

---

## Ausprobiert: Riese & Müller Load 75 Rohloff HS – Fahrrad fahren mal ganz anders

Von Jens Riedel, cen

2,60 Meter lang, fünfeinhalb Meter Wendekreis, vier Sitze, ein elektronisches 14-Gang-Getriebe, fünf Fahrmodi, Riemenantrieb – und nur zwei Räder, für die aber ein Führerschein, eine Hupe und ein Kennzeichen vorgeschrieben sind? Was kann das sein? Die Antwort: ein S-Pedelec-Cargobike. In Fahrzeugen dieser Art sehen Verkehrsexperten einen wichtigen Teil der Mobilitätswende, die sich an kleinere Gewerbebetriebe ebenso wenden wie an die Familie mit Kindern.

Ein Vertreter dieser Spezies ist das Load 75 Rohloff HS von Riese & Müller, das Topmodell des E-Bike-Herstellers aus Mühlthal bei Darmstadt. Load steht für Lastenrad, 75 für die Länge der Ladefläche in Zentimetern, Rohloff für den Hersteller der elektronischen Nabenschaltung und HS für High-Speed. Während das Pedelec längst etabliert ist, führt das S-Pedelec noch ein Schattendasein. Das verwundert nicht weiter, ist es doch eine Mischung aus Fahrrad und Kleinkrafttrad. Bei einer elektrischen Pedal-Unterstützung bis 45 km/h sind ein (Fahrrad-)Helm, ein Versicherungskennzeichen und der „Mopedführerschein“ (Klasse AM) sowie eine Hupe Pflicht. Radwege hingegen sind tabu.

Es sind nur die ersten vier, fünf Meter bei der allerersten Begegnung mit einem Cargobike, die etwas wackelig zurückgelegt werden. Die ungewohnte Fahrwerks- und Lenkgeometrie mit dem weit vorne befindlichen kleineren Vorderrad erfordert dann nur noch bei Kurvenfahrten etwas mehr Aufmerksamkeit, denn der Radius bei Richtungswechseln fällt weiter aus als auf einem normalen Fahrrad.

### Keine Last mit der Last

Die vier elektrischen Unterstützungsstufen sind „Eco“, „Tour“, „Sport“ und „Turbo“ (plus „Off“). Grob skizziert sind in der Ebene unbeladen rund 20 km/h für eine längere Zeit im untersten Modus möglich. Darüber kommen jeweils zwei bis fünf Stundenkilometer hinzu. Im Einzelnen hängt das natürlich von der individuellen Kondition und Konstitution ab. Doch ein Pedelec zeichnet sich ja nicht allein durch seine Geschwindigkeit aus, sondern hebt sich vom Fahrrad vor allem durch die Zusatzkraft bei widrigen Bedingungen wie Gegenwind oder Steigungen aus. Zudem verlieren etwas weitere Wege ihren Schrecken. Und im Fall eines Cargobikes ist es auch die Last mit der Last, die den Beinen größtenteils abgenommen wird.

Und genau hier spielt ein S-Pedelec seine Tugend aus. Wird es beladen, so machen sich beispielsweise zwei Getränkeboxen zwar mit leichten Einbußen beim Fahrkomfort bemerkbar, aber nicht bei der Anstrengung des Tretens. Hier fällt die zusätzliche Belastung kaum ins Gewicht. Wer mehrere Sachen einlädt, sollte jedoch auf eine halbwegs ausgeglichene Gewichtsverteilung achten, um die Lenkung und das Gleichgewicht in der Balance zu halten.

Während ein Pedelec meist mühelos auf die Unterstützungshöchstgeschwindigkeit von 25 km/h zu bringen ist, gelingt die Topspeed beim S-Pedelec deutlich seltener – zumindest, wenn es sich um ein nun einmal deutlich schwereres Lastenrad handelt. Tempo 30 ist aber auch für wenig trainierte Radler für einige Zeit gut zu halten. Zwar blieb die von uns gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp 23 km/h eher unter den Erwartungen, doch die Leichtigkeit mit der Lasten befördert werden können, übertraf diese wiederum. Innerorts bewegten wir uns meist in der Fahrstufe „Tour“ und in den oberen

---

Gängen. Auf längeren Landstraßenetappen wurde gerne auch „Sport“ gewählt, seltener „Turbo“, da der Sprung nicht mehr so groß ist.

Automatisch in den fünften Gang

Eine Besonderheit ist die beim Testbike eingebaute elektronische Nabenschaltung mit Riemenantrieb. Sie sorgt wegen des Herstellers für die Zusatzbezeichnung Rohloff bei diesem Modell. Ob es tatsächlich 14 Gänge sein müssen, sei dahin gestellt. Angenehm ist auf jeden Fall, dass nach dem Anhalten die Elektronik – begleitet von einem leichten Knacken – automatisch in den fünften Gang zurückschaltet, was das Wiederanfahren ungemein erleichtert. Die vier Stufen darunter sind ohnehin nur etwas für stärkere Steigungen. Die Übersetzung im letzten Gang hätte hingegen für unseren Geschmack ruhig länger ausfallen dürfen.

