





Game Changer in der City-Logistik



Johannes Reichel, Ressortleiter Test&Technik, LOGISTRA





HUSS-VERLAG GmbH München: Fachmedien für Transport, Logistik und Verkehr

LOGISTRA City Check – Serie für nachhaltige Stadtlogistik. Vision Mobility – neue Publikation für nachhaltige und grüne Flotten- und Fuhrparklösungen. HUSS Verlag GmbH und HUSS Gruppe: Familiengeführter Verlag mit Fachmedien und Druckerei in München und Berlin seit









Berichterstattung Cargobikes seit 2013:

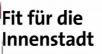
Lastenrad als Geschäftsmodell Test + Technik





"Da muss man dicke Bretter boh-

Lieferkette unter Strom In Stuttgart hat der Logistiker Dachser erstmals ein emissionsfreies Liefergebiet fü



Münchens Zentrum auf Lastenräder. Ein intelligentes Containersystem soll den Lieferprozess effizient halten.

as KEP-Unternehmen UPS rüstet am Standort Mün-chen zum Teil von Diesel auf Muskelkraft um. Die bishe-rigen Lieferwagen im klassisch lang noch mit roter Plakette, in Zeiten drohender Fahrverbote in der Innenstadt ist das mehr als nur ein Imageproblem. Rund 160 E-Transporter ergänzen deshalb be-reits europaweit das Lieferkonzept des Paketdienstleisters, etwa die Hälfte davon in Deutschland. Für den Einsatz an den drei Standorten

ist an den alten Lieferzentren in dicht besiedelten Stadtgebiet keit Alternative bringen: Lastenräder



komplettes Logistikkonzept aus MovR transpor E-Lastenrad und Mikro-Hubs fektionierten V mit Wechselbrücken. Das soll die Rytle-Box. die Lieferprozesse nicht nur lokal

Abgestimmte Lieferkette

Das System setzt nicht erst in der Innenstadt, sondern schon viel früher an. Es besteht aus aufeinander abgestimmten Standardkomponenten einer Lieferkette, von denen das Lastenrad – der Rytle MovR – nur das sichtbarste Glied rer des MovR kann sie direkt auf

MovR transportiert einen vorko fektionierten Wechselcontainer Diese Box hat das Außenm

einer Europalette, bietet bis 2 180 Kilogramm Ladevolumen ur kann über die montierten Rolk können Päckchen. Pakete ur bensmittel und warmes Essen a



LOGISTRA In den Startlöchern

Der KEP-Logistikdienstleister Hermes hat sich eine rasante Modernisierung verordnet und treibt neben der Elektrifizierung des Transporterfuhrparks auch neue Lieferkonzepte mit E-Cargobikes und mobilen Mikrodepots voran. Wir waren am citynahen Vorzeigestandort in Hamburg-Billstedt vor Ort.

s tut sich was am Billbrook-deich in Sachen nachhaltiger bäude bei der Umstellung auf die Logistik: Im Frühjahr hat Hermes hier ein komplett neues, top-modernes Logistik-Center (LC) eröffnet, das als Umschlaglager und Verteildepot gewissermaßen

und um das Gebäude herum ge-nügt. Das ist der Vorteil eines Neu-baus, zugleich der größte Nachteil wie es geht", meint Hermes Sustain-

sen sich die eVitos und auch die ersten Modelle des eSprinter, die im Zuge des Rahmenvertrags mit Daimler sukzessive zum Fuhrpark und verteilepot gewissermaten den stadnahen Alleikönner gibt. Verteilen sich dessen Potenziale mit Strom versorgen. Es gibt Slots an die 22-kW. mit Slots an die 22-kW. mit Slots an die

vermeiden ließ. Auch im V sollte man hinke die stadtnahe Lage, die die e onsfreie Belieferung ab dem erlaubt. Das Liefergebiet deh in konzentrischen Kreisen vo gistikzentrum bis an den Rai City. Die E-Cargobikes von und Velove, mit denen Hern Kurzem intensiver experime können direkt vom Billbrool ist der erste Kunde", meint K der seit zehn Jahren für Herr

Das geht dann selbst b drückenden Hitze des Sor in der Hansestadt, in den der Klimaanlagenbetrieb

organisiert. Ebenso komm mit den Reichweiten der sch schen E-Vans hin: Mehr als

die bei Hermes auch viel in

Kein Reichweitenprob



Velocarrier ein Netz von Hubs auf, aus denen per Lastenrad in die City verteilt wird. Das Interesse von Kommunen und Transporteuren ist so groß wie die Verkehrsnöte in den Städten.

