

Zeitschrift: Spitex Magazin : die Fachzeitschrift des Spitex Verbandes Schweiz
Herausgeber: Spitex Verband Schweiz
Band: - (2017)
Heft: 2

Artikel: Der grosse Spitex-Cargo-Bike-Test
Autor: Rambaldi, Nadia / Zihler, Monika / Schön, Anke
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-853546>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der grosse Spitex-Cargo-Bike

Sie treten in städtischem Gebiet immer mehr in Erscheinung, manchmal als Familienkutsche, aber sehr oft auch als Lastesel für den Grosseinkauf: Die Cargo-Bikes. Wie fahren sich diese Vehikel und würden sie sich gar für den täglichen Einsatz auf einer Spitex-Tour eignen?

Monika Zihler
(links) und Anke
Schön testen das
Cargo-Bike Shorty.



Lastenräder gibt es schon seit Ende des 19. Jahrhunderts, als Botendienste mit dem Fahrrad weltweit üblich waren. Mit der Vormarsch des Autos wurde diese Entwicklung abrupt gebremst. Doch die vielen Staus, die fehlenden Parkplätze in städtischem Gebiet und auch gestiegenes Umweltbewusstsein verhelfen dem Cargo-Bike heute wieder zu einem Aufschwung. Es gibt verschiedene Arten von Lastenrädern, die sich durch ihre Bauweise und durch die Anzahl der Räder unterscheiden. Wenn die transportierten Gegenstände nicht zu schwer oder zu sperrig sind, hat ein Lastenfahrrad meist

zwei Räder. Doch auch Dreiräder (auch Trike oder Triporteurs) finden sich häufig zum Transport von Gepäck. Unser getestetes Cargo-Bike ist modular aufgebaut, wobei sich an den hinteren Teil mit Motor, Akku und Gangschaltung ein individueller Vorbau koppeln lässt. Ideal für Kurierdienste in der Stadt, warum also nicht auch für die Spitex?

Die Firma DoubleDutch aus Winterthur importiert seit 2006 Lastenräder aus Holland. Die Cargo-Bikes der Marke Urban Arrow lassen sich modular ausstatten und motorisieren. Für den Einsatz der Spitex eignet sich das Shorty CX500 am besten; es ist nur 30 cm länger als ein gängiges Stadtvelo und kaum schwerer als ein normales Elektrowelo. Sjoerd van Rooijen, Inhaber der Firma DoubleDutch, ist begeistert von seinem kurzen Lastenrad: «Es ist handlich und jeder, der ein normales Velo fährt, wird sich auch mit dem Shorty wohlfühlen. Man ist im Strassenverkehr besser sichtbar und die Autofahrer nehmen entsprechend Rücksicht.» Das Velo ist nicht breiter als sein Lenker und mit etwas Übung ist im Stau auch ein Vorfahren an Kolonnen möglich. «Wem der grosse Aufbau vorne des Shorty Cargo zu wuchtig ist, findet mit dem Shorty Flatbed eine Alternative mit kleinerem Gepäckfach», erklärt van Rooijen.

Bei einer Zuladung bis 50 kg müssen die Cargo-Bikes natürlich auch ausreichend motorisiert sein. Die 250-Watt-Elektromotoren liefern je nach Modell 65 Nm oder gar 75 Nm Drehmoment: «Das ist so viel, wie ein Kleinwagen in den 90er-Jahren auf die Kurbelwelle gestemmt hat, und sollte auch den Topografien des Homo helveticus gerecht werden», lacht van Rooijen.

Ausreichend Leistung, viel Stauraum und ein einfaches Handling: Klingt sehr vielversprechend. Doch das SpiteX Magazin wollte es genau wissen und liess das Urban Arrow Shorty mit Cargo-Aufbau von Personen aus der Spitex testen. Sjoerd van Rooijen stellte dem Zentrum Seefeld der Spitex Zürich Limmat während einer Woche drei Shortys zur Verfügung. Die beiden FaGe Sebastian Ammann und Anke Schön und die Pflegefachfrau Monika Zihler haben auf ihren Touren mächtig in die Pedale getreten.

