

Le Graxx est le gravel d'Origine. Il se pose comme un très bon candidat au vélo unique, et à prix record — à condition de savoir changer une paire de pneus pour passer des pistes au goudron.

Nous avons tous des superpouvoirs. Certains repassent une chemise en trente secondes, d'autres réussissent des tartes aux pommes. On peut aussi gagner une course, faire rire ou faire le bien, réparer les motos russes et les PC sous Windows 95. Parfois, cela se confond. Chacun ses dons. Moi, je dégonfle les pneus tubeless en les regardant. La dernière fois, c'était dans le Vercors. J'avais dû trop regarder la roue

des vélos d'essai chaussés à neuf. Les pneus ont été montés juste avant l'expédition, souvent le liquide préventif n'a pas eu le temps de tourner. Ceci explique mes super-dons, et que je ne pars jamais sans une collection de chambres — un vrai représentant de commerce. J'ai profité de la pause. Contempler sa mouture à l'arrêt n'est pas l'usage le plus désagréable qu'on puisse en faire, nous partageons cela avec les cavaliers et les motards. Et celle-là, comme depuis le départ, je l'ai trouvée très réussie.

C'est quoi, un gravel ? Un vélo de route à large fourche ? C'est la branche routière de la famille. À l'autre extrémité, un VTT à roues de 29 pouces et guidon de route. C'est la branche campagnarde. Placez le curseur où vous voulez.

Le Graxx est deux tiers route et un tiers chemins de traverse. Il n'est pas plus lourd — son cadre du moins — qu'un pur routier. Ses bases et son empattement sont plus longs, pour qu'il soit plus stable sur les chemins. Il a un sloping plus prononcé, utile dans une descente caillouteuse, et une puissance plus courte pour compenser l'allongement. Ajoutez des jantes plus larges, capables d'accueillir des pneus de 40 (ici) ou parfois 50 mm, d'évidents freins à disques, et vous y êtes.

Adieu monopole

Ce n'est pas une révélation, nous avions beaucoup aimé les Origine de route, Axxome 250 à freins sur jantes ou GT32 à disques. Nous avions aimé leur confort sur les mauvaises routes et leur enthousiasme sur les bonnes.

- Toutes options**
Le Graxx peut recevoir un double ou un mono, un groupe mécanique ou électrique.

- Max**
Le centre Ritchey Comp Ergo Max est l'un de nos compagnons favoris.



arrière du Graxx, pourtant monté avec des pneus de 40 mm, à l'épreuve des cailloux. Dans la descente en lacets qui mène à Saint-Martin-en-Vercors, nouvelle alerte après deux premiers regonflages : cette impression dans un grand droit de rouler sur un immense chewing-gum, ce confort soudain et suspect...

L'arrière se déballonne comme un programme politique à l'épreuve des faits. Le pneu souffre, moi aussi. Au village, une fontaine. J'y appuie le Graxx, démonte la roue, vide le préventif, bien obligé, nettoie l'intérieur du pneu avec le papier essuie-tout acheté à l'épicerie, laisse sécher au soleil.

La collection

Au moins, je ne suis pas superstition. À la rédaction, nous recevons souvent

ORIGINE

Graxx

Multitâche

Le Graxx a le même allant, freiné par une longueur supérieure. Mais on ne passe pas sa vie de cycliste à démarrer au sprint.

L'équipement est au choix — le configurateur, toujours —, tout Ritchey pour nous, pas différent de celui d'un vélo de route. En gravel, le mono s'impose. Nous avons trouvé le groupe GRX un peu plus souple ou son verrouillage un peu moins précis que celui des monos de Sram, lequel va devoir renoncer à son monopole en la matière. Question d'habitude et de ressenti, car le fonctionnement est parfait. Les freins sont plus doux et progressifs que des Sram.

Six mains

Un double plateau, toujours en GRX, est possible, avec l'avantage sur les groupes de route traditionnels de proposer des formats plus humains : des doubles 48x31 ou 46x30.

