

Aachener Tourerlebnisse 2001

Der Bericht der Aachener über die jährliche Langstreckenfahrt fällt dieses Mal etwas ausführlicher als in den letzten Jahren aus. Neben unserer eigenen Euregiotour stand die Teilnahme an der Tour de Ruhr auf dem Programm.

Euregiotour 2001 (29.06. – 01.07.2001)

1. *Vorgeschichte*

Eigentlich stand es schon länger im Raum, ein E-Mobilfahrertreffen durchzuführen, wie es Enno im norddeutschen Raum bereits traditionell veranstaltet oder mitorganisiert.

Nach dem dortigen Treffen 2000 in Ritterhude bei Bremen war für uns klar, dass wir nach dem gleichen Vorbild eine kleine Tour in und um Aachen ins Leben rufen würden. Wir setzten uns zusammen und produzierten ständig neue Ideen, so dass letztendlich eine Veranstaltung dabei herauskam, die weit über den familiären Rahmen hinausging. Alles in allem hat die Vorbereitung so gut geklappt, wie wir es uns vorher nicht vorgestellt hatten. Statt aufwendiger Organisation arbeiteten wir nach dem Prinzip des Ameisenhaufens. Probleme, Fragen oder was sonst auch aufkam, es wurde immer einfach von jemandem erledigt. Selbst die Schirmherrschaft des Oberbürgermeisters Dr. Jürgen Linden kam relativ einfach zustande.

Insbesondere die Vorerkundungstouren hatten ihren eigenen Reiz.

Um die Vorbereitungen für dieses Mal bzw. für zukünftige Unternehmen besser in den Griff zu bekommen, stellten wir unsere lockere Runde nach dem Vorbild der ISOR auf einen Verein um. Regelmäßige Treffen für Veranstaltungen bzw. gegenseitige Hilfe hatten sich sowieso schon längst etabliert und die Gefahr der Vereinsmeierei wird sich in unserer Runde gewiss nicht ergeben. Nebenbei übrigens unsere Homepage: www.elektromobilfahrer.de

Die beiden von uns angeschriebenen LEM-Hersteller konnten leider nicht dabei sein. Fa. CityCom hat genug um die Ohren. Aber es ist ja schließlich ein gutes Zeichen, wenn der arme Karl Nestmaier vor Arbeit nicht mehr weiss, wo ihm der Kopf steht.

Als Unterkunft diente uns in Eschweiler die Donnerberg-Kaserne, einfach optimal für eine solche Veranstaltung.

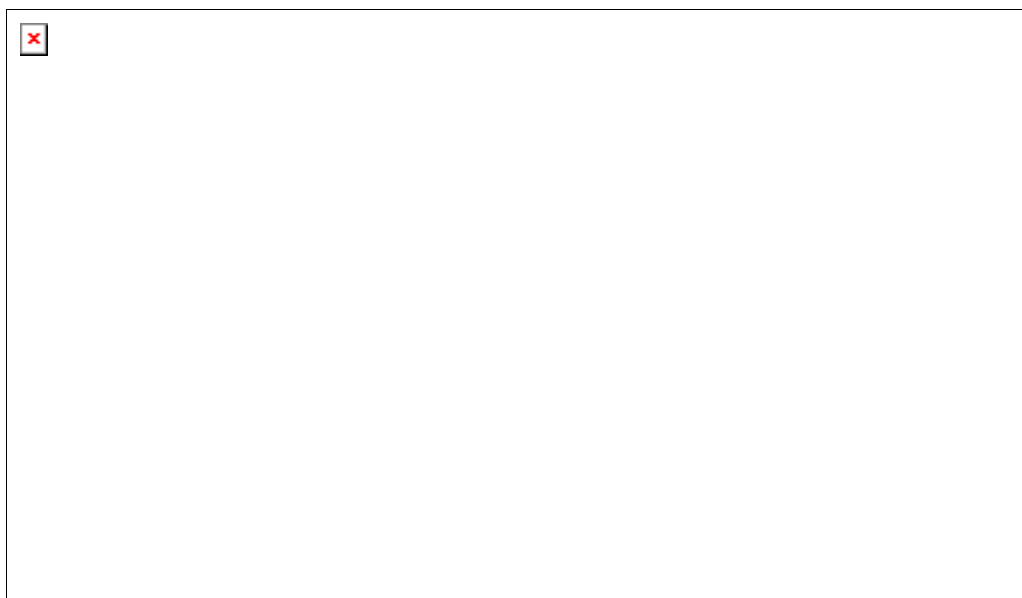
2. *Die Anfahrt*

Bereits am Mittwoch Abend war Enno in Bremen gestartet. Damit sparte er sich die Teilnahme am Stau in Bremen am nächsten Morgen. Er wollte dann am Donnerstag bis zu Wolfgang nach Rheine, so dass beide am Freitag stressfrei bis nach Kempen fahren konnten. Dort hatten wir als Aachener Gruppe vor, die

beiden und Christian aus Kleve aufzunehmen. Christian haben wir allerdings bei uns adoptiert.

3. **Brückenkopf**

Harald, Frank und ich starteten morgens um acht in Aachen, nahmen Volker etwas weiter nördlich auf und fuhren die lächerlichen 80 km mit einem Zwischenladen nach 30 km in Baal nach Kempen, wo wir die "Nordlichter" erwarteten. Dort erwischte es ausgerechnet Haralds Froniuslader, der aufgrund eines Fehlers in einem Drehstromstecker 400 Volt Eingangsspannung erhielt. Wir können von Glück sagen, dass wir nahezu alle eine einheitliche Steckverbindung für unsere Els nutzen, so dass wir meinen Zivanlader abwechselnd für beide Fahrzeuge einsetzen konnten.



