

AKTIV RADFAHREN 01-02/2009 – MEGATEST

Giant Defy 0



Testurteil
Gut

Preis: € 1 399 **Gewicht:** 8,9 kg
Größen: Herren: S, M, L, XL (Test)

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

- + Kompakter, agiler Rahmen
- + Dreifach-Kurbel ideal für Einsteiger
- + Carbonfaser
- Fährt sich ein wenig hart

Der asiatische Radsportherr Giant ist in Deutschland Rennrad Sportlern 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 AluxX 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



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 Mavics Aksium Race-Laufrädern passend gewählt und dank Shimano „Ultegra SL“-Gruppe sogar hochwertig.

Fazit

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

Giant Deutschland GmbH, Tel.: 0211/988940, info@giant-bikes.de

Rahmenmaterial Giant Defy AluxX SL, FlügelformTM, Compact Road Design Gabel Giant Composite, Aluminium-Schaft, 11 1/8" - 11 1/8" Schaltung vlh., Hebel Shimano Ultegra SL, 20-Gang Kurbel Shimano Ultegra SL, Triple (53/39/30) Laufräder Mavic Aksium Race Reifen 23er Michelin Speedium 2 Bremsen Shimano Ultegra SL, Vorbau Lenker Giant Anatomic / O.S. Giant Anatomic O.S. 31,8 mm Stütze/Sattel Giant Advanced Composite / Giant Performance Rund

BIKE 02 2009

ALU GIBT GAS

Angesichts der Flut von Kohlefaser-Fahrwerken 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 voll mithalten kann. Die nur 2280 Gramm für Rahmen und Dämpfer sind beachtlich, die Steifigkeit liegt in guten Mittelfeld, das Fahrwerk besitzt keine spürbaren Antriebsinflüsse 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 fahren. Leider gibt es nur drei Rahmengrößen. Auf der Rennstrecke legt Karl Platt seine drittbeste Zeit hin, Wolfram Kurschat nur seine siebte. Er kam mit den schmalen Reifen und dem schmalen Lenker nicht klar, obwohl dafür die Steifigkeit des Bikes. Die kleinen Brems Scheiben und schmalen Reifen zielen auf nicht allzu schwieriges Terrain. Der Rahmen bietet allerdings auch nicht allzu viel Reifenfreiheit. FAZIT: Giant neust Top-Fully beeindruckt durch sein effizientes Fahrwerk und die rennmäßigen Fahreigenschaften. Auch der Preis erscheint angemessen.



GIANT > ANTHEM X 0

HERSTELLERANGABEN

VERTRIEB Giant Deutschland GmbH, Tel. 0211/988940
www.giant-bicycles.com
MATERIAL/GROSSEN Alu/16/17/20/
PREIS 4499,90 Euro

BIKE-MESSDATEN

GEWICHT OHNE PEDALE	10,35 kg
LEHR-/SITZKOHRRWINKEL	69,5/77,2°
VORBAU-/OBERROHRLÄNGE	100 mm/510 mm
RASTAND-/TRETLAGERHÖHE	1084 mm/925 mm
FEDERWEG VD/HI.	104 mm/170 mm
HINTERBAUSYSTEM	Maestro Mehrgleiter

AUSSATZUNG

GABEL/DÄMPFER RockShox SID World Cup/Fox Float RP 23
KURBEL/SCHALTUNG Race Face Direct XC SRAM X.0 Trigger
BREMSE/DISC-B VD W.Avid Juicy Ultimate/160/140 mm
LAUFRÄDER Mavic Crossmax SL System Laufräder, Schwalbe Racing Ralph 27-Reifen

CE RACE | MARATHON | ALL MOUNTAIN

BIKE-URTEIL* SEHR GUT (120)

KARL PLATT: GIANT ANTHEM MEISTER MARATHON
„Mit mir das Fahrrad bestimmt, super steif und effektiv. Es arbeitet, aber stört dabei nicht. Man braucht keine Plattform.“

RUNDENZEITEN:
KARL PLATT 15:49 MIN. [3. PLATZ]
WOLFRAM KURSCHAT 17:28 MIN. [2. 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 wippfertig arbeitet und so auch lange Touren ermöglicht.

Wie bei allen Giant-Fullbikes ist der Biker durch die geschwungenen Hydroforming-Rohre tief ins Rad integriert. Mit tiefem Schwerpunkt saugt sich das Reign förmlich am Trail fest, gehörcht 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-FAHRWERK SEINEN DIENST. IM MITTELBEGIRGE 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 Hinteraulager liefen seidig und spielfrei, der anodisierte Rahmen zeigte kaum Gebrauchspuren.

FAZIT: Ein Touren 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 gönnst sich und dem Trance X1 eine kurze Auszeit.



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



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

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

Bernd Kain (2)