

Kitzingen 1998

(Die Fahrt zum city el 5000 er Fest)

Beim City El Cup 1997 in Dortmund kündigte Herr Nestmeier, der Geschäftsführer der Firma City Com, an, daß 1998 in Aub bzw. in Kitzingen ein Fest zur Produktion des 5000 City El. gefeiert werden würde. Das war für einige der Teilnehmer der Anlaß, sich sofort zusammzusetzen, um die Fahrt auf eigener Achse zu planen.

Leider zeichnete es sich im weiteren Verlauf ab, daß die ursprüngliche Absicht, das ganze Unternehmen richtig groß aufzubauen, nicht zu verwirklichen war.

Da ich die Gelegenheit habe, mit sehr guten Karten im Maßstab 1:100 000 eine sinnvolle Streckenführung vorzusehen, begann ich, für mich die Fahrt aus Aachen zu planen. Ich schrieb die mir bekannten Solartankstellen an, Kollegen und ehemalige Klassenkameraden auf dem Weg wurden auch mit eingebunden, so daß das Unternehmen durchführbar schien. Ich rechnete zunächst mit einer Fahrzeit für die Hinfahrt von zwei Tagen, was mir Enno Meier, der im Jahr zuvor die Tour von Bremen aus unternommen hatte, jedoch glücklicherweise ausredete. So sah ich vor, am Mittwoch dem 20. Mai in aller Herrgottsfrühe zu starten, so daß ich am Freitag gegen Mittag das Ziel erreichen würde. Mittlerweile hatten sich Thomas Reimann aus Erwitte und Alfred Krupp aus Essen angeschlossen, die sogar schon am Dienstag aufbrechen mußten. Wir sprachen ab, wer was mitzunehmen hatte, Treffpunkt sollte Bonn sein. Handy sei Dank ist das ja kein Problem.

Vorbereitungsphase:

Bei einer einzukalkulierenden Strecke von ca. 500 km für die Hinfahrt und sicherheitshalber das ganze noch mal zurück, mußten schon einige vorbereitenden Maßnahmen durchgeführt werden.

- Die Batterien müssen relativ neu und "eingefahren" sein.
- Um die Ladezeit auf ein erträgliches Maß zu reduzieren, sind Zusatzladegeräte unbedingt notwendig. Die Zeit verringerte sich in unserem Fall auf 1.5 Stunden und ermöglichte danach wieder eine Fahrleistung von 40-50 km (In einigen Fällen war sogar noch mehr machbar)
- Werkzeug, Zelt und persönliche Ausrüstung müssen knapp und zweckmäßig berechnet sein.
- Die Umschaltmöglichkeit im City El von Version Tempo 50 auf 40 spart Strom.
- Eine Abschaltungsüberbrückung in Verbindung mit einem meiner Meinung sowieso notwendigen Voltmeter gibt zusätzliche Sicherheit

Die Fahrt: 1. Tag

Dienstag Morgen um 0345 Uhr fuhr ich los. Für meinen ersten Halt war vorgesehen, daß zu meinem Eintreffen um 0530 Uhr die Steckdose in der Garage eines Kollegen in Kerpen verfügbar sein sollte. Natürlich kam kein Strom. Beim Einschalten des Ladegerätes hatte sofort die Sicherung ausgelöst, peinlich. Das Problem wurde jedoch wenige Minute später gelöst, so daß ich nach dem Frühstück bei meinem Gastgeber gut gestärkt und mit geladenen Batterien um 0710 Uhr wieder starten konnte.

