



ORIGINE AXHOME II GTR ROUTE DISQUE

TOUT NOUVEAU, TOUT BEAU ?

Origine lance son nouveau fer de lance, l'Axxome GTR, doté de son nouveau cadre. Un peu plus rigide que le modèle précédent, ce cadre, équipé en Shimano Dura-Ace Di2, sort les disques et les nouvelles Mavic tubeless : ça sent le CT à plein nez. La compé ? Nous allons voir ça...

Le GTR est donc monté sur la base de ce nouveau cadre. Entièrement revu par Origine, ce cadre en fibres TeX-treme® apporte, sur le papier, confort et efficacité. Beaucoup le disent, quasi personne n'y arrive. Bref, c'est rare.

GTR, c'est la gamme hyper sport de chez Origine. Pour cela, il fallait un cadre au niveau. Pour ce faire, ils ont tenté de maintenir le rendement de leurs cadres en y ajoutant le confort. Par exemple, les haubans et les bases sont faits d'une seule fibre de carbone. Pas coupée, donc. Ce qui offre un comportement différent à l'arrière car ainsi, on répartit bien mieux les secousses et autres vibrations.

Ensuite, on remarque que la boîte est classique (BB86) et surtout que la forme et la section des tubes, tous, est extrêmement douce. Jusqu'aux bases arrière, presque « old school ». A contrario, le tube supérieur est très technique, plat et fin côté selle, pour le confort vertical, mais nettement plus costaud du côté de la douille pour garantir une tenue de cette dernière à haute vitesse. Ça se tient.

Et puis, ce vélo a un petit secret qui risque de bien l'aider : Origine a mis au point (ou Mavic ? ou les deux ?), le concept XRD. Mais malheur ! Les voilà eux aussi qui se mettent aux concepts

fumeux à trois lettres ! Espérons que celui-ci va nous faire taire et servir vraiment à quelque chose : il s'agit d'un système de fixation de la roue arrière, entre axe traversant et blocage rapide, mais à vis ! En fait, d'un côté de la fourche, la patte est fermée et ronde, l'axe traversant y passe ; et de l'autre, la patte est « normale ». Avec une ouverture pour laisser passer l'axe. Et franchement, c'est génial ! Clairement le meilleur des deux mondes ! Hyper rigide, sécurisant, mais facile à démonter. On enfille l'axe, lui-même à diamètre variable avec son pas de vis en son extrémité, et on visse. Pour sortir la roue, on desserre un peu, on sort à peine l'axe, et la roue sort comme une roue classique. Top !

Six tailles de cadre vous attendent. Comme d'habitude, une de mieux n'aurait pas fait de mal pour un étagement plus fin, mais bon. Résultat, ce sera un peu compliqué pour les petits ET pour les grands : 550, 575 mm et enfin 600 mm le tube supérieur, pour les tailles L, XL et XXL, les écarts sont énormes. Et ça taille petit, sans surprise. Donc si vous êtes plutôt sur du L (57/58 cm), prenez XL. Soyez une fois encore très vigilant lors de votre choix de taille...

**Un vélo à roues à
disques qui se tient
même en bosses
dures : Alléluia ”**





Il date de début 2017, mais nous ne l'avions jamais croisé !!! L'axe traversant Speed Release de Mavic est juste parfait : entre blocage normal et axe traversant, il facilite terriblement les choses.

Sur les pentes... de Lyon !

30°C à l'ombre, un cadre une taille en-dessous de la mienne, et un développement de « mastard », en tout cas pour moi, de 34x25. Le décor est planté. Terrain de prise en mains ? Lyon, Sainte-Foy-Les-Lyon et son paquet de « pentes », comme on les appelle ici. Les pentes, c'est carrément au-dessus de 10-12 %, souvent à 15-16, et ça culmine autour de 20%. De quoi faire, donc...

Je gonfle à 8 bars après avoir eu dernièrement une discussion avec Michel Lethenet, alors que nous avons respecté les 7.7 bars maxi indiqués sur le pneu, lors du test de ces mêmes roues mais en version freinage traditionnel. Bien m'en a pris, semble-t-il.

En premier lieu, il convient de noter avec un grand « C » le confort exceptionnel de ce vélo. Et je pèse mes mots. Entre ce cadre à la fibre TeXtreme®, une fibre annoncée dès son lancement comme un produit un peu révolutionnaire car cumulant le rendement et le confort, et les roues Mavic Cosmic Pro SL UST tubeless, le résultat est bluffant ! Un vrai tapis roulant.

Ensuite, même si j'ai un peu tourné autour, j'ai bien du aller me colter les pentes par ce joli temps de juillet, pour vérifier ce que cet Origine Disque avait dans le ventre. Pour tout vous dire, j'y suis allé un peu à reculons, compte tenu du dernier test avec ces mêmes Mavic. Je suis un peu lourd pour elles, et elles me le rendent bien !

