

# Giant TCR Alliance 0

## À l'Est, du nouveau

**Prix**  
**1 849 €**

**Premier constructeur mondial et marque généraliste s'il en est, Giant apporte régulièrement son lot d'innovations dans le domaine du vélo. Le TCR Alliance 0, mi-alu, mi-carbone, exhibe un compromis intéressant pour le cycloportif avide de kilomètres à bonne allure.**

Les dix dernières années ont vu Giant s'affirmer sur la route grâce à des solutions techniques originales et bien fondées. Si la géométrie Compact Road a fait sortir les puristes de leurs gonds lorsqu'elle est apparue sur les vélos de l'équipe Once, bien d'autres marques ont ensuite copié le concept, permettant à moindres frais de positionner plusieurs gabarits de cyclistes sur une même taille de cadre tout en se justifiant par une recherche de rigidité accrue de ce type de cadre. Si, aujourd'hui, de nombreux vélos disposent d'un tube supérieur fortement penché vers l'arrière, c'est à Giant que nous le devons. C'est cependant dans le domaine du carbone que la marque taïwanaise s'est ensuite positionnée en leader, en devenant une véritable référence en matière de qualité et de savoir-faire. Concernant les prix pratiqués, nous sommes loin d'ailleurs de l'image caricaturale du producteur asiatique. Giant maîtrise son sujet en termes de qualité et de dynamisme, pour cela il n'y a qu'à constater à quel

niveau de prix se situe le haut de gamme TCR Advanced, utilisé depuis plusieurs saisons par le team Pro Tour T-Mobile (aujourd'hui High Road). Concernant la géométrie de leurs cadres, les Taïwanais ont compris que la route n'était pas le VTT, et que le niveau d'exigence des coureurs ou des cycloportifs imposait de rentrer dans le rang. On ne fait pas fi de plus d'un siècle de traditions ! S'ils conservent une allure fortement sloping, les Giant sont désormais proposés en six tailles. C'est plus conforme aux réalités et aux besoins du terrain. Giant a participé à l'avènement de la géométrie sloping, mais pas seulement. Le carbone est rapidement devenu le fer de lance de la marque grâce à sa maîtrise des matériaux composites. Néanmoins, avec le TCR Alliance, les Taïwanais prennent une mode qu'ils ont contribué à instaurer à contre-pied en associant le composite à l'aluminium AluX déjà utilisé il y a une dizaine d'années. On ne parle pas ici de mélange entre un triangle avant en alu et un arrière en carbone comme c'était pratiqué au début des années 2000, mais

d'une partie supérieure en carbone et d'une partie inférieure métallique. Le but est de favoriser la rigidité latérale, tout en optimisant la capacité à filtrer les vibrations du composite. L'Alliance est donc un cadre de milieu de gamme destiné aux cycloportifs et aux coureurs amateurs qui recherchent une machine performante au rapport qualité/prix cohérent, équipé du groupe Sram Rival. Notons que l'Alliance est disponible également avec un montage en Shimano 105, et surtout avec la géométrie SCR (au lieu de TCR), dont le tube supérieur est plus court, la douille de direction plus haute et les bases arrière plus longues.

