

N° 241 MARS - AVRIL 2019

# Vélo Tout Terrain

LE MAGAZINE  
100% VTT

LES CHANGEMENTS INTÉRESSANTS



## Dossier LIGHT ALLÉGEZ VOTRE VÉLO DE MANIÈRE RAISONNABLE

TEST MATOS

**CROSSCALL**  
TREKKER X4

NOUVEAUTÉS

Sram AXS Eagle  
Niner Rip 9 29 & 27.5"  
B'twin Série XC900 29"  
SantaCruz Chaméléon

ESSAIS

**ORIGINE**  
THEOREME GTR 29  
**YT**  
JEFFSY 29 CF  
PRO RACE  
**MERIDA**  
BIG NINE 8000

PRATIQUE

Les 10 rendez-vous  
incontournables  
du printemps

Se soigner malin  
sur le terrain

N° 241 - MENSUEL - ISSN 1296-8129 - FRANCE  
METROPOLE : 5,50 € - BEL : 7,30 € - CH : 9,90 FS  
DOM : 8,20 € - TOM : 1200 XPF

Blue  
Ride  
EDITIONS

PRESSE MAGAZINE  
Édition digitale





## Origine Théorème GTR 29"

3 016 € \* | 9,3 kg taille M | Déb. av. : 100 mm | Déb. ar. : -

Pratique : rando-sport, compétition, vallonné, plaine

\*dans notre configuration

# Prêt à en découdre

Qui aurait pensé que l'on aurait pu trouver dans le nord de la France une petite marque capable de rivaliser avec les grands constructeurs sur le segment des VTT de cross-country performants ? C'est pourtant ce que propose Origine avec le Théorème GTR 29".

Texte : B. Lacoste - Photos : Nicolas Le Carré





**Notre histoire avec Origine ne date pas d'aujourd'hui. Il faut savoir que l'un des fondateurs est l'ancien créateur de la marque de vélos Q-Bikes qui prit de plein fouet l'arrêt, ou presque, de la distribution de vélos dans les grandes surfaces alimentaire, ce qui a entraîné Q-Bikes sans sa chute.**

Mais quand on a vécu les grandes heures du VTT, difficile de refuser d'y revenir lorsqu'un ami passionné du vélo, vous appelle pour lancer une nouvelle marque qui a pour particularité la personnalisation de l'équipement via une application web. Banco, Origine est né. Après un franc succès sur le segment des vélos de route, et urbain, Origine se lance sur le VTT avec un semi-rigide dénommé Théorème.

Ce vélo est proposé en deux versions : GTR et GT. Le premier se destine à la compétition quand le second sera l'allié des randonneurs sportifs ou adeptes des longues distances. La différence porte essentiellement sur les fibres de carbone et la manière dont elles sont posées. Ainsi le GTR dispose par exemple d'une zone autour du boîtier de pédalier un peu plus bridée que sur le GT. Cela donne de l'explosivité, mais demande de tirer plus dans les cuisses. Les compétiteurs adorent ça, les moins puissants beaucoup moins. Ils se dirigeront alors vers le GT qui sera plus complaisant, voire aidera même les jours où ils n'auront pas la forme.

Le Théorème que vous avez sous les yeux a été configuré depuis le site web de la marque. Nous avons pris le parti de rester sous la barre des 9,5 kg et surtout ne pas dépasser les 3000 €. Et le résultat est plus que séduisant, tout en étant parfaitement cohérent !

Origine a choisi Toray, référence japonaise en la matière, et Xtrem, l'Américain choisi depuis des années par Felt, pour le choix des fibres de carbone. L'ensemble est mis en forme sous la technique de l'EPS, qui garantit une qualité haut de gamme à l'extérieur, comme à l'intérieur du cadre. Dans notre version GTR, le cadre affiche 870 g sans visserie ni patte de dérailleur, ce qui veut dire que notre taille M, peut être annoncé à 895 g, à laquelle il faudra ajouter au moins 50 g environ de peinture. Une belle performance qui le place parmi les cadres de série les plus légers du marché, mais qui ne semble pas oublier une composante importante de la performance : le confort. Le triangle arrière a été conçu pour travailler à la verticale pour obtenir du grip et du confort à tous les étages. L'autre originalité des vélos Origine, c'est que les cadres arrivent bruts depuis l'Asie, dans l'usine de Somain (59). C'est là qu'ils sont poncés, peints, et vernis, avant de





