

THE ALL-NEW

T C R

全 能 競 賽 戰 駒

MADE
FASTER

傳騎十代 全能戰駒

 **GIANT**



MADE FASTER

THE 10TH GENERATION TCR

TCR的傳奇故事，要從27年前開始說起，當時為了西班牙ONCE車隊所打造的初代TCR，一登場就徹底改寫了公路自行車的世界，象徵著全新公路車時代的崛起。

如今27年過去，第十代TCR正式登場，這代表的是Giant對於公路車持續進化與蛻變的堅持，工程團隊一次又一次的與世界頂尖的選手合作開發，打造出令人難以置信的全能戰駒。

建立在過往TCR的強大基礎之上，第十代TCR實現了更強效率、更加空力以及更加全面的整合式設計。過去的27年公路車世界改變了許多，但不變的是，TCR一直走在公路車世界的最前端。TCR的使命始終不變，就是要成為騎士在任何公路賽道上的致勝武器。



CHANGE MAKER

公路車的世代革新

第一代TCR的出現，完全顛覆了當代的公路自行車賽事，明顯不同於當時其他公路車的外型設計，使得其他隊伍與賽事單位也紛紛提出疑問，質疑TCR的設計是否符合公路競賽的規則與公平。

TCR的名稱來自於說明他之所以獨特的三個字母縮寫：Total Compact Road (壓縮公路車架)。TCR是由與Giant合作的英國自行車設計師 Mike Burrows 設計，在此前他就曾打造過造型極其前衛、幫助Chris Boardman 拿下1992奧運金牌的計時車。

讓TCR與當時其他公路車明顯不同的外觀特色，即是從頭管由上至下到立管的傾斜上管，這讓TCR在主集團中能一眼就被辨識出來。當時其他公路車外觀相較於TCR，都有更高的水平上管以及更短的座管長度，在TCR橫空出世前是流行了好幾十年的設計。

壓縮幾何車架相較於前一代公路車，有幾項明顯的優勢。首先，傾斜上管能打造更小的車架前三角，能擁有更輕的重量和更強的剛性；車架後三角也同步變小，除了輕量的優勢，也能提供更好的踩踏動能轉換及騎乘效率。

不僅如此，TCR的出現也引領了公路車製造的新時代，壓縮幾何車架能透過座管與龍頭的調整，更方便的為騎士調整到最佳騎姿。至於更長的座管則是能創造出更好的空力外型，並利用碳纖的特性與製造工藝提供更佳的騎乘舒適性。



最終，國際自行車總會(UCI)認證TCR是符合賽事規定的設計，ONCE車隊開始騎乘TCR贏下一場又一場的比賽，包含三大賽的賽站冠軍和重要的單日賽事。而接下來的幾年，幾乎所有品牌皆開始學習TCR的設計，仔細看看現代公路車賽所使用的競賽車款，或多或少都能發現從初代TCR所沿襲的外觀設計。

第一代TCR以鋁合金車架現身，即顛覆了公路車世界，但Giant的工程團隊不以此為滿，過去27年來，Giant從材質工程到車架管件的造型設計，做了許多的變革與創新，以強化TCR的競賽效能，而過去這幾年，更進一步將重點放在效率、空力與操控性的提升。

每一代的TCR皆經歷過最嚴酷的自行車賽事考驗，與世界頂級的選手一起贏得最高榮耀：多場的環法賽站冠軍、兩次的環義總冠軍、多次的古典賽冠軍和國家冠軍。Jayco AlUla 的明星主將 Simon Yates 近年就曾騎乘TCR在環義與巴黎-尼斯賽當中拿下勝利。

EVOLUTION OF THE TOTAL RACE BIKE

TCR的歷代變革

儘管第一代鋁合金TCR的現身，已顛覆了1990年代後期的公路車世界，但Giant的工程團隊不以此為滿，過去27年來依舊持續的精進，將每一代的TCR都推向當代公路車的競賽之巔。

