

# Randers 2007

## Hin und zurück

### Von Aachen nach Randers zum Ellert-Festival

Wer schon einmal eine größere Tour mit dem Elektrofahrzeug unternommen hat, der weiß, dass die Erlebnisdichte bei einer solchen Fahrt unglaublich hoch ist. Bei diesem Bericht wird es erscheinen, als hätte ich jede Kleinigkeit beschrieben, ist aber nicht so. Möglicherweise wäre es ausreichend gewesen, nur ein paar kleine Anekdoten aus der Gesamtreise zu beschreiben, anstatt einen chronologischen Gesamtabriss der Tour darzustellen. Habe mich anders entschieden. Zumindest für die Mitfahrer und Beteiligten kann es damit auch noch nach Jahren als Erinnerungstütze dienen.

Hier jedenfalls ist „dat janze!“

## 1 Planung:

Bereits seit 2006 gab es die Hoffnung, dass es zum 20-jährigen Bestehen des CityEI eine Geburtstagsveranstaltung geben könnte. Als sich nach der Euregiotour 2006 in Aachen abzeichnete, dass die Dänen eine solche Veranstaltung vorhätten, begannen die Planungen für die Dänemarkfahrt.

Zu viel Urlaub sollte nicht geopfert werden müssen, aber stressig durfte es auch nicht werden. Das führte schließlich zu einer 7-tägigen Anfahrplanung. So ergab sich die Möglichkeit, Ruhetage einzuschieben. Bei der Langstreckenfahrt 2004 hatten wir damit gute Erfahrungen gemacht.

Für die Strecke von Aachen bis nach Bremen brauchte ich nur auf die bewährten Halte zurückzugreifen und habe diese der Reihe nach abgefragt. Enno und Thomic mussten dran glauben, als ich die Abschnitte Bremen – Hamburg bzw. Hamburg – dänische Grenze betrachtete.

Nun folgte der vermeintlich schwierigste Teil: Die Strecke in Dänemark. Dazu mailte ich Palle in Dänemark an, nachdem mir Carlo dessen Erreichbarkeit mitgeteilt hatte. Palle ist der Generalimporteur des CityEI für Dänemark. Er wiederum nannte mir Bo Hermannsen als Ansprechpartner. Die Kommunikation erfolgte nun in englisch. Bo legte mir innerhalb von zwei Tagen eine fertige Planung für die Ladehalte in Dänemark vor! Zwar mussten wir noch ein wenig warten, bis sicher war, dass wir Drehstrom erhalten würden, aber die Grundsatzplanung blieb erhalten.

Der einzige, aber entscheidende Fehler bestand darin, dass ich Dänemark als ein insgesamt flaches Land ansah, in dem Streckenabschnitte von 50 – 55 Kilometern kein Problem darstellen würden. Dafür sollten wir alle büßen!

## 2 Vorbereitungen

Ein paar Worte zum „Team“:

Chris aus Münster mit seinem Twike war kurz vorher noch bei seinem Twike-Händler gewesen, um neue Akkus einbauen zu lassen. Das Twike selber ist jüngerem Datums, so dass hier mit keinerlei Problemen zu rechnen war.

Harry nutzt seinen EI täglich für die Fahrten von und zur Arbeit und hegt und pflegt es. Was soll außerdem bei einem EI nach 16 Jahren schon kaputt gehen?

Carlo hat seinen Ur-EI (Bj. 1987) mit NiCd-Akkus und mit Kettenantrieb ausgestattet. Die Übersetzung war nicht optimal. Carlo ersetzte sie, so dass das Ur-EI zwar langsamer werden würde, aber der Motor dafür in einem besseren Drehzahlbereich arbeiten würde. Der Motor dreht nun besser; eine Reduzierung der Endgeschwindigkeit liegt nicht vor.

Mein EI hatte die letzten Jahre nur rumgestanden, weil ich aus Bequemlichkeitsgründen den CityStromer genutzt hatte. Nun gab es einiges zu tun: Aus der Geräusentwicklung war klar, dass der Antriebsriemen zu lose war und ersetzt werden musste. Der Riemen war zwar zu lose, aber das Ersetzen reduzierte die Geräusche nicht.

Bei der Fahrt zu einem unserer Stammtische brach ein Gewinde des rechten Sinterblockes aus und mein EI stand schlagartig. Die erste Schraube hatte sich schon vorher irgendwann verabschiedet. Der Fehler wurde dank tatkräftiger Vereinshilfe noch an diesem Abend behoben. Den linken Block habe ich in den Folgetagen ersetzt.

Die Batterien waren auch im Eimer. Hatte ein wenig mit offenen NiCd-Zellen experimentiert, war aber nicht das Wahre. Carlo bot mir an, alte 120 Ah-Akkus von Effekta zu reaktivieren. Diese baute ich ein und hoffte, dass alles gut gehen würde. So ein richtiger Test und Einfahren war nicht möglich, da ich noch ein paar Tage im Krankenhaus verbringen durfte und froh war, dass ich zu Fahrtbeginn wieder auf den Beinen war.

Im Nachhinein kann ich auch locker behaupten, dass ich davon überzeugt war, dass mein EI mich nicht im Stich lassen würde.

Damit nicht jeder irgendwelches Werkzeug mitnimmt, wurde die Verteilung vorher abgesprochen.

Für die Fahrt lagen detaillierte Karten bis Bremen, der normale Autoatlas und eine Dänemarkkarte bereit sowie die Navigationssysteme von Chris (auch Dänemarkkarte) und Carlo.

### **3 Die Hinfahrt**

Eigentlich ist nur die Hinfahrt von Bedeutung. Würde bei der Rückfahrt etwas daneben gehen, wäre das kaum von Interesse.

#### ***3.1 Der erste Tag: Stürmisch und ereignislos***

Die Fahrt sollte in der Ursprungsplanung an diesem Freitag erst gegen Mittag starten, um keinen Urlaubstag für die Mitfahrt verschwenden zu müssen und war mit geplanten 120 Kilometern wirklich mehr als harmlos. Lediglich das Wetter war aufgrund des böigen Windes unangenehm; wirklich schlechtes Wetter sollten wir später kennenlernen.

Da wir drei aus dem Aachener Raum an diesem Freitag frei hatten, beschlossen wir, den Start vorzuverlegen. Das klappte auch mit den abgesprochenen Ladehalten problemlos.

##### **3.1.1 Kofferen: Noch traue ich den Batterien nicht**

Um 0800 Uhr starte ich wie geplant, um die paar Kilometerchen bis zu Carlo nach Kofferen zurückzulegen. Dort wartet bereits Harry. Carlo erledigt noch ein paar Kleinigkeiten und schon geht es los. Carlo fährt vorweg, so dass wir die Bundesstraße umgehen können.

### **3.1.2 Rheindahlen: Frühstück und Gespräch über die grüne Kiste**

Pünktlichst treffen wir in Rheindahlen bei Heiner und Reiner ein. Wie immer werden wir mit einem köstlichen Frühstück versorgt und überbrücken die Ladezeit mit Elektromobilgesprächen. Im Wesentlichen geht es um die weitere Ausbreitung des Drehstromversorgungsnetzes „grüne Kiste“. Auch in Rheindahlen wird eine Station etabliert werden.

Zwischendurch immer wieder Kontrolle des Ladezustandes.

Meine Batterien machen mir aufgrund der Spannungsdifferenzen ein wenig Sorgen, obwohl ich mir sicher bin, dass sich das im Lauf der Fahrt egalisieren wird.