Klarer Pluspunkt eines Lastenrads: Anders als bei einem Fahrradanhänger hat man die Kinder, den Hund oder den Einkauf stets im Blick. Um das Aufbocken des Rads in beladenem Zustand nicht unnötig zu erschweren, ist der Ständer recht kurz gehalten. Das hat den Nachteil, dass er beim Abbocken gerne am Untergrund „hängen“ bleibt und man das Fahrrad manchmal leicht zur Seite neigen muss, damit der Ständer kurz entlastet wird und komplett einklappt.

Riese & Müller liefert auf Wunsch gegen 50 Euro Aufpreis (GX-Option) spezielle Geländereifen, mit denen sich das S-Pedelec bequem mit 20 km/h und mehr auf dem Tacho über recht holprige Feldwege scheuchen lässt (ohne Ladung). Das Stollenprofil sorgt natürlich für leicht höheren Widerstand beim Vorankommen auf Asphalt. Doch das darf unter Erbsenzählerei fallen.

Während sich das Gros der Radfahrer mittlerweile an den üblichen Mehrpreis von E-Bikes (Pedelecs) gewöhnt hat, stellt ein S-Pedelec noch einmal einen deutlich höheren Wert dar. 8299 Euro ruft Riese & Müller für das Load 75 Rohloff HS auf. Dafür kann man sich auch ein Mittelklasse-Motorrad kaufen. An unserem Testexemplar kamen noch diverse Zubehörteile dazu. Sie summierten sich auf noch einmal etwa 2100 Euro, wovon allein rund 900 Euro auf den Zusatzakku entfallen, der die Reichweite auf rund 180 Kilometer im Eco- bzw. knapp 70 Kilometer im Turbo-Modus verdoppelt. Die Seitenwände mit den Kindersitzeinsätzen und das Regenverdeck schlagen mit insgesamt 1149,80 Euro zu Buche. Dieses Familienpaket hat es aber in sich.

Praktisches Verdeck

Das mit vier Fieberglasstangen eingesteckte Verdeck schützt die kleinen Passagiere (oder den Hund) vor Wind und Wetter und kann bei Bedarf entfernt werden. Klettverschlüsse und Spanngurte ermöglichen außerdem, die Seitenwände einzeln hochzuklappen. Durchdacht sind die Sitze. Die vordere Sitzfläche taucht nur bei Bedarf aus der Versenkung des Laderaumbodens auf und hinterlässt dann gleichzeitig einen Fußraum. Im eingefahrenem Zustand ist Platz für Gepäck. Die beiden hinteren, schmalere Sitze für Kleinkinder lassen sich ohne Werkzeug bei Bedarf einzeln herausnehmen. Das ist alles nicht nur gut gedacht, sondern auch gut gemacht.

Wer auf die Rohloff-E-Nabenschaltung verzichtet und das klassische Kettenschaltwerk von Shimano wählt sowie auf alle genannten Extras verzichtet, der kann sich ab 6799 Euro in den Sattel eines Load 75 HS schwingen, Darunter gibt es noch weitere Modelle. Das kleinste High-Speed-Lastenrad der Marke ist das Packster 40 HS für knapp 5000 Euro. Die 25-km/h-Pedelec-Varianten sind allesamt in der Regel 600 Euro günstiger. Da ist der preisliche Abstand eines Cargo-Bikes zu einem gewöhnlichen Pedelec der mittleren Preisklasse dann nicht mehr ganz so groß.

---

Fazit: Das Riese & Müller Load 75 Rohloff HS kann so manche Autofahrt zum Einkauf oder in die Kita ersetzen. Und es eignet sich zum Beispiel auch hervorragend für den Fahrradurlaub mit vollem Gepäck. Mitreisende sollten dann allerdings auch ein S-Pedelec besitzen, denn sonst könnten sich die Wege im wahrsten Sinne des Wortes rasch trennen. (ampnet/jri)

---

## Bilder zum Artikel



Riese & Müller Load 75 Rohloff HS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Riese & Müller Load 75 Rohloff HS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Riese & Müller Load 75 Rohloff HS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



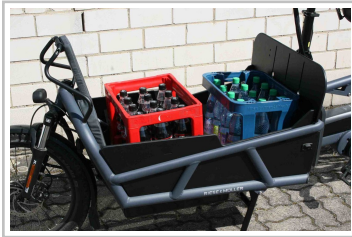
Riese & Müller Load 75 Rohloff HS: Bis zu drei Kinder können mit.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Riese & Müller Load 75 Rohloff HS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Riese & Müller Load 75 Rohloff HS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Riese & Müller Load 75 Rohloff HS: Auch Labradoodle „Flocke“ fährt gerne mit.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Riese & Müller Load 75 Rohloff HS: die Kommandozentrale, ein Rückspiegel und eine Hupe sind Pflicht.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Riese & Müller Load 75 Rohloff HS: Optional mit zweitem Akku.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Riese & Müller Load 75 Rohloff HS: Riemenantrieb und elektronische 14-Gang-Nabenschaltung.

Foto: Auto-Medienportal.Net