Unsere

Lieblingstankstelle in Kempen

Christian traf planmäßig ein. Enno und Wolfgang fuhren mit etwas geringerer Zeitreserve. Das Prinzip, später aufstehen (ihr "Langschläfer"), zügiger fahren und schneller laden, hat so seine Macken, da man mit dem El erfahrungsgemäß schon mal in das eine oder andere Gespräch verwickelt wird. Als beide in Kempen eintrafen, hatten wir nach Plan kaum noch Ladezeit. Bei Herrn Zimmermann an der DEA-Tankstelle wurden Bauarbeiten durchgeführt, so dass wir mit nun insgesamt 7 Els dort standen und alles blockierten. Herr Zimmermann verdient hier unseren besonderen Dank für seine Geduld. Gegen 1420 Uhr fuhren wir dann weiter nach Aachen, mit einem Zwischenstopp in Baal, 30km vor Aachen.

Ennos Batterien, die zu diesem Zeitpunkt bereits 16.000 km hinter sich hatten, lebten richtig auf und brachten wieder volle Leistung.

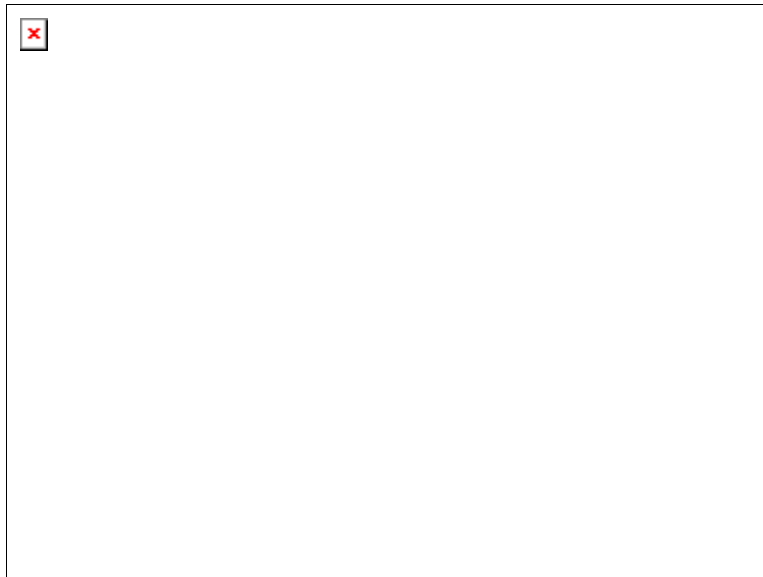
Ein eindrucksvolles Bild, wenn man 7 Els wie an der Perlenschnur auf der Landstrasse sieht. Aber es sollte noch besser werden. Je weiter wir uns Aachen näherten, desto mehr Fahrzeuge kamen dazu. Eine Reihe von 10 Els fuhr letztendlich zum Treffpunkt Donnerberg in Eschweiler. Die letzte Anhöhe, die es wirklich in sich hat, forderte von unseren Batterien noch einmal das letzte. Aber

nach Beziehen der Unterkünfte, Einweisung in die Örtlichkeiten und Anschließen der Els konnte wir das üppige Abendessen zu uns nehmen (ein Dank an Herrn Imhoff und sein Team) und uns dem gemütlichen Teil des Abends widmen.

Joachim Weckler und Hans Peter Pflästerer, beide Teilnehmer des Wertungslaufes, hatten sich ebenso wie Roland Reichel zwischenzeitlich für Samstag Morgen angekündigt.

4. **Der offizielle Teil**

Das Frühstück lief ungeplant provisorisch ab, das Mittagessen, das als Lunchpaket geplant war, sollte uns nachgebracht werden. Der vorgesehene Start um 9 Uhr verzögerte sich um 20 Minuten, aber wir schafften es trotz der Aachener Ampelschaltung, die uns die übliche Zehnerkarte roter Ampeln verpasste, um 1000 Uhr in der Innenstadt am Rathaus zu sein.



Bürgermeisterin Verheyen

beim Empfang im Aachener Rathaus

Nach dem obligatorischen Anschließen der Fahrzeuge kamen wir nun zum Empfang bei der Bürgermeisterin Verheyen, die sich im Anschluss sogar zu einer Probefahrt im EI überreden ließ. Wir konnten uns ausführlich den Th!ink und den Elektro-Ka vom Ford-Forschungszentrum ansehen. Am liebsten wäre ich aus dem Th!ink gar nicht mehr ausgestiegen.

15 Els, 2 Twikes, ein Kewet sowie Elektro-Ka und Th!ink waren auf dem Platz versammelt.

Roland Reichel war zwischenzeitlich eingetroffen. So konnte er den Anwesenden ganz nebenbei das System "Park&Charge" vorstellen.

Nach den Aufnahmen des WDR Lokalfernsehens und dem Aufsitzen eines Vertreters eines Lokalradios auf ein Twike starteten wir dann aus dem Blick der Öffentlichkeit zu unserer eigentlichen Tour. Vorbei am konventionellen

Kraftwerk in Eschweiler, durch die dem Braunkohlentagebau geopfert Ortschaften Inden und Altdorf zum Tagebauaussichtspunkt Bourheim bei Jülich. Zwischenzeitlich hatte leichter Regen eingesetzt, der sich ausgerechnet am Aussichtspunkt zum Weltuntergang verdichtete. Aus dem geplanten Aufenthalt von 30 Minuten wurden so keine 5 und wir flüchteten weiter zum Solarinstitut nach Jülich, wo wir interessante Beiträge zur Solartechnik zu hören bekamen. Der Weltuntergang war mittlerweile zum gewöhnlichen Wolkenbruch geschrumpft. Das Wetter hielt sich nicht an den Wetterbericht, der von Schauertätigkeit gesprochen hatte. Schauerlich war es allerdings. Wir waren klatschnass, da wir ja zwischendurch unsere Fahrzeuge anschließen mussten. Wir konnten zwar in eine Halle fahren, aber auf dem Weg bis zum Fahrzeug wurden wir bereits nass bis auf die Haut.