1997

第一代TCR登場，車架有3種尺寸(S、M、L)，龍頭可調角度，且有105、120、135mm等3種長度。

1998

西班牙ONCE車隊首次騎乘TCR於環法賽登場，Giant也為消費者推出車隊版TCR市售。

2000

ONCE車隊版使用1英寸的無牙頭碗組。

2002

第二代TCR，是首次由全碳纖打造車架，並在同年環法賽登場。

2003

首次推出市售版的TCR碳纖車。

2004

第三代TCR與T-Mobile車隊一起於環法賽亮相，而T-Mobile車隊也在2004-2006連續三年拿下環法團隊冠軍。

2005

第四代TCR首次推出ISP一體式車架，並推出5種的車架尺寸。

2008

第五代TCR的出現，伴隨著幾項重要技術的突破，包含押入式BB、Power Core、Mega Drive等剛性強化技術。Mark Cavendish (Team Columbia Highroad)騎乘TCR Advanced SL贏得四站環法賽的單站冠軍。

2009

Rabobank車隊的Denis Menchov騎乘TCR Advanced SL贏得環義總冠軍。

2012

第六代TCR與Rabobank車隊一起於環法賽亮相。

2015

第七代TCR與Giant-Alpecin車隊一起於環法賽登場。

2016

第八代TCR首次出現碟煞設計。

2017

Sunweb車隊的Tom Dumoulin贏得環義總冠軍，車隊也於同年贏得環法的登山王紅點衫與衝刺綠衫。

2020

第九代TCR，與CCC車隊選手共同合作開發後，大幅提升空力性能。

2024

第十代TCR，正式登場。



GENERATION X

延續了27年前開始的傳統，第十代TCR是Giant產品開發團隊、空力研究團隊、Jayco AiUla車隊選手及技術人員共同合作開發，絕對是有史以來最輕量、最有效率的TCR，而這些創新與進步，也是得益於日漸強大的車架製程技術。

新的設計與技術旨在為騎士節省瓦數，同時也要提升騎士的騎乘體驗，剛性與輕量固然重要，但絕不能犧牲騎乘的品質與操控性。全內走線與更加整合的龍頭/把手設計，強化了空力性能與更簡潔的外觀，卻又能方便快速的進行調整。

TCR不斷的在調整車架與零件共同開發的方式，而第十代也延續傳統。多年來Giant開發了ISP一體式車架，車架與座管的結合，減輕了重量並提升了車架順應性；我們開創了新的前叉豎桿與五通，以提升力量傳導和效率；我們走在將碟煞與公路車整合的前端，為騎士帶來更好的操控性，以及更寬廣的輪圈與外胎相容性。

第十代TCR的關鍵創新之一，是打造出一個更簡潔的全內走線的龍頭/把手設計，新的OverDrive Aero前叉豎桿是為提升空力而設計，使自行車的迎風面能有更流線的外型，因此全新TCR Advanced SL車架相比上一代足足節省了2.28瓦。

接下來的頁面，將仔細介紹工程、空力開發與技術的細節，說明為何第十代TCR是有史以來最快的TCR。



SYSTEM OPTIMIZATION

系統性優化

無論是車架、輪組、龍頭、把手或其他重要零件，皆是共同開發設計，以確保整台車能夠如同一個完整系統般的運作，而此次最具影像力的改款在於TCR前半部迎風面的改造，包括下管、頭管和龍頭/把手組件，皆在重新開發後提升空力效果，並擁有乾淨簡潔的外觀和易於調整的拆裝設計。

OVERDRIVE AERO 全隱藏內走線

重新設計的頭管造型，不僅提升迎風面的空力效益，更與前叉冠、下管等部件共同設計開發，將整體車架管型的空力全面升級。

前叉的D型豎桿是另一個提升空力的關鍵，透過與專用墊圈的搭配，能將剎車管線收束隱藏，打造最簡潔空力的外型，且隱藏的走線方式簡單易調整，是市面上最好調整的內走線設計之一。

NEW COCKPIT COMPONENTS 全新把手部件

TCR 系列使用的新款 Contact SLR AeroLight 和 Contact SL AeroLight 龍頭是專為 OverDrive Aero 系統所設計，不只有流線的造型，並可將所有管線收束於內，且方便調整和維護。頂規的 Contact SLR AeroLight 碳纖龍頭僅重 123 克（100mm），而鋁合金的 Contact SL 龍頭重 161 克。

Contact SLR Aero 和 Contact SL Aero 把手也採用了內走線設計，與 AeroLight 龍頭完美配合。新的龍頭把手提高了組裝彈性，組裝時能預留管線長度，使得龍頭可以搭配墊圈輕鬆調整高度。