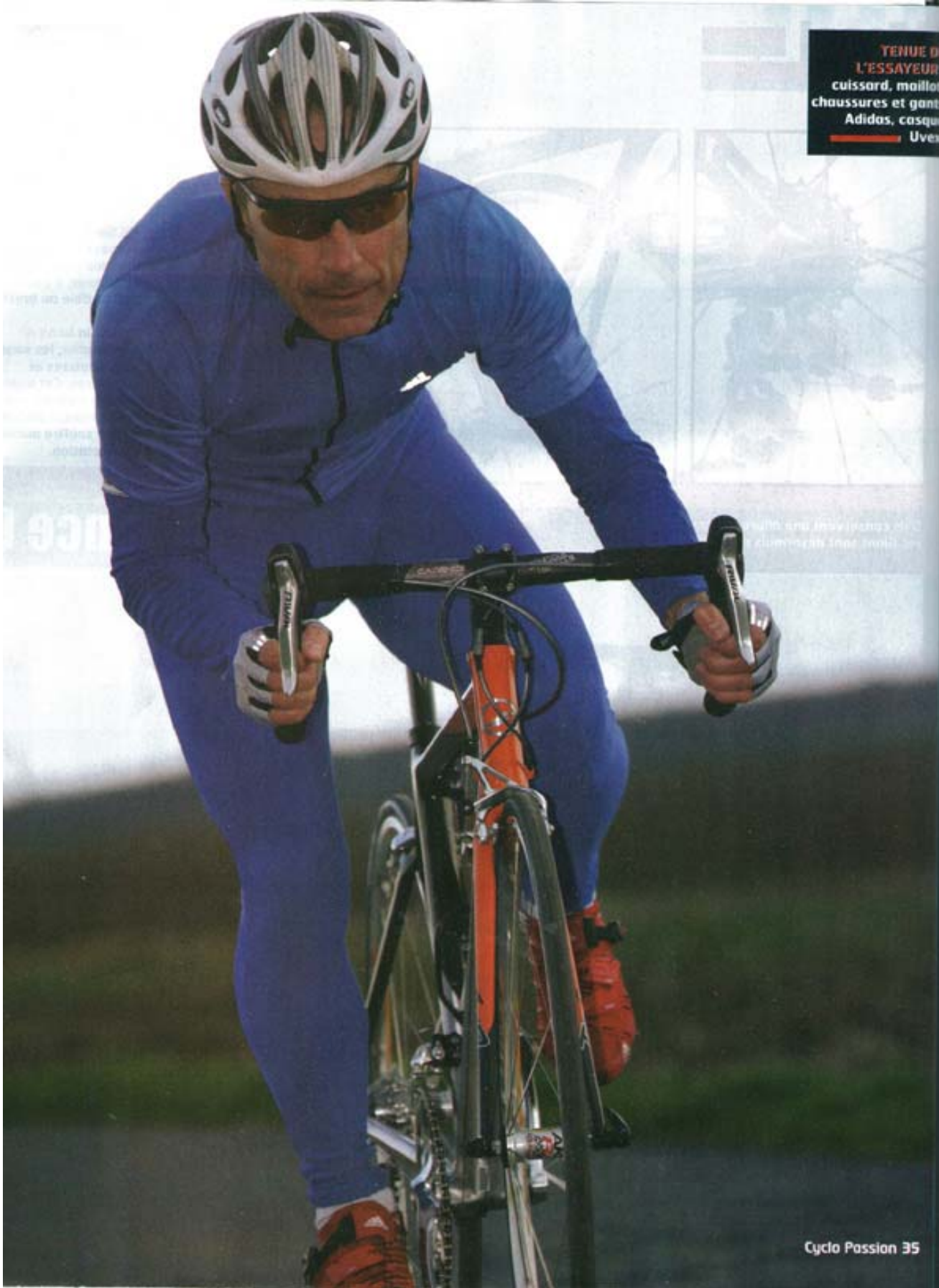
### Cadre et fourche

Le tube supérieur et les haubans utilisent le MetaComposite cher à Giant sur ses cadres plus haut de gamme. Les bases, le tube de selle et le tube diagonal triangulaire et aux formes généreuses sont en AluX. La fourche dispose de fourreaux en carbone et d'une douille en alu. Concernant la finition, la jonction entre les deux

matériaux ne révèle aucune fausse note. Seules les soudures apparentes au niveau de la boîte de pédalier rappellent les différents procédés d'assemblage du cadre. La dernière couche de carbone sur la partie supérieure n'est plus unidirectionnelle mais tressée afin d'en améliorer l'esthétique et de susciter la curiosité quant à l'association des deux matériaux. L'ajout de tailles supplémentaires sur les Giant fait surtout la part belle aux plus grands gabarits. Pas très étonnant lorsqu'on se souvient de l'allure dégingandée des géants sur la plus grande des trois tailles seulement disponibles aux débuts de la géométrie TCR. Pour le reste, l'équilibre des masses aujourd'hui semble parfaitement respecté, même si la différence de longueur entre le S et le M est trop marquée par rapport au nombre de pratiquants qui se situe dans cette fourchette de tailles.

### Groupe

Encore un peu méconnu, le groupe Sram Rival se distingue par un rapport



TENUE DE  
L'ESSAYEUR  
cuissard, maillots  
chaussures et gants  
Adidas, casque  
Uvex



**1** Le **groupe** Sram Rival est léger et ergonomique. C'est un des atouts du Giant TCR Alliance 0.

**2** Sur le **tube de selle**, on peut voir la zone de jonction entre les deux matériaux, à peine perceptible au toucher.

**3** Sur la **boîte de pédalier**, les soudures sont épaisses et régulières. Cet aspect de finition tranche avec l'assemblage alu/carbone qui ne souffre aucune contestation.

servent une allure fortement sloping.  
t sont désormais proposés en six tailles.