Der nächste Punkt war das Bergbaumuseum in Alsdorf, ein imposanter Gegenpart zum vorherigen Abschnitt. Größe und Alter der dort ausgestellten Maschinen als Zeugnisse einer jahrhundertealten Industriekultur wird uns gewiss im Gehirn eingebrannt bleiben. Dort konnten wir endlich unser Mittagessen im Freien zu uns nehmen. Die Wolken wurden gerade nachgefüllt.

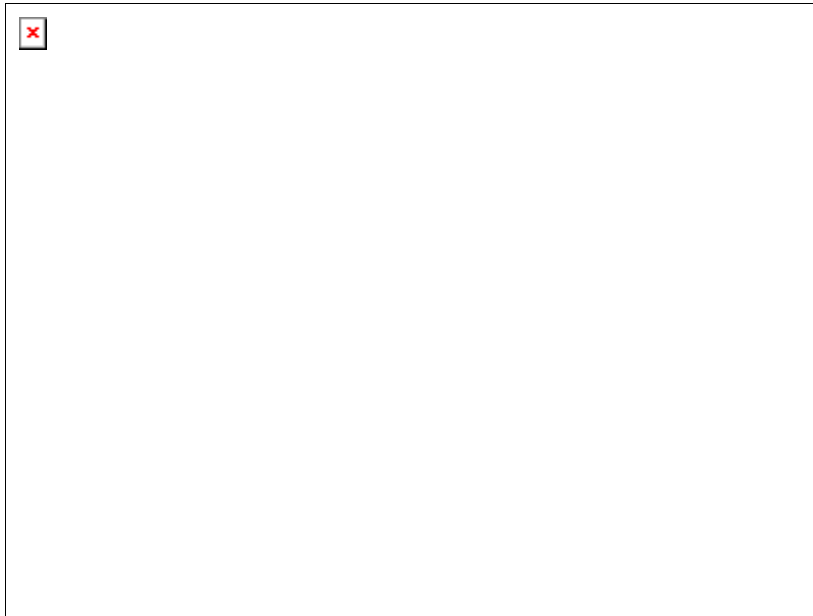
Der Imbiss bei unserem Vereinslokal im Nachbarort Herzogenrath bildete dann den Abschluss des offiziellen Teiles, da wir einhellig beschlossen, den letzten Abschnitt sausen zu lassen, der uns zur niederländisch-deutschen Grenze und vorbei am Klinikum geführt hätte. Es war recht spät geworden und die Anstrengungen des Tages waren uns ins Gesicht geschrieben. Ohne Zeitdruck fuhren wir zurück nach Eschweiler und konnten uns dort nach der Versorgung der Fahrzeuge mal wieder in gemütlicher Runde zusammensetzen.

Die fehlenden Anteile werden eben im nächsten Jahr erneut ins Programm aufgenommen.

5. ***Sightseeing in der Eifel***

Der Sonntag verwöhnte uns nach dem opulenten Frühstück mit einem ausgesprochen herrlichen Sonnenschein, den wir nach dem planmäßigen Start in der Voreifel genießen konnten. Die Ortschaften zeigten sich von ihrer malerischen Seite.

Am ersten Zwischenhalt mussten wir uns aufteilen, um die Anschlussleistungen nicht zu überschreiten. Eine konventionelle Tankstelle in Rötgen (so eine für Oldtimer mit Verbrennungsmotor) und die Itertalklinik in Walheim lieferten uns die erforderliche elektrische Energie. Besonders ist der Aufenthalt bei Professor Kayser, dem Erbauer der Itertalklinik, hervorzuheben, der es sich trotz seiner 87 Jahre nicht nehmen ließ, uns köstlich zu bewirten. Selbstverständlich ist er E-Mobilfahrer und mit seinem Kewet immer noch recht zufrieden. Die sogenannte Himmelsleiter zwischen den beiden Orten ließ unsere Fahrzeuge bis auf über Tempo 90 beschleunigen. Ab den Frühjahrsmonaten sieht und hört man regelmäßig den Rettungshubschrauber in diese Gegend fliegen, wo seine Besatzung die Reste irgendwelcher Raser, zumeist Motorradfahrer, von der Straße kratzen darf.



Hier ist Tempo 90

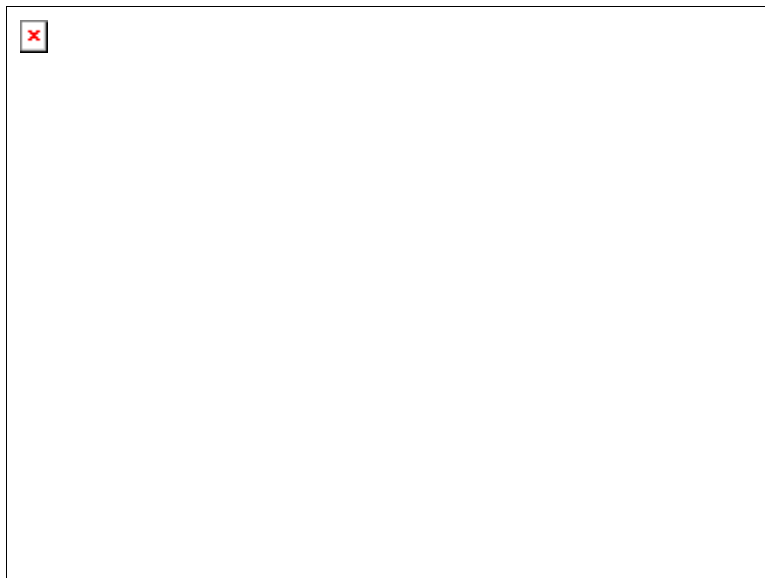
auch mit dem EI möglich

Nach diesem Ladepunkt sollte es dann über die mittlerweile nicht mehr wahrnehmbare Grenze nach Belgien führen und weiter über die Niederlande wieder nach Aachen. Dass die Niederlande an dieser Stelle ganz und gar nicht flach sind, hat sich bei den auswärtigen Teilnehmern bestimmt eingeprägt. Das eine oder andere Fahrzeug hatte seine liebe Mühe. "Ist der Berg bald zu Ende?, meine Drähte glühen schon.", wurde ich zwischendurch gefragt, als ich mich mit meinem EI den Berg hinaufquälte. Nur Joachim Weckler meinte danach, so schlimm sei das gar nicht gewesen. Ich hatte ihn vorher mit viel Mühe überzeugt, ausführlich zu laden, damit er im Twike nicht gar zu heftig mittreten müsste. Hans Peter Pflästerer allerdings hatte niemand vorgewarnt, so dass er wegen der Wertung für die Meisterschaft etwas geizig mit Laden gewesen war. Er hatte seinen Spaß mit den Steigungen. Die Batterien waren am Ende.

