

TOP-NEUHEITEN 2025: Bikes, Motoren & Elektronik

Elektro Rad

Elektro Rad

BOSCH, PINION, SHIMANO, MAHLE & CO.

**Bis zum Horizont:
11 Motoren im
Reichweitentest**

DIE ZUKUNFT DES SCHALTENS

**Automatische
Schaltungen im Test**

FAHRRAD-PARADIES CHIEMSEE

**Biken und baden am
Bayerischen Meer**

06
2024

DEUTSCHLAND € 7,50 • ÖSTERREICH € 8,30
BENELUX € 8,70 • ITALIEN € 10,20
SPANIEN € 10,20 • SCHWEIZ SFR 12,00
ISSN 0940-4929 • H 06768





Vollautomatisch mit 380 Prozent Spreizung: Enviolos Schaltnabe.



Das funktionsreiche Display mit kompakter Vorbau-Integration.



GIANT Any Tour X E+ 0

XXL-Komfort im Outback

PREIS 5699 €

Rad-Gewicht 29,67 kg

Zul. Gesamtgewicht 156 kg

Rahmenarten & Größen Tiefest.: S, M, L*, XL

AUSSTATTUNG

Rahmen Aluminium

Gabel SR Suntour Mobie 34 2CR AIR, 100 mm

Bremsen hydr. Scheibenbr., Shimano BR-MT420, 203/180

Spritzschützer Aluminium, Giant

Sattelstütze absenkbar & gefedert, Limotec

Sattel Selle Royal Vivo Ergo Moderate Unisex

Schaltung Nabensch., Enviolo Automatik Trekking, stufenlos

Lichtanlage v: Giant Recon HL150 / h: Axa Juno

Bereifung Schwalbe Smart Sam Plus, 27,5", 57 mm

Sonstiges Gates-Riemen: MIK HD Gepäckträger, 27 kg; 4-Kolben-Bremse

ANTRIEB

Antriebskonzept Mittelmotor, Giant by Yamaha SyncDrive Pro2, 85 Nm, Display: RideDash EVO

Akkukapazität 800 Wh

Reichweite >90 km

* Testgröße

CHARAKTER

FAHRVERHALTEN

SITZPOSITION

EINSATZBEREICH

Laufruhig Agil

Aufrecht Sport

Stadt Reise

Mit dem Any Tour X E+ 0 hat Giant einen Off-road-Tiefensteiger für Abenteuerlustige konzipiert, die Power und Komfort in jeder Fahr-situation anstreben. So garantieren 100-mm-Federgabel, gefederte Variosattelstütze und griffige MTB-Pneus von Schwalbe ausgefeilte Dämpfungsqualitäten. Durchweg robust anmutend, entsteht das doppelwandige Unterrohr des Rahmens per Extrusionsverfahren – und liefert neben Top-Stei-fertigkeitswerten auch Platz für eine interne Kabelzugverlegung, die zu einer sehr aufgeräumten Optik führt. „Saft“ für viel Strecke und Höhenmeter stellt ein 800-Wh-Akku, der den auf Yamaha-Hardware basierenden Sync-Drive Pro2-Motor versorgt, bereit. Der wiederum überträgt seine Antriebspower via Gates-Riemen und Enviolo-Automatik-Schaltung aufs Hinterrad – und arbeitet, nach vorheriger Ziel-trittfrequenz-Einstellung, dabei auffallend harmonisch mit dem Schaltsystem zusammen.

Antriebsgewalt und Schaltautomatik

So lässt sich selbst bei maximal möglichem 156-kg-Systemgewicht immer noch geschmeidig – auch dank gut in der Hand liegendem, ergonomisch durchdachtem Cockpit – manövrieren und vor allem spritzig losziehen. Via Ride-Control-App können die U-Modi verfeinert und auf eigene Fahrweisen hin angepasst werden. Die Wunschkadenz wird in Fünfschritten zwischen 30 und 120 U/min dagegen am Farbdisplay festgelegt, da die Enviolo-Steuerung neuerdings dort integriert ist. Zugegeben: an Steilstücken stößt die Nabenschaltung entfaltungs-technisch an Grenzen, wird aber bemerkenswert „hilfsbereit“ vom Giant-Aggregat unterstützt. In der Ebene rollt das Any Tour antriebs-technisch wie aus einem Guss und spurtreu sowie lafuhig davon und heimst darüber hinaus mit top Sicherheitskomponenten wie fein dosierbarer 4-Kolben-Bremse und ordentlich Licht ins Dunkel bringender Beleuchtung Bestnoten ein.