把手在設計上也是為了讓騎士能盡可能地維持空力，較水平的上把位為了讓氣流順利通過；邊緣微微向上，有助於騎士在握把上保持空氣動力學姿勢，握把位置可以輕鬆調整和定位。壓縮的幾何結構和稍微向外擴展的下彎位置可讓騎士快速轉換手部位置，在下坡和轉彎時提供更好的操控性。



INTEGRATED SEATPOSTS 一體式座 桿設計

新一代TCR Advanced SL再次以獨特一體式座桿呈現，不僅能足足省下40克的重量，新的座桿設計同時強化了空力與舒適性的表現。

至於TCR Advanced Pro與Advanced系列則使用Variant碳纖座桿，能方便且快速調整，新的座桿設計同樣為騎士帶來空力與舒適性。

WHEELSYSTEMS 輪組

全新TCR搭配了CADEX與GIANT的輪組系統，開發階段經由不斷的測試驗證以達到效率、操控和全車空力的最佳平衡。輪組系統搭配無胎，配備了CADEX 或Giant 28mm無內胎外胎，以提供最佳的滾動效率和抓地力，並降低爆胎風險，提升安全性。



WINNING EFFICIENCY

致勝效率

對於追求極致性能的公路騎士來說，剛性/重量比是最重要的指標。為了使新的 TCR 同時達到重量更輕、剛性更強的目標，GIANT在自有工廠中，以多年的碳纖生產經驗，產出最優質的碳纖材料。

因此，全新旗艦款 TCR Advanced SL 車架不僅是最輕的車架之一，而且比上一代TCR具有更強的踩踏剛性，更輕的重量與強化的剛性表現，意味著在騎乘時更好的效率表現。

在確定了管型與管徑大小後，Giant工程師專注於兩個重點區域的剛性：車架剛性，包括車架與前叉在負載下的扭轉剛性，以及踩踏剛性，主要在於量測五通在負載下的側向剛性。

大部分的剛性提升來自於改良過的頭管、下管和五通區域，但是把一個車架變得剛性超強並不一定能讓她更快，為了使TCR能夠充分發揮全能的表現，順應性和操控性也同樣重要，而為了實現這些性能目標，TCR Advanced SL採用了多種最新、最先進的生產技術：

CUTTING-EDGE COMPOSITE MATERIAL 最高碳纖等級

TCR Advanced SL採用了Giant自有工廠所生產的Advanced SL等級碳纖複合材料，該材料占整體車架和前叉結構的80%。Advanced SL等級碳纖提供了最高的GSM (G/m²)，使整體車架/前叉在追求輕量的同時，又不會犧牲剛性。