Weiter ging es in Doppelreihe durch Vaals in den Niederlanden, vorbei an voll besetzten Straßencafes. Auch eine Dixielandband spielte. Wäre nicht nötig gewesen, aber die Maßnahme passte richtig in das Flair.

Nach dem nächsten Ladepunkt sollte es nur noch eine kleine Strecke nach Merzbrück zum Flugplatz gehen, wo wir uns den Elektrosegler ansehen wollten. Der Zeitplan war mal wieder aus den Fugen geraten, aber das war nicht weiter tragisch.

Nach diesem letzten Punkt war Abschied angesagt, das baldige Wiedersehen bei der Tour de Ruhr eine Woche später würde uns ja wieder zusammenführen.



Herr Gehrman schiebt
seinen Elektrosegler in Startposition

6. **Fazit/Ausblick:**

Unser Ziel war es gewesen, sowohl den angereisten als auch den einheimischen Teilnehmern unsere Landschaft mit ihren unterschiedlichen Facetten aus den Augen eines E-Mobilfahrers zu zeigen und dabei die Alltagstauglichkeit unserer Fahrzeuge unter Beweis zu stellen. Außerdem sollten die E-Mobile der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Die Aachener Zeitung bzw. Nachrichten schrieben über die Tour, der Lokalsender 100.1 war live im Twike dabei und abends war ein kurzer Beitrag in der WDR-Lokalzeit zu sehen. Alle berichteten positiv. Für den Anfang können wir damit sehr zufrieden sein.

Und wir wollten fahren. Auch Fahrzeuge ohne Zusatzladegeräte sollten die Strecken schaffen, aber ein Touch von Herausforderung war schon angesagt. Unser Motto "Fahren mit Spaß" soll für weitere zukünftige Veranstaltungen das bestimmende Element bleiben. Die Tourlänge betrug etwa 200 km an beiden Tagen, das Abholkommando kam auf 160 km mehr.

Insgesamt kam auch das Familiäre nicht zu kurz. Eine erkleckliche Anzahl an Kindern war mit von der Partie.

Ausfälle, Unfälle oder sonstige Ärgerlichkeiten verschonten uns mit ihrer Anwesenheit.

Dieser letzte Absatz soll in keinsten Weise Eigenlob sein. Aber wir wollen darstellen, dass wir so zufrieden sind, dass wir uns auch zukünftig weiter engagieren werden.

7. **Unser Dank gilt**

Herrn Oberbürgermeister Dr.

Seine Schirmherrschaft öffnete manche Tür

Jürgen Linden	
Frau Bürgermeisterin Verheyen	Ihr Empfang im Rathaus stellte den Höhepunkt der Veranstaltung dar
Herrn Oberst Brüggemann und Herrn Oberst Schaprian	Die Kaserne Donnerberg war ein wirklich optimales Quartier
Frau Klassmann von der Stadt Aachen	Sie bildete die Schnittstelle zur Aachener Administration
Frau Renn vom WDR	Sie war so engagiert mit den Aufnahmen, dass sie noch nicht mal zur versprochenen Probefahrt kam
Den Damen und Herren der örtlichen Presse	Ohne ihre Mitarbeit wäre das öffentliche Interesse nicht darstellbar gewesen
Radio 100.1	Berichteten im Vorfeld und live von unserer Tour
Frau Wagener vom Ford Forschungszentrum	Nur durch sie kamen wir in den Genuss von E-Ka und Th!nk
Forschungszentrum Jülich	Hier erfuhren etwas über die Solartechnik der Zukunft
Professor Kayser	Seine hilfsbereite Gastfreundschaft war einfach unbeschreiblich gut
Tankstelle in Rötgen	In der Eifel ist eine Stromtankstelle Gold wert
Herrn Gehrman	Durch ihn lernten wir den Elektrosegler kennen
Fa. R. Küppers in Baal	Einer unserer Stützpunkte
Herrn Zimmermann aus Kempfen	Seine Tankstelle entwickelt sich immer mehr zu unserem Stützpunkt für die Touren nach Norden
Stickerei Carree Moden aus Aachen	Unser Sponsor, die T-Shirts und Kappen sind klasse

Teilnahme an der Tour de Ruhr (05.07. – 08.07.2001)

1. **Vorbereitung**

Die Vorbereitungen für diese Fahrt hielten sich sehr in Grenzen. Wir konnten einfach die Routenplanung aus den letzten Jahren übernehmen. Ein paar Anrufe zu den bekannten Lademöglichkeiten und das war's eigentlich. Das ganze wird mittlerweile Routine.