### **3.1.3 Kempen: Unser langjährig bewährter Ladehalt**

Auf dem Weg nach Kempen zum langjährig bewährten Ladehalt beim self-Baumarkt macht sich das stürmische Wetter so langsam unangenehm bemerkbar. Als wir dort, wiederum überpünktlich, eintreffen, wird uns auf dem Parkplatz durch den Inhaber eines Imbissstandes erst einmal eine heiße Tasse Kaffee angeboten, die wir gerne annehmen (Nach dem Anschließen der Fahrzeuge: Versteht sich!)

Wir melden uns beim Geschäftsführer, Herrn Wilmen, an und werden sogar vom Firmenphotografen abgelichtet. Michael Rumphorst aus Kempen wollte eventuell dazukommen, um die vorgesehene Begrüßung in der Innenstadt bei der Rückfahrt abzusprechen, falls es seine Zeit erlauben sollte. Tut sie aber nicht. Dafür erhalten wir die Gelegenheit, uns mit einem seiner Parteifreunde zum Thema Liegefahrrad zu unterhalten.

Außerdem erscheint überraschenderweise Maurice aus den Niederlanden mit seinem Twike. Für ihn sind es nur 30 Kilometer bis zu ihm nach Hause. Nun dehnen wir den Ladehalt noch ein paar Minuten aus, obwohl die Batterien nur noch geringen Strom aufnehmen.

Maurice übergibt mir dann noch eine aktuelle Softwareversion für Chris' Twike.

### **3.1.4 Wesel: Instand setzen aus Langeweile**

Danach starten wir zu einer überaus stürmischen Fahrt. Es fällt schwer, die Els auf der Straße zu halten. Dazu noch eine nette kleine Umleitung, so dass ich mich doch noch anhand der Karten orientieren muss. Wir können nun nicht auf der bekannten ebenen Strecke über Issum nach Wesel fahren, sondern werden über Kamp-Lintfort geführt, was ein paar Steigungen beinhaltet. Das führt dazu, dass ich mit der letzten Amperesekunde in Wesel auf dem Campingplatz eintreffe. Genau genommen betrifft es nur eine einzelne Batterie. Aber würde ich nur auf die Gesamtspannung achten, dann hätte das den Tod dieser schwächeren Batterie zur Folge.

Immerhin lassen sich über 50 Ah aus den Batterien entnehmen. Damit bin ich mehr als zufrieden.

Anmelden, Zelte aufbauen und Laden. Nebenbei wechseln wir den Brems-Mikroschalter meines EI. Da das Originalladegerät bei einem der vorigen Ladehalte die Mitarbeit aufgekündigt hatte, sehen wir uns das gleich auch noch an. Der Ladeprint macht an einer Stelle einen sehr verschmorten Eindruck. Ich halte eine sofortige Instandsetzung für nicht erforderlich. Immerhin lade ich in der Hauptsache mit dem guten alten Zivan K2 mit 35 Ampere. Das sollte reichen.

Danach sehen wir uns schon mal die morgige Streckenführung im Original an. Der heutige Zeitplan ist dermaßen großzügig ausgelegt, dass wir uns wirklich überlegen müssen, was wir in der Zeit anfangen wollen.

Die Duschen werden erst morgens um 0800 Uhr aufgeschlossen. Zu dieser Zeit wollen wir am nächsten Tag starten, so dass wir die Körperpflege vorverlegen und anschließend zum gemütlichen Teil des Abends übergehen.

Lecker Verpflegen, Abschlussbier und danach in die Zelte.  
Die Nacht wird unangenehm stürmisch und regnerisch. Glücklicherweise bleibt es wenigstens morgens beim Packen trocken.

### **3.2 2. Tag: Zweifel am blauen Motor**

Nachdem sich Carlo und Harry am ersten Tag über die Ereignislosigkeit ausgelassen haben, wird es an diesem Tag keinerlei Langeweile geben.

#### **3.2.1 Heiden: Zum ersten Mal Schleppen und eine erfolgreiche Instandsetzung**

Zum Abziehen der Stromkabel muss erst ein Campingwart zu unserem Platz kommen, so dass wir geringfügig später starten. Aber die Strecke ist bekannt und bewährt. Was soll schon passieren?

Dann fällt mir während der Fahrt allerdings ein, dass Wolfgang Knüpfer aus Heiden von einem Umzug gesprochen hatte. Sollte ich nicht kurz vor Fahrtbeginn noch mal anrufen?

Also suche ich die Nummer heraus und telephoniere. Keiner meldet sich. Toll!  
Wolfgang Klievering weiß sicher Bescheid und kann mir weiterhelfen. Da ist nur der Anrufbeantworter zu Hause.

In Heiden werden wir schon einen Hinweis finden.

Aber so weit soll es nicht kommen. Carlo bleibt zurück! Steht ein paar hundert Meter entfernt am Straßenrand. Über Funk klappt die Verbindung nicht; wie immer, wenn man sie braucht.

Harry fährt zurück; seine Akkus machen das locker mit. Da ich sehe, dass die beiden offensichtlich zu tun haben, mache ich mich zu Fuß auf den Weg.

Carlo ist leicht säuerlich, dass ihn keiner gehört hat.

Der blaue Motor macht beim Fahren hässliche schleifende Geräusche. So kann Carlo garantiert nicht weiterfahren.

Der erste Gedanke: Alle haben davor gewarnt, mit einem Ur-EI eine solche Fahrt zu machen. Und nun stehen wir als Deppen da!

Carlo stellt bei der ersten Sichtprüfung fest, dass ein Flügel des Lüfterrades fehlt. Als Anmerkung, da vermutlich kaum einer Erfahrung mit diesem Motörchen hat: Das Lüfterrad befindet sich innerhalb des Gehäuses und kann durch die Luftaustrittsöffnungen kontrolliert werden.

Der Motor muss raus; eine Sache von fünf Minuten. Anker herausziehen und dann sehen wir die Bescherung! Die Flügel des Lüfterrades sind völlig verbogen und eines hat den Weg durch den Motor genommen.

Richtig gelesen! Ist zwischen Rotor und Stator hindurch zum anderen Ende gewandert. Sieht dementsprechend aus.

Nach geringfügigen Diskussionen und der mittlerweile mitgeteilten Adresse und Telephonnummer von Wolfgang Knüpfer beschließen wir, dass wir das Ur-EI bis nach Heiden schleppen und dort auf ein Schweißgerät hoffen, um den Schaden wieder instand zu setzen.

Wolfgang Klievering gibt uns telephonisch Rückendeckung und Zuversicht, falls diese Lösung nicht greifen sollte. Tut gut zu wissen, dass wir im Notfall auf Hilfe hoffen können und nicht alleine dastehen.

Carlo gibt mir sein Navi, ich hole mein EI her und wir schleppen uns sozusagen nach Heiden. Sind ja nur acht Kilometer. Wolfgang Knüpfer habe ich mittlerweile vom verspäteten Eintreffen informiert. Er wird zwar nicht selber im Betrieb sein, aber sein Mitarbeiter wird uns Strom zur Verfügung stellen.

Macht Spaß, mit Navi zu fahren. Auch das Schleppen ist über die Nebenstraßen und Feldwege kein Problem. So treffen wir bei Wolfgang Knüpfers Betrieb ein. Dass die Klingel nicht funktioniert, rundet das ganze ein wenig ab. Nach ausführlichem Klopfen (bei der Suche nach Strom können wir unermüdlich sein!) wird geöffnet und bald fließt der gute Drehstrom. Herr Krech fährt mit Carlo und dem ausgebauten Motor zum nächsten Landmaschinenmechaniker.

Bei Rückkehr der beiden kann man es Carlos Miene deutlich ansehen, dass es geklappt hat. Die Flügel des Lüfterrades sind wieder vollzählig und mit zusätzlichen Schweißpunkten versehen, so dass hier mit Sicherheit nichts mehr zu befürchten ist. (Denkste!!)

