à trouver un souci côté équipement, puisque nous l'avons choisi nous-mêmes ! Et pourtant, lors du tour-test, nous découvrirons, de bonne foi, les limites à ne pas dépasser ou simplement le risque de se tromper !

- Nous avons donc opté pour un « petit » groupe mais doté d'une touche de classe : le Campagnolo Potenza, le petit dernier de la marque. Tout aluminium, pédalier à quatre branches et étriers Skeleton, comme les grands. Il est bien sûr plus lourd que le haut de gamme, mais les 200 ou 300 grammes perdus ici ne grèvent guère le vélo. On note cependant que les poussoirs de vitesses, en plastique, paraissent un peu mous à notre goût.

Le poste de pilotage est sans surprise, efficace, esthétique et ergonomique : du Ritchey WCS aluminium, avec touche de modernité pour la potence à ouverture à 220°. Le cintre est parfait. Le tout en aluminium, bien sûr. A l'arrière, encore une tige Ritchey que nous avons voulue à zéro déport, puisque c'est possible et que nous n'avons toujours pas vraiment compris l'intérêt dudit déport !

Enfin, nous avons mis « le paquet » sur les roues : dans l'offre d'Origine, les Mavic R-SYS SLR étaient le plus haut de gamme, avec leurs rayons carbone pour la rigidité, et leur faible masse (1295 g). Des roues que Mavic facture 1799 euros en prix public !

Voici donc un équipement sélectionné au mieux selon nos principes. Ce qui donne un vélo élégant, léger et, normalement, efficace !

Sur la route

J'attaque l'après-midi et suis un peu fatigué, pour tout dire. Je ne suis pas certain d'être très « carré » sur ce coup là, et j'envisage tout de suite la possibilité de devoir faire une deuxième fois le tour avec l'Origine, histoire d'être honnête.

Mais après avoir gonflé les pneus Mavic au maximum, soit 7,7 bars, je découvre une capacité de roulement importante, et je me dis que ça a l'air de bien aller, finalement : voilà qui me rassure.

Dès le petit faux-plat vers Saint Didier, je sens cependant que je vais être rapidement « en prise ». Et je suis un peu surpris.

Entre Ritchey WCS 220 et leviers Campagnolo, le poste de pilotage est indéniablement élégant. Merci le ruban de guidon blanc !



C'est en effet un cadre qui possède une boîte si douce qu'il est impossible de se retrouver planté. Ça sert souvent !

Le cadre du 250, je le connais. Il pardonne tout. Une qualité qui en fait un cadre à conseiller à tous. Ou presque. C'est en effet un cadre qui possède une boîte si douce qu'il est impossible de se retrouver planté. Ça sert souvent ! Et aujourd'hui, cela va le sauver. Et moi aussi, par la même occasion. Car à l'abord de la côte de Roque-sur-Pernes, je sens que je vais vite monter les dents derrière. Et rapidement, je me mets à douter des roues : pourtant, je les ai moi-même sélectionnées pour leur rigidité reconnue. Mais le vélo me paraît pataud. Il y a aussi ma fatigue. Je tergiverse...

Et puis le petit miracle se produit : j'ai certes mal aux jambes, mais le cadre fait le boulot. Du coup, j'enroule pas mal et ça passe. Je me cale en arrière de la selle et grimpe, avec une cadence correcte, bien qu'un peu lente mais, une fois encore, le cadre me pardonne l'utilisation de « gros » braquets. Reste que je regarde quand même les Mavic du coin de l'œil : je suis sûr qu'elles sont pour quelque chose dans mes difficultés du jour, elles me semblent un peu décevantes.

Mais au final, j'atteindrai le sommet de la première partie mieux que je n'aurai commencé. C'est souvent le cas, vu le dénivelé de départ, entre 9 et 11%. Mais quand même. L'Origine m'a pardonné et surtout aidé.

La seconde partie passe normalement, en 52x26. Ce n'est pas un braquet ridicule à cet endroit où l'on se situe à 5-6 %.