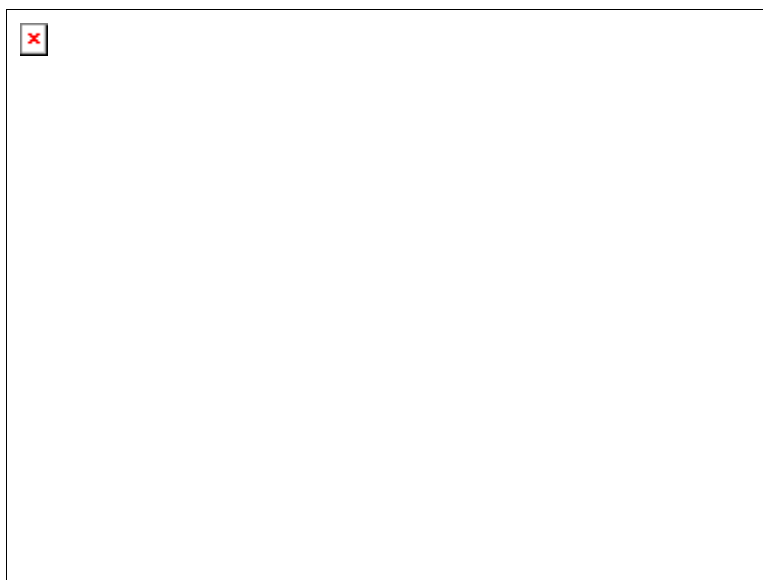
2. **Anfahrt: Eine Routinefahrt**

Nachdem wir am Donnerstag, dem 5. Juli ausgeschlafen hatten, starteten wir morgens um 0400 Uhr in Aachen. Jedes Jahr steigt die Zahl derer, die eine solche Tour mitfahren, diesmal 6 Els, 7 Personen, da Frank seinen Sohn Karsten mitnahm.

Sternförmig auf einen Punkt zusammenfahren, um dann zu einer ersten, nur 30 km langen Etappe, zu starten, damit erstens die Batterien etwas warm werden und wir uns zweitens auf die Fahrt einstimmen. Dort in Baal wartete ein Frühstück auf uns und, fast noch wichtiger, ein Drehstromanschluss. Da Christian beim Ablaufpunkt bereits 20 km hinter sich hatte, musste er dieses Defizit aufholen, so dass wir uns etwas mehr als eine Stunde Laden gönnten. Mit Hilfe unserer Batterieüberwachungen, unseren "EIMans", konnten wir sehr gut sowohl die entladenen als auch die aufgenommenen Amperestunden nachvollziehen.

Der nächste Abschnitt von 50 km brachte uns wie üblich zur Tankstelle von Herrn Zimmermann in Kempen. Auch wir tankten dort auf. Da dort noch immer die Bauarbeiter wüteten, waren wir genauso ungelegen wie letzte Woche. Deshalb an dieser Stelle nochmals ein ganz besonderer Dank an Herrn Zimmermann. Christian bekam unmittelbar mit dem Ausrollen seine obligatorische Reifenpanne und Haralds CityEl-Lader wollte seinen Dienst nicht verrichten, so dass wir erst mal ein wenig Arbeit hatten. Welche Tour klappt auch schon völlig ohne Probleme?

Der geplante Abfahrzeitpunkt von 0900 Uhr verschob sich so um 20 Minuten. Die folgende Strecke von 40 km nach Wesel verlief im strahlenden Sonnenschein; bei meist offenen Verdecken durch eine schöne Landschaft, einfach herrlich.



Streckenabschnitt

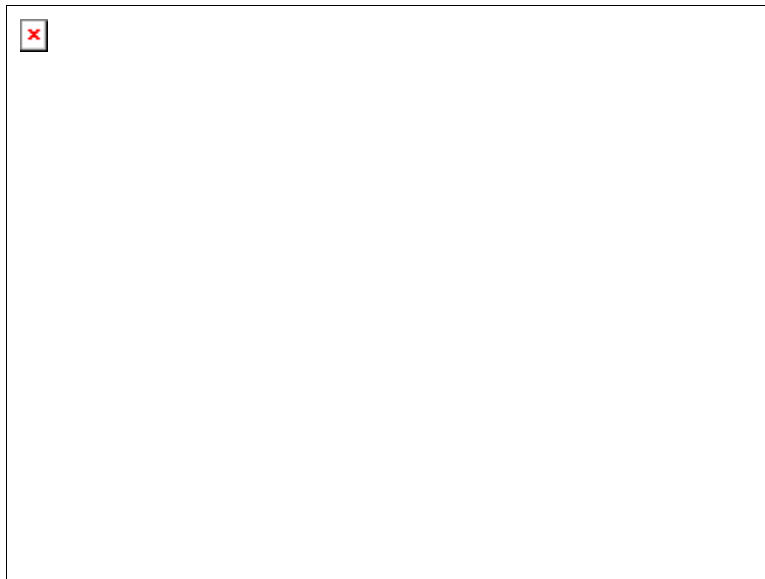
zwischen Kempen und Wesel

Das Laden beim RWE in Wesel ist dort mittlerweile Routine. Auch Enno und Wolfgang hatten diese Möglichkeit bei ihrer Anreise zur Euregiotour bereits genutzt. Leckeren Strom mit 237 Volt für die Els und einen Kasten kühler Getränke für uns konnten wir uns gut gefallen lassen.

So starteten wir sogar 15 Minuten früher als beabsichtigt, erreichten damit auch die nächste Station in Heiden bei Wolfgang Knüpfer entsprechend eher, obwohl

ich mich bei diesem Abschnitt in Raesfeld bei Borken traditionsgemäß verfare.

In Heiden vertrieben wir uns die Zeit mit der Instandsetzung eines Els. Ein schöner grüner Targa, der in vier Jahren leider erst 5000 km gefahren wurde. Würde gut nach Aachen passen.



Zeitvertreib bei Wolfgang

Knüpfen

Von hier aus sollte es dann über Dülmen nach Münster laufen, wobei die passenden Karten allerdings in Dülmen endeten. Für diese Strecke erntete ich aufgrund der tollen Landschaft sogar das besondere Lob der anderen, auch wenn ich zwischendurch befürchtete, dass man mich wegen des teilweise üblen Straßenbelages auf der Pfählungsliste ganz nach oben setzen würde. Kurz vor Dülmen überschritt der Kilometerzähler meines Els die 55 000 km.

Nach schlappen 40 km erreichten wir Dülmen, wo Wolfgang Klievering für uns eine Ladestelle aufgetrieben hatte. Während sich die Els bei Batteriehändler Albert Seine sattluden, stillten wir unseren Hunger bei einem nahegelegenen Bäcker. Unmittelbar vor der Weiterfahrt durften wir der örtlichen Presse noch etwas erzählen und machten uns zum letzten Abschnitt unserer Tagesetappe auf.