### Caractéristiques

#### Géométrie Taille M

Tube supérieur : 595 mm  
 Tube de selle : 445 mm  
 Angle de direction : 69,7°  
 Angle de tube de selle : 73°  
 Bases : 430 mm  
 Empattement total : 1 110 mm  
 Hauteur de boîtier : 313 mm  
 Reach : 425 mm  
 Stack : 615 mm

#### Fiche technique

Tailles : S, M, L, XL  
 Modèle d'essai : M  
 Cadre : carbone  
 Fourche : RockShox Sid RL  
 Amortisseur : -  
 Freins : Sram Level TL, ø160 mm  
 Dérailleur arrière : Sram GX Eagle  
 Pédales : Sram GX Eagle, 32 dents  
 Commande : Sram GX Eagle  
 Cassette : Sram NX, 11-50 dents  
 Roues : Mavic Crossmax Pro  
 Pneus : av. Continental Race Cross, 29x2.2 ;  
 ar. Continental Race King, 29x2.2  
 Potence : Ritchey 4 Axis, 70 mm  
 Cintre : Ritchey MTN 2x WCS, 720 mm  
 Tige de selle : Ritchey Zero WCS, ø30,9 mm  
 Selle : Selle Italia X-LR titane

Distributeur : Specialized France  
 Contact : [www.specialized.com](http://www.specialized.com)

#### RENDEMENT



#### CONFORT



#### MANIABILITÉ



#### STABILITÉ



#### PRIX/ÉQUIPEMENT



**18  
20**

#### ON AIME

Géométrie • Large choix possible des composants • Prix

#### ON REGRETTE

On cherche, on cherche...

Difficile de rester insensible à cette vue. Entre la finition exemplaire, et un choix de couleur qui ne laisse pas de marbre, le Théorème impose par sa présence.

passer par la phase du montage. Sauf qu'ici la peinture est élevée à l'état d'art comme le ferait un artisan dans son office. Pas de peinture à base de solvant, l'écologie passe par des peintures hydrosolubles dont les teintes sont composées sur place, de quoi permettre à Origine de proposer des couleurs bien plus sympas que les grandes marques. Que dire de notre modèle qui se pare d'un bleu céleste d'une pureté exemplaire. Aucun défaut, une finition parfaite. D'ailleurs presque trop puisqu'on aurait aimé qu'il n'y ait pas de peinture sur les points d'accroche du dérailleur avant. Alors même si nous n'avions pas l'intention de monter un dérailleur avant, il nous aurait fallu poncer la surface peinte pour le fixer bien à plat... Pas simple. Puisque l'on est sur les petits points qui peuvent laisser sur notre faim, on pourrait parler d'une gaine de frein qui se balade dans le tube diagonal qui peut générer des bruits parasites. Heureusement, le vélo est particulièrement bien monté, avec les doses de graisse où il faut, et dans les proportions qu'il faut. Cela peut paraître surprenant de le noter tant cela devrait être normal, mais croyez-nous, c'est rarement le cas. Et puis il y a la géométrie. Le Théorème ne joue pas dans l'extrême mais ne fait pas dans le classicisme non plus. La preuve puisqu'il joue la carte de la stabilité avant avec la combinaison d'un reach plus long que de coutume, une potence relativement courte pour un crosseur (70 mm, et franchement une de 60 voire 50 mm n'aurait pas été de refus) et une direction plus ouverte. Même si on est un peu plus proche de 70° que des 69° annoncés, l'association avec un train arrière court, fait mouche. Et l'on prend vite goût à l'emmener sur les sentiers à mach 12.





Le boîtier de pédalier est bien enveloppé, ce qui ne laisse guère de place à la souplesse. Heureusement le triangle arrière sait jouer de souplesse.