“Notre” configuration s'affiche à 2800 euros, ce qui est remarquable. Le Graxx débute à 2400 euros. Pour un vélo en carbone capable de tout, sauf le voyage (mais on trouve des œillets vissés à l'arrière et une fixation pour un troisième porte-bidon sous le tube diagonal), c'est un joli résultat. La finition est impeccable, tous les passages sont internes.

Quand le pneu a eu fini de sécher, j'ai sorti une chambre, je l'ai installée, et j'ai remonté le pneu. Il a fallu six mains pour cela, en comptant celles des deux organisateurs de la Grande Draille (à lire dans notre numéro 23), qui passaient par là. Les jantes tubeless ne facilitent pas le montage, les pneus tubeless à tringle renforcée non plus. J'ai repris la route du col de Rousset. Je ne me suis plus servi de mes superpouvoirs pendant les deux jours suivants. Mais j'ai adoré le vélo. Si j'étais condamné à n'en avoir qu'un, il ferait un très bon candidat. Et même si elle ne figure pas encore dans le configurateur, il est doublé aujourd'hui d'une version alu, encore moins chère. ■

Le cévé

- ▶ Cadre **Origine Graxx FLUD**, fourche carbone Origine, axes traversants 12 mm.
- ▶ Groupe **Shimano GRX** mono-plateau 40 dents, cassette 11x42.
- ▶ Freins **Shimano GRX** à disques hydrauliques 160 et 140 mm.
- ▶ Roues **Mavic Allroad**.
- ▶ Pneus **Mavic Yksion Elite Allroad** 40 mm.
- ▶ **Selle Italia Novus Flow**.
- ▶ Tige de selle, potence, cintre **Ritchey**.
- ▶ **8,5 kg**

www.origine-cycles.com

2864 €

dans cette configuration

GÉOMÉTRIE

Un gravel est un vélo de route passé par la salle de musculation. Il est plus long (empattement, bases) qu'un pur routier, renforcé, et accepte des pneus de gros calibre. Rien qui change fondamentalement son comportement sur la route.

MACÉDOINE

La gamme GRX est miscible avec l'essentiel des gammes route et VTT de Shimano. Notre vélo était monté avec des manettes de route 105, dernier modèle, et d'une ergonomie parfaite.

POUTRE

Le cadre du Graxx est largement dimensionné. On soupçonnerait presque le tube diagonal de recel de batterie. Il n'en est rien. De quoi rassurer l'amateur, sans doute.



GRRRXXX

Le Graxx ne peut être équipé qu'en Shimano, mais il a bien sûr accès à toute la gamme gravel GRX, en double ou en mono-plateau. En gravel, le mono est le meilleur choix.

CALIBRE

Sur "notre" Graxx, des roues Mavic et de redoutables (sur les chemins) pneus Allroad Yksion en 40 mm. D'épais pataugas plus à l'aise en campagne que sur le goudron.

132 PAGES / ATTENTION, MAGAZINE SENSIBLE

200

LE VÉLO DE ROUTE AUTREMENT
N° 22 AUTOMNE 2019

EN TEST



LOOK
785 HUEZ DISC

TRANSCONTINENTAL RACE:

VERTIGE DE LA ROUTE

BREXIT TOUR : 3000 KM

AU ROYAUME DÉSUNI

ORIGINE
GRAXX

JULIANA
QUINCY

LES 6-7
DÉCEMBRE, C'EST
VÉLOTHON !

CONCOURS DE MACHINES VS
PARIS-BREST-PARIS : LA RENCONTRE

Et
VOUS

faites ça souvent ?

RAID

SOUS L'AILE
DU CIRCAÈTE

SUIVRE A VÉLO
LA MIGRATION
D'UN RAPACE

FRANCE : 6,50 € - BEL/LUX : 6,95 €
CAN : 10,99 \$ca - CH 10,40 FS

L 15907 - 22 - F: 6,50 € - RD