ke-Test

Monika Zihler

«Mein erster Eindruck war: wow, gross und sperrig. Doch dann war ich überrascht, wie leicht sich das Velo fahren lässt. Ich war einen ganzen Tag mit dem Shorty unterwegs und habe einen sehr guten Eindruck bekommen. Die Lenkung ist super, das Velo ist leicht und die gerade Sitzposition ist sehr bequem. Sehr gut war auch die stufenlose Schaltung, die Übergänge sind sehr fliegend und man kommt zügig vorwärts. Ich würde mir privat gerne so ein Velo anschaffen, im Laderaum vorne kann man sogar einen Hund transportieren. Aber für die tägliche SpiteX-Arbeit ist das Ladefach fast ein bisschen zu gross. Das Körbli auf den normalen Elektro-Velos erfüllt eigentlich seinen Zweck und bietet ausreichend Platz für den SpiteX-Rucksack. Ich finde es macht keinen Sinn, gleich den ganzen Velopark mit Cargo-Bikes auszustatten. Aber sich zusätzlich zu den Elektrovelos ein Shorty anzuschaffen, als Ersatz für ein Auto zum Beispiel, fände ich gut. Meiner Meinung nach hat das Cargovelo einen Nachteil: Man kann sich im stehenden Kolonnenverkehr nur schlecht an den Autos vorbeischieben, wobei das wahrscheinlich einfach etwas Übung braucht. Und auf das Trottoir kann man auch nicht ausweichen, weil das Velo vorne zu schwer ist, um mühelos über die Kante zu fahren. Ausserdem wagen sich einige Autofahrer nicht, das Lastenrad zu überholen. Wahrscheinlich, weil es durch den Aufbau breiter wirkt als ein normales Velo. Ich war auch nicht immer wohl auf engen Strässchen und fühlte mich persönlich etwas eingeengt durch die Autofahrer. Ansonsten fühlt sich das Cargo-Bike an wie ein normales Velo. Es braucht etwas mehr Geschicklichkeit am Anfang, und auch mehr Kraft. Aber man gewöhnt sich sehr schnell dran und die Einsatzmöglichkeiten des Cargo-Bikes sind sehr vielseitig. Theoretisch könnte man sogar Klienten damit transportieren.»

Anke Schön

«Auch mein erster Eindruck war: was ist das für ein Riesending! Der Kasten vorne ist schon sehr gross, eigentlich viel zu gross für unsere Arbeit. Ausser, ausser man muss mal ein Duschbrett oder Inkontinenz-Material transportieren. Dafür ist es natürlich praktisch und dient damit sogar als Auto-Ersatz. Aber das kommt ja eher selten vor. Trotz seiner Grösse fährt sich das Shorty-Cargo-Bike ganz leicht, das ist erstaunlich. Und man erweckt damit viel Aufmerksamkeit im Strassenverkehr, man sieht die Cargo-Bikes in der Stadt halt noch eher selten. Die Leute beginnen sich aber immer mehr dafür zu interessieren. Das Fahrverhalten ist ähnlich wie bei einem Elektrovelo, aber der Kurvenradius ist grösser. Enge Kurven fahren wird damit zur Herausforderung. Auf engen Strassen war mir manchmal nicht so wohl. Die Autofahrer wissen nicht, wie sie auf dich reagieren sollen und man kann sich mit dem Lastenrad auch nicht an einer stehenden Autokolonne vorbeischieben. Das kann durchaus auch zu Konflikten im Strassenverkehr führen und könnte schlussendlich auch die Wegzeiten unnötig verlängern, da man nicht so agil und wendig unterwegs ist. Um das Lastenrad auf den Zentralständer zu ziehen, braucht es einen gewissen Körpereinsatz, vor allem auf losem Untergrund wie Schotter. Das Ladefach vorne ist praktisch, weil es das Gepäck vor Regen schützt. Aber mir persönlich ist es ein bisschen zu gross für den Einsatz der SpiteX. Wir schöpfen die Kapazität des Stauraums nicht aus. Einen etwas kleineren Aufbau fände ich für das Cargo-Bike besser: Das Shorty Flatbed würde sich wohl besser eignen für die SpiteX. Aber es hat auf jeden Fall grossen Spass gemacht, damit rumzukurven. Privat würde ich mir gerne so ein Lastenrad kaufen.»