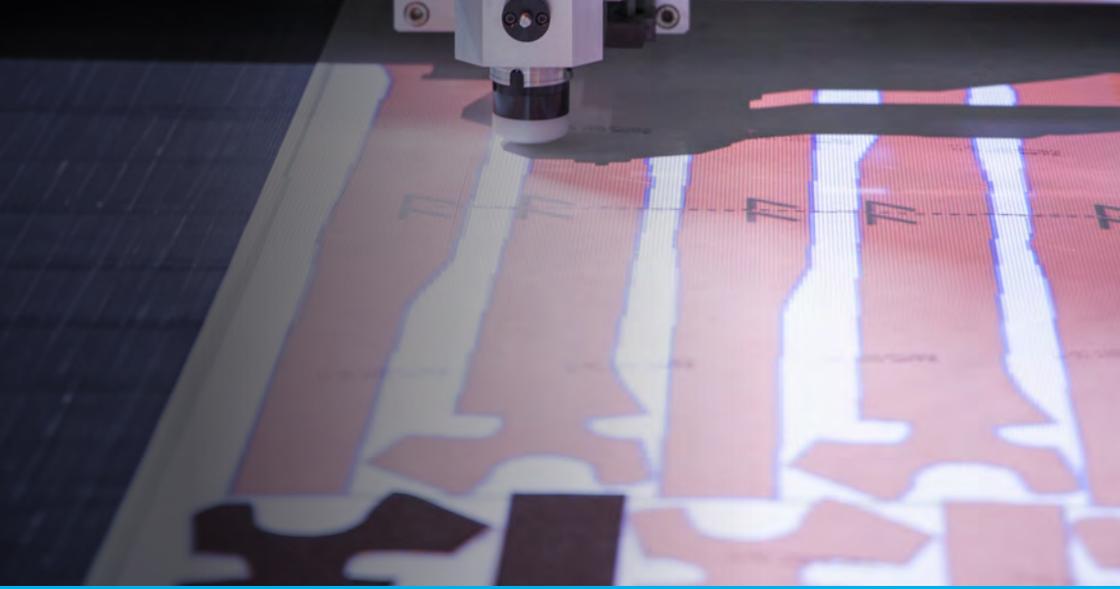
ADVANCED CONSTRUCTION TECHNIQUES 全新車架工法

TCR Advanced SL採用了全新的車架構造工法：一體式碳纖成型技術。Giant能夠使用單一的內部氣囊（相較前一代為三個氣囊）來創造一體成型的車架前三角，從而最大程度地降低整體車架重量，並兼顧其他性能，如剛性或空力管型的塑造。



COLD BLADE CUTTING 冷刀切割

相較於上一代TCR車架以雷射切割的碳纖維布料，第十代使用了冷刀技術來進行更精確的碳纖切割，消除了因過熱而導致碳纖變形的可能。這也使得第十代TCR能使用更少（270片）、且更精確的碳纖維片，從而使整體車架重量更輕。



FINISHING TECH 完裝技術

一種新的ThinLine塗裝工藝採用了高度先進的複合粉末塗料技術，可以達到極薄、超亮且堅固的表面處理。



效率 +3.38%

風阻
-4.19w

速度
20sec+

重量 -75g

TESTING RESULTS

THE SCIENCE OF SPEED

實測數據



WEIGHT COMPARISON

重量比較

雖然看似客觀，但車架重量卻是一個高度主觀的可變量，完全取決於您對車架的定義，而Giant定義的車架如下：

- M尺寸，已塗裝車架
- 量產前叉（束桿高度 20mm）
- 頭碗組/擴張器/上蓋
- 座桿（ISP 或車架附帶的座桿）
- 座墊夾/ISP 夾
- 前後變速器吊耳
- 所有附屬硬件（水壺架螺絲等）

| | 2021 TCR ADVANCED SL | NEW TCR ADVANCED SL | NEW TCR ADVANCED PRO | NEW TCR ADVANCED | DIFFERENCE BETWEEN THE NEW TCR ADVANCED SL AND 2021 TCR ADVANCED SL | DIFFERENCE BETWEEN NEW TCR ADVANCED SL AND NEW TCR RANGE |
|-----------------------------------|-------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------|---|---|
| 車架 FRAME | 765 g | 690 g | 800 g | 800 g | 75 g less (TCR Advanced SL) | 110 g more (TCR Advanced Pro) 110 g more (TCR Advanced) |
| 前叉 FORK | 330 g | 330 g | 330 g | 382 g | 0 g (TCR Advanced SL) | 0 g (TCR Advanced Pro) 52 g more (TCR Advanced) |
| 車架漆 FRAME PAINT | 50 g | 56 g | 79 g | 68 g | 6 g more (TCR Advanced SL) | 23 g more (TCR Advanced Pro) 12 g more (TCR Advanced) |
| 前叉漆 FORK PAINT | 10 g | 10 g | 16 g | 14 g | 0 g (TCR Advanced SL) | 6 g more (TCR Advanced Pro) 4 g more (TCR Advanced) |
| 座桿/ISP座墊夾 SEATPOST/ ISP CLAMP | 103.9 g | 107 g | 215.9 g | 215.9 g | 3.1 g more (TCR Advanced SL) | 108.9 g more (TCR Advanced Pro) 108.9 g more (TCR Advanced) |
| 前變速器吊耳 FRONT DERAILLEUR HANGER | 14.5 g | 14.5 g | 14.5 g | 14.5 g | 0 g (TCR Advanced SL) | 0 g (TCR Advanced Pro) 0 g (TCR Advanced) |
| 後變速器吊耳 REAR DERAILLEUR HANGER | 13.4 g | 13.4 g | 13.4 g | 13.4 g | 0 g (TCR Advanced SL) | 0 g (TCR Advanced Pro) 0 g (TCR Advanced) |
| 擴張器 EXPANDER | 35.7 g | 41.4 g | 41.4 g | 23.85 g | 5.7 g more (TCR Advanced SL) | 0 g (TCR Advanced Pro) 17.55 g less (TCR Advanced) |
| 上蓋 TOP CAP | 6.6 g | 5.5 g | 6 g | 8.21 g | 1.1 g less (TCR Advanced SL) | .5 g more (TCR Advanced Pro) 2.71 g more (TCR Advanced) |
| 頭碗組/墊圈 HEADSET AND SPACERS | 67.93 g | 90.8 g | 93.8 g | 87.4 g | 22.87 g more (TCR Advanced SL) | 3 g more (TCR Advanced Pro) 3.4 g less (TCR Advanced) |
| 總重量 TOTAL WEIGHT | 1397.03 g | 1358.6 g | 1610 g | 1627.26 g | 38.43 g less (TCR Advanced SL) | 251.4 g more (TCR Advanced Pro) 268.66 g more (TCR Advanced) |



