

365
TEST



65°

470

435

1.290

340

459

160

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

GIANT REIGN ADVANCE 1 2018

TESTO MARCO TAGLIAFERRI FOTO EDOARDO INVERNIZZI

IN QUESTA CALDA ESTATE
ABBIAMO AVUTO LA POSSIBILITÀ
DI TESTARE IN MODO INTENSO LA
NUOVA NATA DI CASA GIANT. UNA
BICI CON UNA LUNGA STORIA, CHE
SOLO APPARENTEMENTE È
UGUALE A QUELLA DELL'ANNO
PRECEDENTE. IL MEZZO, INFATTI,
È STATO RIVISTO COMPLETAMENTE

Il nome, per la verità, è sempre lo stesso ma la bici è quindi profondamente diversa: entriamo nello specifico e andiamo a scoprire tutte le novità di questa bike.

TELAIO

Partiamo dal cuore della bici, ovvero il telaio. La tecnologia utilizzata resta quella dell'Advance composite, processo brevettato dal marchio di Taiwan, cambia il materiale del leveraggio superiore, ora anch'esso in carbonio e cambiano le quote. Resta invece invariato il carro posteriore, sempre in alluminio ma con battuta boost.

GEOMETRIE

Grazie alle nuove misure di off set che hanno introdotto Rock shox e Fox, è stato necessario fare un lavoro di rivisitazione delle misure.

Cresce l'interesse di più di un cm come pure il reach, quindi una bici più lunga all'anteriore con un carro posteriore che già nella passata versione risultava molto compatto. Una bici quindi bassa e lunga, come vuole l'attuale tendenza.

GRUPPO AMMORTIZZANTE

Il gruppo ammortizzante è composto dalla forcella Fox Float Performance Elite e dal collaudato Fox Dpx 2 Trunnion mount con tre regolazioni. Anche in questo caso, la battuta Boost e l'aggancio trunnion garantiscono il massimo della rigidità possibile. Il mono è inoltre installato



Segni particolari LEVERAGGIO SUPERIORE

Nuovo leveraggio superiore in carbonio con attacco trunnion, più rigidità laterale e precisione.

con lo standard metrico, quindi un ammortizzatore che a parità di escursione ha una maggiore camera di compressione.

COMPONENTI

La componentistica è targata Sram, troviamo quindi il gruppo Eagle Gx 1x12, freni Guide Rs, guarnitura Truvativ Descendant.

Il comparto ruote è affidato alla svizzera Dt Swiss con la serie 1700. Reggisella telescopico Home Made e coperture Maxxis.

PROVA SUL CAMPO

Il primo aspetto che colpisce è sicuramente la colorazione, un verde acido fluo che o lo si ama o lo si odia, ma sicuramente non passa inosservato, personalmente ho sempre apprezzato le colorazioni forti. A parte le note di costume le differenze si notano anche a prima vista. La forcella con off set di 4 mm è una caratteristica molto evidente, come pure il nuovo leveraggio superiore, più massiccio del precedente. Quando poi si monta in sella il lavoro fatto è ancora più lampante: la posizione è subito naturale dona sicurezza e voglia di guidare. La rigidità laterale della bici è impressionante, come pure la scorrevolezza delle nuove ruote. Sicuramente Dt Swiss realizza prodotti di grande valore, che abbinati a un telaio pensato per non avere flessioni laterali creano un buon connubio. Quindi bastano poche pedalate per percepire una struttura che dona una sensazione di grande solidità. Ho avuto la fortuna di scendere dal modello 2017 e salire sul 2018, in questo modo tutte le modifiche le ho sentite immediatamente. La percezione di stabilità la si apprezza ancora di più in discesa, dove la precisione di guida è al top della categoria. La cosa che più mi ha incuriosito è questo nuovo standard sulle forcelle. Il modo di guidare cambia molto, bici è più lunga ma con un inserimento in curva da All Mountain, quindi rapido e diretto. Inoltre nei rilanci in piedi o nelle brevi salite si avverte una maggiore reattività dell'anteriore, diverso dalla sensazione lenta di una bici con angolo da 65°. Se

TESTA FORCELLA NUOVA

Con off set di 4mm, maggiore velocità nell'inserimento in curva e reattività nei rilanci.

**LA BICI SI È COMPORTATA
EGREGIAMENTE IN OGNI
CONDIZIONE. L'UP GRADE DEL 2018
DONA ALLA REIGN UN EQUILIBRIO
CHE NE FA UNA DI QUELLE BICI DA
CUI NON VORRESTI SCENDERE**

Verdetto "TUTTO FARE" DI GRANDE SOSTANZA

Si tratta di un mezzo capace di salire con energia e velocità e di assorbire tutto quello che trova sotto le ruote con apparente facilità. Le bici da enduro stanno raggiungendo standard inimmaginabili, ormai sono bici che permettono uscite di molte ore con migliaia di metri di dislivello senza distruggere il biker e sanno poi essere delle mini dh quando serve. La tecnologia unita alla sapienza progettuale ci stanno regalando mezzi dall'indiscusso valore e questa Reign ne è sicuramente una dimostrazione cristallina.