Natürlich traf ich eine halbe Stunde später als geplant in Bonn ein (0900 Uhr, ich hatte den Berufsverkehr unterschätzt), suchte dort nach der Alterna, die ich zwar angeschrieben hatte, ohne jedoch eine Antwort erhalten zu haben. Passanten konnten mir nicht weiterhelfen, so daß ich endlich das Handy in Betrieb nahm. Dabei stellte ich fest, daß die beiden anderen schon lange versuchten, mit mir Verbindung aufzunehmen. Ich hatte das Gerät nicht in Bereitschaft geschaltet! Daß wir uns über eine Strecke von maximal 100m mit dem Handy verständigten, wobei wir uns nur eine Abzweigung weit von der Alterna befanden, ruft natürlich ein Schmunzeln hervor, aber die Hauptsache war schließlich, daß es nun gemeinsam weitergehen konnte. Meine beiden Mitstreiter

hatten einen langen und anstrengenden Tag sowie eine ungemütliche Nacht auf dem Hinterhof einer Tankstelle hinter sich. Aufgrund einer Reifenpanne am Vortag war der Zeitplan recht erheblich aus dem Ruder gelaufen. Jetzt erreichten wir nach 5 Minuten Fahrt die Solartankstelle der Alterna, wo wir sehr unkompliziert tanken konnten. Vergleich der Fahrzeuge, Beschreibung des bisher erlebten und was man sich eben als E-Mobilist sonst noch zu erzählen weiß.

Gegen 1100 Uhr fuhren wir mit vollen Batterien weiter. Die Strecke am Rhein entlang ist zwar sehr schön, aber leider Gottes sind die Straßen für den "normalen" Pkw gebaut. Das Verlassen der Kraftfahrstraßen, um durch nicht für den Durchgangsverkehr beschilderte Orte zu kommen, ist ein entsetzlicher Zeitaufwand. Selbst die mir zur Verfügung stehenden Karten halfen uns sehr wenig. Während des Fahrens auf die Karte zu sehen ist ein Risiko und außerdem nutzt es wenig, zu sehen, daß eine Straße vorhanden ist, wenn man dann plötzlich vor einer Einbahnstraße oder einer verkehrsberuhigten Zone steht. An späterer Stelle ignorierten wir das Kraftfahrstraßenschild und kamen hervorragend voran. Unsere nächste Station war Neuwied. Dort erhielten wir nach freundlichem Fragen durch Thomas und Alfred an einer Tankstelle Strom, beschlossen die Pause zu nutzen und in der nahen Innenstadt etwas essen zu gehen. Nach Rückkehr stellte ich fest, daß mein City El nicht richtig geladen hatte. Man sollte am Fahrzeug bleiben. Nach Beschreibung der weiteren Fahrt, die etwas von meiner Planung abwich, sollte es weiter nach Koblenz gehen, ohne Kraftfahrstraßen. Die Beschilderungen waren so ekelhaft, daß ich beschloß, lieber einige Minuten Risiko einzugehen und die Kraftfahrstraße zu nutzen. Ein heißer Ritt, kann ich nur sagen. Nie wieder. Im City El wurde es einem Angst und Bange. Alfred und Thomas bogen zwar mit ab, haben mich bestimmt auf ihrer Pfählungsliste ganz nach oben gesetzt.

Aber nach Erreichen Koblenz sind wir recht gut bis zur Berufsschule geleitet worden, wo wir erstens tanken und zweitens etwas Werbung für den City El machen konnten.

Nach einem weiteren Tankstopp in St. Goarshausen suchten wir in der Nähe von Rüdesheim eine Übernachtungsmöglichkeit, die wir um 1930 Uhr in Östrich-Winkel bei einem Winzer fanden.

