



GIANT TCR ADVANCED SL LTD

Seltener Trendsetter

Mit dem 13.000 Euro teuren „TCR Advanced SL Limited“ zielt Giant auf das Lustzentrum von 161 solventen Rennrad-Liehabern. Ob Giants limitiertes Top-Modell mit Shimanos „Di2“-Schaltung lediglich für die Vitrine oder auch für die Straße geeignet ist, lesen Sie hier

Es ist nicht das erste Mal, dass die Firma Giant Trends setzt. Der 1972 gegründete taiwanische Radhersteller, der mit einer Jahresproduktion von etwa sechs Millionen Fahrrädern als größter Radhersteller der Welt gilt, hat immer wieder Duftmarken im Rennrad-Segment gesetzt: 1987 beispielsweise, als er begann, als erster Hersteller Carbonrahmen in Großserie zu produzieren. Auch 1995 machte der Rad-Riese Schlagzeilen, als er unter dem Namen „Compact Road Design“ ein damals revolutionäres Rahmenkonzept vorstellte, bei dem das Oberrohr – gegen die Tradition horizontaler Oberrohre – vom Steuerrohr zum

Sitzrohr schräg nach hinten abfiel; heute längst bekannt und etabliert als Sloping-Geometrie. 2003 produzierte Giant mit dem „TCR Composite“ erstmals ein Massen-Modell, bei dem Kompakt-Geometrie und Carbon als Rahmenmaterial konsequent verknüpft waren. Das „TCR Composite“ war mit nur 1.100 Gramm Gewicht zwar leicht, jedoch aus Gründen geringer Seitensteifigkeit in puncto Fahrsicherheit eher ein Wackelkandidat. Erst die 2004 vorgestellte „Advanced-Linie“ inklusive integrierter Sattelstütze konnte technisch überzeugen.

Mit dem nun in limitierter Auflage von weltweit 161 Stück vorgestellten

„TCR Advanced SL LTD“ zeigt Giant wieder ein Rahmenkonzept mit Trendpotenzial: Der Carbon-Bolide mit Sloping-Silhouette und integrierter Sattelstütze ist ausschließlich konzipiert für die Ausstattung mit Shimanos neuer elektronischer Schaltung „Di2“. Von Rahmen herkömmlicher Bauart unterscheidet sich der Neue durch die fehlenden Zuganschläge am Unterrohr, die Befestigung für die Akkualterung unter der linken Kettenstrebe sowie Austrittsöffnungen für den Kabelbaum unterm Tretlager und unterm Oberrohr nahe des Steuerrohrs. Andere Firmen wollen nachziehen oder haben es bereits getan: Jüngst kündigte

die italienische Marke Wilier mit dem „Cento 1“ ein spezielles „Di2“-Modell an, Rose zeigte mit dem „X-Lite Oro“ schon mal einen Prototypen speziell für Shimanos elektronische Schaltung.

Auch wenn Modellbezeichnung und Silhouette des Rahmen-Sets zu dem Eindruck führen könnten, die Limited-Version sei bis auf die genannten Besonderheiten baugleich mit dem in TOUR 3/09 getesteten Serienmodell „TCR Advanced SL“, wird dies spätestens durch die Messergebnisse widerlegt. Denn: Bezüglich Gewicht, Steifigkeit, Komfort und Geometrie handelt es sich um zwei komplett unterschiedliche Rahmen-Sets. So ist die limitierte Version knapp 200 Gramm schwerer, mit einer Lenkkopfsteifigkeit von 108 Newtonmeter pro Grad und einer Gabel-Seitensteifigkeit von 65 etwa 15 Prozent steifer und damit fahrstabiler. Ebenfalls bemerkenswert ist der wesentlich bessere Rahmen-Komfort, und dass das Oberrohr bei gleicher Test-Größe M/L einen Zentimeter länger ist (fälschlicherweise war in Ausgabe 3/09 Test-Größe M/50 angegeben).

Während sich die 200 Gramm Mehrgewicht erklären lassen durch die weiße Lackschicht auf Rahmen und Gabel, verbirgt sich das Geheimnis für die abweichenden Steifigkeits- und Komfortwerte eine Schicht tiefer. Giant-Marketingmanager Oliver Hensche: „Der im März getestete ‚Advanced SL‘ war noch nach der Spezifikation vom Team Columbia gebaut.“ Beim aktuellen Testrad handele es sich hingegen um einen weiterentwickelten Rahmen, bei dem der



Giant platziert den Akku für die Stromversorgung dezent unter der linken Kettenstrebe

Insgesamt 50 von 161 Modellen sind für den europäischen Markt vorgesehen. Unser Testrad trägt die Nummer 8

Belegungsplan der Fasermatten geändert sei. Im Übrigen würden die gesponserten Profiteams, wie aktuell Rabobank, solche Serienrahmen fahren, wie man sie auch im Handel kaufen könne. Stimmt die Aussage, wäre das ein Hinweis darauf, dass Giant bei der Produktion hochwertiger Carbonrahmen aufgeholt hat gegenüber jener Zeit, als die Taiwaner noch Materialsponsor des Team T-Mobile waren, dessen Teamräder – wie mehrere Tests in TOUR belegen konnten – technisch immer besser waren als die zur selben Zeit angebotenen Serienmodelle.