Et c'est la descente. Là, une petite parenthèse s'impose : j'ai re-réglé les étriers Campagnolo avant de partir. Vraiment trop spongieux. En fait, les patins étaient parfaitement réglés, c'est à dire avec un peu de pincement mais, indéniablement, il y a un petit souci avec le freinage Potenza : c'est mou. On est loin du Campagnolo Centaur d'antan. J'avais déjà remarqué cette sensation sur le Potenza d'un CMT titane. Fermons la parenthèse.

Bref, cela finit par freiner correctement, mais au prix d'autres réglages, encore, afin de mettre les patins juste à la distance parfaite de la jante. Pas si simple.

La descente se passe très bien, la position est bonne et je re-redécouvre le comportement des pneus de 23 : ça tape nettement plus qu'en 25 mm, et c'est aussi beaucoup plus ludique et technique à conduire. Une question d'âge, donc.

Notez que l'Origine ainsi chaussé n'est pas un modèle de confort. Qu'on se le dise. Mais je songe aussi à ma tige « droite ». On ne peut pas ignorer le fait qu'être assis en « ligne droite » sur la tige joue aussi sur le confort ! Moralité, si vous êtes sensible au confort sur un vélo, évitez ce choix.

Et voilà le faux-plat de retour. Il passera sur le 52 dents. Ni facile, ni dur. En prise. Décidément, l'alchimie entre les Mavic R-SYS et le 250 Axxome n'a pas l'air d'être idéale : ça avance bien, mais l'effort est là, incontournable. Par rapport au dernier passage avec le Cyfac Absolu V2, où je pédalais dans l'huile, je suis dans un autre monde !

Le verdict du dernier raidillon sera encore une fois intéressant : je l'attaque assez vite, en 52x21 et, fidèle à lui-même, le cadre du 250 Axxome prend sa part de travail en se tordant juste comme il faut, et m'aide indubitablement à passer à peu près proprement en haut de ce passage. Je confirme : ce cadre facilite tout.

Et puis le chrono : j'avais conscience que le vélo était allé assez vite. Je trouvais cependant que j'avais souffert gratuitement. Un peu trop à mon goût. Mais avec 32 minutes et 39 secondes, l'Origine est pile-poïl dans le peloton. A 2 secondes (!) du Merida et 21 secondes du Rose. Allez, vue la forme du jour, ça sent l'égalité à plein nez entre ces trois machines !



Une machine pour tous

La conclusion n'est pas exactement celle imaginée : on s'attendait à un carnage de l'Origine. Mais notre choix a montré ses limites, en fait. Entre des R-SYS SLR décevantes et un groupe Potenza qui manque de rigidité, l'équilibre n'était pas idéal. Notre Axxome 250 aurait pu faire sûrement un peu mieux, voilà comment : chez Mavic, il existe d'excellentes Ksyrium Pro. Qui laissent la latitude d'opter pour un groupe Campagnolo Centaur ! Et là, tout devrait rentrer dans l'ordre. En attendant, l'Axxome 250 est une machine ultra polyvalente, « un poil » plus tournée vers la montagne, mais un vélo facile et élégant à prix serré. C'est le but ! /

FICHE TECHNIQUE

Cadre	Carbone Axxome EVO UD (960 g)	Pneus	Mavic
Fourche	Axxome carbone (380 g)	Chaîne	Kmc
Jeu de direction	Origine	Cassette	Campagnolo 11x29
Pédalier	Campagnolo Potenza 36x52	Cintre	Ritchey road Curve Comp (aluminium)
Boîtier de pédalier	68 mm. Pas BSC. Roulements Campagnolo Vissés	Potence	Ritchey 4-Axis WCS C220 (aluminium)
Dérailleur arrière	Campagnolo Potenza	Pédales	sans
Dérailleur avant	Campagnolo Potenza (riveté/collé)	Selle	Selle Italia Novus Flow
Leviers de freins/vitesses	Campagnolo Potenza	Tige de selle	Ritchey WCS à déport monovis
Etriers de freins	Campagnolo Potenza	Tailles	XS, S, M, L, XL et XXL
Moyeux	Mavic	Poids	7,1 kg
Jantes	Mavic R-SYS SLR (1245 g)		

PRIX 3136 EUROS