### **3.2.2 Coesfeld: Ein unkomplizierter Ladehalt**

Danach starten wir in Richtung Coesfeld. Zumindest bis zum Ortsende von Heiden. Dann stelle ich fest, dass ich meine Jacke mit den Papieren vergessen habe und darf noch einmal umkehren. Ein Tag wie aus einem Guss!

Der Rest der Strecke ist einfach und ich folge nur den Ortsschildern.

Das führt allerdings dazu, dass wir nicht auf dem kürzesten Weg nach Coesfeld Flamschen geführt werden, sondern über die Strecke mit der Autobahnauffahrt. Das interessiert nun mal die meisten Autofahrer und diese Straßen sind am besten ausgebaut. Somit kommen noch ein paar Kilometer Umweg dazu.

Wir erreichen die Freiherr von Stein Kaserne und werden einfach durchgewunken. Der Ladehalt ist bekannt und man weiß Bescheid.

### **3.2.3 Neuenkirchen: Ohne Mampf kein Kampf!**

Der Strom fließt gut und wir kommen aufgrund der großzügigen Zeitplanung fast wieder in den Zeitplan; starten mit relativ geringer Verspätung zügig nach Neuenkirchen. Dringlich ist es, weil jemand von der Presse auf uns wartet!

Leider stelle ich fest, dass die Einzelspannungen bei meinem EI nicht mehr angezeigt werden. Also sehe ich zu, dass ich den Energieeinsatz so gering halte, dass auch die offensichtlich schwache mittlere Batterie keine Probleme bekommen wird.

Kurz vor dem Ziel dann ein rotes EI, das uns auf den letzten Metern voranfährt. Olly hat es sich nicht nehmen lassen, uns den Weg zu weisen.

Bei ihm treffen wir Chris und Wolfgang Klievering. Holger wollte kommen, hat es aber offensichtlich nicht geschafft.

Die Pressephotos können nun gemacht werden, die notwendigen Informationen haben die Anwesenden schon an die Presse weitergegeben.

Nun kann ich eine gelöste Messstrippe an einer Batterie wieder festmachen, um die Anzeigen vollständig zu haben.

Danach geht es zum gemütlichen Teil über. Kennenlernen, vor allem ein Bericht über die erfolgte Instandsetzung und eine köstliche Versorgung.

### **3.2.4 Bevergen: Ohne diesen Ladehalt hätte es nicht gereicht!**

Harry und Carlo fahren von hier aus unmittelbar zum Alfsee. Mir ist allerdings ein Zwischenladehalt lieber, um die Batterien nicht über Gebühr zu belasten. Immerhin sollen die Dinger noch eine harte Belastungsprobe durchstehen und uns nicht blamieren. So fahren wir, Olly, Chris und ich, nach Bevergen zu Manfred Strotmeier, um die paar Amperestunden für die Reststrecke zum Alfsee zu laden. Hier verabschiedet sich Olly, schließlich ist Sonntag und er muss morgen wieder arbeiten. Bei Einbruch der Dunkelheit brechen Chris und ich auf.

### **3.2.5 Alfsee: Unser absoluter Lieblingscampingplatz!**

Mit Chris im Twike vorweg lassen wir es zügig angehen. Das Navi wählt allerdings eine andere Strecke als wir in den ganzen vergangenen Jahren genutzt haben. Egal, wird schon reichen! Es wird duster; das Twike kann ich im Dunkeln nur ahnen und die Akkuspannung lässt rapide nach. Unmittelbar vor der Abfahrt zum Campingplatz geht es einen Hügel hinauf. Die empfundene Steigung ist spannungsabhängig und lässt sich Volt ausdrücken: In diesem Fall beträgt sie bei langsamem Schrittempo weniger als 10 Volt für die mittlere Batterie!

Aber wenigstens sind es nur noch ein paar Meter und sicher hat Chris irgendwo da vorne gewartet. Als ich aber an ein paar Abfahrten vorbeigefahren bin und mich in einem Wohngebiet befinde, wende ich trotz der leeren Akkus und fahre zurück. Irgendwann erreiche ich Carlo über Funk. Man wartet auf mich. Nach mehreren Fehlversuchen, die richtige Abzweigung zu erwischen, kann mir ein Passant den richtigen Weg nennen. Minuten später biege ich in diesen Weg ab und erreiche den Campingplatz, wo sich Carlo bereits mit einigen Campingplatzwarten auf den Weg machen will, mich zu suchen.

Die Stimmung ist schlagartig wieder gut, das Zelt wird aufgebaut und wir kommen tatsächlich zum notwendigen Abschlussbier.

Für den nächsten Morgen verabreden wir den Start für 0800 Uhr, sobald die Rezeption geöffnet haben wird.

### **3.3 3. Tag: Es läuft wie am Schnürchen**

Nach einem Tag, der uns am Erfolg zweifeln ließ, erreichen wir nun problemlos einen Punkt auf der Tour, der jeden Gedanken an eine Rückkehr abwegig erscheinen lässt. Ab hier kann es eigentlich nur noch weiter nach Randers gehen.

#### **3.3.1 Tankstelle Barnstorf:**

Harry, Carlo und ich bauen unsere Zelte ab und machen uns für die Abfahrt bereit. Pünktlich um 0800 Uhr kommt Chris. Er hat sich eine Übernachtung in einer Hütte gegönnt.

Diese Strecke würde die erste richtige Herausforderung sein: 55 Kilometer! Es ist Sonntag Morgen und wir können es ruhig angehen lassen. Wenigstens mit den Els. Chris fährt schon mal vorweg, da wir ggf. keinen Drehstrom zur Verfügung haben werden und es dann mit der Ladezeit eng werden könnte.

Viel zu sagen gibt es nicht. Es klappt und die Akkus sind beim Eintreffen in Barnstorf noch lange nicht am Ende.

Während der Fahrt erhalte ich zwischendurch telephonisch Informationen von Chris und auch von Enno, der uns nach Barnstorf entgegengefahren ist. Die Baustellenumleitung für Barnstorf muss nicht genutzt werden. Enno hat eine Umgehung erkundet. Er erwartet uns beim Ortseingang, um uns zur Westfalentankstelle in Barnstorf zu leiten.

Dort gibt es nun besten Drehstrom.

Chris kümmert sich um seine Berichte, Enno schreibt auch einen Artikel dazu. Sonderliches Interesse erregen unsere Fahrzeuge nicht. Ist bei Leuten, die die Motoren laufen lassen, während sie einkaufen, bestimmt auch nicht zu erwarten. In Dänemark sollten wir diese Unsitte ebenfalls erleben dürfen.

### **3.3.2 Barrien: Mittagessen bei Andreas Mack**

Als Enno die Anfrage von Andreas aus Syke-Barrien bekommt, für wann das Mittagessen fertig sein soll, legen wir den Aufbruch fest.

Enno wird mit dem Twike von Chris fahren, während Chris Ennos El fahren wird. Enno kennt die Strecke, insbesondere die Baustelle in Syke. So wird die Fahrt ereignislos zurückgelegt.

Ich genieße es, mich nicht orientieren zu müssen.

In Barrien erwartet uns ein köstliches Mittagessen. Allerdings auch eine ausgelöste Sicherung! Das verlängert den Aufenthalt und wir können später als geplant starten.

### **3.3.3 Grasberg: Kaffee und Kuchen bei Manfred**

Andreas wohnt unmittelbar an einem steilen Hang. So müssen wir zunächst eine zwar kurze aber heftige Steigung bergauf nehmen. Für den Ur-El-Motor ist das aus dem Stand nicht machbar. Aber mit einer kleinen Anschubhilfe meistert er das Problem. Mit Überhitzung ist bei der kurzen Belastung nicht zu rechnen; schon gar nicht bei den Außentemperaturen.

