

Riese und Müller Super Delite Rohloff HS Jahrgang 2021 gegen Delite Touring Jahrgang 2018 – ein Erfahrungsbericht

Drei Jahre lang war mein Delite mit Shimano-Kettenschaltung, Doppelakku (insgesamt 1.000 Wh), 2018er Nyon und zwischenzeitlich nachgerüstetem Fox-Fahrwerk mein treuer Begleiter, bis sich bei 43.500 km das Motorlager verabschiedete. Eine Reparatur hätte einen neuen Motor erfordert und einen längeren Ausfall ausgerechnet in meinem Urlaub nach sich gezogen, sodass ich kurzer Hand Achims Vorführerad erworben habe, ein Super Delite HS mit Rohloff-E14-Nabenschaltung und Riemenantrieb, Doppelakku (insgesamt 1.125 Wh), dem aktuellen 2021er Nyon und der GX-Option u. a. mit Fox-Fahrwerk mit Federwegverlängerung. Mit diesem Fahrrad habe ich in rund sieben Monaten rund 7.500 km zurückgelegt, Zeit also, die beiden Generationen miteinander zu vergleichen.

Rahmen und Anbauteile

In Puncto Geometrie und Sitzposition sind die Unterschiede minimal. Auch auf dem neuen Super Delite findet man sich auf Antrieb zurecht, die von mir präferierten Echtlederlenkergriffe von Ergon hatte Achim bereits nachgerüstet. Auffälliger sind Verbesserungen bei den Anbauteilen, die Schutzbleche sind nunmehr aus dickerem Kunststoff gefertigt und zeigen bislang keine Risse, während das 2018er Modell hier mehr als einmal Schäden aufwies. Größter Pluspunkt sind die aktuellen Pedale mit Kunststoffnoppen, die einerseits sicheren Halt auch bei Nässe gewähren, andererseits die Schuhsohlen nicht strapazieren. Die ursprünglich gummierten Pedale des 2018er Delite waren dagegen der Preisklasse schlicht unwürdig, bei Nässe aufgrund der Abrutschgefahr gefährlich und zudem kaum haltbar, denn bereits nach rund 8.000 km kündigte sich ein Lagerschaden durch lautes Knacken an.

Fahrwerk

Da ich fast ausschließlich auf Asphalt unterwegs bin, passten die werkseitigen Schwalbe-AllMotion-Reifen des 2018er Delite ideal, die werkseitigen Stollenreifen des 2021er Modells (Teil der GX-Option) hat Achim auf meinen Wunsch gegen Schwalbe SuperMoto X getauscht.

Das 2018er Modell hatte ab Werk das Serienfahrwerk mit Suntour-Gabel, wurde aber nach rund 21.000 km bedingt durch eine Beschädigung bei einem Sturz auf das aufpreispflichtige Fox-Fahrwerk umgebaut. Das Super Delite tritt mit Fox-Fahrwerk einschließlich Federwegverlängerung an. Da Riese und Müller zu den Fahrwerksoptionen kaum detaillierte Angaben macht und ich nunmehr alle drei Varianten ausgiebig gefahren bin, möchte ich dieses Thema genauer beleuchten.

Gleich vorweg: Beim Serienfahrwerk überzeugt nur die Hinterradfederung, während die Gabel von Suntour entscheidende Schwächen zeigt: Zum einen ist die innere Reibung der Schaftrohre zu hoch, zum anderen ist die Zugstufe der Dämpfung selbst in der geringsten Einstellung zu stark. Diese Umstände bewirken, dass die Gabel bei Senkungen wie z. B. Kanaldeckeln und Frostaufbrüchen am Ausfedern gehindert wird und somit praktisch nicht anspricht. Überdies verhärtet sich das Dämpferöl bei Temperaturen von unter fünf Grad Celsius, sodass die Gabel die Arbeit gänzlich einstellt. Da der Hinterraddämpfer diese Schwächen nicht zeigt, ist die Diskrepanz zwischen Front- und Heckfederung enorm.

Mit diesem Makel räumt das Fox-Fahrwerk mit Standardfederweglänge auf. Durch das viel bessere Ansprechverhalten der Fox-Gabel stellt sich ein gänzlich anderer Fahreindruck ein. Bei Vertiefungen federt auch die Gabel souverän aus, die generelle Straßenlage ist erheblich ruhiger. Man merkt dies auch daran, dass auf schlechter Straße die Handflächen bei weitem nicht mehr so leicht von den Lenkergriffen abrutschen. Somit wirkt sich das Fox-Fahrwerk stark auf die subjektive Fahrsicherheit in schnell gefahrenen Kurven aus. Was verbesserungsfähig bleibt, sind mitunter Pumpbewegungen bei schneller Fahrt auf sehr welliger Piste und recht präsenste Fahrwerksgeräusche.

