



GIANT TRINITY

Giant est omniprésent dans le monde du cycle. Capable de révolutionner le vélo à l'image de son célèbre Tcr, Giant sait aussi s'adapter aux demandes de ses clients. Le Trinity le démontre avec talent. Il contentera aisément les triathlètes au budget serré, voire mieux (...).

L'année 2011 semble être pour Giant une année de prise de conscience. Sa gamme prend en compte les difficultés économiques. Le TCR, dans sa version aluminium, renaît et une version composite économique du TCR est également proposée. Des vélos montés à des prix planchers sans renier la performance sont donc dans la gamme. Côté triathlon, si le Trinity, qui s'inscrit dans cette logique, n'est pas une nouveauté, pour

les périphériques en revanche, des modifications ont été apportées.

Sur le papier, un monde sépare, en termes de prix, le Trinity et le Trinity Advanced SL, modèle phare de la marque taiwanaise. Le Trinity est en effet vendu à 1 599 €. Deux clientèles différentes sont donc clairement visées.

Avec le Trinity Advanced SL, Timo Bracht, récent 6e de l'Ironman d'Hawaii, a réalisé le meilleur temps vélo des dix premiers concurrents. Pour sa part, Denis Menchov a brillé sur le dernier tour de France. Moins exclusif en termes de rendement, le Trinity affiche un design moins expressif et le matériau utilisé est l'aluminium. À noter cependant côté design, un sloping, associé à une compacité du cadre prononcée, auquel participe un triangle arrière parmi les plus

NOTES	1	2	3	4	5
Nervosité				■	
Rigidité				■	
Confort			■		
Rendement				■	
Rapport qualité-prix					■



courts du marché. Le tube diagonal aéro est extrêmement fin et le tube horizontal reprend la forme du Trinity Advanced SL.

Sur le fond, Giant a abandonné, depuis déjà plusieurs années, un sloping ultime, utilisé par le passé par Luc Van Lierde ou Abraham Olano. On verra que sans doute grâce à son triangle arrière minimaliste, le design actuel permet de marier nervosité et rigidité. C'est une chose difficile à obtenir dans cette gamme de prix. En effet, logiquement orientés vers la rigidité, les vélos de triathlon en aluminium, plus lourds, sont handicapés dans le registre de la nervosité. Encore une fois, question coloris et finition, Giant fait un sans faute. Les couleurs sont harmonieuses et le vernis est résistant. Seule

critique possible, le pédalier. Outre une couleur grise qui dénote avec l'harmonie des couleurs, les plateaux proposés (52 et 38 dents) ne semblent pas adaptés aux clients. Un coloris noir et une formule 53 / 39 dents auraient dû être mis à disposition.

Dans le cadre des tests de terrain, des roues haut de gamme ont été utilisées en complément des roues fournies afin d'apprécier totalement les qualités du cadre. En effet, avec les roues livrées, en surbraquets, une certaine souplesse est ressentie. Il apparaît que c'est le manque de rigidité des roues qui procure cette sensation. Elles encaissent et bougent latéralement. Avec une utilisation normale des braquets pour un triathlète débutant, cet « écrasement » ne sera pas ressenti.

Même avec les roues de série, le Trinity affirme une vivacité importante et un dynamisme prononcé. Il faut sans doute y voir l'impact mécanique favorable lié au triangle arrière compact.

Ainsi, en bosses, le Trinity montre un comportement tout à fait honorable, n'étant finalement handicapé que par son poids. En descente, la stabilité est au rendez-vous. Sur le plat, de la même façon, le Trinity affiche un comportement efficace. Il est facile de trouver sa position via les divers réglages (cintre de triathlon / tige de selle).

En position aérodynamique, le confort est donc présent, ainsi que le rendement. À noter cependant, que si l'ergonomie obtenue est confortable, de la qualité de la route dépendra le confort vertical ressenti. En effet, face aux meilleurs cadres carbone, sur ce point, les cadres aluminium sont perfectibles. Avec les

→ FICHE TECHNIQUE

Cadre : Giant trinity Aluxx	1
Fourche : Giant Composite	
Roues : Giant Aero aluminium	
Pneus : Michelin Lithion 2	2
Groupe : Shimano Ultegra et 105	3
Cintre et prolongateur : Giant Connect (extensions carbone)	4
Pédalier : Vision Trimax Pro TT	5
Selle : Giant	
Coloris : Noir et bleu	
Poids (taille XL) : 9 kg 800 sans pédale	
Tailles disponibles : XS - S - M - L	
Garantie : 10 ans	
Prix : Version équipée à 1 599 euros	
Contact : www.giant-bicycles.com/fr-t/	

Détails qui font la différence : La compacité du cadre et son dynamisme

Pour qui ? Pour les triathlètes débutants ou ayant déjà des roues performantes

Pour quoi ? Les parcours plats voire semi-vallonnés

Les équivalences : Canyon Speedmax Al 8.0 - Fuji

Aloha 1.0 - Orbea Aletta

Les plus : Un prix plancher

Les moins : Roues perfectibles

roues haut de gamme, disparaissent la sensation d'écrasement et le handicap de poids important en bosses. Ainsi, pour un cadre aluminium, ce Trinity offre une belle prestation en termes de rigidité et en bosses, il peut parfaitement être utilisé sur des parcours semi-vallonnés comme l'Ironman de Nice.

Cette polyvalence de comportement et de rendement dénote sur le fond une excellente accessibilité physique du Trinity. Un(e) néophyte peut se faire plaisir avec. Par là-même, Giant permet aux acheteurs, une réflexion en amont. Ils disposent soit d'un « achat raison » économique pour un budget serré, ou pour un triathlète aguerri possesseur de roues performantes, d'un vélo spécifique peu onéreux.

Ainsi, avec le Trinity, Giant ne se contente pas de proposer un vélo pour les triathlètes débutants. Fort de son absence de point faible en terme de rendement, le Trinity peut donc satisfaire chaque triathlète, sous la seule réserve des roues fournies. Face au constat précédent de l'écart de prix entre l'Advanced SL et ce Trinity, renseignements pris, Giant travaille pour créer le chaînon manquant. Imaginez le design du Trinity Advanced SL, mais en aluminium... J'en plaiffe d'impatience !