

Fahrt zum City-El-Cup vom 03.10. - 05.10.1997 nach Dortmund

Nach einem, wenn auch nicht spektakulären, aber doch wenigstens nicht alltäglichem Einsatz meines City-El möchte ich gern möglichst vielen mitteilen, dass aus diesem Fahrzeug mehr herauszuholen ist als man gemeinhin annimmt.

1 Ausgangslage

Nachdem ich 1996 in Dortmund die ISOR (Initiative Solarmobil Ruhrgebiet e. V.) kennengelernt hatte, nahm ich mir vor, diese Verbindung zu halten und wenn möglich, 1997 an der Tour de Ruhr teilzunehmen.

Selbstverständlich wollte ich elektrisch hinfahren und hatte mir Panzerröhrchenbatterien gekauft. Die Teilnahme scheiterte trotz der neuen Batterien, die sich mit dem Ladegerät des City-El nicht verstanden.

So wollte ich zumindest zum City-El-Cup erscheinen.

2 Voraussetzungen

Natürlich hatte ich immer noch keine anderen Batterien. Der Batteriesatz setzte sich darum recht abenteuerlich zusammen:

- Eine alte Detabatterie, vor eineinhalb Jahren gebraucht übernommen, seitdem „nur“ 10 000 km bei mir gefahren. (hat nach der Dortmundefahrt schon das zeitliche gesegnet)
- eine geschenkt erhaltene gebrauchte Oldhambatterie. Diese Batterie hatte bei mir einige Monate gestanden und wurde ca. ein bis zwei Wochen vor der Fahrt eingebaut und richtig gefordert. Sie ist heute noch im Einsatz.
- eine neue Steinbeck-Panzerröhrchenbatterie, deren Ladekennlinie leider nicht mit dem Ladegerät des City-El in Übereinstimmung zu bringen war, die aber im Verbund mit den oben genannten Batterien prächtig funktionierte.

3 Planungsphase

Das wesentliche Problem war bekanntermaßen das elektrische Tanken. Soweit wie möglich wollte ich mich schon absichern. Der Rest musste als Abenteuer bewältigt werden.

Von der Solartankstelle in Jülich hatte ich gehört, so dass hier die Verbindungsaufnahme relativ einfach möglich war. Nachdem ich die derzeit gültige Telefonnummer herausgefunden hatte, die mir vorliegenden Informationen stimmten nicht mehr, klappten die Absprachen nach zuerst erwarteten Problemen recht gut. Schließlich wollte ich mitten in der Nacht an einem Feiertag vorbeikommen.

Für die Fahrstrecke bis zum Rhein hatte ich Kartenstudium betrieben und den Weg auch abgefahren, so dass bis zur Rheinfähre bei Zons eigentlich keine Probleme auftreten

konnten. Eine Strecke von fast 50 km sollte bei ebener bis leicht abfallender Streckenführung zu bewältigen sein. Für das dort notwendige Tanken war ich zuversichtlich. Beim Campingplatz sowie den dort gelegenen Gaststätten fand ich, als ich mir die Gegend ansah, an diesem Tag keinen Ansprechpartner, aber da war ich optimistisch.

Als zweite Solartankstelle hatte ich die Wuppertaler Stadtwerke herausgefunden, wo man mir sehr freundlich den Weg beschrieb. Uhrzeit und Ladedauer spielten keine Rolle.

Den weiteren Weg wählte ich auf der Karte so, dass ich möglichst immer im Tal bleiben konnte. Ausführliche Gespräche in der Dienststelle mit einem erfahrenen Wanderer waren mir sehr von Nutzen.

Genauere Karten im Maßstab 1:100 000, Multimeter, Schlafsack und Verpflegung, und das Risiko sollte vertretbar sein. Vom Zelt sah ich dann aus Gewichtsersparnis ab.

Sinnvollerweise machte ich mir einen genauen Ablaufplan: Ort, Strecke, voraussichtliche Uhrzeit sind dabei die wesentlichen Daten. So fühlte ich mich für die Fahrt von errechneten 140 km ausreichend gerüstet.

4 Durchführung

Freitag morgen um 4 Uhr warf mich der Wecker aus dem Bett. Nach kurzem Abnehmen und Wiederanschließen des City-El, Packen der restlichen Dinge sowie Frühstück und Befüllen der Thermoskanne verzögerte sich die Abfahrt auf 5 Uhr statt der geplanten 0430 Uhr. Aber ich nahm sowieso an, dass mein Zeitplan mehr als großzügig bemessen sei.