Carlo möchte allerdings verständlicherweise kein Risiko eingehen, nachdem der Motor seit der gestrigen Instandsetzung problemlos läuft, auch wenn der Schaden deutliche Spuren hinterlassen hat.

Enno entscheidet als Ortskundiger, von hier aus nicht durch Bremen, sondern über Achim und Oyten zu fahren. Das ist zwar ein ziemlicher Umweg, aber die Nutzung der Bremer Weserbrücken würde mit Sicherheit mehr Energie kosten und außerdem haben wir genug Zeit.

So fahren wir fünf mit zügigem Tempo los. Wie weit es sein würde, habe ich mir vorher nicht überlegt. Diese Gedanke mache ich mir, als die Batteriespannung verdächtig absinkt und ich endlich mit einem Blick auf die Karte feststelle, dass wir noch recht weit vom Ziel entfernt sind. Glücklicherweise führt der Weg im Wesentlichen über steigungsfreie Nebenstrecken und die Akkus machen keine ernsthaften Schwierigkeiten, auch wenn mein El zum Schluss reichlich langsam wird. (Vielleicht werden die ganzen Elektronen ja auch bei der Holperstrecke auf den Batterieboden runtergeschüttelt und stehen für die chemische Reaktion nicht mehr zur Verfügung.)

Bei Manfred erwartet uns Kaffee und Kuchen. Auch hier Kennenlernen, Beschreibung des Geschehenen und vor allen Dingen Ersetzen der verbrauchten Ladung.

### **3.3.4 Zeven-Brauel: Maibier an der Theke**

Für die paar Kilometer brauchen wir wirklich nicht voll zu laden. Immerhin zieht es uns trotz Manfreds Gastfreundschaft so langsam zum Etappenziel des heutigen Tages. Außerdem möchte Chris sogar noch bis nach Hamburg fahren, um seinen Bekannten Klaus dort vom Bahnhof abzuholen. Klaus hatte sich angesagt, um mit den Randersfahrern den Ruhetag in Hamburg zu verbringen.

Manfred fährt uns die ersten Kilometer in Richtung Zeven voran, Enno muss wieder nach Hause zurückkehren.

Wir erreichen den Ostetal-Campingplatz nach kurzer Zeit, melden uns an und bauen die Zelte auf.

Das Laden gestaltet sich schwierig. Wenn wir alle Fahrzeuge einstecken, bricht die Spannung auf 160 Volt ein! So verzichten wir mit den Els zunächst auf Strom, damit Chris laden kann. Er hat sich endgültig dazu entschlossen, noch bis Hamburg weiterfahren, um Klaus wie versprochen vom Bahnhof abzuholen.

Carlo kümmert sich zwischenzeitlich darum, die bei einem Wassereinbruch im Zelt nass gewordene Wäsche wieder trocken zu bekommen. Glücklicherweise steht in den Waschräumen ein Trockner zur Verfügung.

Die Nässe ist ein ständiger Begleiter geworden. Die Zelte sind morgens nass beim Einpacken, ebenso die im Zelt abgelegte Kleidung. Jeden Regenfall zu erwähnen spare ich mir lieber.

Asterixleser wissen, dass auf Regen auch wieder Sonnenschein folgt.

Nachdem wir uns den Platz ein wenig angesehen haben, verpflegen wir und begeben uns zum Abend hin zum Campingplatzrestaurant. Dort gibt es leckeres Maibier.

Zwischenzeitlich ruft Thomic an, um das morgige Treffen abzusprechen. Per SMS empfiehlt er mir anschließend einen Weg, über den wir trotz des Berufsverkehrs ungestört nach Harburg fahren können. Ab Zeven enden meine detaillierten Karten und ich bin auf den Autoatlas bzw. Carlos Navigationssystem angewiesen.

Als wir endlich den Abend beenden, regnet es mal wieder in Strömen. Wir bekommen für den Weg zu den Zelten glücklicherweise Schirme geliehen. Carlo allerdings begibt sich erst noch zu den Waschräumen, um die getrocknete Wäsche zu falten.

Trotz des Mistwetters schlafe ich schon lange in meinem Zelt, als er von dieser Arbeit zum Lagerplatz zurückkehrt.

### **3.4 4. Tag: Ein Ruhetag?**

Die Nacht war nass und kalt. Wir sind früh auf den Beinen und es gibt kein Hindernis, das unserem Aufbruch im Wege steht. Also starten wir nicht um 0800 Uhr wie geplant, sondern bereits um 0630 Uhr.

Das Navi soll den kürzesten Weg weisen. Vielleicht wird es damit möglich, auf einen Zwischenladehalt bis Harburg zu verzichten.

An einem herrlichen Frühlingsmorgen über die Dörfer zu fahren ist einfach schön und wir genießen es. Zwischendurch rufe ich Thomic an; erschrecke ihn vermutlich mit der Ankündigung unseres früheren Eintreffens. Auch Chris erreiche ich in aller Herrgottsfrühe um 0800 Uhr. Wir verabreden, uns bei Thomic zu treffen.

Kurz vor Harburg geht es gemäß Navi über die Bundesstraße weiter. Damit geraten wir in den Berufsverkehr, der nach Hamburg bzw. Harburg einfließt. Uns bleibt nichts anderes übrig als im Verkehrsfluss mitzuschwimmen. Die Batterien machen es mit. Knapp 60 Kilometer haben wir hinter uns, als wir zu Thomic abbiegen und eine gehörige Steigung uns zu schaffen macht. Bei 100 A bricht die mittlere Batterie, mein Sorgenkind, auf 10.9 Volt ein. Für mich ist damit endgültig sicher, dass die Batterien die Fahrt gut überstehen werden.

Hätte ich mich an Thomic Tipp gehalten, dann wäre die Fahrt sicher weniger stressig gewesen. Die Verbrauchswerte halten sich verglichen mit der Belastung allerdings in Grenzen.

Zuallererst erhalten die Fahrzeuge Strom.

Thomic schwingt sich in seinen Elektro-Saxo und holt Brötchen. Bald danach sitzen wir bei Familie Ruschmeyer im Wintergarten und genießen das Frühstück. Ein Anruf von Chris informiert uns darüber, dass das Navi es mit der eingegebenen Straße sehr genau nimmt. Er befindet sich am anderen Ende von Harburg. Eine kurze Abschätzung ergibt, dass es sich sicher lohnen wird, dass Chris und Klaus noch zu Thomic kommen.

Gegen Mittag erlösen wir Familie Ruschmeyer. Thomic fährt zum Rethedamm vorweg. Dass mein El auf dem Weg dorthin einige Aussetzer hat, befremdet mich.

An einer Brückenauffahrt anfahren mit Lkw in Nacken und das Ding schaltet ab!  
Warum nur habe ich nicht den CityStromer genommen?

Die anderen müssen mehrmals anhalten und auf mich warten.

Aber natürlich kommen wir bei Greenpeace am Rethedamm an, schließen die Fahrzeuge in der Lagehalle an die Steckdosen an und bringen unsere Ausrüstung zum vorgesehenen Nachtlager nach oben.

Chris weist uns in die Örtlichkeiten ein.

Nun stehen Körperpflege und technischer Dienst auf dem Programm, Chris schreibt zusätzlich wieder Berichte.

Als sich in der Zwischenzeit ein Eiswagen blicken lässt, gibt Chris eine Runde Eis aus. Nobel, nobel!

Wir beschließen, den Ruhetag sinnvoll zu nutzen und nachmittags in die Hamburger Innenstadt zu fahren.

