

Aachener Elektromobilveranstaltung Euregiotour 2006

Nach unzähligen Veranstaltungen und Fahrten quer durch die Republik, dazu jeweils einen Bericht geschrieben, habe ich festgestellt, dass doch immer das gleiche darin steht und auf weitere Berichte verzichtet. Warum also habe ich mir diesmal wieder etwas aus dem Kopf gedrückt? Im fünften Jahr unseres Bestehens fiel mir beim Sammeln des bisherig Erreichten auf, dass aus meiner Sicht viel zu wenig über die gesamte Entwicklung festgehalten wurde und die Euregiotour sollte auf keinen Fall unter den Tisch gekehrt werden.

1 Vorbereitung

Innerhalb unseres Vereins VERA haben wir uns im Raum Aachen darauf geeinigt, unsere Euregiotour wegen des recht großen organisatorischen Aufwands nur im zweijährigen Rhythmus stattfinden zu lassen. Wir wollen mit dieser Veranstaltung allen Vereinsmitgliedern, die ihre Fahrzeuge sonst nur im Alltagsbetrieb nutzen, die Gelegenheit geben, an diesen faszinierenden Ereignissen teilzunehmen, wenn viele Elektromobile über die Straße wuseln. Schließlich nimmt nicht jeder an überregionalen Treffen mit langer Anreise teil und unsere „normalen“ Fahrten liegen in der Größenordnung weit unter einem solchen Event. Darüber hinaus bietet sich nur hier die Gelegenheit, sich mit denjenigen persönlich zu unterhalten, die man sonst nur aus den entsprechenden Foren oder den Erzählungen anderer kennt. Und nicht zuletzt freuen wir uns darüber, diejenigen, bei deren eigenen regionalen Treffen wir dabei sein durften, nun zu uns einzuladen.

Der Aufbau und die Vorbereitung laufen dabei eigentlich immer nach dem gleichen Schema ab.
Hauptsache ist, dass wir fahren können!

In diesem Zusammenhang wurde in den vergangenen Jahren immer wieder der Wunsch nach einer Fahrt durch die Eifel geäußert; einer Gegend mit besonders elektromobilfeindlicher Topographie. Aber zum einen haben wir die anderen Ecken der Region schon oft befahren und zum anderen boten sich mit dem Bleibergmuseum und dem Naturpark Eifel mit der ehemaligen NS-Ordensburg Vogelsang so interessante Punkte, dass ein „Nein“ wohl kaum in Frage kam. Selbstverständlich musste dieser Abschnitt „vorgeübt“ werden. In der Szene mit einer Veranstaltung bekannt zu werden, bei der massenhaft Motoren abrauchten, musste unter allen Umständen vermieden werden. Ausreichende Motor-, Batterie- und Ladeleistungen sind das Problem der Teilnehmer, eine akzeptable Streckenführung und genug Zeit und Strom zum Laden eine Aufgabe der Organisatoren. Unsere Erkundung ergab, dass wir mit genug Reserven geplant hatten.

Über den Abschnitt am Sonntag, bei dem wir grenzüberschreitend in die Niederlande fahren wollten, wurde dabei ganz nebenbei noch die Verbindung zu Maurice Bergmans, dem niederländischen Twikevertreter,

geknüpft.

Unterkunft, Verpflegung und Ladeinfrastruktur ließen sich relativ einfach auf die Beine stellen. Gegen Ende wuchs die Zahl der Meldungen so an, dass sich einige auf Thermomatte und Schlafsack einstellen mussten, reduzierte sich aber in den letzten Tagen vor dem Start leider ganz massiv.

2 Die Fahrt

2.1 Die Abholfahrt

Traditionsgemäß beginnt eine Euregiotour mit der Abholung der Langstreckenreisenden in Kempen, ca. 80 Kilometer nördlich von Aachen. Danach wissen die Batterien unserer Fahrzeuge, wozu sie da sind. So fuhren wir am Freitag mit 5 Fahrzeugen über den Zwischenladehalt Rheindahlen, dank Heiners Engagement gleichzeitig Frühstückshalt, nach Kempen, luden dort und nahmen die Anreisenden unter unsere Fittiche. Eigentlich wie immer, wenn diesmal auch der 32 A-Adapter nicht mehr ausreichte. 12 Elektrofahrzeuge bewegten sich danach in Richtung Aachen.

