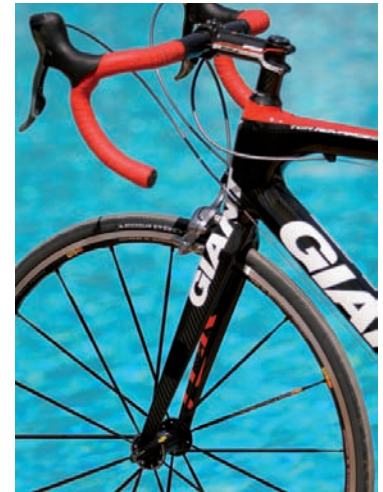
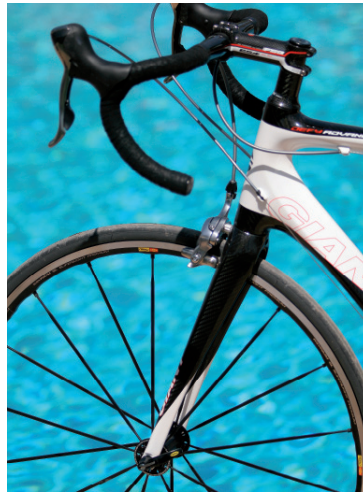


jest wykonana z włókien T700 jako monoqoque i nieco tańsza niż wersja SL. W pełni naśladuje ona jednak jej geometrię i rozwiązania OverDrive i PowerCore. Zamiast zintegrowanego masztu siodłowego, zastosowano sztycę Vector. W pełni kompozytową o aerodynamicznym przekroju ważącą 210 g. TCR Defy Advanced jest długodystansową odmianą geometryczną realizowaną zgodnie z założeniami ram Advanced. Nie jest kolejnym wcieleniem OCR, w genach Defy tkwi znacznie więcej cech maszyn zawodniczych.

Test

Założenia Do testu przystąpiły trzy ramy: TCR Advanced SL, TCR Advanced oraz Defy Advanced TCR. Dobrano je tak, ażeby dla każdego testera miały identyczny rozmiar i dokładnie ten sam zestaw części. Koła Ksyrium SL obute w takie same opony i dętki oraz pełna grupa Dura Ace wsparta komponentami FSA i Fizik. Spore wrażenie robi 72 identycznie wyspecyfikowanych rowerów. Ponieważ rowerów w takim doborze sprzętu Giant nigdy sprzedawał nie będzie, całkowicie pomijamy aspekt dotyczący ich doboru. Możemy tylko stwierdzić, że były świetne, precyzyjne i sprzyjały sportowej jeździe. W teście brało udział 24 dziennikarzy z najważniejszych rowerowych magazynów Europy. bikeBoard wspierał i był wspierany opiniami dziennikarzy z niemieckiego Touru, Roadbike, włoskich Bici, Ciclismo i innych Podczas jazd testowych i po ich ukończeniu jeszcze długo w noc dyskutowaliśmy o cechach poszczególnych modeli. Celem porównania było uświadomienie różnic pomiędzy poszczególnymi modelami najnowszych, zupełnie nowych ram TCR.

Test Ramy testowaliśmy na 15-kilometrowej rundzie. Połowa z niej przebiegała w górach, powrót do bazy był odsoniętym odcinkiem, narażonym na podmuchy morskiego wiatru. Drugą częścią testu była 120-kilometrowa pętla najeżona podjazdami o nachyleniu 8–12%. Jak zwykle obydwie fazy testów miały być niezobowiązującymi przejazdami w tempie „dostosowanym do samopoczucia testerów”. Ale czy kiedykolwiek udało się Wam w ten sposób odbyć jakąkolwiek grupową przejażdżkę? Jak zwykle każda z rund przerażała się w dzikie kryterium, a strome podjazdy serpentynami Majorki pokonywaliśmy (ja niestety tylko do pewnego momentu ;)) z blatu, hamując przed następującymi agrałkami. Szaleństwo i wiel-



Kierownica w Defy jest zdecydowanie wyżej niż w modelach wyścigowych

ka erupcja testosteronu. Popisom nie było końca, a brylowali oczywiście Włosi ścierając się z Francuzami. Niemców pokonaliśmy wspólnie i świętowaliśmy to hucznie..., dyskutując o parametrach nowych Giantów i jedenastorzędowym Campagnolo.

Pozycja Oczywiście że najwyższą proponuje Defy. To wynik zdecydowanie wyższej rury sterowej. Defy zapewnia najlepszą widoczność, a tuż po zajęciu na nim pozycji, sprawia wrażenie najwygodniejszego. Jednak w konfrontacji z czołowym wiatrem jest też wyczuwalnie gorszy aerodynamicznie. Dwa pozostałe modele, czyli TCR Advanced i TCR Advanced SL, łączy bliźnacza geometria. Już od pierwszego kontaktu czuć sportowe geny wstrzyknięte przez zawodników ONCE, T Mobile a ostatnio High Road. Pozycja na nich jest zwarta, aerodynamiczna i ośmiela do sprintów.

Podjazdy Od pierwszych chwil na TCR-ach da się zauważyć niezwykłą zdolność ich ram do transformacji energii kolarza w prędkość. Wszystkie porównywane ramy mają supersztywne bocznie tyły. Nie sposób dostrzec różnic pomiędzy wykonanymi w tej samej technologii i przeznaczonym, do długodystansowego użytku Defy i czysto wyścigowym Advanced. Advanced SL jest bardziej zaawansowany względem skorupowych monokoków. Jego rama składana jest z części, dzięki czemu udało się uzyskać lżejsze, a jednocześnie sztywniejsze struktury. Jedyne włoscy tifosi dopatrzili się różnic w sztywności i odporności na uginanie napędem pomiędzy Advanced i Advanced SL. Badania, które przeprowadził Giant, mówią o 9% różnicy na korzyść SL. Nie zaryzykowałbym twierdzenia, że jest to odczuwalne. Rama Defy jest podobnie sztywna bocznie i już po kilku depnięciach czuć, że znakomicie przyspiesza. Nie tylko w czasie

northtec BICYCLE

PŁASZA DO JAZDY



ARTEX

ul. Legionów 217
43-215 Czechowice-Dziedzice
tel./fax 032 215 66 41
office@northtec-bike.com
www.northtec-bike.com

Specyfikacja:

ilość biegów/speeds	8
rama/frame	ALLOY HYDROPROFORMING 6061 14,5"
wiodlec/fork	SR SUNTOUR DURO DJD 2007 TRAVEL 100/130 mm, PRELOAD ADJUSTER
przerzutki tył/derailleur	SHIMANO RD-M410 ALIVIO
manetki/shifters	SHIMANO SL-M410 ALIVIO
kasetka/cassette	SHIMANO CS-HG30
hamulce/brakes	D-BRAKE TEKTRO AQUILA 180 mm
koła/chainwheel	TRUVATIV HUSSEFELT HOVITZER CR-06 38T
support/tb parts	TRUVATIV HUSSEFELT TEAM BB-06
piasty/hubs	QUANDO TRILOGY ALLOY
obracez/tires	DOUBLE ALLOY BLACK TRILOGY DH
opony/tires	KENDA K889 26*2,35
siodelka/saddle	TRILOGY VELO
kierownica/handlebar	KALLOY TRILOGY AL6061
mostek/steam	TRUVATIV HUSSEFELT
waga/weight	14,9 kg

NORTHTEC BLADE

WWW-NORTHTEC-BIKE-COM