Als wir schließlich dazu aufbrechen wollen, lehnt mein EI die Mitarbeit ab. U.a. hat sich ein Stecker am Mikroschalter des Fahrpedals gelöst. Ein Steuerkabelanschluss am Curtis sieht außerdem marode aus. Irgendwann lässt sich das EI überzeugen und wir starten mit zügiger Fahrt durch das Hafengebiet. Chris fährt mit dem Twike voran, die Els können kaum folgen. Ziel sind die Landungsbrücken, ohne den alten Elbtunnel zu nutzen. Harry schafft es, am Twike dranzubleiben, Carlo und ich werden abgehängt.

Nicht so tragisch, habe schließlich viereinhalb Jahre in Hamburg gewohnt und finde durch ein weltbekanntes Viertel den Weg zu den Landungsbrücken.

Chris, Klaus und Harry zieht es in die Hamburger Innenstadt. Carlo und ich beschließen, in Richtung Speicherstadt zum Miniaturwunderland zu fahren und die Modelleisenbahn zu sehen. Ein Besuch lohnt sich dort aber aus zeitlichen Gründen nicht mehr. So fahren Carlo und ich zurück zu den Landungsbrücken, um über den alten Elbtunnel wieder zum Rethedamm zurückzukehren.

Der alte Elbtunnel ist wie von Enno beschrieben ein Erlebnis. Die Straße südlich davon im Hafen auch! Schrittgeschwindigkeit ist das Äußerste, wenn sich das EI nicht zerlegen soll.

Carlo fährt mit dem Navigationssystem vorweg, da die Straßen im Hafen auf der Karte natürlich nur rudimentär eingezeichnet sind. Wir gelangen aber nicht zum Rethedamm, sondern befinden uns plötzlich auf der Zufahrt zur Köhlbrandbrücke. Zweispurig bergauf inmitten des ganzen Schwerlastverkehrs! Keine Abzweigmöglichkeit mehr!

Dann sehe ich, dass Carlo die Warnblinkanlage am EI einschaltet: Also überhitzt gerade sein Motor! Anhalten geht natürlich nicht. Das würde uns garantiert in die morgigen Ausgaben der Hamburger Zeitungen bringen. Bitte bloß kein Ausfall des Motors. Möchte momentan nicht an Carlos Stelle sein. Der schwitzt jetzt gewiss Blut und Wasser.

Aber wir überwinden den Anstieg und es geht rasant bergab. Carlo berichtet später, dass sein Motor am Ende der Brücke wieder Normaltemperatur hat.

Nun stehen wir im Hafengelände, die A7 verläuft nur einige Meter entfernt, so dass das Navigationssystem keinerlei Hilfe darstellt, sondern das ganze als nichtdefinierten Verkehrsraum betrachtet. Wir fragen uns durch, müssen durch den Zoll und kommen damit auf die Straße Richtung Süden nach Moorburg. Dort gibt es wieder eine Möglichkeit, sowohl Autobahn als auch Elbe zu kreuzen.

Aufgrund dieser kleinen Umgehung kommen wir mit leeren Akkus zeitgleich mit den anderen bei Greenpeace an. Wir können wieder eine Menge erzählen.

Zwischendurch meldet sich Jens telephonisch bei Carlo. Er beabsichtigt, uns morgen in Schleswig zu treffen. Eine nahezu unglaubliche Leistung, in dieser kurzen Zeit seit gestern, Sonntag, bis heute, Montag, diese Strecke geschafft zu haben!

Für den Abend nehmen wir uns vor, nach Altona zum Großneumarkt zu fahren. Als Erkundung für den morgigen Tag wollen wir den Weg über den alten Elbtunnel nehmen. Chris fährt als Ortskundiger mit Navi wieder vorweg. „Herrmann Blohm Straße“ gebe ich an, um auch wirklich zum alten Elbtunnel zu gelangen. Chris fragt nach „Blohm mit h oder ohne“. Ich wiederhole B-l-o-h-m.

Danach fahren wir sehr zügig los. Die Straßenführung ist verwirrend. Plötzlich wird es Kraftfahrstraße und Carlo meldet sich kommentarlos aus der kleinen Kolonne ab. Als die nächste Steigerung kommt, folge ich seinem Beispiel. Harry folgt Chris.

Über Mobiltelefon ruft Carlo an. Wir einigen uns darauf, uns beim Rethedamm zu treffen und anschließend gemeinsam nach Harburg zu fahren.

Als ich bei der nächsten Abfahrt der Schnellstraße eine Tankstelle sehe, frage ich dort nach dem Standort und dem weiteren Weg. Nach meiner Meinung müssen wir auf dem Weg nach Norden in die Hamburger Innenstadt sein. Der Mann, den ich frage, muss mich für sehr verwirrt halten, als ich ihm bei seiner Auskunft widerspreche. Wir können doch unmöglich im Harburger Hafengebiet in Richtung Süden sein! Sind wir aber doch. Ich muss ihm glauben, als er seine Stadtkarte holt und mir anhand der Straßennamen klar macht, wo ich mich befinde. Ein paar Meter vom Rethedamm entfernt. Als ich dort eintreffe, die Gegend kenne ich ja mittlerweile, fährt auch Carlo gerade ein.

Für den Weg nach Harburg brauchen wir nicht nachzuladen und können damit sofort wieder aufbrechen.

Nach einigen Metern kommen uns Chris und Klaus mit dem Twike entgegen; ohne Harry!

Als die beiden, Chris und Harry, den Irrtum bemerkt hatten, beschlossen sie, auf dem gleichen Weg zurückzufahren.

Chris nahm die richtige Abzweigung; Harry, der ohne Navi und Karte unterwegs war, nicht.

Also gilt es jetzt, Harry über Mobiltelefon zu erreichen. Kann keiner drangehen, da dieses Ding zum Laden am Rethedamm liegt.

Wir stellen fest, dass Harry alt genug ist, allein zurechtzukommen und wir ihm momentan sowieso nicht helfen können. Also geht es nun doch nach Harburg, wo wir schnell den Weg in die Innenstadt finden, und dort ein gutes Dönerrestaurant.

Während unseres köstlichen Mahls kommt der Anruf von Harry. Er hat eine der nächsten Abzweigungen genommen und versucht, sich der Polizei bemerkbar zu machen, um Informationen zu bekommen, wurde allerdings ignoriert. Bei einer Polizeistation in der Innenstadt bekam er schließlich sowohl Strom als auch einen Plan, um zum Rethedamm zurückzufinden. Er beabsichtigt nun nicht mehr, zu uns nach Harburg zu fahren. Irgendwie verständlich!

Nach dem Essen zieht es Carlo zurück zum Nachquartier und wir anderen suchen noch eine Kneipe für ein Abschlussbier, finden aber nichts passendes; eigentlich gar nichts. Thomic wird mir in Randers erklären, dass wir in einer Parallelstraße suchen mussten.

Also kaufen wir an einer Tankstelle etwas Bier und fahren zurück. Dort können wir uns in der Fünferunde zusammensetzen und den Abend ausklingen lassen (nachdem wir Harry aus dem Schlaf gerissen haben).

Ach so: Chris hatte „Blohmstraße“ anstelle von „Hermann Blohm Straße“ eingegeben. Und die Blohmstraße gibt es dummerweise in Harburg! Er hatte den

Vornamen überhört und ich habe ihn leider bei der Wiederholung des Namens nicht genannt.

### **3.5 5. Tag: Langstreckenschleppen**

Dieser Tag wird wieder von Instandsetzung bestimmt sein.

#### **3.5.1 Bad Bramstedt: Frühstück bei Burger King**

Vom Hamburger Hafen führt uns der Weg zunächst zum alten Elbtunnel. Mittlerweile wissen wir zumindest, wo wir nicht hinfahren dürfen und kommen so fast zwangsläufig dorthin. Auf der anderen Elbseite verabschieden wir uns von Klaus, der von der S-Bahnstation an den Landungsbrücken Richtung Hauptbahnhof fahren wird, um dann die lange Bahnfahrt nach Hause anzutreten.

