



GIANT TWIST EXPRESS RS 0

Hersteller	Giant Deutschland GmbH, Tel. 0211/99894-0, www.giant-bikes.de
Preis/Gewicht o. P. zul. Gesamtgewicht	2099 Euro/23.75 kg 144 kg
Rahmen/Gabel	Alu/Giant, Alu, starr, V-Brake, Gewinde für Kabel
Schaltung	Shimano XT, Deore.48, 36, 26/11-32 7, 8-fach
Bremsen	Magura HS 33, hydr. Felolenbremse, 4-Finger-Mechel
Laufräder	Giant SyncDrive-Motornabe, Shimano Deore/NN, Schwalbe Energizer 37-622
Motor/Akku	Sanyo Nabenmotor im VR, Li-Ion-Akku am Gepäckträger rechts, 26V-9A, LCD-Display, RW: bis zu 65 km
Ausstattung	ovalisierte Rohre; Kabelstrang in Rohrschlitzen; Giant-LED-Leuchte, LED-Standrücklicht; Giant-Träger, mit Tasche; Ergogriffe; Schlauchventile

WERTUNG

Rahmen	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Ausstattung	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Komfort	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Preis-Leistung	●	●	●	●	●	●	●	●	●

gut



REICHWEITEN-KÖNIG

Geteilter Akku ist doppelter Akku. Ein sparsamer Motor und ausgeklügelte Elektronik bringen das Giant lange auf Touren.

Nomen est omen, weiß der Lateiner: Klein ist die Firma Giant beileibe nicht. Gerade im Bereich Pedelec gibt der Gigant richtig Gas. Eine langjährige Partnerschaft mit Sanyo führte Giant weit nach vorn bei der Entwicklung von E-Bikes. Die Motoren und Akkus zählen zu den effizientesten und lang-

lebigsten in der Szene. Beim Rahmendesign kann Fahrrad-Riese Giant selbst punkten: Die Rohre des Twist sind doppelschalig, der dicke Kabelstrang zum Frontmotor verläuft fast komplett unsichtbar in dunklen Kanälen. So sind die Adern des Systems geschützt vor Schäden, das Erscheinungsbild bleibt klar und aufgeräumt. Ein Akku am Träger soll bis zu 65 Kilometer halten, ein zweiter hat noch gegenüber Platz. Twist-Fahrer nehmen eine sportliche Haltung ein, das Rad fährt sich bei gutem (Körper-)Krafteinsatz recht druckvoll und exakt, auch durch das relativ geringe Gewicht und den auffallend drehmomentstarken Motor bis 26 km/h. Das Twist zieht ruhig dahin. Die hohe Masse des rotierenden Vorderrads forciert diese Tendenz zum Geradeauslauf. Um in Kurven präzise zu steuern, muss man am Lenker schon arbeiten. Zwei Nachteile hat die Giant-Konfiguration: Der Freilauf des Getriebemotors wird im Leerlauf hörbar und wirkt als Psycho-Bremse. Und der Motor am Testrad reagiert extrem sensibel

auf Pedaldruck. Sobald ein Fuß nur leicht auf dem Pedal ruht, beginnt der Motor zu drehen. Auch dann, wenn dies unerwünscht ist. Beim Anfahren auf rutschigem Grund oder mit schräg eingeschlagenem Vorderrad führt dies zu starkem Schlupf. Auf einem Kiesweg mit 16 Prozent Steigung und mit 18 Kilo Gepäck war Anfahren unmöglich. Zudem läuft der Motor noch einige Sekundenbruchteile nach, auch wenn das Pedal schon ruht. Giant Deutschland sicherte uns zu, bis zum Serienanlauf im März 2010 ein besser abgestimmtes Steuergerät zu verwenden. Damit sollten diese Probleme behoben sein. Achten Sie bei Probefahrten also besonders auf die aktuelle Abstimmung Ihres Giant-Testrades.

Fazit: Laufruhiges Touren-Pedelec mit sportivem Charakter und Doppel-Akku-Option für riesige Reichweiten bis ca. 130 km. Das Problem der hypersensiblen Motorsteuerung soll bis zum Frühjahr behoben sein. Konstruktiv und technisch hat Giant hochklassigen Rahmenbau abgeliefert.



Nut- und Feder-Prinzip: Giant versteckt dicke Kabel in geschlitzten Rahmenrohren. Gummileisten verschließen (die Öffnungen).