

Triathlon



## GIANT Trinity Alliance

Preis: € 2 400

Gewicht: 9,29 kg (RH 50)

RRI-T: 7,04

„Ein Zwitter“ ist man geneigt zu sagen, wenn es um das Trinity Alliance von Giant geht. Halb aus Aluminium, halb aus Composite-Material gefertigt, versuchen die Asiaten dort, wo nötig, Carbon einzusetzen, und dort, wo sinnvoll, auf Aluminium zurückzugreifen. Um genau zu sein, sind die Leistungszentralen wie Steuerkopf und Tretlager sowie das Unterrohr und die Unterstreben aus dem Giant-eigenen doppelt konfigurierten AluX. Oberrohr und Sitzstreben sind aus Carbon, das Sitzrohr teilen sich die beiden Materialien. Spannend dabei ist, dass das Carbon, von außen nicht zu erkennen, im Innern des AluX bis fast zum Tretlagergehäuse reicht, seine komfortablen Eigenschaften also fast über die ganze Länge des Sattelrohrs verteilt.

Das Trinity gefällt auf der ganzen Linie. Eine perfekte Zeitfahrgeometrie sorgt für eine aerodynamische Sitzposition, ohne unbequem zu sein. Das kurze Steuerrohr entspannen die Asiaten durch vier Spacer. Wer

auf eine ganz kurze Distanz geht, kann per simpler Montage anpassen. Dank des kurzen, fast sechs Zentimeter geslopten Oberrohrs hat man das Rad, das durch einen guten Geradeauslauf sehr gefällt, bestens im Griff, und Sie werden auch in engen Kurven die Aeroposition beibehalten können. Die Ausrüstung ist gefällig – der Sattel von Fizik sogar sehr gut –, bietet allerdings Tuningpotenzial. Das ist vor allem mit Blick auf einen sehr guten Rahmen zu verstehen.

### Fazit:

Die durchdachte Zeitfahrgeometrie gefällt genauso gut wie der Rahmen als Carbon/Alu-Mix. An der Ausstattung kann gefeilt werden.

Rahmen	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	□ □
Fahrverhalten	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	□ □
Steigung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	□ □
Abfahrt	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	□ □
Wendigkeit	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	□ □
Laufruhe	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	□ □
Komfort	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	□ □
Ausstattung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	□ □
Preis/Leistung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	□ □



**Rahmen:** Alliance Composite/AluX

**Größe:** 43, 46,5, 50, 55 cm

**Gabel:** Advanced Composite, Aero

**Kurbel:** Shimano Ultegra, 53/39

**Schaltwerk:** Shimano Ultegra

**Umwerfer:** Shimano Ultegra

**Schalt-/Bremshebel:** Shimano Dura Ace

b.e.t./Tektro TL-720

**Bremsen:** Shimano Ultegra

**Laufräder:** Mavic Cosmic Elite

**Reifen:** 23er Vredestein Pro3 Race

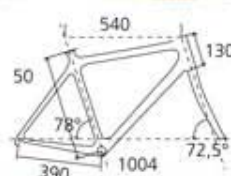
**Lenker:** FSA Vision TriMaxPlus/Vision Alu

**Vorbau:** FSA Vision Sizemore

**Sattelstütze:** Advanced Composite, Aero

**Sattel:** Fizik Arione Tri 2

Sitzposition: Tour  Race 



# Giant Defy O



Testurteil  
**Gut**

Preis: € 1.399 Gewicht: 8,9 kg  
Größen: Herren: S, M, ML, XL (Test)

City/Alltag Ausstattung Preis/Leistung  
Tour/Reise Fahrverhalten  
Sport/Fitness Sitzposition  
Gelände

plus Minus  
+ Kompakter, agiler Rahmen  
+ Dreifach-Kurbel ideal für Einsteiger  
+ Carbonstütze  
- Fahrt sich ein wenig hart

Der asiatische Radsportriese Giant ist in Deutschland Rennradportern vor allem deswegen bekannt, weil das Team T-Mobile über mehrere Jahre auf Maschinen aus dem fernen Osten unterwegs war.

## Fahreindruck

Genau wie die Profis damals auf ihren Carbonmaschinen setzen Sie sich beim „Defy“ aus AluX auf einen Rahmen im für Giant so typischen „Compact Road Design“: Ein stark abfallendes Oberrohr sorgt für ein kleines Rahmendreieck, das hohe laterale Stabilität bei minimiertem Gewicht bietet. Passend dazu ist das Heck des Defy dank tief ansetzender Sitzstreben ebenfalls sehr kompakt. Auf der Straße sorgt das Defy so für ein sehr knackiges Fahrerlebnis – in einer durchaus komfortablen Sitzposition. Eine sehr gelungene Mixtur! Die aber ein wenig mehr Komfort vertragen könnte: Der Rahmen, die gerade Gabel und die



Tief sitzende Streben = kompaktes Heck

Front aus Alu filtern Bodenunebenheiten kaum, einzig im Heck finden Sie dank Composite-Stütze und sportlich komfortablem Sattel ein wenig Entspannung. Die übrige Ausrüstung ist mit Mavic Aksium Race-Laufrädern passend gewählt und dank Shimano „Ultegra SL“-Gruppe sogar hochwertig.

