

Überführung Elektrogolf nach Aachen

Vorgeschichte:

Seit längerem habe ich eine tägliche Pendelstrecke von jeweils 100 km zu bewältigen; fast nur Autobahn und keine vernünftige Landstrassenalternative verfügbar. Als E-Mobilfan war ich deshalb auf der Suche nach einem Fahrzeug, mit dem diese Strecke sowohl elektrisch als auch sicher zurückzulegen ist. Wer die A4 kennt, wird verstehen, dass die derzeitigen Serienelektrokabinenroller aus Sicherheitsgründen nicht in Frage kommen, auch wenn sie aus energetischen Gründen bestimmt das Zweckmäßigste wären; ggf. nach leichten Modifikationen. Umbau, Eigenentwicklung, ...: Alles Mögliche hatten wir überlegt, z.T. abgeschätzt und alles wieder verworfen. Wenn etwas machbar war, das den Anforderungen entsprach, dann würden gewiss unkalkulierbare Kosten für Einzelabnahme und sonstige administrative Dinge auf mich zukommen. Damit wollte ich mich nicht herumschlagen. Irgendwann wurde ich auf einen Elektrogolf im elweb aufmerksam gemacht. Aber das kam eigentlich nicht in Frage, denn die großen und schweren E-Wagen stellen aus meiner Sicht keine geeignete Lösung dar.

Als Carlo mich auf einen elektrischen Fiat 126 Cabrio aufmerksam machte, wollte ich doch mal nachfragen. Bei der Gelegenheit fand ich den Golf, von dem die anderen bereits berichtet hatten und schickte auch dorthin eine Mail. Vom Fiat hörte ich die nächsten Wochen nichts, aber der Golf hörte sich von Tag zu Tag interessanter an. So machten Carlo, der als Kfz-Elektriker und Elektroskodafahrer für mich der richtige Ratgeber war, und ich uns auf den Weg, den Golf in Erlangen anzusehen. Genaues Durchsehen und Probefahrt führten zu dem Entschluss, den Wagen zu kaufen und möglichst am nächsten Wochenende zu überführen.

Vorbereitung:

Den Golf abholen zu lassen, hätte 650€ gekostet, was für einen gebürtigen Schwaben natürlich nicht Frage kommt. Die sinnvollste Methode, Ausleihen eines entsprechenden Zugfahrzeuges und eines Autoanhängers, war erheblich preiswerter, musste sich aber gegen die Abenteuerversion, "elektrisch Fahren – Generator nutzen – Abschleppstange" geschlagen geben. Das Ladegerät wurde auf 2.5 kW eingestellt, ein Aggregat 2.5 kVA gemietet und alles mögliche für dessen Betrieb vorbereitet. Letztendlich war auch der Urlaub für den Folgetag vorgesehen, der nicht nur für das Ummelden, sondern auch als Torturausgleichstag notwendig sein würde. Carlo war natürlich wieder mit von der Partie.

Die Durchführung:

Sonntag morgen um drei aus dem Bett, kurz Frühstück und los, um Carlo abzuholen. Ich war wirklich verwundert, wie viele Leute um diese Uhrzeit unterwegs sind und auch darüber, welche Missweisung der Tacho meines Benziners aufzuweisen scheint.

Pünktlich bei Carlo angekommen, der sicherheitshalber noch einen Metallschlauch als Auspuffverlängerung für das Aggregat mitnimmt, da der Verleih nichts dergleichen gehabt hatte. Über vier Stunden auf der Autobahn gibt es nichts zu berichten. Pünktlich um acht Uhr am Ziel, noch Kaffee und Brötchen schnorren und nach einer letzten Einweisung geht es dann um neun Uhr los. Ich fahre mit dem Benzinervorweg, die Karte ständig griffbereit, Carlo folgt elektrisch. Nach sieben Kilometern fahren wir eine Tankstelle an, um den konventionellen Wagen zu betanken und den Reifendruck beim E-Wagen zu erhöhen. Außerdem macht sich das Aggregat selbständig und muss gesichert werden. Für solche Fälle sind wir gerüstet.

Wir wollen auf die B8 und dann in Richtung Kitzingen bzw. weiter nach Würzburg. Zum einen sind wir gut eingewiesen und zum anderen ist die Strecke ausgeschildert. Die Straße ist schön frei und der Golf kann rollen.