Zügig über den Seitenstreifen der Bundesstraße, durch Ortschaften, die uns völlig ungewohnt nicht mit roten Ampeln plagten und vorbei an interessanten Erdbeerfeldern (ein Insiderhinweis) machte das Fahren einen Riesenspaß. Aufgrund der guten Einweisung bei Albert Seine war das Auffinden des Rathausplatzes in Münster überhaupt kein Problem. Passend zum geplanten Abendessen trafen wir bei der ISOR ein.

Nach dem Essen verlegte der ganze Fahrzeugpulk zu einer Schule, wo wir alle das Nachtquartier bezogen und zunächst einmal das administrative Prozedere erfolgte.

Danach war er gemütliche Teil fällig. 5 Liter Flüssigkeit braucht der Körper an einem heißen Tag wie diesem, es gab Freibier und wir hatten tagsüber viel zu wenig getrunken.

3. **Freitag**

Gut, dass die Sporthalle nicht aus Holz gebaut ist, sonst wäre sie glatt zersägt worden. Aber eigentlich haben wir trotz des Schnarchers ganz gut geschlafen. Nun verstanden wir auch, warum einige lieber draußen vor der Halle übernachtet haben. Nach dem Abstöpseln der Fahrzeuge führte uns der Weg wieder in die Innenstadt zum Frühstück. Danach war der Dichtigkeitstest angesagt.

Liebe Freunde des elektrischen Fahrens; wenn ihr wissen wollt, ob eure Fahrzeuge wirklich dicht sind, dann müsst ihr nur zur Euregiotour nach Aachen kommen. Wäre es schon etwas weiter am Tag gewesen, dann hätte man hier fast ohne Verdeck durchfahren wollen. Aber dazu war es noch zu frisch. Außerdem scheuten wir die öffentliche Kritik, die uns bestimmt nicht nur als merkwürdig, sondern vielmehr als verrückt angesehen hätte.

Zwischendurch stand der Besuch des Rathauses auf dem Programm. Dort begrüßte uns der Bürgermeister von Münster im historischen Saal des Westfälischen Friedensschlusses.

Vor dem Startschuss durch die Schirmherrin Bärbel Höhn stopften wir uns mit Eis voll und erhielten vor dem Münster in Münster Mittagessen.

Ca. 40 E-Mobile bretteten dann in Richtung Lüdinghausen los. Da die Route hervorragend ausgeschildert war, brauchte man sich nicht mit Kartenlesen zu langweilen. 35 km durch eine flache Landschaft ließen eine zügige Fahrweise zu und danach gab es wieder Strom, den wir allerdings schon wieder nötig hatten.

Nun ging es weiter zum Grillen am Flugplatz Borkenberge. Die Presse war ebenfalls da. Aufgrund der zwischenzeitlichen Unwetterwarnung war zumindest klar, dass diese Nacht ein Übernachten im Freien neben den E-Mobilen ausfiel. Auch wenn das schlechte Wetter ausblieb, war mit Sicherheit der Aufenthalt an der örtlichen Schule kommunikativer als es das einsame Ausharren an den Fahrzeugen gewesen wäre.

Wir Aachener waren der Meinung, wir hätten noch zu wenig von der Landschaft gesehen und starteten vor den anderen zurück nach Lüdinghausen, nahmen dabei aber eine Abkürzung, die die Batterien ziemlich leer machte.

Während des anschließenden geselligen Beisammenseins berieten wir die Rückfahrt für den folgenden Tag, tauschten jede Menge Informationen aus und machten Roland Reichel leichtsinnigerweise das Angebot, uns zukünftig mit unseren Beiträgen stärker in die Solarmobilmitteilungen einzubringen. Wirst schon sehen, was Du davon hast.

Es ist doch immer wieder erstaunlich, dass an vielen Stellen das Rad neu erfunden werden muss. Aber insgesamt denke ich, dass es sehr wichtig ist, sich selber neue Ideen und Anregungen zu holen, wie man auch zukünftig noch besser mit dem E-Mobil umgehen kann.

Wie immer gehörten wir zu den letzten, die zu Bett getrieben werden mussten. Hoffentlich wird sich das keiner merken.

4. **Samstag mit Rücktour: Horror pur**

Der nächste Morgen begann wie üblich mit einem ausführlichen Frühstück und dem noch ausführlicheren Vollladen der Batterien.

Nun erfolgte die Absprache mit Gerd Petrusch für unsere letzte Etappe bei der Tour. Wir durften uns vor die anderen drängeln. Überpünktlich ging es um 0930 Uhr los. Bernd Degwer startete: "Die Aachener fahren wie immer zusammen". Unseren Ruf haben wir weg.

Stressfrei aufgrund der Ausschilderung, s.o., bis zum Mont Cenis Ausbildungszentrum nach Herne. Livemusik, WDR, Mittagessen und ein Gebäude, das man gesehen haben muss.

Gegen 1200 Uhr machten wir uns unter den Augen des WDR startklar, wobei abgesprochen wurde, dass wir südlich von Essen noch mal an der Uferstrasse der Ruhr zusammentreffen wollten. Nachdem die Neugier des WDR-Teams befriedigt war, zeigte die Uhr dann auch schon 1300 Uhr an. Aber wir dachten ja genug Zeit zu haben.