Mit einer Art Franchise-System zieht das Logistik-Start-up

LOGISTRA City Check präsentiert v



🍱 ichel, Die Stunde der Lastenräder, RLVD-Konferenz Berlin 🤈

Initiative: LOGISTRA City Check

Berichterstattung Cargobikes: Praxisbeispiele gebündelt.



Das Rad neu erfinden

Die Hauptstadt Berlin hat ein Radverkehrsgesetz und will auch das Lastenrad massiv fördern. Darin sieht man einen Schlüssel für künftige Mobilität. An Ideen und Start-ups mangelt es nicht, wie wir beim Cargobike-Symposium feststellten. Von Johannes Reichel

ie sind einer der Hollach bibe-Logistik-Geschäfes in Berlin – an fast Jedem Pilotprojekt war dessenger GmbH beteiligt. Das Team gründer und Geschäftsführer Achim um Gründer und Geschäftsführer Achlim Beier und Casgobile- und B. Mobility-Sprzialisten Dick Brauer wer 1959 als mit das erret in Deutschland ins professionelle Rudkuriergeschäft gesturdet. Und Beier

owten i one-tohn-Lastenra samt obligater Zarges-Box im Jahr 2008 und der zweispurige Bibes mit dem Cargo Cruiser all die Leiden und Kinderkrankheiten des

wunden. Die Initialzün-dung für den Einsetz des Cargobikes in größerem Stil kam mit dem DLR-Projekt "Ich ersetze ein Auto"

eiten, weniger Stress, geringe

traktiv wie möelich zu gestalte Ver auf eines der Cargo Bikes msattelt und mit GO!-Branding fährt, bekommt trotz kleinerer Werbefläche einen ebenso hohen Zuschuss wie die Autotransporter

größer und das Image deutlich po sitiver", begründet Storbeck. Wo mit die monatliche Leasingrate de. von den Fahrern bisher gemietete Fahrzeuge vom Typ "iBullitt" fas

in beengten Innenstädten. GO! selbst versucht, den Umstieg so

Last auf die Räder

Die rasante Elektrifizierung eröffnet für die Logistik mit Lastenrädern große Chancen. Das hat man auch bei GO! Express & Logistik erkannt und erprobt den Einsatz. Wir waren vor Ort in Berlin.

inklusive seiner selbst zählt die

Kombi-Verkehr

Das Projekt läuft erfolgreich und kommt jetzt auch nach Paris.





Neue Initiative: LOGISTRA City Check







Die Räder ganz neu erfinden

Die Stadt Berlin will das Cargobike fördern und sieht es als Schlüssel für nachhaltige urbane Mobilität. An Ideen und Start-ups mangelt es nicht, die Logistikpraxis ist aber teils ernüchternd, wie wir vor Ort erfuhren.

Sie sind einer der Pioniere des Cargobike-Logistikgeschäfts in Berlin – an fast jedem Pi-lotprojekt der letzten Dekade war die Messenger GmbH beteiligt Das Team um Gründer und Geschäftsführer Achim Beier und Cargobike und E-Mobility-Spe zialisten Dirk Brauer war 1989 als mit der Erste in Deutschland ins professionelle Radkuriergeschäft

dem ersten Long-John-Lastenrad samt obligater Zarges-Box im Jahr 2006 und der Erweiterung auf schwere zweispurige Bikes mi dem Cargo Cruiser all die Leiden und Kinderkrankheiten des Transportes mit Lastenrädern miterlebt begleitet und mit viel Erfindungs reichtum sowie Improvisation überwunden. Die Initialzündung für den Einsatz der Cargobikes in größerem Stil kam mit dem DLR Projekt "Ich ersetze ein Auto" im

radkuriere ein.