Hier wurden die Unterkünfte bezogen, die Ladeinfrastruktur einem Belastungstest unterzogen und anschließend sahen wir uns gezwungen, das bereitgestellte Abendessen zu verputzen. Trotz des nun heftig arbeitenden Magens war es aber kein Problem, dem Vortrag von Professor Sauer von der RWTH zu folgen. Unsere praxisorientierten Fragen brachten ihn in keinster Weise aus dem Konzept, sondern wurden präzise erklärt und auch komplexe Sachverhalte verständlich erläutert. Dass wir mit ihm eine international anerkannte Größe auf diesem Gebiet vor uns hatten, erfuhr ich allerdings erst später.

2.2 Die Eifelherausforderung

Ein pünktlicher Start und wetterbedingt leere Straßen sind nach einem guten Frühstück schon mal ein optimaler Auftakt. Während unsere erste Gruppe ohne Ampelhalt durch Eschweiler fuhr; wir vermuten einen zeitweiligen Rechnerdefekt in der Schaltung; hatten die Nachfolgenden weniger Glück. Mehr Halte führen zu höherem Verbrauch, damit zu vorsichtigem Fahren und letztlich dann zu einer Zehnerkarte roter Ampeln.

So zog sich das Feld auseinander und der Ladehalt beim Ausbildungszentrum der Aachener Handwerkskammer in Düren, dem TraCK, wurde z.T. nicht in der vorgesehenen Zeit erreicht. Erwartungsgemäß war dort das technische Interesse beidseitig. Schließlich gab es hier eine Menge zu sehen.

Trotz der Verzögerung beim Eintreffen starteten wir fast geschlossen mit geringer Verspätung, fuhren eigentlich alle die gleiche Strecke, um dann doch in einer Sternfahrt am Ortsende von Düren wieder aufeinander zu stoßen. Jeder konnte seine ihm genehme Geschwindigkeit wählen und auch durchaus die eine oder andere Abkürzung. (Womit man am Rand

der Eifel auf die Nase fallen kann). Als wir beim Ladehalt Bleibergkaserne in Mechernich eintrafen, war unser Ladeinfrastrukturfahrzeug, Helmut mit Verbrenner, noch nicht eingetroffen. Leider musste er seine Elektronikkenntnisse zwischendurch für die Instandsetzung eines Els einsetzen. Zunächst luden wir also mit den Reserveverteilern und anschließend mit der bewährten Ladetechnik.

Die Zeitplanung war sehr großzügig ausgelegt und führte dennoch bis zur Abfahrt zu fast einer Stunde Verspätung. Immerhin mussten relativ lange Fußwege vom Ladehalt zum Bleibergmuseum, wo wir eine wirklich interessante Führung erhielten, in Kauf genommen werden und zum anderen erfolgte dort eine Aufteilung in drei Gruppen.

Eine riesengroße Gruppe wäre unter Tage nicht sinnvoll.

Zur Führung im Bleibergmuseum lässt sich nicht viel schreiben. Man muss es einfach mit den eigenen Augen gesehen haben.

Ein Anruf bei der Burg Vogelsang klärte das Problem der Verspätung und wir rollten nun der eigentlichen Herausforderung Eifelfahrt entgegen.

Kurz nach Fahrtantritt kam der Anruf, dass eine Kölner Zeitung am Eingang des Naturparks auf uns warten würde; die schnellsten Fahrzeuge sollten doch schon mal vorausfahren. Das hat Spaß gemacht! Während dem Zeitungsteam Erläuterungen gegeben wurden, trudelten die anderen so nach und nach ein.