Hier setzt das Fox-Fahrwerk mit Federwegverlängerung an, selbst mit hohem Tempo überfahrene lange Bodenwellen pariert es souverän, auf Asphalt und speziell auf guten Forstwegen wirkt die Straßenlage im direkten Vergleich noch ruhiger, was auf die nochmals weichere Grundabstimmung zurückzuführen ist. Der Vorteil bei mittleren Unebenheiten wie Kanaldeckeln ist aber weniger groß. Das Fox-Fahrwerk mit Federwegverlängerung arbeitet deutlich leiser, bei vielen Unebenheiten ist es schlicht geräuschlos. Allerdings hängt dies möglicherweise auch mit dem Riemenantrieb zusammen, da hier eine an Umlenkrollen schwingende Kette als Lärmquelle entfällt, die ja größtenteils zu den ungefederten Massen beiträgt.

Noch ein paar Worte zur Bereifung: Schwalbes Modell AlMotion ist bekanntlich faltbar, worunter offenbar die langfristige Steifheit leidet. Auf dem 2018er Delite neigten diese Reifen nach rund 7.000 km zu Höhengschlägen, was auf sehr guten Straßen im Geschwindigkeitsbereich zwischen 50 und 60 km/h zu spürbaren Vibrationen im Fahrwerk führte. Zudem werden jenseits von 10.000 km die Schläuche regelrecht aufgerieben, mehrere Plattfüße ohne Fremdeinwirkung waren die Folge. Schwalbes nicht faltbarer SuperMotoX zeigt sich hierbei bislang resistent und gefällt nach wie vor durch seinen sauberen Rundlauf. Großer Nachteil beider Reifentypen: Bedingt durch die Breite wird bei Regenfahrten viel Wasser verdrängt, was einerseits für eine enorme Verschmutzung von Fahrrad und Fahrer sorgt und andererseits den Geräuschkomfort bei Nässe massiv beeinträchtigt.

Bei den Hydraulik-Scheibenbremsen hat Riese und Müller zwischenzeitlich den Lieferanten gewechselt, 2018 wurde noch mit Shimano verzögert, 2021 sind Stopper von Magura installiert. Letztere lassen sich geringfügig feiner dosieren und bieten zudem höhere thermische Reserven. Bremsst man in einem 20 %-Gefälle brachial von 65 auf 20 km/h, gab die Shimano-Bremse am Vorderrad nach dem Lösen Schleifgeräusche von sich, die Magura-Variante zeigt sich von dieser Anforderung unbeeindruckt. Zudem nutzen sich die Beläge nicht einseitig ab, das regelmäßige Nachjustieren des Bremsatzels ist nicht mehr notwendig.

Antrieb und Schaltung

Das 2018 Delite als 25er Pedelec wird vom Bosch-Motor PerformanceLine CX der dritten Generation angetrieben und überträgt seine Kraft per 11-Gang-Kettenschaltung von Shimano. Mit dem 2021er Super Delite habe ich den Umstieg auf ein 45er Speed-Pedelec gewagt, der SpeedLine-Motor ist von der vierten Generation abgeleitet und arbeitet mit der elektronisch gesteuerten Rohloff-E14-Nabenschaltung per Zahnriemen zusammen.

Auffälliger Unterschied: Der neue Antrieb kommt ohne Zwischengetriebe zwischen Tretkurbel und Kettenblatt aus. Die dadurch entfallenen Reibungsverluste spürt man sofort. Während man beim 2018er Modell zusammen mit der Motorabregelung bei ca. 27 km/h förmlich gegen eine Wand gefahren ist, lässt sich das Super Delite in der Ebene bei Windstille ohne Motorunterstützung ohne allzu große Anstrengung mit Tempo 30 bewegen. In Abfahrten ist man durch alleiniges Treten ohne Motorunterstützung stets rund 5 km/h schneller unterwegs.

Dass man bis 45 km/h von der Motorunterstützung profitiert, macht sich in der Durchschnittsgeschwindigkeit deutlich bemerkbar. Bei meinen typischen Tagestouren mit rund 100 km Länge durch die hügelige Oberpfalz (rund 1.600 bis 1.700 Höhenmeter) stieg sie von rund 27 auf 33 km/h. Die Reichweite mit einer Akkuladung ist aber mit rund 110 km in etwa gleichgeblieben, das Plus an Kapazität des 2021er Modells wird durch die häufige Ausnutzung der Motorunterstützung bei Schnellfahrten in der Ebene wieder aufgezehrt. Nicht verschwiegen werden darf, dass diese Werte nur bei sommerlichen Temperaturen, trockenen Straßenverhältnissen und entsprechend windschlüpfriger Kleidung erzielt werden. Im Winter büßt man rund 2 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit und 20 km an Reichweite ein.