2. Tag:

Nach einem guten Frühstück brachen wir am nächsten Morgen dann deutlich hinter dem Zeitplan (0910 statt 0700 Uhr) auf, was wir aber im Lauf des Tages wieder aufholten. Nächster Tankstopp war in Groß Gerau, wo von den Überlandwerken Groß Gerau (ÜWG) für uns eine provisorische Elektrotankstelle eingerichtet worden war, da die eigentliche Elektrotankstelle in Rüsselsheim durch den Feiertag ohne Besetzung war. So mußten wir zwar die Solartankstelle in Rodgau absagen, aber wir beschlossen die Weiterfahrt über Darmstadt, wo wir Thomas Bruder besuchten und neben Strom gleichzeitig eine Bewirtung erhielten. Weiter ging es Richtung Aschaffenburg, um dort das Maintal hinaufzufahren. Aufgrund der größeren Abstände zwischen den Ortschaften war es mit dem Tanken nicht mehr so einfach, zumal wir auch noch einigemal abgewiesen wurden, wie z.B. in Obernburg, wo wir beim zweiten Versuch bei einer BFT-Tankstelle Strom erhielten.

Abends in Wertheim fragten wir nach Abweisung bei zwei Tankstellen schließlich mit Erfolg auf dem Campingplatz, wo wir auch übernachteten. Die beiden letzten Etappen waren jeweils über 50km lang gewesen!

3. Tag:

Für den letzten Tag war die Fahrt nach Kitzingen dann nur noch ein Katzensprung, auch wenn wir auf der Zwischentappe in Würzburg mit OLED ankamen. Organisiert war dieser Zwischenhalt durch die Stadtwerke Würzburg. Gegen spätem Vormittag trafen wir bei City Com ein.

Rückfahrt:

Da ich keine zweckmäßige Möglichkeit fand, wie ich den City El zurück nach Aachen bringen konnte, brach ich am Sonntag Morgen um 1100 Uhr aus Kitzingen wieder nach Aachen auf. Die Fahrt nach Würzburg war routinemäßig. Auf der Höhe nach Würzburg hatte ich vor zu tanken, denn von dort würde es bis ins Maintal nur bergab gehen. Leider behauptete man hier keinen elektrischen Strom zu haben, so daß ich schlecht gelaunt einfach weiterfuhr. In Uettingen, einem abgelegenen kleinen Dorf, konnte ich die junge Dame einer Tankstelle überreden, mir Strom zu geben. Dummerweise war die Netzspannung relativ gering, was sich schlecht auf das Ladeverhalten auswirkte (1.06kW). Als nach eineinhalb Stunden dann auch noch die Sicherung auslöste, fuhr ich lieber weiter. Schließlich hatte mir Enno einen Campingplatz in Miltenberg genannt, wo man sehr freundlich aufgenommen würde. War leider nichts; schade um die Zeit, die ich bis zum Öffnen um 1500 Uhr gewartet hatte. Glücklicherweise hatte ein Tankwart in der Ortschaft Erbarmen mit mir. So bekam ich genug Ladung in das Fahrzeug, um mit vorsichtiger Fahrweise bis Rodgau zu kommen, wo ich mich über Handy rechtzeitig ankündigen konnte. Hier benötigte ich bereits zum zweitenmal die Abschaltungsüberbrückung. Nach zwei Stunden und 2.69 kWh schwerer brach ich gegen 2100 Uhr wieder auf. Der Stromverbrauch war ungewöhnlich hoch und ich wußte nicht, wie ich über die Nacht kommen sollte. Um Punkt 2200 Uhr rollte ich auf den Campingplatz bei Mörfelden, wo ich dann die Nacht verbringen konnte.

Eine Marathonetappe:

Um 0630 Uhr fuhr ich am nächsten Morgen wieder los. Dummerweise hatte ich den Wecker nicht eingeschaltet gehabt, denn um 0600 Uhr hatte ich bereits fahren wollen. Sonst gab es eigentlich nichts wesentliches.