Das getestete Lastenrad

red. Das Urban Arrow Shorty ist 195 cm lang, 63 cm breit und 110 cm hoch. Das Leergewicht beträgt 28 kg. Der kräftige 250W-Bosch-CX-Motor sorgt für ausreichend Schub aufs Hinterrad. Die elektrische Fahrunterstützung erfolgt bis 25 km/h. Die Reichweite ohne Beladung beträgt ca. 50 km pro Akkuladung, mit voller

Beladung sind es etwa 30 bis 40 km. Eine Vollladung an einer 85-W-Steckdose dauert etwa 5 Stunden. Das Shorty ist als Cargo mit hoher Planen-Tasche vorne oder als Flatbed für individuelle Aufbauten erhältlich. Preis: ab 4350.-

www.doubledutch.ch

Sebastian Ammann

«Ich war insgesamt vier Tage mit dem Shorty unterwegs und habe knapp 50 km gemacht. Als ich das Shorty das erste Mal sah, war ich etwas unsicher. Es ist gross und wirkt mächtig, der Unterschied zu einem normalen Velo ist optisch gewaltig. Es ist zwar nur 30 cm länger, sieht aber durch den Aufbau vorne viel grösser aus. Die ersten Meter auf dem Sattel waren auch noch etwas unsicher, es fühlte sich alles etwas wacklig an wegen der ungewohnten Gewichtsverteilung. Aber bereits nach wenigen Minuten auf dem Rad ändert sich das: Man ist zügig unterwegs, meistens mit etwa 30 km/h, und das Fahrrad wirkt auch bei hohem Tempo sehr stabil. Der Spitex-Rucksack kommt vorne in das Staufach und bleibt so trocken, wenn es regnet. Der Stauraum bietet Platz zum Verschwendung. Einmal habe ich für einen Kunden sogar noch Leergut entsorgt auf dem Nachhauseweg, mit dem Shorty kein Problem. Das Fahrverhalten der Cargo-Bikes ist etwas anders als bei einem normalen Velo. Der Kurvenradius ist grösser, dass heisst man muss mehr ausholen beim Abbiegen. Auch das Parkieren geht weniger einfach und braucht ein bisschen Übung. Das Shorty auf den Zentralständer zu ziehen, braucht etwas Kraft. Die Lenkung ist komfortabel, das Display vorne zeigt Licht, Tageskilometer, Gesamtkilometer, Batterieladestand und Geschwindigkeit an. Die Batterie hat etwa gleich lang gereicht wie bei einem normalen Elektrovelo. Was mir besonders gut gefallen hat, ist die aufrechte Sitzposition und der starke Elektromotor. Es war ein schönes Fahrerlebnis mit dem Shorty und man fällt auf in der Stadt. Für einzelne Transporte ist es eine echte Alternative zum Auto. Wenn man aber wenig Material transportieren muss, reicht eigentlich ein normales Elektrovelo. Es macht also durchaus Sinn, sich ein Shorty als Ergänzung zum restlichen Velopark und als Ersatz für ein Auto zuzulegen.»



Sebastian Ammann schätzt vor allem die aufrechte Sitzposition.
Bilder: Guy Perrenoud

Gesamturteil des Velotests



Sicheres Fahrgefühl
Schaltung
Guter Motor
Fahrverhalten
Sitzposition
Gewicht des Velos



Grosser Wendekreis
Handling Fahrradständer
Zu grosser Laderaum
Handlichkeit
Manövrierbarkeit über Bordsteinkanten

Cargovelos – auch zum Teilen!

red. carvelo2go.ch ist eine Schweizer Sharing-Plattform für elektrische Cargobikes. In Bern, Basel, Vevey und St. Gallen können diese an verschiedenen Standorten stundenweise gemietet werden. Die Ausdehnung auf weitere Städte wie Zürich, Winterthur, Luzern und Baden folgt noch 2017. Die Standorte sind meist Restaurants, Poststellen oder Einkaufsläden, die als sogenannte Hosts («Gastgeber») das Zubehör der eCargo-Bikes aufbewahren, die Akkus aufladen und den Schlüssel an die Kunden aushändigen. Nach einer unkomplizierten Online-Registrierung ist auf der Website ersichtlich, wo gerade ein Cargo-Bike frei ist. Die Abholung des Velos erfolgt dann beim gewählten Standort. Eine einfache und unkomplizierte Art, ein Cargo-Bike einmal zu testen.

Auch Spitex-Organisationen können als Velo-Betreiber mit einem eigenen Cargo-Bike beim Projekt mitmachen.

Mehr Infos und Kontakt unter info@carvelo.ch

www.carvelo2go.ch