die 400 bis 500 Aufträge täglich erledigen. In diesem Jahr gab das Nachfolgeprojekt "Ich entluste Städte" einen weiteren Schub für das unterschätzte Transportmittel, wobei hier die Transportfirmen ehen erkunden will, in welchen anderen Bereichen Lastenrüder noch sinnvoll eingesetzt werden können, wie Projektleiter Dr. Jens Klauenberg skizziert. Cargobike-Pionier und Über-

zeugungstüter Achim Beier nimmt das nicht übel, er glaubt, sonst hät-ten die Logistiker die gesamten 150 Bikes absorbiert. Sein Greschäft kann auch alleine gehen oder bes ser rollen und er findet ganz altru istisch: "Man muss den Leuten ze

setzt Messenger 52 Fahrer und davon 22 Lasten-zur Fahrradpolizei."

Velogista

In der Logistik, so viel steht fes und das bestätigt auch Lastenrad-leiter Dirk Brauer von Messenger sind sie eine exzellente Ergänzung kannt. Sie erprobten das Transleicht, aber mittlerweile hat sich



Im Duett mit Karstadt

einem Mikrodepot-Shop per Lastenrad und Elektrotransporter zugestellt wird. Der Clou dabei: Karstadt stellt die Immobilie sowie Garagenstell plätze und ist zugleich größter Abnahmer für den Service, den man den Kaufhauskunden für ihre Einkäufe offeriert



hussverlag

Teich, so komme er das Projekt voranzutreihen. Sechs sich vor, erzählt Chris- selbstständige Lastenradfahrer

ist visionär genug, über den Tel lerrand hinaus zu blicken und des

Clevere Ergänzung



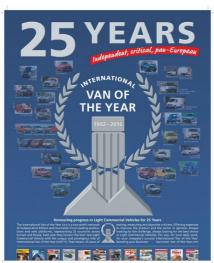
hussverlag

Stammgebiet: Tests+Berichterstattung Leichte Nutzfahrzeuge/International Van of the Year:

Seit Jahren standardisiertes Test-Verfahren, Verbrauchs-Runde, Wiegung, Vergleichstests etc.











Test + Technik

neben dem gewältigen Ladevo lumen der gößer Fluspunkt de Fronttrieblers. Leider ist der quir lige und elastische DCI-Moto nicht sonderlich gut gedämmt, wi überhaupt der Opel mit die lause te Geräuschkullisse aufweist. De Nachtell des langen Radstansde ei riesiger Wendekreis. Dzuz ist di Lenkung schwerspingig, das Hand ling cher träge, der Movano ist eit klarer Fall für die Langtreck. Dort fällt dann auch die schluffig Kupplung, die wabbelige Schla



Der neue Crafter gefällt uns gut, die Ladekante t niedrig, die Wände sind steiler. Volumen wäre ns wichtiger als Nutzlast. Viele Sicherheitseatures rechnen sich am Ende, etwa der Flankenchutz. Auch der hohe Komfort des Fahrzeugs in in Sicherheitsaspekt. Fein wäre eine Automatik: Friedemann Nierhaus (re.), Adrian Osan, Uefer Friedemann Nierhaus (re.), Adrian Osan, Uefer



die knisterige, mäßig steife Karos serie weniger auf. Dafür lernt mat den exzellenten Geradeauslauf berzüsel. Lenkung und die reak tionsstarken Bremsen zu schützen und lehnt sich in großformatigen gemütlich gepolstertem Gestüh in der geräumigen, per Klappsit zum rollenden Office umbaubares Kabine zurück. Weicht man doch alle von der Spur ab, warnen eis



gesamt kommt der Opel Movano alias Renault Master aber langsam in die Jahre und ist erst recht als L3 kein Ton für den Stadtverheber. in



Extrem langer Radstand, kurzer Überhang, fast 3,70 Meter Ladelänge aur gut 6,2 Meter Außenlänge. Die Trennwand knistert, die Schiebetür schlie leicht, aber scheppernd. Dicke Türgriffe, dünne Zurrösen.