Mit Hilfe der Navigationssysteme geht es nun in Richtung Nordwesten. Auf der Karte verfolge ich die Streckenführung mit. Wir wollen auf die B4 und müssen im Norden vorsichtig sein, dass wir nicht auf die Autobahn geführt werden.

Der befürchtete hohe Strombedarf im Hamburger Stadtverkehr bleibt aus und wir kommen im Gegenteil sehr zügig und energiesparend voran.

Ziemlich am Ortsende von Hamburg kommt plötzlich die Aufforderung zu Halten von Carlo. Er hat eine Werkstatt gesehen, von der er sich Hilfe für seinen geschundenen Motor verspricht. Da die Strecke von hier an unproblematisch ist, er über ein Navigationssystem und hohe Ladeleistung verfügt und er zudem keinen Zwischenladehalt benötigt, kehrt er zu dieser Werkstatt um, während wir in Richtung Bad Bramstedt weiterfahren. „Fahren oder Laden!“

Ich halte Quickborn im Auge, falls die Batterien nach Strom verlangen sollten.

Während der Weiterfahrt zeichnet es sich dann ab, dass ein improvisierter Ladehalt nicht erforderlich ist. Über Mobiltelefon melde ich unser frühes Eintreffen in Bad Bramstedt.

Als wir in die Einfahrt von Burger King Bad Bramstedt einbiegen, steht der Chef selber bereit, um das ganze digital festzuhalten. Für die Fahrzeuge ist sogar ein separater Parkplatz abgesperrt.

Wir schließen an, versorgen uns selber und warten auf Carlo. Wie immer ergeben sich die üblichen Gespräche über die Themen Mobilität und Ökologie im Allgemeinen und unsere Fahrzeuge im Besonderen. Hauptsache, man kennt die Dinger. Dass sich unsere Fahrzeuge gerade in einer solchen flachen Gegend noch nicht etabliert haben, ist verwunderlich.

Als Carlo gemäß Zeitplan eintrifft, haben wir mehr als genug Zeit für die restliche Ladung.

#### **3.5.2 Rendsburg: Instand setzen auf dem Parkplatz von McDonalds**

Von hier aus verläuft die geplante Strecke rein über Nebenstrecken. Das ganze klappt ganz ordentlich.

Dass sich die Rückholfeder meiner Vorderradbremse in Innien löst, hätte nicht sein müssen, ist aber dank Carlos und Harry Hilfe letztlich eine Sache von zehn Minuten.

Dafür werde ich während der ganzen Fahrt bei jedem Halt immer wieder misstrauisch am Vorderrad fühlen, ob es ggf. heiß läuft.

Irgendwann holen wir auch Chris wieder ein.

Für die letzten Kilometer bis Rendsburg wählen wir die Bundesstraße. Das ist eigentlich eine gute Wahl und wir kommen sehr gut voran. Die Straße führt in einem Tunnel unter dem Nord-Ostsee-Kanal hindurch. Bergab werden wir damit sehr schnell. Zu schnell vielleicht für den Ur-EI?

Es gibt einen Schlag, den ich im Folgefahrzeug trotz des Krachs im Tunnel deutlich hören kann.

Mein erster Gedanke, die Kette sei gerissen, kann nicht richtig sein, da Carlo mit Warnblinkanlage weiterfährt.

Hinter dem Tunnel biegen wir sofort in ein Wohngebiet ab, wo wir in Ruhe den Sachverhalt diskutieren können. Eine erste Sichtprüfung ergibt einen abgerissenen Lüfterflügel.

Da es nur wenige Kilometer bis zum Etappenhalt sind, beschließt Carlo, vorsichtig weiterzufahren. So treffen wir leicht lädiert bei McDonalds in Rendsburg ein.

Anmelden und Anschließen der Fahrzeuge klappt problemlos. Nun sieht Carlo nach seinem Motor, der ja glücklicherweise leicht auszubauen ist. Das Thema Lüfterflügel kennen wir bereits. Wir bekommen unterstützende Informationen von einem der Angestellten, der uns eine gute Werkstatt empfiehlt; eine, die nicht nur Teile tauschen kann.

Also nimmt Carlo meinen EI und fährt mit seinem Motor dorthin. Dort wird der Motor nun nach allen Regeln der Kunst instand gesetzt. Da die Leute dort feststellen, dass der Motor, obwohl neuwertig, einen Fertigungsfehler besitzt, drehen sie auch gleich den Kollektor sauber ab. Das Lüfterrad bekommt einen zusätzlichen Sicherungsring, damit sich die Lüfterflügel nicht mehr so einfach abmelden können. Damit ist der Motor nun vermutlich in einem besseren Zustand als jemals ein blauer Motor zuvor. Jetzt sollte alles in Butter sein! Oder?

Bei der Proberunde nach Wiedereinbau des Motors fährt das Fahrzeug nicht. Wir legen fest, dass Chris und Harry sich bereits auf den Weg nach Schleswig machen sollen, während Carlo und ich zunächst hier verbleiben.

Die Fehlersuche ist rasch beendet. Das Anlegen der Kohlen war vergessen worden. Ist schlecht dranzukommen, aber es klappt.

Nun endlich die Proberunde! Das Fahrzeug ruckelt. Carlo vermutet einen Wicklungsschluss. Damit sind wir hier mit unserem Latein am Ende.

Ich schlage vor, Carlo bis nach Schleswig zu schleppen. Dort werden wir sehen, was zu machen ist. Sind ja nur 30 Kilometer.

### **3.5.3 Schleswig**

Das Schleppen lässt sich gut durchführen. Nur gegen Ende der Strecke lassen die Batterien sehr stark nach. Als es sich abzeichnet, dass es doch nicht mehr geht, kommt uns Harry entgegen. Chris und er haben sich verloren, was sich nun als glückliche Fügung erweist.

Harry wird sofort zum weiteren Schleppen verdonnert und wir schleichen nach Busdorf, um den Campingplatz zu suchen. Das geht nach kurzer Befragung eines Passanten sehr gut.

Als wir nach ein paar weiteren Metern dort eintreffen, finden wir bereits Chris und Jens vor.

Der Campingwart ist gerade beim Abendessen und wir müssen noch ein wenig warten. Chris hatte sich bereits vorher nach einer Hütte erkundigt und fragt nach, ob wir uns gemeinsam eine Hütte teilen wollen.

Nachts nicht nass zu werden ist eine gute Alternative und wir stimmen erleichtert zu. Lediglich Jens zieht es aus Gewohnheit vor, wie in den vergangenen Tagen im EI zu schlafen. (Wisst ihr, wie lang dieser Mann ist? So ein CityEI ist doch gar kein übles Wägelchen!)

Carlo telephonierte eine Menge und es wird klar, dass auch im Fall eines zerstörten Motors Hilfe kommen wird. Gero und Peter Jürgens bieten Hilfe an.

Als der Campingwart kommt, beziehen wir zunächst die Unterkunft. Carlo kümmert sich um seinen Motor und findet schnell die Ursache. Nachdem sich der Motor auf dem Parkplatz von McDonalds nicht drehen wollte, weil die Kohlen nicht anlagen, hat Carlo die Kohlen an den Kollektor gedrückt, die Feder zum Festhalten der Kohlen rastete jedoch nicht ein. Damit war bei den Probemetern ein netter kleiner Kollektorbrand entstanden!