Mit einer groben 1:100 000-Karte von Herne über Bochum nach Essen zu finden ist ein ziemlich lustiges Unterfangen, zumal ich feststellte, dass es mittlerweile Strassen gibt, die auf meiner Karte noch nicht mal als geplant eingezeichnet sind. Glücklicherweise schien die Sonne und wir konnten uns am Sonnenstand orientieren. 40km bis nach Kettwig waren dann auch kein ernsthaftes Problem, aber vor der Weiterfahrt nach Düsseldorf erwarteten uns Steigungen, die man besser nur vollen Batterien zumuten sollte. Leider verfügen die dortigen Tankstellen nur über Drehstromanschlussattrappen. Wir mussten zu einem nahegelegenen Campingplatz ausweichen, wo man uns freundlich empfing. Für uns war man sogar bereit, das 4kW-Aggregat für die Stromversorgung des Platzes anzuwerfen. Da dies leider nicht ausreichte, rief der Besitzer den Campingplatz in Werden an und klärte die Energieversorgung für uns. So fuhren wir die wunderschöne Uferstrasse an der Ruhr zum zweitenmal, diesmal ging es eben wieder zurück.

Mittlerweile hatte sich der WDR über Handy gemeldet und mit uns diesen Treffpunkt abgemacht. Zunächst waren ein paar Aufnahmen angesagt. Da CityEIs in der Fahrt gewünscht wurden, fuhren wir mal wieder die o.g. Uferstrasse rauf und runter, z.T. mit dem Kameramann auf dem EI. Was tut man nicht alles für ein wenig Öffentlichkeitsarbeit. Zwischendurch meldete Frank, dass eine seiner Batterien auf 5 Volt eingebrochen sei. Nun war Schleppen angesagt, um unsere Stromquelle zu erreichen. Eineinhalb Stunden und vertane 20 km!

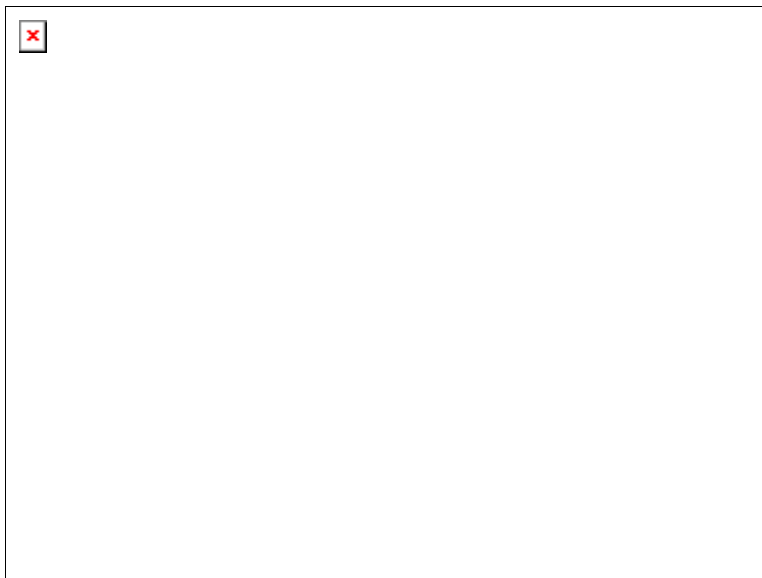
Dort blieben wir dann 2 Stunden bis 1800 Uhr, konnten uns noch mit dem WDR-Team unterhalten, unseren Unmut über das Erlebte äußern und mit dem Campingplatzbesitzer schon die Lage für weitere mögliche EI-Fahrer klären. Adresse siehe unten.

Nach ca. 2-3 kWh sollte der nächste Abschnitt zu bewältigen sein.

Die Uferstraße, die wie oben ausgeführt übrigens sehr schön ist, kannten wir nun fast auswendig, Kettwig, das wir leider in keiner guten Erinnerung behalten werden, auch. Danach krabbelten unsere Els recht passabel die Anhöhen hinauf. Die Abfahrt ging noch zügiger. Nach Passieren von Ratingen liefen wir Düsseldorf in die Arme. Das Fahren nach Sonnenstand funktionierte wegen mangelnden Sonnenscheins nicht mehr und musste durch Raten ersetzt werden. Als ich nach meinem Kompass greifen wollte, stellte ich fest, dass ich beim Packen danebengegriffen hatte, Sch...

Alles in allem klappte auch das. Dass Frank an der Düsseldorfer Südgrenze wieder Spannungsmangel an seiner Sorgenbatterie meldete, hätte nicht sein müssen. Wir quälten uns aber noch bis zur Fähre nach Zons, wo wir den Fehler machten, unsere Els als Pkw zu bezeichnen und so durften wir natürlich die volle Gebühr bezahlen. Am anderen Rheinufer musste Franks El den Berg hinaufgeschoben werden. Mein Versuch, ihn mit meinem El hinaufzuschieben, endete so kläglich, dass das arme Ding an der Steigung nicht mehr losfuhr und ebenfalls äußere Hilfe benötigte.

Bei einem nahegelegenen Gasthof dachten wir nun sowohl die Els als auch uns zu versorgen. Aber der Tag blieb wie aus einem Guss.



"Gassi gehen" mit El

Wir zuckelten weiter nach Dormagen, wo wir an einer blau gekennzeichneten Tankstelle um 2030 Uhr Strom erhielten. Da dort um 2200 Uhr die Werkstatt abgeschlossen wurde, brachen wir dann wieder auf. Frank hatte den nächsten Ladehalt bei Bekannten abgesprochen. Aldenhoven, 50 km entfernt. Mit gespannter Erwartung fuhren wir weiter. Völlig entgegen unserer sonstigen Erfahrungen schalteten die Ampeln aufgrund eingebrachtet Induktionsschleifen bei unserer Annäherung grundsätzlich auf grün. Ich hatte die Strecke als unproblematisch in Erinnerung; allerdings war ich damals nicht aus der Rheinniederung bergauf nach Westen gefahren, sondern in umgekehrter Richtung!

Kurz vor Jülich, noch ca. 15 km vor dem geplanten Ladestopp, war wieder Schleppen angesagt. Die Suche nach dem Laden an den Tankstellen in Jülich kannten wir bereits, die Ergebnisse blieben auch die gleichen. Bernd hatte in der Zwischenzeit bei einer Schnellrestaurantkette nach Strom gefragt, der auch sehr unkompliziert bereit gestellt wurde. So nahmen wir noch ein

Mitternachtsmahl zu uns, während sich die Els erholen konnten.