Technische Daten					1	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1
			CR (.1121)	CHESTON	0	1
	VW Crafter 35 TDI 140 L3H3	MB Sprinter 314 CDI L2H2	Ford Transit 350 TDCi 130 L3H3	Peugeot Boxer 160 HDi L2H2	Hyundai H350 150 CRDi L2H2	Opel Movano 2,3 Biturbo CDTi L3H2
Motor						
Zylinder/Hubraum cm³/Norm/Bauart	4/1.968/Euro 6 (SCR)/TD-CR	4/2.143/Euro 6 (SCR), BITD-CR	1.995/Euro 6 (SCR)/TD-CR	1.997/Euro 6 (SCR)/TD-CR	2.497/Euro 6 (SCR)/TD-CR	2.299/Euro 6 (SCR)/BITD-CR
Leistung PS/kW bei min ⁻¹	140/103/3.500	143/105/3.800	130/96/3.500	160/118/3,750	150/110/3.600	145/107/3.500
max. Drehmoment Nm bei min 1	340/1.750	330/1200-2400	385/1.500	350/1.750	373/1.500-2.500	360/1500
Serviceinterv. km/Jahre/Tank I (D/AdBlue)	50.000/21/75/18	40.000/23./75/18	50.000/21/80/21	48.000/23./90/15	30.000/21/75/22	40.000/2 J./80/22
Antrieb	Vorderradantrieb	Hinterradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Hinterradantrieb	Vorderradantrieb
Schaltung	manuell Sechsgang	manuell Sechsgang	manuell Sechsgang	manuell Sechsgang	manuell Sechsgang	manuell Sechsgang
Reifen/Bremsen vorne/hinten	Conti Vanco 205/75R16C/ innenbel. Scheibe/Scheibe	Conti Vanco 235/65Ri6C/Innen- bel. Scheibe/Scheibe	Goodyear Marathon 235/ 65R16C/Schelbe/Schelbe	Bridgestone Duravis 215/70 R15C / Scheibe/Scheibe	Michelin Agilis 235/65R16C innenbel. Scheibe/Scheibe	Conti Vanco 225/65R16/Innenbel. Scheibe/Scheibe
Maße + Gewichte (Testballast 800 kg)					Files of the State of	
L x B x H/Radstand mm	5.986x2.040x2.590/3.640	5.926x1.993x2.612/3.665	5.981x2.059x2.720/3.750	5.413×2.050×2.254/3.450	6.195x2.038x2.690/3.670	6.198x2.070x2.488/4.332
L x B* x H Laderaum mm/Volumen m3	3.430x1760(1.520)x1.960/11,3	3.18cm.78c(1,45c)/n.95c/ho.5	348am740h580h2320h2,0	3.090m840(t.650)xt.940/tt.5	3,70011.800(1.520)11.990/12,9	3.670xx.750(1.490)xx.900/13
Schiebetür/Heck B x H/ B. zw. Radk./ Ladekante** mm / Wendekreis m	1.310x1.820/1.510x1.830/ 1.360/510[500]/13,6	1.290x1.830/1.520x1.830 1.340/570 (550)/13.4	1.270x1.700/1.560x1970/ 1.390/530(530)/13.3	1.220X1.720/1.550X1.790/ 1.430/470(470)/12,3	1.260x1.800/1.550x1.800/ 1.350/600(600)/12,9	1.260x1.790/1.540x1.800/ 1.370/470(470)/15,7
Leergew./Achslast VA/HA/Nutzlast	2.450/1.800/2.100/1.040	2.460/1.650/2.250/1.040	2.380/1.750/2.050/1.120	2.230/1.850/2.000/1.270	2.660/1.850/2.240/840	2.350/1.850/2.100/1.150
zul. GG/Anhängelast/zul.GG.	3500/3.000/6.000	3.500/2.000/5.500	3,500/2,750/6,000	3.500/2.500/6.000	3,500/3,000/6,365	3.500/2.500/6.000



hussverlag

Neuer Award in Anlehnung: Cargobike of the Year

Zielsetzung: Bühne für Innovationen bieten, technologische Entwicklung antreiben, Vernetzung

verstärken.