Eigentlich hatte ich gedacht, dass der Golf nur bis Kitzingen elektrisch fahren sollte und dann ggf. zu schleppen wäre. Am Ortsausgang Kitzingen machen wir bei einem Schnellrestaurant eine Frühstückspause, Außensteckdose ist angeblich nicht verfügbar, sonst hätten wir den Aufenthalt zur Mittagspause ausgedehnt. Da die Ausfahrt am Berg liegt und schlecht eingesehen werden kann, fahren wir noch getrennt weiter. Carlo schafft schließlich knapp über achtzig Kilometer bis nach Würzburg. Dort befestigten wir die Abschleppstange. Eine unbekannte Stadt und danach eine hügelige und kurvenreiche Strecke sorgen für reichlichen Adrenalinausstoß, wenn ich beim Bergabfahren in der Kurve bremsen muss und feststellen darf, wie sehr der Golf mit seinen 1.3 t doch schiebt. Aber wir spielen uns recht gut ein. Sobald ein Bremsmanöver rechtzeitig erkennbar ist, bremst Carlo herunter, so dass das Gespann sauber in der Spur bleibt. Bei Aschaffenburg versuche ich wieder auf die Strecke zu kommen, auf der ich 1998 mit dem El von Kitzingen nach Aachen gefahren war. Bis nach Rodgau klappt das auch, aber eine ausgedehnte Baustelle in der Ortschaft mit einer weitreichenden Umleitung nimmt mir die Orientierung. Hauptsache, es geht nach Westen. Zwischendurch müssen wir nach dem Weg fragen und ein Stück Autobahn nutzen. Dazu soll der Golf wieder aus eigener Kraft fahren dürfen. Dass wir von Aschaffenburg aus in Richtung Wiesbaden nicht weiter auf der Autobahn geblieben sind, wie Carlo vorgeschlagen hat, ist ein Fehler. Bei der Gurkerei über die Landstrassen bzw. durch die Stadt verbraucht der Golf nur unnötig Strom.

Zwischendurch machen wir einen improvisierten Mittagshalt an einem Waldparkplatz, den wir mit der angenehmen Hintergrundberieselung des Aggregates versehen. Natürlich wird der Generator so zugeschaltet, dass der Golf ab sofort während der Fahrt geladen werden kann. Das mit dem Anschließen des Abgasschlauches klappt nicht vernünftig; liegt am Aggregat. So beschließt Carlo schließlich, mit offener Heckklappe weiterzufahren. Aber unmittelbar nach dem Losfahren schaltet sich das Ladegerät ab und zu allem Überflus sorgen Strassenunebenheiten dafür, dass die Heckklappe zufällt. Hätten wir mit Sicherheit beides in den Griff bekommen, aber wir wollen für das Ausprobieren keine Zeit opfern. Also geht es für den Golf elektrisch weiter.

Vorbei an Rüsselsheim an den bekannten Werken in Richtung Mainz bzw. Wiesbaden. An einer Autobahnauffahrt muss ich zur Orientierung anhalten. Hier entscheiden wir uns dazu, wieder auf die Autobahn zu fahren, um halbwegs vernünftig und zügig über den Main zu kommen. Der Golf macht das auch sehr ordentlich mit. Aber unmittelbar vor dem Übergang der Autobahn in eine Bundesstrasse muss die Abschleppstange wieder herhalten. Nun soll es nur noch auf der B42 den Rhein auf seiner Ostseite flussabwärts bis nach Koblenz gehen, dort auf die B9 Richtung Norden, um dann nach Westen auf Aachen zuzuhalten. Hört sich ganz einfach an. Teilweise lässt sich die Strecke trotz der einsetzenden Dunkelheit auch sehr zügig fahren. Die Schikanen an den Ortseingängen, oftmals recht spät erkennbar, machen entsprechende Brems- und Ausweichmanöver erforderlich. Für das schleppende Fahrzeug nicht so tragisch, aber für Carlo im Golf, der außer der eingeschalteten Warnblinkanlage so gut wie gar nichts sieht, dürfte jede Achterbahn erholend und nervenschonend im Vergleich dazu sein.

Die tatsächliche Strecke weicht ein wenig von der Planung ab, ist aber hier nicht von Relevanz. Ca. 30 Kilometer vor Aachen lösen wir die Abschleppstange. Schließlich soll der Golf aus eigener Kraft ankommen. Mit 80 bis 90 über die Autobahn, Carlo vorweg. Gefällt mir gut, wie der Wagen marschiert.

Gegen 2130 Uhr treffen wir am Ziel ein. Der Golf wird an die Steckdose gelegt und ich

bringe Carlo nach Hause. Der Tag hat insgesamt so geschlaucht, dass wir noch nicht einmal ein vernünftiges Überführungsfahrtabschlusszeremoniell, z. B. in Form einer Flasche Bier begehen können oder wollen.

Der nächste Tag:

Viel zu früh aus den Federn, Ausräumen der Fahrzeuge, Zurückbringen des ausgeliehenen Aggregates, Versicherung und Ummelden laufen recht zügig. Nun erfolgt das Vorstellen; Einweisen und Vertrautwerden mit dem neuen Auto. Das Befüllen des Benzintanks der Standheizung ist ein Erlebnis. Obwohl vorgewarnt, genieße ich es, die Motorhaube zu öffnen und mit der Zapfpistole den Benzintank zu füllen. Sofort erscheint der Besitzer. Aber er lässt sich sofort beruhigen. Immerhin kennt er mich als EI-Fahrer, ist also Absonderlichkeiten gewohnt.