Mittlerweile war es 0130 Uhr, als wir weiterfuhren. Fast eine Stunde später trennten wir uns fächerförmig auf, so dass jeder El die heimische Steckdose erreichen konnte.

Auch wenn dieser Tag ein wenig abschreckend wirken sollte, so werden wir trotzdem auch zukünftig wieder El-Touren unternehmen. Unser Wunsch nach ein bisschen Abenteuer ist zumindest vorübergehend gestillt worden.

5. **Fazit**

Im Jahr 2002 ist die 10. Tour de Ruhr geplant, die nach den Worten von Gerd Petrusch von einem Stützpunkt in Dortmund ausgehen und Touren in das Umland haben soll. Mal sehen, mit wie viel Fahrzeugen wir aufkreuzen werden. Vermutlich müssen wir dann in zwei Marschgruppen fahren.

Wir vertreten allerdings eine vom bsm abweichende Meinung über die Wichtigkeit eines Wertungslaufes zur deutschen Meisterschaft. Für uns steht eindeutig der Fahrspaß im Vordergrund. Touren, wie wir sie unternehmen, sind Herausforderung genug. Dass allein der Begriff einer Meisterschaft etwas hergibt, ist schon klar, aber wir glauben, dass der Spaß an der Nutzung dieser Fahrzeuge mehr Menschen überzeugt als der geringe und natürlich auch saubere Energiebedarf. Eine solche Veranstaltung sollte außerdem dazu genutzt werden, Gemeinschaft zu erleben.

Vielleicht noch ein Wort zum Energiebedarf: Die Werte liegen bei ca. 5.5 kWh/100 km.

6. **Nutzbare Ladestationen**

Kempen: DEA-Tankstelle am Nordausgang des Ortes

Wesel: RWE

Heiden bei Borken: Fa. Arndt

Dülmen: Albert Seine

Kettwig: keine Lademöglichkeit

Werden: Campingplatz in der Ortsmitte am Nordufer der Ruhr

Dormagen: ARAL-Tankstelle am Ostausgang des Ortes

Jülich: Burger King

Aachener Eigenheiten

Der "EIMan"

Von Dennis entwickelt und von Helmut weitergeführt, haben wir eine erste Serie von Batterieüberwachungen gebaut. Unser "EIMan" zeigt folgendes an:

- Die Einzelspannungen
- Lade- und Entladestrom
- km-Stand, Geschwindigkeit
- Den momentanen Energieverbrauch in Ah/100 km
- Den durchschnittlichen Energieverbrauch in Ah/100 km
- Die aufgenommene bzw. abgegebene Energie in Ah

Über den EIMan wird an anderer Stelle ausführlich berichtet. Bei uns jedenfalls bewährt er sich.

Der unverpolbare 50-Ampere-Stecker

Bei einigen internen Veranstaltungen war uns negativ aufgestoßen, dass wir uns untereinander nicht oder nur sehr umständlich mit Strom aushelfen konnten. Schließlich spricht doch nichts dagegen, jemandem aus der Gruppe mit dem eigenen Ladegerät unter die Arme zu greifen. Als sehr zweckmäßig hat sich dabei der folgende, von Frank aufgetriebene, Stecker erwiesen:

Anderson-Stecker, Gehäuse BestNr. 290-6146, Kontakte BestNr. 290-6118, über R&S-Versand, 64546 Mörfelden-Walldorf, Hessenring 13 b, TelNr. 06105/401 234 (roter Stecker).

Die Kosten liegen pro Satz bei ca. 20 DM. Frank hat außerdem Informationen dazu bei Ralf Wagner ins Forum eingestellt.

Der Stecker ist für 50 Ampere ausgelegt und unverpolbar. Aus unserer Sicht hat sich das Teil bereits sehr gut bewährt.

Warum propagieren wir das Ding für andere? Was für unsere Veranstaltungen Sinn macht, gilt mit Sicherheit auch für viele andere und es ist ja durchaus denkbar, bei irgendeiner Tour ohne Strom dazustehen und das Nachbarfahrzeug kann nicht unterstützen, weil keine Kompatibilität zwischen den Els herrscht. Dieser Mangel könnte mit diesem einfachen Mittel beseitigt werden.

Wir fahren Panzerplattenbatterien

Über die Wahl der richtigen Batterien wird weit und breit reichlich diskutiert. Bei uns haben sich Panzerplattenbatterien bewährt. Wenn man bereit ist, die Einschränkungen insbesondere im hügeligen Gelände durch die weichere Kennlinie und das höhere Gewicht hinzunehmen, dann sind diese Energiespeicher im rauen Alltagsgebrauch nicht zu schlagen. Es ist in Bezug auf das machbare zugegebenermaßen nicht das non-plus-ultra, aber die Lebensdauer und die Robustheit haben durchaus ihre Vorteile. Mittlerweile haben meine Batterien 17.000 km auf dem Buckel und wollen mich offensichtlich noch lange nicht verlassen. Auch von den anderen Panzerplattensätzen hier, die dieser intensiven Nutzung kaum nachstehen, hat noch keiner schlapp gemacht.

1. **Unser Dank gilt**

Lisa und Peter aus Baal	Wo unsere Els und wir freundlich bewirtet wurden
Herrn Zimmermann aus Kempen	An dessen Tankstelle wir mitten im Umbau Strom bekamen
Dem RWE in Wesel	Wo wir wie immer tanken durften
Herrn Knüpfer in Heiden	Wo wir uns wie immer kurzfristig und unkompliziert anmelden konnten
Herrn Seine in Dülmen	Wo wir ebenfalls Strom und Infos über Batterien bekamen
Campingplatz Werden	Unser Retter in höchster Energie-Not
ARAL-Tankstelle in Dormagen	s.o.
Burger King in Jülich	Ohne dieses Zuvorkommen hätten wir wohl in den Els übernachtet

VERA – Verein der Elektromobilfreunde in der Region Aachen