Mal eben wieder in Ordnung bringen und schon ist das Problem gelöst. Jens und Harry arbeiten als Beleuchter, Carlo schabt den Raum zwischen den Lamellen frei. Kaum vier Stunden später, als es um Mitternacht anfängt zu regnen, sitzen wir in trauter Runde im Campingwagen beim abendlichen Traditionsabschlussbier.

### **3.6 6. Tag: Horrornacht**

Dieser unendlich lange Tag bringt Abenteuer pur! So viel, dass man sich fragt, warum man das ganze eigentlich macht.

#### **3.6.1 Handewitt: Ein riesiges Solardach bei EWS**

Die gewählte Strecke ist eigentlich ganz einfach; sicherheitshalber gibt Carlo auf meine Bitte noch einen Zwischenpunkt auf dem Weg nach Handewitt ein. Durch diesen doofen Zwischenpunkt, an den ich nach dem Losfahren nicht mehr denke, kommen wir auf eine Route, die erheblich komplizierter ist als ich es geplant hatte. Dass die geplante Strecke eine Krafftstraße ist, werden wir erst bei der Rückfahrt feststellen.

Karte und Navi zusammen führen uns glücklicherweise nach Handewitt. Jens allerdings wird zwischendurch arg langsam. Als ich mich zurückfallen lasse, scheint er zunächst aufzuholen, gestikuliert und biegt scharf ab. Sieht nicht kritisch aus; also können wir in Ruhe weiterfahren.

Bei der Firma EWS in Handewitt dürfen wir in einer großen Halle laden, auf deren komplett bestücktem Solardach trotz des Sauwetters immerhin 9 kW elektrische Leistung erzeugt werden!

Wir erhalten heißen Kakao, der uns bei der Kälte und der Nässe richtig gut tut. Kurze Zeit später trifft Jens ein. Seine Akkus benötigten einen kurzen spontanen Zwischenladehalt.

Wir besprechen den Ladezeitpunkt der Rückfahrt, bekommen eine Wegbeschreibung für die zweckmäßigste Strecke zur dänischen Grenze und sehen uns sogar noch einen Film zum Thema solare Energieerzeugung an.

#### **3.6.2 Aabenraa: Noch ist alles in Butter**

Über gut ausgebaute Nebenstraßen geht es zur dänischen Grenze, wo wir erst einmal rechts ran fahren, um diesen Vorgang festzuhalten.

Die Straße 170, auf der wir uns befinden und die uns nahezu die ganze Strecke begleiten wird, führt uns unmittelbar nach Aabenraa. Wir fragen sicherheitshalber nach dem Weg, wäre aber nicht nötig gewesen. Wir kommen direkt an der Statoil Tankstelle vorbei.

Die erste Frage gilt den Sprachkenntnissen und die zweite dem Strom.

Der Fachmann ist zwar nicht da, aber eine der Damen spricht hervorragend deutsch und schließt uns den Versorgungsraum auf, wo wir uns an den Drehstrom anschließen.

Dass ich zwischendurch die Besatzung in Aufregung versetze, weil ich behaupte, eine Sicherung ausgelöst zu haben, erweist sich als peinlicher Irrtum. Die Kabeltrommel, natürlich immer abgewickelt, lässt keinen Strom mehr durch.

Kaputt? Nein, nur die Sicherung der Trommel ausgelöst. Eine Kabeltrommel mit noch funktionierender Sicherung passt ja auch wirklich nicht zu mir!  
Wir sammeln den vereinbarten Betrag für das Laden ein und brechen bald wieder auf. War nur eine kurze Strecke nach dem letzten Ladehalt.

### **3.6.3 Kolding: Das Unglück nimmt seinen Lauf!**

Auf diesem Abschnitt wird es uns allen sehr schwer gemacht.

Zum einen regnet es, was die Orientierung und das Verbindung halten erschwert. Zum anderen, und das ist entscheidend, ist Dänemark bei weitem nicht so eben, wie ich es gedacht habe. Die Steigungen machen unseren Fahrzeugen extrem zu schaffen.

Irgendwann war es so weit, dass wir mit drei Els vorne fahren und die Verbindung zu Jens und Chris verlieren. Hat Jens wieder einen Notladehalt angesteuert? Dann wird er uns bei der enormen Ladeleistung auch wieder einholen. Hat Chris eine andere Strecke gewählt? Wenn nein, dann werden wir mit den 36-Volt-Els einem Twike bestimmt nicht davon fahren. Außerdem besteht ja die Möglichkeit, sich immer noch über Mobiltelefon zu verständigen.

Mein Telefon ist aus; Karte ist leer; Chris Telefonakku ist leer und er benötigt die Pin zum erneuten Starten. Also falsch gedacht.

Aber das einzige, was uns jetzt interessiert, ist das Erreichen des nächsten Ladehaltes.

Die Batteriespannung schließt für meinen El ein Weiterkommen aus eigener Kraft bald aus. Also muss das Abschleppseil herausgekrämt werden. Das macht bei dem vielen Gepäck und dem Sauwetter richtig Spaß. Schließlich ist das Ding wieder ganz unten verstaut.

Nun schleppt mich Carlo mit dem Ur-El weiter!

So weit es geht, gebe ich Strom dazu. Das ist bei jeder Steigung der Fall. Kurz vor Kolding, wo unser geplanter Ladehalt ist, versuchen wir bei einer Tankstelle Strom zu bekommen, um wenigstens bis Kolding zu kommen. Wird aber abgelehnt.

Also weiterschleppen!

Am Ortseingang von Kolding biegen wir in ein Gewerbegebiet ab. Scheint aber von der Uhrzeit bereits zu spät zu sein.

Noch mal weiter!

Eine Shellstation erscheint als nächstes. Klatschnass, schmutzig (um nicht zu sagen: versifft) und frierend fragen wir nach Strom. Wir erhalten Zugang zu 230 Volt.

Die Sonne geht auf und meinem El geht es schlagartig besser.

Auch Harrys El wird kurz versorgt.

Wir fragen nach der Tankstelle, die unser eigentliches Ziel ist. Sie liegt am anderen Ende der Stadt. Wir erhalten einen Plan, wie wir dort hinkommen.

Nach einer halben Stunde trauen wir uns wieder weiter.

So erreichen wir dann unser eigentliches Ziel. Wie weit wir hinter dem Zeitplan sind, weiß ich längst nicht mehr.

Bei dieser Tankstelle ist der Chef persönlich anwesend. Herr Frandsen zeigt uns den Drehstromanschluss und bietet uns (aussehend wie Landstreicher: ungewaschen, unrasiert und übelriechend!) einen heißen Kakao an. Plötzlich sieht alles wieder gut aus.

Er telefoniert mit Bo, unserem dänischen Ansprechpartner. Bo kann selber aus beruflichen Gründen nicht teilnehmen, sagt uns aber Hilfe zu, falls erforderlich.

In Horsens soll das Ziel des heutigen Tages sein. Ein Anruf klärt, dass der dortige Campingplatz um 2100 Uhr schließen wird. Ich rechne frühestens mit einem Eintreffen dort für 2300 Uhr.

Nun beschließen wir, Jens Beispiel zu folgen, einfach von Tankstelle zu Tankstelle zu fahren und während der Ladehalte im EI zu schlafen. Die von mir geplanten Ladehalte liegen zu weit auseinander.

Apropos Jens und Chris: Die beiden müssten uns doch längst wieder eingeholt haben. Sollten die zwei einfach an uns vorbei weiterfahren sein? Waren wir ihnen mit unseren EIs zu langsam?

Ein Grund mehr, so schnell wie möglich weiterzufahren, um in Randers nicht von den beiden begrüßt zu werden.

Der Chef der Tankstelle telephonierte mit seinem Kollegen in Vejle, der nächsten größeren Ortschaft und klärt ab, dass wir dort laden dürfen.