FAZIT

Hoher Komfort, starker Motor, automatisches Schalten: Giants Any Tour X E+ 0 überzeugt als geländefreudiges E-SUV, das dank harmonischem Antriebsgespann Fahr-spaß garantiert!

Ausstattung	★★★★★
Antriebssystem	★★★★★
Fahreigenschaften	★★★★★
Komfort	★★★★★
Sicherheit	★★★★★
Nutzungstauglichkeit	★★★★★
Wartungsaufwand	★★★★★

- + Komfort, Motorpower, Schaltautomatik, hochwertige Komponenten
- Remote-Bedienung etwas schwammig & rutschig

Preis-Leistung ██████████

Note **1,4** **Sehr gut**

Fotos: Jens Scheibe

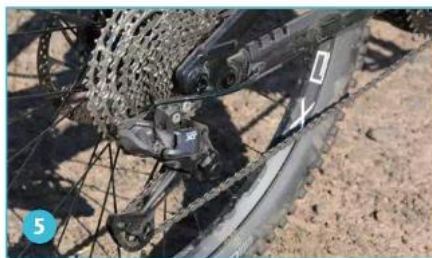
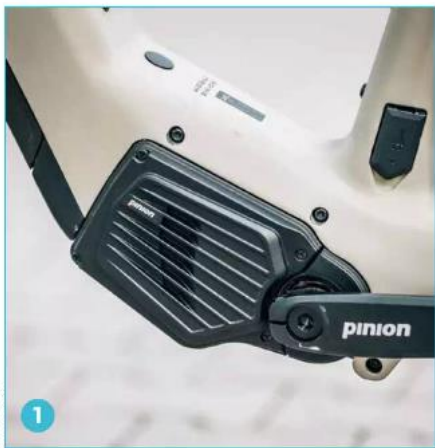
> Bezugsadressen finden Sie auf Seite 62 f.

Das gefällt uns ...



- 1 **Fix und präzise:** Die Rohloff-Nabe schaltet extrem schnell und sehr präzise. Auch die enorme Spreizung gefällt uns sehr.
- 2 **Zuverlässig:** Free- und Auto-Shift-Funktion bei der XT-Diz arbeiten zuverlässig im Zusammenspiel mit dem bärenstarken EP8-Motor. Wir hoffen, bald auch mit anderen Antrieben!
- 3 **Einfach:** Das Owuru-System funktioniert denkbar einfach. Zwei Tasten reichen, um die Trittfrequenz über das Display festzulegen. Die hält der Antrieb dann stoisch.
- 4 **Vielseitig:** Enviolo bietet zwei Möglichkeiten, die Automatik zu bedienen: Direkt ins E-Bike-System integriert oder mit einer eigenen Bedieneinheit.
- 5 **Viel Bandbreite:** Die beiden Pinion-Varianten bieten enorme Gangspreizungen von bis zu 600 Prozent. Auch Gebirgsbewohner können sich also auf die Vollautomatik freuen.

Das geht besser ...



- 1 **Geräuschintensiv:** Die Motor-Getriebe-Einheit MGU von Pinion ist deutlich hörbar. Das Geräusch ändert sich von Gang zu Gang. Das ist gewöhnungsbedürftig.
- 2 **Nicht in Sicht:** 526 Prozent Spreizung, 14 fein abgestufte Gänge. Die Rohloff ist prädestiniert für eine Vollautomatik. Die ist aber vorerst leider nicht in Sicht.
- 3 **Unnötig laut:** Der Kettenspanner am B'Twin sorgt für ein unnötig lautes Fahrgeräusch des eigentlich angenehm leisen Antriebs.
- 4 **Keine Bergziege:** Die Enviolo hat zwar eine Top-Automatikfunktion, ihre Bandbreite ist aber – wie bei Owuru – eingeschränkt. Am steilen Berg wird's eng.
- 5 **Wartungsintensiv:** Auch wenn die angekündigte Automatik-Version der Shimano-XT- und Cues-Schaltungen hält, was sie verspricht, bleiben Kettenschaltungen am wartungsintensivsten.