STIFFNESS

車架剛性

剛性是使用自行車業界的標準M尺寸車架來進行測試，並搭配相應前叉以測試轉向和踩踏剛性。這能更準確的模擬TCR在實際條件下的表現，並有助於確保Giant的測試能夠轉化為在真實世界所能夠感受到的性能升級。

我們的測試代表著TCR車架在負載下的扭轉彈性，測試時每個車架都被鎖固在後勾爪，並對前叉施加橫向力，更強的車架剛性意味著更好的轉彎性能和對騎士的輸入會饋，新一代TCR儘管在重量上明顯更輕，但在傳動剛性方面仍比上一代提高了0.53%。

更強的車架剛性意味著更好的動力傳輸，使騎士可以更小的力氣達到並保持更高的速度，而更低的重量和更高的剛性結合起來，則形成無與倫比的致勝效率。

| 比較項目 COMPONENT | 剛性類 STIFFNESS TYPE | 2021 TCR ADVANCED SL | NEW TCR ADVANCED SL | NEW TCR ADVANCED PRO | NEW TCR ADVANCED |
|---|------------------------------------|-------------------------|---|--|--|
| 前叉 FORK | 扭轉剛性 (N/MM) LATERAL (N/MM) | 78.8 | 77.6 | 77.6 | 74 |
| 車架 FRAME | 踩踏剛性 (N/MM) PEDALING (N/MM) | 70.96 | 73 | 64.2 | 62 |
| 傳動剛性(前叉+車架)TRANS- MISSION STIFFNESS (LATERAL FORK AND FRAME PEDALING) | 傳動剛性 (N/MM) TRANSMISSION (N/MM) | 149.8 | 150.6 | 141.8 | 136 |
| 傳動剛性差異 N/MM DIFFERENCE IN TRANSMISSION N/MM | | 0 | 增加 .53% improvement (compared to 2021 TCR Advanced SL) | 降低 -5.84% less (compared to new TCR Advanced SL) | 降低 -9.69% less (compared to new TCR Advanced SL) |

Bold black numbers indicate improvement while bold red numbers denote lesser performance



EFFICIENCY

效率

更低的重量和更高的剛性結合起來，全新TCR在效率上的表現明顯升級。

| 比較項目 FEATURE | 2021 TCR ADVANCED SL | NEW TCR ADVANCED SL | NEW TCR ADVANCED PRO | NEW TCR ADVANCED |
|---|----------------------|---|--|---|
| 傳動剛性 (前叉側向+車架踩踏剛性) (N/MM) TRANSMISSION STIFFNESS (LATERAL FORK AND FRAME PEDALING) (N/MM) | 149.8 | 150.6 | 141.8 | 136 |
| 車架重量 (已塗裝) (KG) FRAMESET WEIGHT (COMPLETE AND PAINTED) (KG) | 1.39 | 1.35 | 1.61 | 1.62 |
| 車架剛性/重量比 STIFFNESS-TO-WEIGHT RATIO | 107.23 | 110.85 | 88.07 | 83.58 |
| 比較差異 TOTAL | | 提升 3.38% improvement over the MY21 TCR Advanced SL | 降低 -20.55% less than new TCR Advanced SL | 降低 -24.60 less than new TCR Advanced SL |



INTEGRATED AERODYNAMICS

整合空力

上一代TCR在開發上導入更多的空氣動力學設計，使用新的橢圓截面管型設計，而為了進一步強化整體空力，我們使用了計算流體力學（CFD）和風洞測試，打造了新的橢圓截面管型，與傳統的“水滴型”車架相比，在面對角度更廣泛的風阻測試時，能夠降低更多阻力。