Der neue Motor liefert ein höheres Drehmoment, was sich vor allem bei lang gezogenen leichten bis mittleren Steigungen bemerkbar macht, Anstiege mit 3 % lassen sich mit etwa 33 km/h Dauertempo erklimmen. Und die 45 km/h Höchstgeschwindigkeit sind bei weitem nicht graue Theorie, sondern in der Ebene selbst bei leichtem Gegenwind meist im Sport-Modus problemlos machbar. Das beeindruckende Beschleunigungsvermögen oberhalb von 30 km/h erleichtert auch das Überholen von landwirtschaftlichen Fahrzeugen ungemein. Nettes Feature: Erhöht man den Unterstützungsgrad für den Motor, wird die Zugkraft nicht schlagartig, sondern sanft erhöht. Dies unterstreicht den gehobenen Komfortanspruch nochmals. Die überlegene Gesamtperformance lässt sich am besten dadurch beschreiben, dass ich mit dem Super Delite bislang nicht ein einziges Mal von einem anderen Radfahrer überholt wurde. Umso überraschender ist daher die geringfügig schwächere Leistung gegenüber dem 2018er Delite bei über 7 % Steigung. Ob hier das Drehmoment begrenzt wird oder die Rohloff-Nabe erhöhte Reibungsverluste verursacht, bleibt unklar.

Kommen wir zu den völlig unterschiedlichen Getrieben. Vorteile der bewährten Kettenschaltung sind der vergleichsweise simple Aufbau, der Reparaturen vereinfacht, sowie die Fähigkeit, unter hoher Last bergauf ohne nennenswerte Zugkraftunterbrechung schalten zu können. Rohloff wirbt zwar bei seiner Nabenschaltung mit sehr schnellen Schaltvorgängen, bei denen sogar zum Schutz des Getriebes und zur Steigerung des Fahrkomforts kurzzeitig die Motorzugkraft zurückgenommen wird, an die

schnellen Gangwechsel der Kettenschaltung kommt das E14-Getriebe aber nicht ganz heran. Man spürt, wie man in starken Steigungen bei Schaltvorgängen Tempo verliert. Abhilfe schafft eine veränderte Schaltstrategie, man muss einfach schon zurückschalten, bevor die Steigung zunimmt. In den Gängen 7 und darunter laufen offenbar mehrere Planetenradsätze, was sich nicht nur in der Geräuschkulisse, sondern auch im Reibungsverlust bemerkbar macht.

Ansonsten ist die Rohloff-Schaltung einschließlich Riemenantrieb in jeder Hinsicht überlegen. Geschaltet wird elektronisch gesteuert über Tasten, die auch mit Handschuhen sehr gut zu bedienen sind. Ein Anfahrang ist programmierbar (Gang 5 erscheint passend), den das Getriebe nach dem Anhalten automatisch einlegt. Zudem lassen sich die Gänge wechseln ohne zu treten. Dadurch kann man bereits in starker Kurvenschräglage den passenden Gang einlegen, um dann am Kurvenausgang mit voller Kraft zu beschleunigen. In Verbindung mit dem Riemenantrieb läuft die Schaltung ab dem achten Gang nahezu geräuschlos. Da der Riemenantrieb ohne Schmiermittel auskommt, bleibt deutlich weniger Schmutz an den antriebsnahen Teilen haften. Und die bislang regelmäßig erforderlichen Wechsel von Kette, Ritzel und Kettenblatt (nach rund 10.000 km) sind Geschichte.

Noch ein wichtiges Wort zur Übersetzung: Eindeutiger Schwachpunkt der Kettenschaltung am 2018er Delite war die Entfaltung von nur 8,9 Metern im höchsten Gang, was das Beschleunigen in Abfahrten bei über 50 km/h äußerst mühsam gestaltete. Damit räumt das E14-Getriebe auf, mit 10,2 Metern Entfaltung kann man bergab auch bei 60 km/h noch ordentlich Druck machen, Spitzengeschwindigkeiten von über 70 km/h sind allgegenwärtig. Übrigens wird bei Tempo 45 eine Trittfrequenz von 73 Umdrehungen pro Minute benötigt, was komfortabel zu meistern ist. Die motorisch erzielbare Höchstgeschwindigkeit lässt sich also dauerhaft fahren, ohne sich abstrampeln zu müssen. Umso fragwürdiger erscheint die Tatsache, dass Riese und Müller das Super Delite HS mit anderen Getriebearten deutlich kürzer übersetzt (nur 9,5 Meter Entfaltung im höchsten Gang). Dauerhaftes entspanntes Fahren mit 45 km/h scheint damit kaum möglich.