parliamo di salita dobbiamo sottolineare l'ottimo lavoro svolto sui leveraggi. Infatti quel bobbing presente sul modello 2017 è completamente sparito. La bici con il mono in posizione Firm sale che è un piacere, assecondando le asperità



EAGLE GX

Il nuovo sistema 1x12 di Sram si è rivelato ottimo per versatilità e funzionamento, anche sulle salite più impegnative affrontate in questo test.

ottimamente, ho voluto verificare la bontà del sistema maestro salendo anche in posizione aperta e pur avendo un minimo dondolio la pedalata rimane fluida ed efficace. Questa qualità in ascesa si paga con un leveraggio che risulta un po' pigro nel ritorno. Sarebbe interessante verificare con i tecnici Giant se questo è da imputare all'idraulica del mono o ad una scelta progettuale. Ho avuto la possibilità di testare questo mezzo sulla down town di Sestriere, in salita verso col Basset e colle banchetta (2800mt) e in generale nelle condizioni più diverse, bosco umido, radici ripido, sterrati di alta montagna e bike park. Il tutto per verificare l'ecletticità di un mezzo nato per competizioni dove essere polivalenti e d'obbligo. La bici si è comportata egregiamente in ogni condizione. Quindi l'up grade del 2018

dona alla Reign un equilibrio che ne fa una di quelle bici da cui non vorresti scendere. Come sempre però testare una bici significa passarla ai raggi x e verificare ogni dettaglio. Quindi analizziamo alcuni particolari migliorabili, partendo dalle coperture. Se l'high roller al posteriore è una scelta affidabile, allestire una bici con lo Shorty come primo montaggio è una scelta un po' azzardata, infatti una gomma che dà sicurezza sul bagnato e sui terreni smossi ma che trasmette insicurezza in tutte le altre condizioni, per apprezzare al meglio la stabilità del mezzo lo abbiamo sostituito con un più consono Minion. Altro dettaglio da rivedere è la scelta del manubrio con rize minimo. La Reign è una bici molto bassa, sarebbe meglio vedere un manubrio con rize maggiore, in modo da poter avere un range di regolazioni dell'anteriore maggiore.

CANOTTO STERZO COMPATTO

Misura solo 9,8 cm e contribuisce alla precisione negli inserimenti in curva.





REGGISELLA TELESCOPICO

Il nuovo Giant Contact S Switch da 30.9mm: rispetto la versione precedente è più rapido e fluido ed è dotato di un nuovo comando remoto.

GEOMETRIA

L'assetto in sella è più raccolto, con una posizione del manubrio più diretta e in sintonia con lo sterzo e la forcella. Il telaio più lungo e compatto per una maggiore stabilità e rigidità laterale.

FORCELLA

La Fox 36 Performance Elite, 160mm Travel, ma anche il mono Fox Float DPX2 Performance, Trunnion Mount, ha l'idraulica rivista ora è più sensibile nella prima parte e con un ottimo sostegno agli urti più importanti.



€ 4.999,00

Prezzo telaio + ammo

Peso (senza pedali)	13,3 kg
Telaio	Advanced-Grade Composite / ALUXX SL Rear, 160mm Maestro Suspension
Forcella	Fox 36 Performance Elite, 160mm Travel, FIT Damper, HSC/LSC Adjust, Boost 15x110 KaBolt, Tapered
Ammortizzatore	Fox Float DPX2 Performance, Trunnion Mount
Manubrio	Giant Contact SL DH, 800x31.8mm
Attacco manubrio	TruVativ Descendant
Tubosella	Giant Contact S Switch, Dropper post with Remote, 30.9mm
Sella	Giant Contact SL, (Neutral)
Leve del cambio	SRAM GX Eagle, 1x12
Cambio	SRAM GX Eagle
Freni	SRAM Guide RS [F] 200mm [R] 180mm, Hydraulic Disc
Comandi freno	SRAM Guide RS
Pacco pignoni	SRAM GX Eagle, 10-50t
Catena	SRAM GX
Guarnitura	TruVativ Descendant 6k, Eagle, 32T with MRP AMG V2
Drop movimento centrale	SRAM GXP PressFit
Cerchi	DT Swiss E1700 Spline Two, 30mm Inner Width, XD Driver Body, Boost 15x110/12x148
Coperture	[F] Maxxis Shorty 27.5x2.5, 60 TPI, EXO, TR, Tubeless, [R] Maxxis High Roller II 27.5x2.4, 60 TPI, EXO, TR, Tubeless
Colore	Satin Green/Black

Taglie	S, M (test), L, XL
Angolo sterzo	65°
Tubo verticale CF	459 mm
Tubo di sterzo	105 mm
Carro posteriore	435 mm
Interasse	1.209 mm
Altezza movimento centrale	340 mm
Reach	459 mm
Stach	614 mm

RUOTE

Le DT Swiss E1700 Spline Two, con cerchi da 30mm Inner Width corpo XD Driver Body e standard Boost 15x110/12x148, sono molto scorrevoli e molto precise.



Rapporto qualità prezzo
Rigidità laterale
Schema ammortizzante



Scelta delle coperture
Manubrio con un Rize un po' basso