Danach ging es zum ehemaligen Panzerabstellplatz im Camp Vogelsang, wo wir ausreichend Strom fanden und nun zur Führung durch die ehemalige NS-Ordensburg gehen konnten. Dazwischen gab es noch die Möglichkeit, unmittelbar vor dem Schließen der Kantine kurz Verpflegung einzunehmen.

Glücklicherweise nutzen nicht alle die Chance der ausführlichen kulturellen Weiterbildung, sondern gaben auf die Fahrzeuge acht. Alte Langstreckenfahrerweisheit: Je weiter und länger man sich vom Fahrzeug entfernt, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit eines Ladedefektes. So geschah es auch hier und eine Phase verabschiedete sich. Durch Hin- und Hertauschen der Anschlüsse schaffte es das Nachkommando, wieder fast alle Fahrzeuge ans Netz zu bringen. Ein El, das etwas entfernt in der Ecke stand, wurde allerdings übersehen.

Von hier aus sollte es nach dem Ende der Führung über den Notladehalt bei der Schreinerei Dufke in Roetgen zurück zur Unterkunft gehen. Durch den Phasenausfall brauchten nun mehr Fahrzeuge als geplant diesen Halt.

So nach und nach starteten wir in kleinen Gruppen von Vogelsang aus. Carlo blieb mit seinem Skoda zurück bei Harry, dessen El keinen Strom erhalten hatte.

Von hier führte die Strecke erst mal lange bergab bis Einruhr. Glücklicherweise, dessen Fahrzeug mit einer Rekuperation ausgerüstet ist.

Dann allerdings begann eine richtige Herausforderung! Fast 6 Kilometer mit durchschnittlich 4.5 % Steigung. Die anderen Steigungen konnte man vergleichsweise vernachlässigen.

Dafür entschädigten uns aber auch Gefällstrecken wie z.B. der Ortseingang Roetgen. Hier in Roetgen nutzen einige den Notladehalt bei Herrn Dufke, andere fahren weiter. Durch den Phasenausfall in Vogelsang gab

es einen höheren Energiebedarf als geplant. Aber mit der typischen Entschlossenheit und der Freundlichkeit der Leute aus der Eifel fand Herr Dufke bei jeder rausgeflogenen Sicherung eine Lösung und ließ sich nicht aus der Ruhe bringen.

Alle Fahrer trafen schließlich in Aachen ein und konnten unmittelbar gepflegt werden. Bemerkenswert ist dabei die Fahrt von Carlo und Harry. Die Akkus in Harrys El, alte Panzerplattenakkus der Marke Steinbeck, waren vor vier Jahren nach 25000 Kilometern ausgesondert worden und dienten nur noch als Notfallhilfe. Diese alten Dinger brachten das El nun 50 Kilometer durch die Eifel nach Aachen.

Nach dem Abendessen führte uns Chris die erste Version seines Videos vor. Einen schöneren Abschluss konnte es nicht geben.

2.3 Die Sonntagsabschlussfahrt

Sonntag Morgen erklärten einige der Teilnehmer nach dem Frühstück, dass sie wegen der weiten Entfernung bereits jetzt nach Hause aufbrechen wollten. Dagegen ließ sich schlecht argumentieren, da wir Aachener es bei anderen Veranstaltungen genauso planen.

Bereits zum Frühstück traf unsere Bürgermeisterin Frau Verheyen ein, um die Teilnehmer der Euregiotour 2006 offiziell von Seiten der Stadt Aachen zu begrüßen und uns anschließend elektrisch zu begleiten.

Nach der Streckeneinweisung ging es los; mit Bürgermeisterin, die in Sachen Elektromobile fit ist und nicht mehr separat eingewiesen werden musste!

Zur Stadt Aachen gibt es sicher eine Menge zu berichten, allerdings nicht über die von uns gewählte Strecke, die uns schnellstmöglich zu unserem westlichen Nachbarn führen sollte.

Auf der landschaftlich traumhaften Strecke konnten wir feststellen, dass die Niederländer keine Elektromobile brauchen. Dort fährt man mit dem Fahrrad mit Muskelkraft die Berge schneller hoch als es manches Elektromobil vermag. Und wer nicht glaubt, dass es dort Berge gibt, kann sich beim nächsten Mal gerne selber davon überzeugen.