Durch Nutzen nicht ganz legaler Wege ging ich zunächst einigen Steigungen aus dem Weg, musste eine Ampel um 5 Uhr morgens bei rot überfahren, weil die Induktionsschleife das Fahrzeug nicht erkannte und um diese Uhrzeit natürlich noch keiner unterwegs war, der dies für mich tun konnte. Aber dann klappte bis Jülich alles wie geplant. Nach 25.6 km erreichte ich um 6 Uhr die Solartankstelle, schloss den City-El nach vorherigem Ziehen und Stecken der Sicherung F3 an und machte mich im Wagen schlafbereit. Es geht wirklich! Um 7 Uhr wurde ich wach. Nach Ladezustandsanzeige ging ich davon aus, gegen 8 Uhr wieder fahren zu können.

Frühstück, Morgenspaziergang, aber danach noch immer keine Vollanzeige. Mit dem Hausmeister, der zwischenzeitlich anwesend war, konnte ich so zumindest absprechen, wie ich bei der Rückfahrt tanken konnte. Als nach mehreren Spaziergängen auch gegen 10 Uhr die Anzeige nur bei 11 LED stand, manipulierte ich schließlich an der Einstellung der Ladeendspannung, um eine möglichst große Reichweite herausholen zu können. Klappte aber nicht, so dass ich um 1030 Uhr unzufrieden losfuhr. Um diese Uhrzeit wollte ich den Rhein bereits überquert haben. Bei den bevorstehenden fast 50 km musste ich mir gute Nerven beweisen. Nach 400m ging LED Nr. 11 aus. Fing gut an! Die Tatsache, dass die 50 km bis zum Rhein sehr schön zu fahren waren und der

Verbrauch phantastisch war, ließ alle Sorgen verfliegen. Auch der strahlende Sonnenschein, der ganz und gar nicht der Wettervorhersage entsprach, sorgte für eine gute Stimmung. Mit Erreichen der Rheinfähre in Zons um 1200 Uhr (49.5 km nach 1.5 Std.) hatte ich noch 3 LED auf der Anzeige. Auf der anderen Rheinseite fragte ich erst einmal bei der dortigen Gaststätte nach Strom, wurde aber sehr brüsk abgewiesen. Eine zweite Gaststätte hatte geschlossen und der Campingplatz war offensichtlich nicht besetzt. Sauer und von meinem City-El überzeugt, fuhr ich um 1220 Uhr einfach weiter. Zwar ärgerte ich mich, dass ich nicht bereits vor Zons, als ich bei freundlich lächelnden Leuten an ihren Vorgärten vorbeigefahren war, nach Strom gefragt hatte, aber das ließ sich ja nun nicht mehr ändern. Außerdem schien es mir sinnvoll, so spät wie möglich zu tanken. Die drittletzte LED erlosch sofort nach dem Rheinübergang. Zu meinem Entsetzen kam nun keine Ortschaft, keine Pommesbude, nichts außer einem schlecht asphaltiertem Feldweg. Nach Erreichen Düsseldorf hätte mir bestimmt ein Kompass Sicherheit gegen ein Verfahren gegeben. Aber ich hatte offensichtlich Glück und landete auf dem richtigen Weg nach Hilden. Eine Tankmöglichkeit bot sich nach wie vor nicht und die vorletzte LED hatte mich bei Verlassen von Düsseldorf ebenfalls verlassen. Mit vorsichtigem Fahren, zumeist Rollenlassen, erreichte ich Hilden um 1245 Uhr, wo ich nach ca. 1-2 km eine Tankstelle fand (56.9 Km nach dem letzten Laden!). Dort fragte ich nach, ob ich tanken dürfe. Wenn alle Tankwarte so freundlich und zuvorkommend wären, dann wäre E-Mobilfahren viel leichter. Nach zwei Stunden Tanken, LED-Stand bei 10 LED, einer Menge Erläuterungen und einem improvisierten Mittagessen ging es um 1445 Uhr weiter.

