

68

440

428

1.129

340

435

110

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

GIANT

ANTHEM ADVANCE 1

TESTO MARCO TAGLIAFERRI FOTO MARCO MONTI

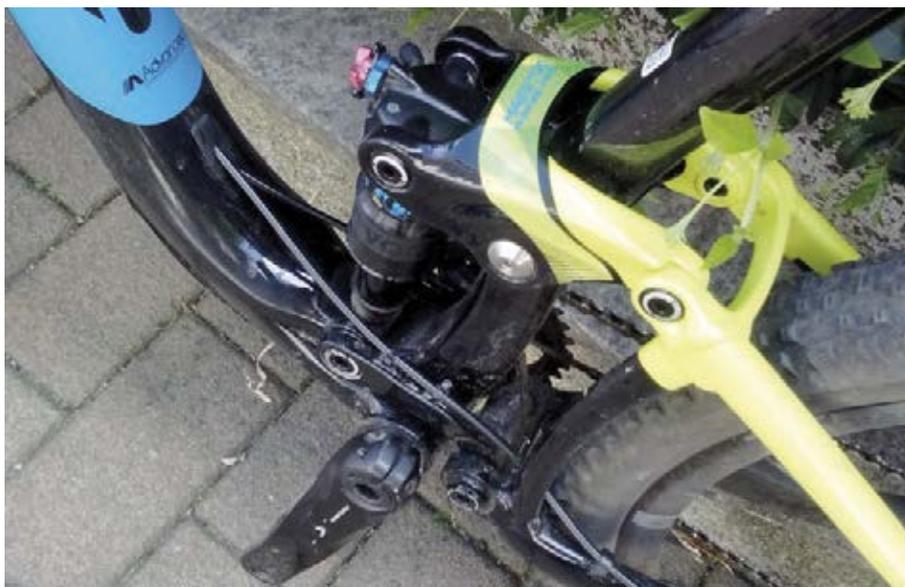
LA FULL DA XC/MARATHON DI CASA GIANT È UNA DI QUELLE BICI DALLA LUNGA STORIA. QUI TESTIAMO LA VERSIONE DA 27.5 CON TRIANGOLO ANTERIORE IN CARBONIO E CARRO POSTERIORE IN ALLUMINIO. UNA BICI CHE, NELLA VERSIONE AGGIORNATA 2017, SEGUE LE LINEE GUIDA MODERNE CHE VOGLIONO UN ANTERIORE DISTESO E ANGOLI PIÙ APERTI ANCHE SULLE BICI PEDALABILI. UNA FILOSOFIA CHE RENDE LE BICI PIÙ STABILI E GUIDABILI SENZA PRECLUDERE NULLA ALLA SPINTA



Come dicevamo il triangolo anteriore è in fibra di carbonio, viene utilizzata la tecnologia denominata Advance composite che utilizza fibre T-700, è realizzato in un unico pezzo per dare maggiore rigidità e durezza alla struttura. Il carro posteriore è invece in alluminio. Lo schema ammortizzante è il collaudato maestro, un progetto di tipo dual link con il carro posteriore in un unico pezzo che si articola con il triangolo attraverso una coppia di braccetti. Un sistema coperto da brevetto che permette di ottenere una notevole rigidità dell'insieme senza aumentare il peso delle strutture, inoltre lo schema ammortizzante ha la finalità di essere più stabile in pedalata disperdendo meno energia e attivo durante la frenata permettendo così alla ruota posteriore di restare incollata al terreno. Infine il posizionamento dei pesi più vicino al baricentro aumenta la maneggevolezza del mezzo.

ALLESTIMENTO

La componentistica guarda alla sostanza e all'affidabilità, la Anthem monta il gruppo completo Shimano Xr, le ruote sono le Xcr in carbonio di Giant con battuta boost (novità rispetto la versione precedente) e il gruppo ammortizzante



Segni particolari SOSPENSIONE MAESTRO

Lo schema ammortizzante è il collaudato maestro, un progetto di tipo dual link con il carro posteriore in un unico pezzo che si articola con il triangolo attraverso una coppia di braccetti.

è di Fox con forcella e mono della serie Float performance Elite con tre posizioni di blocco regolazione del ritorno e della compressione.

GEOMETRIE

La tendenza sulle moderne bike è quella di aprire l'angolo sterzo, qui infatti troviamo un bel 68°. Interasse reach e carro posteriore sono in linea con la categoria. Una bici che ha tutti i numeri per esprimersi al meglio in pedalata restando maneggevole e scattante grazie alla distribuzione dei pesi e ai 110 mm di escursione al posteriore. Rispetto la precedente versione ha geometria complessivamente più lunga e più bassa, per un angolo di sterzo più aperto di 0,5° e per un carro più corto di 5 mm.

IL RESPONSO DEL TEST

Si percepisce subito che in casa Giant hanno indirizzato questo mezzo al mondo della Marathon, infatti la pipa da 8 cm unita alla geometria di cui abbiamo già parlato rendono la posizione in sella distesa. Già dalle prime pedalate si sente la rigidità dell'insieme, una



MONOCORONA

La trasmissione si caratterizza per una guarnitura Shimano Deore XT, da 32 denti, abbinata ad un pacco pignoni a 11 velocità Shimano Deore XT, 11-46.

Scelta funzionale e in grado di offrire prestazioni e versatilità.