**L'ORIGINE THÉORÈME POSSÈDE DES ARGUMENTS-MASSUES :  
UN POIDS DE SON CADRE QUI NE DÉPASSE PAS 900 G, UNE FINITION  
EXEMPLAIRE, UN COMPORTEMENT SUR LE TERRAIN SUPER AGRÉABLE,  
LE TOUT POUR UN PRIX TRÈS COMPÉTITIF**

## Dessiné pour vous faire gagner du temps

La potence placée au plus bas, une cale de plus dans la RockShox Sid, pour pouvoir lui mettre moins d'air et gagner en contact avec le sol sans venir en butée, 1,8 bar de pression dans les pneus Continental qui ne seront pas à la fête dans les passages boueux, et **nous voilà entrés dans une autre dimension : celle de performance. Ça pulse à tous les étages, bien aidés par une position de pédalage un peu en avant du bassin.** Ça change de beaucoup de vélos qui demandent d'être plus en position assise pour faire avancer la machine. Pas très productif... Alors qu'ici, la poussée est optimale. En tout cas, sur le plat, parce qu'en côte, un tube de selle un peu plus remonté n'aurait pas dénaturé la bête. Il l'aurait même magnifié tant les montées sont avalées comme un croissant au petit déjeuner. C'est d'autant plus exaltant, que la roue arrière motrice plutôt bien, sans se laisser faire lorsqu'elle rencontre une racine au détour d'une grimpe. Ça passe crème. Il faut dire que la selle Selle Italia montée sur notre modèle facilite grandement la mission. Soyons honnêtes, elle ne brille pas par l'excellence de son profil avec son bec qui tombe à la manière d'un nez de perruche. Sauf qu'en côte, les fesses y trouvent naturellement leur place pour favoriser la poussée, alors... Une fois la difficulté passée, si on peut encore parler d'une épreuve tant il est facile de mener la bête au sommet, la remise en vitesse est quasi instantanée. Et l'on apprécie de ne pas devoir relancer la machine pour qu'elle conserve son entrain. Il est facile, et même si l'on aurait apprécié une boîte de pédalier un peu plus souple pour faciliter le travail (oui, on sait, le GT est là pour ça, mais quand même), le Théorème file à la manière du

## Ce qu'il faudrait changer

L'avantage avec le système mis en place par Origine, c'est que vous pouvez complètement configurer votre vélo, avec les composants mis à la disposition par la marque. Nous avons choisi un bon compromis qui permet au vélo de rester bien en dessous des 10 kg, tout en restant sur un prix carrément attractif.

Dans ces conditions, difficile de lui trouver un défaut d'équipement. Alors oui, nous aurions pu choisir de mettre une tige de selle télescopique, que ce soit une Pro Koryak (+195 € et + 310 g) ou une RockShox Reverb Stealth (+315 € et +270 g) pour coller un peu plus au programme moderne des courses de cross-country. Néanmoins pour rester sur un poids contenu, nous aurions préféré trouver dans la liste de proposition une tige de selle sans déport qui s'autorise de la flexion. Un peu comme sur le Merida que nous testons aussi dans ce numéro. Le vélo aurait alors gagné encore un peu plus en performance.



## Suite Origine Théorème GTR 29"

vent violent d'hiver. Le confort de roulage est là, les roues Mavic font bien leur travail, mais ça sautille un peu des fesses lorsque l'on rencontre des imperfections. C'est là qu'on aurait peut-être aimé plus de souplesse de la tige de selle, histoire d'encaisser les contre-coups de la reprise de motricité de la roue arrière. Dans les enfilades, le Théorème demande tout de même de jouer de la gâchette pour conserver le tempo, signe que le boîtier reste bridé. La direction est précise, et même si elle demande d'être fermement maintenue pour enchaîner les virages afin de ne pas élargir la trajectoire, le vélo semble facile à mener. L'arrière est vif et précis, et la stabilité de la partie avant permet de prendre de l'angle sans se poser de question. Un caractère que l'on retrouve en descente, où le vélo se délecte à sauter d'une ligne à l'autre profitant de sa légèreté, et du travail aux petits oignons de sa fourche, pour faciliter la tâche à son pilote qui, enjoué par tant d'aisance, n'hésite pas à accélérer encore un peu plus. Une belle stabilité qui fera la différence lorsqu'il s'agira de gagner de précieuses secondes. Décidément, le Théorème est une belle découverte, mais aussi une belle réussite qui, cerise sur le gâteau, ne se paie pas le prix fort. Une marque à recommander les yeux fermés. ■