Die jeweilig vorgesehene Ladedauer reichte nach meinen Eindrücken mit eineinhalb Stunden nicht aus. Die Tendenz, jeweils so weit wie möglich zu fahren, war in Verbindung mit den Ablehnungen manchmal recht strapaziös. Aber nach dem letzten Halt vor Bonn hatte ich keine Befürchtungen mehr. Leider schaffte ich es nicht mehr innerhalb der Geschäftszeiten der Alterna, diese Solartankstelle zu erreichen, aber auf den Steckdosen war Spannung, so daß ich mich ohne Fragen einfach anschloß und einen Zettel in den Briefkasten mit meinem Dank einwarf. Der Geschäftsführer, der später den Betrieb verließ, legalisierte mein Verhalten. Heimeliges Gefühl im City El, wenn man die Zusatzladegeräte freiräumen muß, kein Gepäck auslagern kann, weil ein richtig derbes Unwetter naht. Gefiel mir aber gut, auch wenn ich eigentlich schon weiter sein wollte. Wie gesagt, hatten sich die Ladezeiten gegenüber meiner Kalkulation erhöht. Abgesehen davon konnte ich mit den an diesem Tag bisher gefahrenen 212.8 km doch ganz zufrieden sein. Als ich um 2000 Uhr weiterfuhr, meinen Kollegen in Kerpen jedoch nicht telephonisch erreichte, begann ich mir doch langsam Sorgen zu machen. Nur durch Nutzen der Abschaltungsüberbrückung kam ich um 2145 Uhr in Kerpen an. Bei einem Schnellimbiss fragte ich nach Strom. War leider zwecklos, da um 2200 Uhr geschlossen wurde, aber man verwies mich an eine Tankstelle, die angeblich bis in die Nacht geöffnet habe. Hatte sie zwar nicht, aber der Betreiber ließ mich das Verlängerungskabel in sein Büro legen. Da ich sicherstellen konnte, das Kabel beschädigungsfrei wieder abziehen zu können, schloß er dann sein Büro ab und ging. Ich nutzte die Zeit und schlief bis Mitternacht. Dann machte ich mich an den letzten Abschnitt. Mit vorsichtiger Fahrweise erreichte ich mein Zuhause um 0215 Uhr. Die letzte LED hatte abgeschaltet. Die Abschaltungsüberbrückung benötigte ich wahrscheinlich nur aufgrund meiner Fahrweise bei den letzten Kilometern. Ich wollte wissen, ob ich die rote Warnleuchte aufleuchten lassen konnte. Aber die Batterien waren in einem besseren Zustand als ich dachte.

Daß ich nach 280 Kilometern an einem Stück mit dem City El gut schlafen konnte, ist sicher verständlich.

Fazit:

Ob ich es wieder machen würde? Ohne mit der Wimper zu zucken. Leider ist der Urlaub für dieses

Jahr bereits ausgereizt.

Insgesamt habe ich 1015.2 km zurückgelegt und dabei 56.55 kWh gebraucht!

Bis auf eine abgerissene Schraube bei der Hinfahrt, die wir jedoch in Kitzingen instand gesetzt haben, sowie der Reifenpanne bei Thomas und Alfred an deren erstem Reisetag, gab es keine Probleme.

Sowohl die Fahrzeuge als auch die Batterien in Verbindung mit den jeweiligen Zusatzladegeräten haben sich bewährt.

Natürlich ist mir klar, daß das kein typischer Einsatz für den City El war, aber durch solche Aktionen wird nach meiner Meinung hinreichend nachgewiesen, wie leistungsfähig dieser kleine Kabinenroller doch ist. Leider werden City El's oftmals nur als Werbeträger und für extremen Kurzstreckenverkehr genutzt und falsch behandelt. Weil sie dann nicht mehr zuverlässig genug funktionieren, stehen sie nur als schlechtes Beispiel herum, verdrießen die Besitzer und geben ein schlechtes Image für E-Mobile ab.

Hier in Aachen bemühen wir uns nun, die kleine Gruppe der E-Mobilisten zusammenzuführen und insbesondere den Informationsaustausch zu verbessern.

Ich würde mich freuen, mehr von ähnlichen Unternehmen zu erfahren.

Auch im Namen meiner beiden Mitstreiter Alfred und Thomas viele E-Mobilistengrüße an alle Interessierten.

Stephan Nagel