## Fazit

Knackig-sportlicher Spaßflitzer mit passenden, zum Teil hochwertigen Zutaten.

Giant Deutschland GmbH, Tel.: 0211-938940, info@giant-bikes.de

Rahmenmaterial: Giant Defy AluX SL, Fluidform™, Compact Road Design Gabel: Giant Composite, Aluminium-Schäfte, 1114" x 1118" Schaltung: Shimano Ultegra SL 20-Gang Kurbel: Shimano Ultegra SL Triple (53/39/30) Laufräder: Mavic Aksium Race Reifen: Michelin Speedmax 2 Bremsen: Shimano Ultegra SL Vorbau: Lenker: Giant Anatomic / O.S. Giant Anatomic 0.5, 31,8 mm Stütze/Sattel: Giant Advanced Composite / Giant Performance Road

## BIKE 02 2009

### ALU GIBT GAS

Angesichts der Flut von Kohlefaser-Fahrrädern erscheint es fast schon mutig von Giant, bei ihrem brandneuen Top-Modell auf den Werkstoff Aluminium zu setzen. Um so erstaunlicher, dass sich die Konstruktion wacker schlägt, ja sogar in einigen Kriterien mit den Carbon-Konkurrenten mithalten kann. Die nur 2280 Gramm für Rahmen und Dämpfer sind beachtlich, die Steifigkeit liegt im guten Mittelfeld, das Fahrwerk besitzt keine spürbaren Antriebsverluste und arbeitet ausgesprochen sensibel. Speziell für den Marathon-Einsatz konstruiert, hat Giant beim Anthem ein paar Zentimeter Federweg mehr draufgepackt als beim Carbon-Vorgänger – das zahlt sich aus. Die Charakteristik von Gabel und Dämpfer passen gut zusammen, das Heck lässt sich auch ohne Plattform sehr gut fahren. Leider gibt es nur drei Rahmengrößen. Auf der Rennstrecke legte Karl Platt seine drittbeste Zeit hin, Wolfram Kurschat nur seine siebte. Er kam mit den schmalen Reifen und dem schmalen Lenker nicht klar, lobte dafür die Steifigkeit des Bikes. Die kleinen Bremsscheiben und schmalen Reifen zielen auf nicht allzu schweres Terrain.



Der Rahmen bietet allerdings auch nicht allzu viel Reifensicherheit. FAZIT: Giants neues Top-Fully beeindruckt durch sein effizientes Fahrwerk und die rennmäßigen Fahreigenschaften. Auch der Preis erscheint angemessen.

### GIANT > ANTHEM X D

#### HERSTELLERANGABEN

VERTIKAL: Giant Deutschland GmbH, Tel. 0211-938940  
www.giant-bicycles.com  
ALU/16"/10/20"  
449,90 Euro

#### BIKE-MESSDATEN

GEWICHT OHNE PEDALE 10,25 kg  
LENK-/SITZROHRWINKEL 69,5/72,5°  
VORBAU-/OBERROHRLÄNGE 100 mm/590 mm  
RADSTAND-/TRETLAGERHÖHE 1084 mm/525 mm  
FEDERWEG V/D/H 104 mm/110 mm  
HINTERBAUSYSTEM Maestro Mehrgelenker

#### AUSSTATTUNG

GABEL/DÄMPFER Rock Shox SID World Cup/Fox Float RP 23  
KURBELN/SCHALTUNG Race Face Devo X/SHIMANO X.D Trigger  
SRAM X.D Blackbox/Shimano XTR  
BREMSANLAGE/DISC-H V/D/H Avid Juicy Ultimate/160/140 mm  
LAUFRÄDER Mavic Crossmax SL-Systemhüllradler,  
Schwalbe Racing Ralph 21-Reifen

CC RACE | MARATHON | ALL MOUNTAIN

#### BIKE-URTEIL\* SEHR GUT (120)

KARL PLATT, DEUTSCHER MEISTER MARATHON  
„Mich hat das Fahrwerk begeistert, super sensibel und effektiv. Es arbeitet, aber stört dabei nicht. Man braucht keine Plattform.“

#### RUNDENZEITEN:

KARL PLATT 15:49 MIN. (2. PLATZ)  
WOLFRAM KURSCHAT 17:28 MIN. (7. PLATZ)

## MOUNTAINBIKE 01/2009

# GIANT REIGN

Nach einem Jahr Pause ist der kleine Bruder des Reign X wieder in Deutschland erhältlich. 150 mm Federweg für pures Trail-Glück.