**LE DYNAMISME QUI TRANSPIRE À CHAQUE COUP DE PÉDALE N'EST PAS LE SEUL FAIT D'UN POIDS LÉGER. LES ROUES ET LES CARACTÉRISTIQUES DU CADRE PARTICIPENT AUSSI À CETTE MAGIE**



On ne peut pas dire que la selle Selle Italia soit belle, surtout avec ce bec qui plonge exagérément. Mais force est de reconnaître, qu'elle sera un atout en cote où vous pourrez trouver une place confortable sur l'avant pour pousser avec puissance sur les pédales.

## TÉLÉPHONE CAMSPORT

**Quand le smartphone se transforme en caméra embarquée**

**CrossCall Trekker X4**

**Intégrer une caméra sportive dans un smartphone, l'idée du siècle ?** C'est en tout cas ce que propose

Crosscall sur son dernier produit, le Trekker-X4. Le premier gros avantage des produits réalisés par la marque française, c'est qu'ils sont totalement pensés pour une pratique en extérieur comme le VTT : étanche et résistant au choc, le X4 a subi sans broncher pas mal de sorties hivernales dans la boue, sous la pluie et dans le froid... sans oublier quelques chutes. L'écran offre une belle définition et pratiquement aucun reflet en pleine lumière.

Venons-en à la spécificité de ce smartphone, à savoir cette action-cam. Autant le dire tout de suite, on n'atteint pas la qualité d'une Go Pro Hero 7 - la référence actuelle - surtout en faible luminosité. Pour autant, le résultat reste tout à fait convenable. Surtout au niveau de la stabilisation, franchement convaincante. Crosscall a développé tout un tas d'accessoires pour se filmer, du support à fixer sur le guidon en passant par la perche à selfie, en finissant (et c'est ce qui nous intéresse le plus) par un harnais/plastron (49,90 €) sur lequel on vient placer le téléphone à l'aide de la fixation magnétique située à l'arrière de ce dernier.

**L'ensemble est hyper pratique à utiliser. Côté prise de vue, l'application X-Cam développée par Crosscall permet de filmer selon différents points de vue, avec un champ de vision allant jusqu'à 170°. On peut également faire des timelapses ou encore des vidéos au ralenti ou en accéléré.** Il existe même une fonction dashcam qui peut être bien pratique pour vous filmer sur des trajets urbains, en cas d'accident. Bref, le concept est alléchant. D'autant qu'il est possible de réaliser ses propres montages vidéos directement sur l'application ! En théorie, l'idée est géniale. Sauf qu'en pratique, nous avons rencontré pas mal de bugs. Le premier, c'est qu'au bout de 10 minutes, la vidéo repart à zéro. Vous pensiez avoir immortalisé le passage de votre vie, c'est raté... à moins d'enregistrer des vidéos de moins de 10 minutes. L'équipe technique de la marque française affirme que cette limitation du système d'exploitation Android sera réglée dans une prochaine mise à jour en février. L'autre problème, c'est que le logiciel de montage vidéo n'est pas des plus instinctifs et que l'enregistrement d'un montage vidéo (appelé X-Story) peut prendre plusieurs heures ! Là encore, Crosscall en est conscient et annonce des améliorations à venir, avec un temps de création réduit à 50 secondes pour une vidéo de 10 secondes. L'autre petit bug que nous avons rencontré concerne Strava. En lançant l'application avant de partir rouler, impossible de verrouiller l'écran d'accueil du téléphone. Pour l'instant, le X4 manque donc cruellement de stabilité à l'usage au niveau de ses applications. Mais vu la réactivité de l'équipe technique, on est certain que ces petits défauts d'usage seront rapidement corrigés dans les prochaines mises à jour. On vous tiendra au courant ! ■

Prix : 699,90 €  
Poids : 250 g  
Crosscall,  
[www.crosscall.com](http://www.crosscall.com)

**NOTE** ●●●●●