## Giant TCR Alliance 0



qualité/prix très intéressant pour ce type de vélo. Ergonomie, finition et surtout poids font de ce groupe une excellente alternative aux classiques Campa-Shimano. Seule ombre au tableau, un prix des pièces de rechange encore élevé en cas de souci, chute ou usure. À prendre en compte pour ceux qui valent de nombreux kilomètres.

## Périphériques

La tige de selle maison (un peu lourde) supporte une selle fiable, surtout appréciée pour les fessiers peu entraînés. Potence et cintre ont été choisis chez Race Face, une petite touche exotique qui ne fait pas oublier les dimensions curieuses du cintre. Très

large pour la taille du vélo, finalement peu ergonomique avec sa partie basse fuyante, il s'agit de la partie la plus déstabilisante du vélo.

## Roues

On connaît le problème : proposer un vélo performant et flatteur pour un prix serré. Malheureusement, l'économie essentielle réalisée par les fabricants concerne les roues, pourtant si importantes dans le dynamisme du vélo. Même si leur version 2008 se voit de grammes, les Aksium de chez Mavic demeurent des roues d'entraînement. Les pneus Michelin Lithion, résistants et pas trop lourds, manquent également de dynamisme dans les relances.



**4** Sur la partie supérieure, la dernière couche de carbone n'est plus unidirectionnelle mais tressée, afin de susciter la curiosité quant au mariage du composite et de l'aluminium.

**5** Le cintre très large et dont la prise basse est peu marquée peut désorienter l'utilisateur.

**6** À ce niveau de prix, on retrouve les roues Mavic New Aksium, qui manquent malheureusement de répondant.



## Sur la route

La géométrie, malgré un tube supérieur fortement sloping, reste très classique, facilitant la prise en main et les premiers tours de roues. D'ailleurs, en roulant au train, l'Alliance se montre docile, filtrant les chocs et accompagnant le coup de pédale quelle que soit l'allure imprimée. Le cadre en général et la direction en particulier sont sains, seule la perception du cintre pose quelques problèmes d'adaptation. Dans les côtes et en danseuse, la rigidité latérale ne bride pas le cycliste, mais les erreurs de braquets. Une utilisation plus nerveuse (attaques, démarrages...) marque les limites des roues et des pneumatiques, pas assez vifs pour une pratique compétitive. L'Alliance, grâce à son cadre et à son groupe, est de toute façon une machine cohérente et polyvalente, qui peut ensuite évoluer facilement.

## Ce que nous changerions

Bien équilibré et bien équipé, le TCR Alliance change de catégorie avec d'autres roues, comme souvent dans le cas d'un vélo au prix serré. Monter des roues de gamme supérieure serait en tout cas l'objectif du coureur, qui recherche plus de vivacité de la part de sa machine. Le cyclosporitif plus "tranquille" (à savoir dans quelle catégorie vous vous situez...) peut, pour une question de confort, et éventuellement le pédaler afin de remplacer la combinaison classique 39/53 par un compact. Un gain de poids sur l'ensemble – la machine pèse 8,2 kg telle quelle – peut donc être envisagé, sans dénaturer le caractère docile du vélo. ■

## Bilan

Dans sa livrée orange, noire et alu brossé, le Giant TCR Alliance 0 sort du lot dans cette catégorie de prix. L'originalité du concept

d'assemblage et les deux matériaux utilisés ne doivent pas faire oublier qu'il a avant tout été conçu pour se montrer facile à vivre et accessible à de nombreux pratiquants. Seuls quelques petits aménagements peuvent être nécessaires pour typer son caractère en fonction de ses besoins. Le prix demandé nous semble donc parfaitement justifié.

## FICHE TECHNIQUE

**Cadre** : Giant TCR Alliance Meta Composite et AluX. **Fourche** : Giant Meta Composite, pivot alu. **Pédalier** : Sram Rival, double classique. **Leviers** : Sram Rival. **Dérailleurs** : Sram Rival. **Freins** : Sram Rival. **Potence** : Race Face Cadence Road. **Cintre** : Race Face Cadence Road. **Tige de selle** : Giant composite. **Selle** : Fizik Pavé CX Sport. **Roues** : Mavic New Aksium. **Pneumatiques** : Michelin Lithion. **Pédales** : sans. **Poids** : 8,25 kg en taille M, sans pédales. **Prix** : 1 849 €.

Taille	Longueur	Angle tube de selle	Angle avant	Douille
XS/43	520	74,5°	71°	120
S/46,5	535	73,5°	72°	135
M/50	555	73°	73°	150
M/L/53,5	570	72,5°	73°	170
L/55,5	585	72,5°	73°	185
XL/58,5	605	72°	73°	200