全新TCR將空氣力學工程再往前推進了一步，最顯著的改變在於下管、座桿和前叉的造型。為了確保在真實世界中也能有出色的表現，我們測試時在下管配置了標準的600c.c.水壺，並在德國的GST風洞對整個系統進行了精細調整，包括車架、前叉、把手部件和輪組系統。

為了模擬實際騎行條件，我們使用了動態模型來複製真實世界的騎行力量和條件。不同於其他品牌通常使用靜態模型，Giant的動態版本能更準確地展示騎行時的空氣動力效應。

測試時，我們設定情境為時速40公里的風速，在控制溫度和濕度的環境中進行，較度從-20到+20度。通過使用動態模型、實際旋轉的輪組和轉動的傳動系統，我們能夠產生最精確的空氣動力分析。這有助於我們塑造全新TCR的車架設計，並微調包括把手/龍頭在內的整個系統。

平均線性風阻比較 COMPARATIVE AVERAGE LINEAR DRAG

| FEATURE | 2021 TCR ADVANCED SL | NEW TCR ADVANCED SL | DIFFERENCE (WATTS) |
|--|----------------------|---------------------|-------------------------------|
| Average 2021 TCR Advanced SL frameset to new TCR Advanced SL frameset drag @40kph with two bottles and cages from -20 to +20 degree yaw angles (watts) | 252.1 | 249.82 | 風阻降低 2.28 W improvement |
| Average 2021 TCR Advanced SL 0 complete bike to new TCR Advanced SL 0 complete bike drag @40kph with two bottles and cages from -20 to +20 degree yaw angles (watts) | 254.01 | 249.82 | 風阻降低 4.19 W improvement |

