



E-Lastenrad im Mittelpunkt

Wie sieht es eigentlich aus mit der Elektromobilität im Lieferverkehr? Lkws mit Elektromotor kann sich niemand vorstellen, aber der Verkehrsclub Deutschland (VCD) präsentierte auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover elektrisch angetriebene Lastenräder.

Das Lastenrad-Projekt des VCD wurde auf der IAA Nutzfahrzeuge vorgestellt von (v. l.) Wasilis von Rauch, Projektleiter Lastenrad beim VCD, Gertrud Sahler, Abteilungsleiterin für Verkehr im Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, und dem VCD-Bundesvorsitzenden Michael Ziesak.

Der Verband der Automobilindustrie hatte dem VCD dazu kostenlos eine Ausstellungsfläche zur Verfügung gestellt. Dort präsentierte der VCD Lösungen für die sogenannte letzte Meile. Der Produktmarkt für den professionellen Einsatz von Lastenrädern fängt an, aus der Nische herauszutreten. Eingesetzt werden sie bei Pizzalieferdiensten, für den Medizintransport, im Werksverkehr und auch schon mal bei UPS.

Anfang 2014 startete der VCD ein Projekt zu Lastenrädern, das vom Bundesumweltministerium gefördert wird.

Es richtet sich an Unternehmen und Kommunen. Ziel ist es, Unternehmen über die konkreten Einsatzbereiche und die jeweils passenden Fahrzeugmodelle zu informieren sowie Kommunen über Förderungsmöglichkeiten – auch wenn es zum Beispiel um den eigenen Fuhrpark geht.

VCD-Bundesvorsitzender Michael Ziesak erinnerte in Hannover an das Ziel der EU: »CO₂-freie Innenstadtlogistik bis 2030. Mit den hier auf der IAA Nutzfahrzeuge präsentierten Produkten können ganz ohne Milliardeninvestitionen substanzielle Verbesserungen für Mensch und Umwelt erreicht und somit entscheidende Schritte in Richtung des EU-Ziels gemacht werden.« Zwischen 1991 und 2012 hat der Güterverkehr um 63 Prozent zugenommen und er läuft zu 70 Prozent über die Straße.

Eine aktuelle Studie geht davon aus, dass 51 Prozent aller motorisierten Transporte in europäischen Städten mit geeigneten Fahrrädern beziehungsweise Lastenrädern erledigt werden könnten – von der Medikamentenlieferung der Apotheke bis zur voll beladenen Europalette. Bis zu 300 Kilogramm Gesamtgewicht sind mit den aktuellen Lastenrädern transportierbar. Am VCD-Stand wurden verschiedene Modelle vorgestellt. Interessant ist dabei, dass sie von kleinen Spezialunternehmen stammen, nicht von den großen etablierten Fahrradherstellern. Die vorgestellte Bandbreite umfasst ein- und mehrspurige Fahrzeuge, reicht vom normalen Fahrrad bis hin zum Kabinenroller.

Gobax: Konventionell

Manche Lastenräder sind Spezialanfertigungen für sehr hohe Zuladungen. Das Gobax dagegen kommt bewusst einem konventionellen Fahrrad recht nahe, ist nur um die Ladefläche länger. Es ist auf kleinere Transportvolumina und eine Zuladung von 40 Kilo ausgelegt (Gesamtgewicht 180 Kilo) und soll im Gegenzug flott zu fahren und wendig sein. Joey's Pizza fährt auf Gobax, sonst sind einige Werksverkehre und private Postzustelldienste damit ausgestattet. Insgesamt sind schon 2.000 Exemplare auf der Straße. Das Produkt erhielt den Gründerpreis Baden-Württemberg. Ein abgestimmter Anhänger nimmt eine halbe Europalette auf. Das Modell gibt es auch unmotorisiert, sonst treibt ein





Lars Mittelstädt von Fahrradtaxi Hannover führt das Cyclo Cargo vor.

Go-Swissdrive-Motor das Hinterrad an. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt 200 Kilogramm, die Preise beginnen bei 1.900 Euro.

Urban Arrow: Variable Lösung

Urban Arrow ist modular aufgebaut. Während der Hinterbau mit der bequemen Sitzposition und dem Bosch-Antrieb immer der gleiche ist, sind für den vorderen Teil verschiedene Lösungen möglich – eine kurze, eine mittlere, ein lange. Entsprechend variiert die Zuladung; im Maximum nimmt ein Normbehälter einen halben Kubikmeter auf, die Zuladung kann 150 Kilo betragen. Bewusst hat man sich zugunsten der Wendigkeit in der Stadt für eine einspurige Lösung entschieden. Die Verkaufspreise beginnen in der motorisierten Ausführung bei 3.290 Euro.

Cyclo Cargo: Mit Kabine

Das Cyclo Cargo ist als dreirädriger Kabinenroller konzipiert, läuft in Hannover als Fahrradtaxi und wird auch im Zustellservice eingesetzt. In Hamburg setzt UPS auch einen Cyclo Cargo ein. Hinten passen 14 XS-Normboxen rein; das Ladeabteil ist natürlich abschließbar. Die reine Warenzuladung darf 150 Kilo betragen. Für Apotheken und Lieferdienste bietet die Kabine eine attraktive Werbefläche.

RM Kontakt:

- www.fahrradtaxi-hannover.de
- www.gobax-bikes.de
- www.lastenrad.vcd.org
- www.speedliner-mobility.de
- www.urbanarrow.com

Speedliner: Post-tauglich

Die dänische und die belgische Post nutzen den Speedliner, ebenso TNT in Belgien und private Postzustelldienste in Deutschland. Das Velotech-getestete Speedliner wird von einem Heinzmann-Motor beschleunigt, der BMZ-Akku hat 15,75 Amperestunden, eine Version mit 22,3 Amperestunden ist in Vorbereitung. Die Mopedreifen halten den fast 300 Kilo Gesamtgewicht stand, von denen 46 Kilo auf das Rad entfallen. Rahmen, Gabel und Trägersysteme samt Aufbauten hat der Hersteller selbst entwickelt. Lieferbar sind diverse Schaltungen; am Ausstellungsmodell war die Nu Vinci 360 verbaut. Gebremst wird über drei Magura-Scheiben mit 210 Millimetern Durchmesser. Das Steuerrohr misst 1,8 Zoll, der Wendekreis erstaunliche 1,85 Meter. Es gibt zwei Hinterräder, aber kein Differential. Die Primärkette treibt eine Achse an, von dort geht die Kraft über eine zweite kurze Kette zur Hinterradnabe. Insgesamt wurde auf geringe Ersatzteiltiefe geachtet.



Der robuste Speedliner verträgt viel Zuladung.



Beim Speedliner lässt sich links vom ersten Akku optional ein zweiter anbringen.



Beim Speedliner gibt es kein Differential. Die Kraft kommt über eine Primärkette und eine Achse zu dieser kurzen Kette.

Text/Fotos: Michael Bollschweiler

ATLANTIC
Professionelle Pflegeprodukte

DIE PROFIS IM BIKESPORT

...schon immer!

atlantic-oel.de

ORIGINAL ATLANTIC OIL QUALITÄT SEIT 1927