Wem das Trance X mit 130 mm zu „tourig“, das Reign X mit 170 mm aber zu bergablastig war, blickte in diesem Jahr neidisch über den großen Teich. Denn nur in den USA war das Reign (ohne X) mit 150 mm Federweg im Heck erhältlich. Jetzt kommt das spielfreudige All-Mountain wieder zurück nach Deutschland.

Mit an Bord ist der bewährte Maestro-Hinterbau, der sich auch im Reign wie gewohnt nach sehr viel Federweg anfühlt, unter Kettenzug aber VPP-typisch (Virtual Pivot Point) dennoch wipfrei arbeitet und so auch lange Touren ermöglicht.

Wie bei allen Giant-Fullys ist der Biker durch die geschwungenen Hydroforming-Rohre tief ins Rad integriert. Mit tiefem Schwerpunkt saugt sich das Reign förmlich am Trail fest, gehorcht dem Piloten trotz hoher Front auch in technisch anspruchsvollen Passagen aufs Wort. Das Fahrwerk – beim Topmodell mit Fox 32 Talas und DHX Air



4.0 – leistet zur starken Trailperformance ein Übriges. Die Ausstattung kommt im typischen Giant-Mix mit Sram-Antrieb, Race-Face-Parts und WTB-Laufrädern. Erhältlich sind drei Modelle ab 1699 Euro. Das Topmodell Reign O kostet faire 2799 Euro.

FAZIT: Mit tollem Maestro-Hinterbau und feiner Balance beweist sich das Reign als erstklassiges Trailbike.



Fun in Latsch: MB-Rider Chris Pauls und das Giant Reign.



# GIANT TRANCE X1

2682 km und 39 520 Hm legte der 120-mm-Tourer zurück.

➡➡➡ Ein Bike für Selbstdarsteller ist das Giant Trance mit seiner mausgrauen Optik trotz der auffälligen Rahmenform kaum. Eher was fürs gepflegte Understatement. Dazu passen die inneren Werte des Trance X1, denen gleich zwei Dauertester auf den Zahn fühlten. Rund 1100 km legte MB-Mechaniker Chris Pauls auf dem Giant zurück – ohne besondere Vorkommnisse. „Gefallen hat mir besonders der effektiv arbeitende Maestro-Hinterbau, weniger gut der lange Vorbau, den ich gegen einen kürzeren getauscht habe“, charakterisiert Pauls seinen Tourenbegleiter.

Auf Touren durch Schwarzwald, Pfälzerwald und einmal über die Alpen – von Garmisch nach Riva – spulte der leidenschaftliche Tourenfahrer Fabian Dubberke

Chris Pauls, MB-Mechaniker

**„ZUVERLÄSSIG, UNAUF-  
FÄLLIG UND IMMER SOUVERÄN  
VERRICHTETE DAS 120-MM-FAHR-  
WERK SEINEN DIENST. IM MITTEL-  
GEBIRGE BRAUCHT'S NICHT MEHR.“**

die restlichen Kilometer auf dem Trance ab. Dubberke gefiel vor allem das sichere Fahrverhalten bergab. Eine böse Überraschung gab's nur am vierten Tag beim Alpencross: Am Hinterrad (WTB-Felge/DT-Swiss-370-Nabe) riss eine Speiche. „Trotzdem konnte ich die Tour zu Ende fahren“, gab sich Dubberke erleichtert. Bis zum Dauertestende sollte es der letzte Defekt bleiben. Auch beim Zerlegen in der Werkstatt blieben unschöne Überraschungen aus. Bis auf die verschlissene Shimano-Kette und abgenutzte Bremsbeläge an der Scheibenbremse Hayes Stroker Trail vermeldete das Abschlussprotokoll: alles in Ordnung! Selbst die Hinterbaulager liefen seidig und spielfrei, der anodisierte Rahmen zeigte kaum Gebrauchspuren.

**FAZIT: Ein Tourer im klassischen Sinn. Das Giant präsentierte sich, bis auf den Speichenbruch, frei von Allüren und kam mit minimaler Wartung aus.**



Verdiente Pause: Giant-Tester Chris Pauls gönnt sich und dem Trance X1 eine kurze Auszeit.



In Topzustand: Dem anodisierten Rahmen sieht man die Dauertestbelastung nicht an.



Abriss: Ausgerechnet beim Alpencross quittierte eine Speiche im Hinterrad ihren Dienst.

- Lager in Topzustand
- robuste Anodisierung des Rahmens
- Fox-Federelemente ohne Beanstandung
- Speichenbruch