Eine große Anzahl an Fahrradfahrern war unterwegs und blockierte die Straßen. Die Autos blieben gelassen dahinter.

Schlaglochfreie Strecken und diszipliniertes Fahren: Was könnte an so einem Vormittag besser gefallen?

So gelangten wir zum Industriemuseum Industrion in Kerkrade, wo wir jede Menge Strom und Zugang zur Leonardo da Vinci-Ausstellung erhielten. Im Industrion stehen übrigens Twikes zur Verfügung, die man sich ausleihen kann.

Leider erfolgte nach dem Besuch dieser interessanten Ausstellung auch die Auflösung der Veranstaltung.

Einige fuhren von hier aus nach Hause, andere über den Umweg Ladehalt Aachen.

3 Die Mitfahrer und ihre Fahrzeuge – Statistik

Einige Teilnehmer konnten zwar nicht mit dem eigenen Fahrzeug teilnehmen, bewiesen ihre Solidarität durch Mitfahrt bei einem der anderen Fahrer.

Immerhin kamen am Samstag 34 Erwachsene und 11 Kinder mit 29 Fahrzeugen zusammen, am Sonntag waren es 31 Erwachsene, 11 Kinder und 23 Fahrzeuge.

Langstreckenreisende (mind. ein Tag): Enno hatte den weitesten Weg mit 400 Kilometern und zwei Reisetagen.

4 Technik

Dass es einen Ausfall gab, ist ärgerlich, zumal dieses Fahrzeug bei der Vorerkundung seine Leistungsfähigkeit bewiesen hatte.

Die Ladetechnik hat sich ebenfalls bewährt. Sie ist mobil und sicher.

Ein großer Dank an Helmut! Selbst die große Zahl der Fahrzeuge brachte uns nicht ins Schwitzen.

Dass die VERA-Mitglieder sich von einem fast reinen CityEl-Verein nun auch anderen Fahrzeugen zuwenden, liegt vielleicht daran, dass zum einen das Vertrauen ins elektrische Fahren vorhanden ist, zum anderen unsere lieben Kleinen, die früher immer im El mitfahren konnten, so langsam zu groß dafür sind, ohne jedoch selber schon ein El fahren zu dürfen.

5 Aussicht / Fazit

Eine Planung für die nächste Euregiotour gibt es noch nicht. Wer dabei war, wird für das nächste Mal sowieso eingeladen. Alle anderen werden im Netz rechtzeitig informiert.

Für das Jahr 2007 ist die Englandfahrt einer der großen Favoriten. Eigentlich ist diese Fahrt schon lange überfällig. Mit dem El ist die Umstellung auf das Rechtslenkersystem wenigstens nicht so schlimm.

Eine weitere geäußerte Idee befasst sich damit, dass ggf. die 20-jährige Existenz des CityEls durch eine Veranstaltung gefeiert werden sollte. Wo auch immer, der Veranstalter sollte sich schon jetzt auf eine Horde aus Aachen einstellen.

6 Weiterführende (diskussionsfähige?) Gedanken

Mit der Euregiotour in Aachen haben wir nun eine bewährte regionale Veranstaltung etabliert, die glücklicherweise auch überregionale Gäste anzieht. In einem leicht erreichbaren Umkreis gibt es für uns lediglich die Tour de Ruhr als überregionale Veranstaltung und den E-Mobil-Cup in Recklinghausen. In diesem Jahr gab es aus Aachen eine starke Beteiligung in Recklinghausen, der Termin für die Tour de Ruhr passte leider nicht.

In meiner naiven Vorstellung träume ich davon, dass es viele regionale Treffen gibt, bei denen man sich gegenseitig besucht und darüber hinaus zusätzliche überregionale Events.

Warum nicht sogar eine zentrale Veranstaltung wie 1998 beim Treffen „CityEl 5000“?

7 Bilder