**QUANDO LA STRADA INIZIA
A SCENDERE LA RIGIDITÀ
STRUTTURALE DEL TELAIO
RENDE LA BICI VALIDA NEI CAMBI
DI DIREZIONI REPENTINI**



AMMORTIZZATORE

Tra le novità, l'utilizzo di un'ammortizzatore che usa lo standard del sistema metrico che permette di avere maggiore lunghezza e corsa, quindi prestazioni migliori. Nello specifico si tratta del Fox Float Performance Elite, Trunnion Mount.

Verdetto PENSATA PER CORRERE

Una full destinata sostanzialmente all'agonismo, vista la reattività ed efficienza in fase di pedalata: dà il meglio di sé nei single track filanti o su percorsi con poche asperità. Lo stesso assetto è pensato per enfatizzare la spinta sui pedali e la stabilità, chi ama un mezzo più giocoso e maneggevole, magari per un utilizzo anche più ludico ed escursionistico, come minimo dovrebbe accorciare l'attacco manubrio. Ottimo il rapporto qualità prezzo.

bici scattante che quando ti alzi sui pedali da grande soddisfazioni. Con l'ammortizzatore posizionato in modalità firm il carro posteriore è praticamente bloccato, lavorando poco sulle asperità più importanti ma permettendo di trasmettere tutta l'energia a terra. Sulla posizione traction invece il lavoro del carro posteriore è più fluido, mantenendo sempre una risposta ottima in fase di spinta, infatti spingendo sui pedali il sistema Maestro mostra tutte le sue peculiarità.

Quando la strada inizia a scendere la rigidità strutturale del telaio rende la bici valida nei cambi di direzioni repentini, se in ambito Race la pipa da 8 cm permette di esprimere al meglio le proprie doti fisiche, chi vuole una bici più maneggevole e giocosa dovrebbe pensare di accorciare l'attacco manubrio, infatti la guida così distesa perde un po' in fluidità.

Una bici orientata più ai campi di gara, infatti dà il meglio di sé nei single track filanti o su percorsi con poche asperità.

Un po' meno brillante quando il fondo diventa particolarmente smosso.

Da migliorare l'accessibilità al mono per la regolazione del sag e l'introduzione di un comando remoto per l'ammortizzatore fondamentale in una bici che fa della velocità la sua arma vincente.



LINK SOSPENSIONE

Il nuovo nuovo Rocker Arm è in carbonio, pesa la metà di quello precedente alluminio.

XC

MARATHON

TRAIL

ALL MOUNTAIN

ENDURO

FREERIDE

DOWNHILL



PROTEZIONI

Le protezioni integrate sulla parte inferiore del tubo obliquo dei foderi bassi sono state rinnovate.

RUOTE IN CARBONIO

Le Giant XCR 1 27.5 Composite WheelSystem, con standard Boost 15x110mm per l'anteriore e Boost 12x148mm. Lo standard boost, ovvero la battuta più larga è una novità rispetto la versione precedente.

CARRO POSTERIORE

Il carro posteriore è invece in alluminio. Si caratterizza per l'estrema compattezza (428mm). L'escursione è rimasta invariata a 110mm.



€ 3.999,00

Distributore Italia

Peso (senza pedali)	11,1 kg
Telaio	Advanced-Grade Composite, Advanced Forged Composite Upper Rocker, AluxX SL rear swingarm, 110mm Maestro Suspension
Ammortizzatore	Fox Float Performance Elite, Trunnion Mount
Forcella	Fox 34 Float Performance Elite, 120mm Travel, FIT4 Damper, Boost 15x110 KaBolt, Tapered
Movimento centrale	Shimano Press Fit
Cambio posteriore	Shimano Deore XT, 11-speed
Comandi	Shimano Deore XT, 1x11
Guarnitura	Shimano Deore XT, 32T
Cassetta	Shimano Deore XT, 11-46, 11s
Freni	Shimano Deore XT, [F] 180mm [R] 160mm rotors
Ruote	Giant XCR 1 27.5 Composite WheelSystem [F] Boost 15x110 [R] Boost 12x148
Gomme	[F] Schwalbe Nobby Nic 27.5x2.25 Snakeskin TL Easy Trailstar [R] Schwalbe Racing Ralph 27.5x2.25 Snakeskin TL Easy Pacestar
Attacco	Giant Contact SL
Manubrio	Giant Contact SL Trail, 750x31.8mm
Reggisella	Giant Contact SL Switch-R, 30.9mm
Sella	Giant Contact SL, Neutral
Colore	Carbon/Yellow/Blue

Taglie	S, M (test), L, XL
Angolo sterzo	68°
Tubo verticale CF	440 mm
Tubo di sterzo	100 mm
Carro posteriore	428 mm
Interasse	1.129 mm
Altezza movimento centrale	340 mm
Reach	435 mm
Stach	574 mm

TELAIO

Il triangolo anteriore è in fibra di carbonio, viene utilizzata la tecnologia denominata Advance composite che utilizza fibre T-700, è realizzato in un unico pezzo per dare maggiore rigidità e durezza alla struttura. Rispetto la versione precedente: è stata aggiunta la predisposizione per il reggisella telescopico e rivisto il passaggio dei cavi.



Rapporto qualità prezzo, funzionamento del sistema Maestro, posizione in sella ben bilanciata, scelta della reportatura



Mancanza del comando remoto dell'ammortizzatore, difficoltà nel misurare il sag dell'ammortizzatore