Alors, en version disques, il ne fallait pas trop s'attendre à des miracles. Sauf que dans le vélo, les mauvaises surprises arrivent plus souvent qu'à leur tour, mais les bonnes ne sont pas rares pour autant. De moins en moins, en fait. Car voilà. Autant sur le plat, le GTR est une bombinette déclarée, et file le nez au vent dès qu'on appuie sur les pédales, autant dans les côtes dures, à partir de 10%, ce vélo ne lâche rien !

C'est assez simple à résumer : jusqu'à 6%, on ne sent rien. Au-delà, ça devient dur, naturellement, et si le mal aux jambes apparaît, à vitesse réduite, il est bien plus le fruit des 25 dents à l'arrière et de mon poids que des roues ou du vélo. J'avoue que je n'aurais pas parié là-dessus !

Je constate aussi qu'il ne se lève pas du tout de l'avant, même passés 15% : en fait, l'empattement semble important, ou tout au moins le « stack », cette mesure entre le boîtier de pédalier et l'axe de la roue avant. On n'est donc pas obligé de se mettre en danseuse et en puissance, pour ceux qui le souhaitent, c'est très possible aussi. Moi, je n'avais pas le choix !!!

En fait, si défaut il y a, c'est plus cette étrange impression, en descente notamment, d'avoir un vélo très long. Pas très maniable. Ce GTR semble avoir un petit côté Harley-Davidson. Comme s'il se soulevait un peu lorsque l'on tourne, typique des Harley et de leur chasse démesurée. Mais c'est assez anodin.

Côté freinage, c'est du beurre. Cependant, j'ai trouvé le frein arrière trop mou et manquant un peu d'agressivité. Sûrement une question de réglages.

Dans tous les cas, voilà une très belle expérience. Elle prouve qu'Origine sait décidément faire des vélos, et si ce GTR est sensé être plus rigide que son prédécesseur, c'est discret. Et je dirais tant mieux.

Sur le plat, c'est vraiment de la rigolade et sur les pavés, ce vélo doit vous changer la vie, à coup sûr.

Mais la grosse surprise tient dans son comportement en bosses. Il ne s'affaisse jamais. Malgré ses roues à disques. Et là, on change un peu de monde car si ce n'est pas un pur grimpeur, il peut parfaitement vous permettre d'aller affronter de sérieux cols sans s'inquiéter et sans y laisser les trois-quarts de vos forces. En descente, ce sera au doigt et à l'œil.



Faites moins cher

Reste que pour mettre plus de six mille euros dans un Origine, malgré toutes les qualités de cette machine, il faudrait que je me force un peu. Alors, grâce à leur configurateur, voilà la config' idéale : déjà, vous changez cette selle de fakir. Ensuite, changez le Dura-Ace Di2. Avec une transmission Ultegra mécanique, le vélo avancera exactement pareil, mais avec 1500 euros de moins ! Et là, à 4500 euros, on ne parle plus de la même chose.

Allez, celui-ci, à part les monstres aux cuisses d'acier ou aux super puncheurs, vous pouvez y aller les yeux fermés : moderne, léger, efficace, confortable et polyvalent. Rien à ajouter. /

Fiche technique

Cadre	Monocoque carbone Toray. Fibre UHM TeXtreme®. Axe 12x142	Pneus	Tubeless Mavic
Fourche	Monocoque carbone TeXtreme® 12x100 SpeedRelease®	Chaîne	Shimano Dura-Ace
Jeu de direction	Origine Inset Sealed (105 g). 1"1/8-1.5"	Cassette	Shimano Dura-Ace 11x28
Pédalier	Shimano Dura-Ace 34x50	Cintre	Ritchey Road Curve WCS Carbon
Boîtier de pédalier	BB86. 86,5 mm x 41 mm de diamètre	Potence	Ritchey WCS C-220
Dérailleur arrière	Shimano Dura-Ace Di2	Pédales	Sans
Dérailleur avant	Shimano Dura-Ace Di2	Selle	Selle Italia SLR Lite titane flow
Leviers de freins/vitesses	Shimano Dura-Ace Di2	Tige de selle	Ritchey 1b Superlogic carbon. 27,2 mm. Chariot monovis
Etriers de freins	Shimano Disc RT900 Ice Tech. Diamètre : 160 (av) et 140 mm	Tailles	XS, S, M, L, XL et XXL
Moyeux	Mavic	Poids	6.75 kg (taille 57)
Jantes	Mavic Cosmic Pro Carbone SL UST 47x 28mm		

PRIX 6597 EUROS