Der Weg war nun recht einfach. Ich brauchte nur dem Straßenverlauf zu folgen. Durch das späte Tanken in Hilden hatte sich die Entfernung zur nächsten Tankstelle deutlich verringert. Aber die permanenten Steigungen kosteten erheblich Strom. Die Gefällstrecken können das bekannterweise nicht ausgleichen. Trotzdem klappte es bis Wuppertal recht gut. Dass eine Stadt so langgezogen sein kann, hätte ich mir nie vorzustellen gewagt. Oftmals hielt ich an, um zu sehen, ob ich nicht bereits an der Solartankstelle vorbeigefahren sei. War ich aber nicht. Letztlich erwies sich die Beschreibung von Seiten der Wuppertaler Stadtwerke als 100%-ig in Ordnung. Was dort nur störte, war der Berg, den es zur Tankstelle zu bewältigen gab. Das Aufleuchten der Warnlampe brauchte mich aber nicht mehr zu stören. Ich war ja kurz vor der Erholung meiner Batterien. Für 28.8 km hatte ich diesmal auch 1.5 Std. benötigt.

Das Anschließen an die Tankstelle dauerte ein wenig. Beim diensttuenden Pförtner trat dieser Fall des Tankens das erste Mal auf. Da auf der Steckdose keine Spannung war, legten wir das Verlängerungskabel sicherheitshalber aus dem Gebäude zunächst durch den Eingangsbereich. Aber keine zwei Minuten später hatte er den Schalter für die Solartankstelle an seinem Tresen gefunden, so dass wir das Fahrzeug draußen anschließen

konnten. In den verbleibenden zweieinhalb Stunden habe ich von diesem Herrn sehr viel über Wuppertal gelernt. E-Mobilfahren ist wirklich kommunikativ!

Von Wuppertal bis Dortmund-Löttringhausen waren es nach meiner Vorausberechnung etwa 35 km. Die Strecke war dann allerdings knapp 40 km lang, Steigungen und Gefälle wechselten häufig und außerdem hatte ich eine Dauerkarte roter Ampeln. Hagen erreichte ich noch ganz gut, aber dort musste ich dann doch nach dem Weg fragen. Die Wege sind mit dem E-Mobil plötzlich viel weiter. Bei Hagen überquerte ich die Ruhr, danach ging es ordentlich den Berg rauf. Zu Anfang nicht so schlimm wie man es mir angekündigt hatte. Aber dafür versagte nach einem kurzen Halt, den ich benötigte, um die Taschenlampe hervorzuholen und mir die Karte anzusehen, das Fahrlicht. So zuckelte ich eben mit Standlicht weiter. Da der eigentliche Berg erst jetzt begann und die Batteriewarnlampe ständig nervte, waren die letzten Kilometer reichlich katastrophal. Mit ach und krach ich erreichte kurz vor neun Löttringhausen.

Aber allein schon die herzliche Begrüßung waren mir in diesem Augenblick die 16 Stunden und 150 km wert.

5 Rückfahrt

Hier wurde ich von Herrn Nestmeier bis Köln mitgenommen, so dass nur noch lächerliche 90 km übrigblieben.

6 Resultat

Für mich steht nun fest, dass es Sinn macht, am City-El festzuhalten. Gute Batterien, ggf. ein zusätzliches Ladegerät, und selbst größeren Aktionen steht nichts mehr im Weg. Außerdem ist die Atmosphäre bei der ISOR sogar noch besser als die Verpflegung. Die allein lohnt die Fahrt.

Allerdings werde ich zukünftig einen zuverlässigen Photoapparat mitnehmen (einen ohne elektrischen Firlefanz).

7 Wie geht es weiter?

Nach der erfolgreichen Deutschlandfahrt von Enno Meier von der Nordseeküste nach Aub und meinen eigenen Erfahrungen kann die Ankündigung von Herrn Nestmeier, dass 1998 die Aufnahme der Produktion in Aub gefeiert werden wird, für mich nur bedeuten, dass ich auf eigener Achse hinfahren werde. Einen vorläufigen Ablaufplan habe ich für mich schon entworfen.

Innerhalb der ISOR haben wir uns als eine Gruppe wild Entschlossener bereits über die Verwirklichung dieses Vorhabens unterhalten.

Voraussetzung sind gute Batterien, ein zusätzliches oder aber stärkeres Ladegerät und die Bereitschaft, ein paar Tage rustikal leben zu können. Es wäre schön, wenn wir nicht die einzigen wären, die dieses Abenteuer auf sich nähmen.

Die extrem langen Wartezeiten beim Tanken schrecken natürlich ab. Ich habe mir darum ein Zusatzladegerät gebaut, das bereits mit Erfolg genutzt wird. Mein Steinbeck-Batteriesatz erwacht damit zu neuem Leben. Damit dürfte das nächste Vorhaben bereits erheblich weniger riskant sein. Dass es trotzdem kein Abenteuer für jedermann ist, macht solch ein Unternehmen aber erst richtig interessant.