Lasten auf die Räder!

dank Elektrifizierung werden hohe Gewichte transportabel, sie taugen zum "Game Changer" in der City-Logistik, LOGISTRA trägt dem mit neuem Award

Die Jury "International Cargobike of the Year"











Neuer Award in Anlehnung: Cargobike of the Year

Methode: Standardisierter Kriterienkatalog in Zusammenarbeit mit Praktikern



INTERNATIONAL CARGOBIKE OF THE YEAR 2019

Hersteller/Typbezeichnung:	RYTLE MovR / Pedelec 25
Länge x Breite x Höhe (o./m. Aufbau):	L: 2.700mm W:1.200mm H:2.000mm
Leergewicht (ohne Fahrer):	134kg (plus Box 69kg)
Nutzlast (inkl. Fahrer 75 kg):	182kg +75kg = 257kg
Zul. Gesamtgewicht:	460kg
Motor (Motortyp/Hersteller/Leistung):	2x ölgekühlte HEINZMANN Radnabenmotoren RN111; nominale Gesamtleistung: 250W (2x125W); max. Drehmoment: 11: Nm; max. Geschwindigkeit: 25 km/h
Antrieb (Art/Positionierung):	2x Radnabenmotoren (Hinterachse) mit Anfahrhilfe bis 5km/h; inkl. Rückwärtsgang
Schaltung (Typ/Gangstufen):	5 wählbare Unterstützungsstufen
Bremsen (Hersteller/Bauart):	2x hydraulische Scheibenbremsen hinten, 1x hydraulische Scheibenbremse vorne, 1x separate Feststellbremse vorne
Rahmen (Hersteller/Material):	Aluminium Rahmen inkl. geschützter Fahrerkabine mit Windschutzscheibe und Seitenverkleidung
Bauart (einspurig/zweispurig):	Dreirad
Beleuchtung (Hersteller/Typ):	2x LED Rücklicht inkl. Bremslicht 2x LED Frontscheinwerfer (205im) 4x LED Blinkeren Speichanreflaktoren Front-Rückstrafler
Felgen/Bereifung (Format/Hersteller)	Felge: Ryde Andra 40 in 20" Speichen: Strong, Nippel verklebt Reifen: 3x 20x2,1 Zoll Schwalbe Crazy Bob
Grundpreis:	Auf Anfrage
Serienausstattung:	Flexible Ladebucht mit Grundformat Europalette Mechanische Hebe- oder feste Haltevorrichtung Wahlweise feste Box oder Wechselbox 2 Motoren (gesamt 250W nominaler Leistung) Bedieneinheit mit 6-Stufen Steuerung, inkl. Rückwärtsgang 2 Batterien (BMZ), 2 Ladegeräte Pulverbeschichtung RAL 1-farbig

Bitte Bewerbung für den CABOTY 2019 schicken an: johannes.reichel@hussverlag.de





Jury-Member: Class (L/H/T): Cargobike Model:

Evaluation Check List: INTERNATIONAL CARGOBIKE OF THE YEAR

	Points (1-10)	Remarks:
Concept/construction		
Ratio payload (lincl. driver 85 kg) to admissible total weight		
Handling/Steering/Agility		
Functional parking brake		
Ease of getting on and off - in and out		
Ratio of max. loading volume to total vehicle length		
Comfort/Suspension		
Engine Performance (torque; Delta Bikes; transmission one/two tires)		
Shifting		
Braking		
Quality/durability/stiffness of frame & components		
Tyres/Rims (puncture resistance)		
Ergonomics/usability		
Sitting/Overview over traffic situation		
Maintainability		
Standardisation		
Standard parts vs. manufacturer parts (e.g. lights, circuit):		
Optional equipment components		
Service network/ Hotline		

Rating: 1 pt. = poor, 10 pts. = top; Light = L; H = Heavy; T = Trailer; Pers. Ranking: each class place 1_-3!



	Points (1-10)	Remarks:
easing programm available		
List price		
Points total:		Personal Ranking:

Pros: + Cons: -





Neuer Award in Anlehnung: Cargobike of the Year

Ablauf: Testprocedere auf dem International Cargo Bike Festival in Groningen mit Fachjury







CABOTY:

Fortsetzung folgt 2020!



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!