T C R

全車空力管型進化

橢圓截面管型，空力再進化



後上叉開口提高，
降低擾流

隱藏式內走線
空力整合上把

MADE FASTER

傳騎十代 全能戰駒

TCR

+3.38% **-9.8%**

車架組效率提升

車架較上一代重量減輕75g

-4.19_w **20_{sec+}**

整車風阻降低

整車速度較上一代快



THE TOTAL
RACE BIKE



TCR ADVANCED SL

全能型

公路競賽用車

TCR ADVANCED SL 0

車架：ADVANCED SL 超輕一體式碳纖維車架

前叉：ADVANCED SL 超輕全碳纖維前叉 OverDrive Aero steerer, disc

變速系統：Shimano Dura Ace Di2

齒比：前：52/36，後：11-34

功率計：Shimano 9200P

輪組：Cadex 40 Max Disc

尺寸：XS, S, M, ML

顏色：黑熔岩紅

建議售價：\$338,000



TCR ADVANCED SL 1-AXS

車架：ADVANCED SL 超輕一體式碳纖維車架

前叉：ADVANCED SL 超輕全碳纖維前叉 OverDrive Aero steerer, disc

變速系統：SRAM FORCE eTap AXS

齒比：前：46/33，後：10-36

功率計：Quarq Power meter

輪組：Giant SLR 0 40 Carbon Disc

尺寸：XS, S, M, ML

顏色：藍

建議售價：\$238,000





TCR ADVANCED PRO

全能型

公路競賽用車

TCR ADVANCED PRO 0-AXS

車架：ADVANCED 輕量化碳纖維車架
前叉：ADVANCED SL 超輕全碳纖維前叉
OverDrive Aero steerer, disc

變速系統：SRAM FORCE eTap AXS

齒比：前：48/35，後：10-36

功率計：Quarq Power meter

輪組：Giant SLR 0 40 Carbon Disc

尺寸：XS, S, M

顏色：水星銀

建議售價：\$168,000



TCR ADVANCED PRO 0-KOM

車架：ADVANCED 輕量化碳纖維車架
前叉：ADVANCED SL 超輕全碳纖維前叉
OverDrive Aero steerer, disc

變速系統：Shimano Ultegra Di2

齒比：前：50/34，後：11-34

功率計：GIANT PowerPro

輪組：Giant SLR 0 40 Carbon Disc

尺寸：XS, S, M, ML

顏色：暮光海洋藍

建議售價：\$168,000



TCR ADVANCED PRO 1-KOM

車架：ADVANCED 輕量化碳纖維車架
前叉：ADVANCED SL 超輕全碳纖維前叉
OverDrive Aero steerer, disc

變速系統：SRAM Rival eTap AXS

齒比：前：43/30，後：10-36

功率計：Quarq Spindle power meter

輪組：Giant SLR 1 40 Carbon Disc

尺寸：XS, S, M, ML

顏色：碳纖黑

建議售價：\$138,000





TCR ADVANCED

全能型
公路競賽用車

TCR ADVANCED 1-KOM

- 車架：ADVANCED 輕量化碳纖維車架
 前叉：ADVANCED 輕量化全碳纖維前叉 OverDrive steerer, disc
 變速系統：Shimano 105 Di2
 齒比：前：50/34，後：11-36
 輪組：P-R2 Disc
 尺寸：XS, S, M, ML
 顏色：火星塵紅
 建議售價：\$95,800



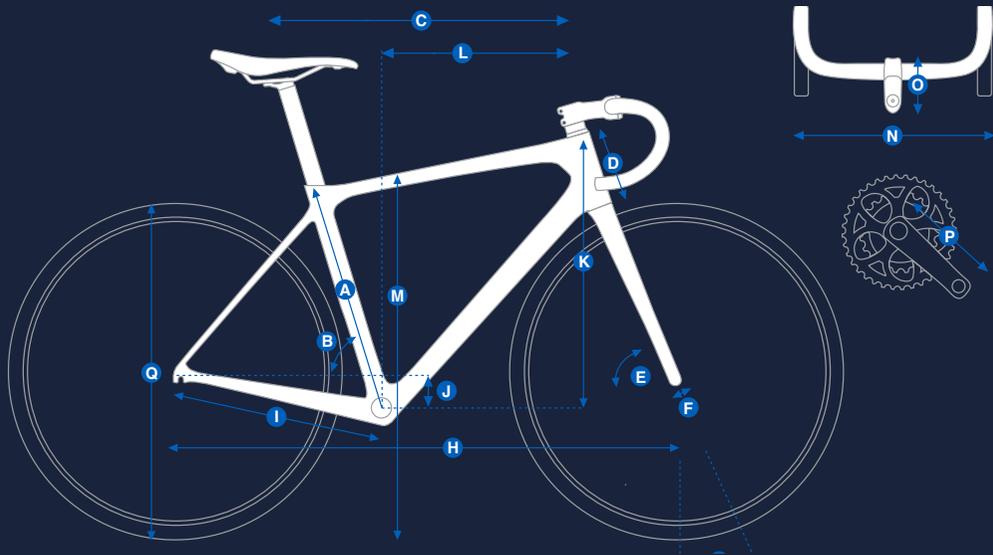
TCR ADVANCED 2-KOM

- 車架：ADVANCED 輕量化碳纖維車架
 前叉：ADVANCED 輕量化全碳纖維前叉 OverDrive steerer, disc
 變速系統：Shimano 105
 齒比：前：50/34，後：11-36
 輪組：P-R2 Disc
 尺寸：XS, S, M, ML
 顏色：幻象白
 建議售價：\$68,800



GEOMETRIES車架幾何

| 尺寸 | XS | S | M | M/L |
|-----------|-------|-------|-------|-------|
| A 座(立)管長度 | 425 | 445 | 470 | 500 |
| B 座(立)管角度 | 74.50 | 74.00 | 73.50 | 73.00 |
| C 上管長度 | 520 | 535 | 550 | 565 |
| D 頭管長度 | 120 | 130 | 145 | 165 |
| E 頭管角度 | 71.00 | 72.25 | 73.00 | 73.00 |
| F 前叉寬度 | 45 | 45 | 45 | 45 |
| G TRAIL長度 | 72 | 64 | 59 | 59 |
| H 前後輪距 | 976 | 977 | 980 | 991 |
| I 後下叉長度 | 405 | 405 | 405 | 405 |
| J 五通下降高度 | 72 | 69.5 | 69.5 | 67 |
| K 頭腕至五通高度 | 517 | 528 | 545 | 562 |
| L 頭腕至五通長度 | 376 | 383 | 388 | 393 |
| M 上管至地面高度 | 703 | 722 | 743 | 771 |
| N 把手寬度 | 400 | 400 | 420 | 420 |
| O 車手豎桿長度 | 80 | 90 | 100 | 110 |
| P 齒盤曲柄長度 | 170.0 | 170.0 | 172.5 | 172.5 |
| Q 輪組尺寸 | 700C | 700C | 700C | 700C |



#RIDEUNLEASHED