Viel Wert legte Giant auf die Verschönerung der Oberflächen. Die Bremsarme der filigranen Ciamillo-Bremse, Sattelklemme und Spacer tragen eine dem Finish der „Di2“ angepasste graue Eloxalschicht, Bremschuhe, Umwerfersockel, Schalttauge und Nokonzüge treffen exakt den blauen Farbton von Lenkerband und Giant-Schriftzug auf dem Sattelrohr.



Auf der Straße überzeugt das Giant mit beeindruckender Fahrsicherheit; kritische Lenkmanöver meistert es souverän, das Lenkverhalten ist angenehm neutral. Die Sitzposition ist aufgrund des verlängerten Oberrohrs nun etwas gestreckter. Die „Di2“ schaltet so exakt, dass jeder Gangwechsel eine Freude ist. Gefährlich war hingegen das Bremsverhalten. Die Bremse kreischte laut, bremste aber so gut wie gar nicht; unser Tester konnte einen kapitalen Sturz nur mit Mühe vermeiden. Verantwortlich dafür waren die montierten SwissStop-Beläge für Alu-Felgen, die mit den Carbonflanken von Mavic „Cosmic Carbone Ultimate“ zwangsläufig nicht harmonieren konnten. Giant erklärte auf Nachfrage, es habe sich um einen Montagefehler gehandelt. Dass ein Rad mit diesem unerkannten Mangel das Haus des Herstellers verlassen konnte, ist trotzdem höchst bedenklich.

Fazit: Der Giant-Renner ist ein teures Schmuckstück für solvente Fans. Diesen Renner gibt es so nur 161-mal auf der Welt, unter der sauberen Lackierung verbergen sich die technischen Eigenschaften eines echten Profi-Boliden. Die Ausstattungsliste hält einige Schmankerl bereit, die Detailliebe insbesondere beim Oberflächenfinish erfreut das Auge immer wieder. Für den harten Einsatz auf der Straße dagegen ist das „TCR Advanced SL LTD“ fast zu schade.

GIANT TCR ADVANCED SL LTD

Preis Rahmen-Set/Komplett: 12.999,90 Euro
 Bezug/Info: Giant Deutschland, Telefon 0211/9989432;
 www.giant-bicycles.com
 Rahmengrößen: S, M, M/L, L
 Sitz-/Lenkwinkel: 72/73°
 Sitz-/Ober-/Steuerrohr: 500/575/170 mm plus 15 mm
 Steuersatz
 Radstand/Nachlauf: 985/54 mm
 Rahmenhöhe/Überhöhung: 595/131 mm

AUSSTATTUNG

Gabel: Giant Advanced; Lenklager: Giant; Bremsen/Schaltung: Shimano Di2; Tretlager: Shimano Di2, 53/39; Laufräder/Reifen: Mavic Cosmic Carbone Ultimate/Victoria Crono Evo-CS; Lenker/Vorbau: FSA Plasma custom; Sattelstütze: Fizik Arione k:1/Sattelklemme custom

MESSWERTE & EINZELNOTEN

Gewicht Komplett: 6,3 Kilo (ohne Pedale)
 Gewicht Rahmen/Gabel/Steuerlager: 1.142/358/68 g
 Normiertes Gewicht Rahmen-Set: 1.584 g 2,3
 Lenkkopfsteifigkeit: 108 Nm/° 1,0
 Seitensteifigkeit Gabel: 65 N/mm 1,0
 Tretlagersteifigkeit: 71 N/mm 1,0
 Komfort Rahmen: 263 N/mm 2,3
 Komfort Gabel: 109 N/mm 5,0

Fahrstabilität	niedrig	mittel	hoch
Fahrverhalten	träge	neutral	wendig
Sitzposition	komfortabel	sportlich	rennmäßig



BEWERTUNG****

Rahmen-Set: 2,0 Ausstattung: 1,7

*Testrad-Rahmengröße gefettet; **projiziertes Maß von Mitte Tretlager bis Oberkante Steuerrohr/Sattel-Steuerrohrüberhöhung bei 75 cm Sitzhöhe (Mitte Sattelgestell-Oberkante Steuersatzdeckel); ***bereinigtes Gewicht für Rahmengröße 57 und Gabelschaftlänge 225 mm; ****in die Note fließen weitere Einzelnoten ein, die wir aus Platzgründen nicht abdrucken können. Die Ausstattung geht bei Komplettgeräten mit 60 Prozent in die Endnote ein.