Nyon

Seit 2021 liefert Bosch das neue Nyon mit Touchscreen im Hochformat aus, das Vorgängermodell war ausschließlich per Tasten zu bedienen. In einigen Punkten ist hier leider ein Rückschritt festzustellen. Gewichtigster Nachteil des neuen Nyon ist das kleinere Display, das einen entsprechend kleineren Kartenausschnitt der Navigation anzeigt. Das Durchscrollen durch die Karte per Touch ist deutlich mühsamer als beim altern Gerät per Joystick und kaum während der Fahrt machbar. Zudem fehlt der Maßstabskreis, was eine schnelle Entfernungsabschätzung erschwert.

Das neue Nyon hat aber auch Pluspunkte: Zur Höhenermittlung werden nun neben dem Luftdruck auch die Kartendaten und das GPS-Signal herangezogen, sodass die früher übliche Höhenkalibrierung vor Fahrtantritt entfällt. Zudem wird das GPS-Signal nach dem Einschalten prompt gefunden.

Schnell findet man auch an mehreren frei konfigurierbaren Bildschirmen Gefallen, die deutlich mehr Informationen darstellen können als bisher. Der leistungsorientierte Fahrer wird sich beispielsweise über die Anzeige der erklimmen Höhenmeter und der erzielten Maximalgeschwindigkeit freuen, diese Daten waren beim alten Nyon erst nach dem Synchronisieren im Webportal bzw. in der App sichtbar.

Positiv fallen der vergrößerte interne Akku auf, der sogar Softwareupdates ohne USB-Ladekabel ermöglicht, und der stark verbesserte WLAN-Empfang. Leider hat Bosch die Chance verpasst, das neue Nyon fürs 5-GHz-Band zu ertüchtigen. Und im 2,4-GHz-Band ist eine Verbindung auf den Kanälen 12 und 13 nicht mehr möglich. Hier sollte man seine Routereinstellungen prüfen.

Zur Qualität der Navigation des neuen Nyon mache ich keine Angaben, das alte Nyon schickte mich bei der Option „Schnell“ oft über stark befahrene Straßen, während man bei „Schön“ bisweilen auf Trampelpfade gelotst wurde. Seit dieser Erfahrung suche ich mir meine Routen immer auf der Karte nach Augenmaß und aktiviere die Zielführung nur sehr selten. Das neue Nyon gibt auch Sprachanweisungen aus.

Noch ein Wort zur allgemeinen Softwarequalität: Fehlerfrei ist keines der beiden Nyons, mit kleinen Unzulänglichkeiten muss man rechnen. Das 2018er produzierte rund dreimal im Jahr Abstürze während der Fahrt mit anschließendem Reboot. Immerhin gingen dabei keine Fahrdaten verloren. Abstürze konnte ich beim 2021er zwar nicht beobachten, dafür hat es bislang zweimal keine Fahrdaten aufgezeichnet und einmal etliche Höhenmeter unterschlagen.

Wer es ganz genau wissen will, kommt um die Bosch eBike Connect-App fürs Smartphone nicht her-

um, denn anders als das Webportal gibt diese die monatliche Durchschnittsgeschwindigkeit auf Zehntel-km/h genau preis.

Pedelec (25 km/h) oder S-Pedelec (45 km/h)

Da ich aufgrund des Defekts am 2018er Delite schnell wieder einen fahrbaren Untersatz benötigte, bin ich in Form des Vorführmodells eher zufällig zu einem S-Pedelec gekommen. Welche Erfahrungen konnte ich aus diesem Wechsel machen?

Da Radwege für das S-Pedelec offiziell tabu sind, sollte jener Radler, der häufiger innerorts unterwegs ist, bei der 25er Variante bleiben, schließlich möchte man sich ungern in den dichten Autoverkehr stürzen. Zudem lässt sich der Geschwindigkeitsvorteil des S-Pedelecs innerstädtisch kaum ausnutzen. Wer hingegen vom Wohnsitz ausgehend die Ortsgrenzen schnell überschritten hat und hauptsächlich auf kleinen Landstraßen dritter Ordnung unterwegs, kommt mit dem S-Pedelec voll auf seine Kosten. Die Fahrzeiten schrumpfen spürbar, und auch sonst eher unbeliebte Streckenabschnitte wie stärker befahrene Straßen lässt man schnell hinter sich. In all diesen Szenarien profitiert man klar vom Leistungsplus.

Allerdings will auch das S-Pedelec-Fahren gelernt sein. Schnell stellt man fest, dass vielfach nicht die eigene bzw. die Leistung des Fahrrads geschwindigkeitslimitierend ist, sondern die Trassierung des Fahrwegs. Vorausschauendes Fahren mit rechtzeitiger Geschwindigkeitsreduktion vor Kurven ist unerlässlich. Daher gehört ein S-Pedelec in kundige Hand und ist für Fahranfänger nicht zu empfehlen.