Immer, wenn wir uns entweder bei ihm oder seinem Personal bedanken wollen, bekommen wir zu hören: „You are welcome.“

So brechen wir schließlich in dem Bewusstsein auf, dass wir eine lange und anstrengende Nacht vor uns haben. Eine Gebühr für das Laden zu nehmen, wird freundlich abgelehnt.

### **3.6.4 Vejle: Strommangel und eine verfrühte Weiterfahrt**

Vejle ist nicht weit entfernt und wir erreichen es bald.

Der Ort weist allerdings eine Steigung auf, die dem Ur-EI Probleme bereitet. Am Berg anhalten, Abschleppseil verbinden und dann vorsichtig den Berg hoch. Von hier sind es nur noch wenige Meter zur Shellstation.

Die dortige Angestellte kann uns bei der Suche nach Stromanschlüssen wenig weiterhelfen. Also schließen wir zunächst meinen EI an der Steckdose der Toilette an. Danach versuche ich zu schlafen. Im Zweifelsfall können wir ja die ganze Nacht nutzen, um nacheinander laden zu können.

Carlo schafft es dann, nachdem der Chef der Station eingetroffen ist, einen zweiten Anschluss zu nutzen. Trotzdem sind wir der Meinung, mit unserer Aktion sehr belächelt zu werden. Ich frage nach und erfahre, dass unsere EIs, in Dänemark Ellert genannt, hier alles andere als einen guten Ruf haben. Sie gelten als unglaublich störanfällig. Was glauben die Leute hier, wie wir mit den Dingen nach Dänemark gekommen sind?

Beim Benutzen des Händetrockners löse ich eine Sicherung aus, ein zweites Mal passiert es, als wir versuchen, mit erhöhter Ladeleistung zu laden, um endlich weiterzukommen. Da ziehen wir den baldigen Aufbruch vor, bezahlen 5 Euro Ladegebühr.

Der Stationschef erklärt uns freundlich, wie wir am besten zu einer geöffneten Tankstelle in Horsens kommen. Immerhin ist es längst nach Mitternacht!

Die Straßen sind frei, es regnet ausnahmsweise nicht und wir kommen recht gut voran. Zwischendurch müssen wir anhalten, weil Carlos Ur-EI Probleme macht. Durch das Schleppen meines EIs war das Luftleitblech verbogen worden. Jetzt schleift die Kette daran. Zurechtbiegen und es geht weiter.

Nach nur wenigen Kilometern das gleiche Spiel. Dieses Mal stellt Carlo fest, dass das Alublech neben der Kette die seitliche Befestigungsschraube verloren hat.

Ersetzen und weiter.

Das Klappern im Vorderradbereich können wir dann allerdings nicht an Ort und Stelle beseitigen. Ist nur der normale Verschleiß und hindert das Weiterfahren nicht.

### **3.6.5 Skanderborg: Schüttelfrost**

Nach Beschreibung sollen wir in Horsens dort abbiegen, wo ein McDonalds-Restaurant liegt, das 24 Stunden geöffnet hat. Da dies aber geschlossen ist und die Straßenführung ein zügiges Fahren um Horsens herum erlaubt, fahren wir einfach unbemerkt daran vorbei.

Irgendwo sitzen Leute vor ihren Häusern und ich überlege, ob wir nach Strom und dem Weg fragen sollten. Mache ich aber nicht.

So fahren wir relativ einfach aus Horsens wieder hinaus, ohne überhaupt festgestellt zu haben, dass wir in Horsens sind.

Da ich hoffe, dass die Berge irgendwann einmal aufhören müssen und der Energieverbrauch sich in Grenzen hält, habe ich die vage Hoffnung, dass wir vielleicht sogar bis Skanderborg kommen könnten. Die Hoffnung bestätigt sich, als das Schild „Skanderborg“ am Straßenrand erscheint. Dummerweise scheint es sich um einen Landkreis zu drehen, von dem hier die Rede ist. Bis Skanderborg ist es erheblich weiter und eine offene Tankstelle sehen wir auch nicht mehr.

Die Streckenführung gibt Anlass zu Hoffnung. Der jeweils nächste Hügel liegt niedriger als derjenige, auf dem wir uns befinden und wir können einige Kilometer ohne Strom vorankommen. Eine richtige Berg- und Talbahn.

Schließlich muss ich dann doch irgendwo mitten im Wald meinen El den Berg hinauf schieben. Das eingepackte Zelt wird ans Fahrpedal geschoben, so dass ich mein El eigentlich nur von außen zu lenken brauche. Klappt halbwegs.

Als dann ein Campingplatz mitten im Wald am Straßenrand ausgeschildert ist, halte ich an. Wir beschließen, hier bis zum Morgen zu bleiben.

Auf einem Orientierungsplan können wir sehen, dass die Reststrecke bis nach Skanderborg nur noch gering sein kann. Da wir aber nicht wissen, wie das Streckenprofil aussieht, verzichten wir auf dieses Experiment.

Der Waschraum ist geöffnet und bietet zum Händewaschen Heißwasser! Eine ernsthafte Überlegung, sich mit Thermomatte und Schlafsack hier niederzulassen! Stattdessen nehmen wir damit vorlieb, in unseren Els zu nächtigen.

Die Außentemperatur beträgt 5 Grad Celsius; wir sind nass und durchgefroren. Mit Schüttelfrost im nassen Schlafsack zu liegen macht keinen großen Spaß. Es kann nur besser werden.

Carlo wird später erzählen, dass er mit seinem Campingkocher immerhin 16 Grad im El erreicht hat.

### **3.7 7. Tag: Randers wird endlich erreicht**

Mit dem Erreichen von Randers verschwimmen die Erinnerungen an die Horrornacht und erscheinen bald nur noch wie ein böser Traum.

#### **3.7.1 Skanderborg: Keiner weiß Bescheid!**

Als wir morgens aufwachen, stellen wir die zunächst unsere Els so in die Sonne, dass die Fahrzeuge von den Sonnenstrahlen aufgewärmt werden.

Ich wandere ein Stück weit auf der Straße in Richtung Skanderborg und hoffe, irgendjemand zu treffen, der uns in diesen frühen Morgenstunden weiterhelfen kann. Trotz der miserablen Ausgangslage ist unsere Stimmung recht gut. Wir sind erheblich weiter als geplant.

Keiner auf der Straße und auch Skanderborg nicht in Sicht. Also warten wir, bis die Campingplatzbesitzerin um 0730 Uhr aus dem Haus kommt. Nach einem kurzen Gespräch lässt sie zu, dass wir jedes Fahrzeug jeweils für 10 Minuten bei 4 Ampere Netzstrom laden dürfen und berechnet uns dafür „nur“ jeweils 10 Kronen.

Allerdings gibt sie uns einen Plan von Skanderborg und beschreibt den weiteren Weg.

Bis in den Ort geht es einfach weiter. Die Ladestelle ist allerdings am anderen Ortsende und auch am Ende einer massiven Steigung.

Ich schiebe mein El mal wieder den Berg hinauf; die letzten paar hundert Meter schleppt Carlo. Seine Batteriespannung sinkt auf 26 Volt!

So erreichen wir frohen Mutes die letzte geplante Ladestation vor Randers.

Dort allerdings weiß keiner vom geplanten Ladehalt Bescheid und man weigert uns Strom zu geben. Diskutieren hilft nichts. Man verweist uns an die nächste Autowerkstatt.

Carlo ruft Palle an; ich schreibe eine SMS an Bo.

Da kommt ein junger Däne vorbei und fragt uns, ob er uns helfen kann. Wir beschreiben ihm die Situation, er geht in die Tankstelle und plötzlich steht Strom bereit. Als Drehstrom bei der Waschstation.

Zwischendurch gibt es einen Rückruf von Palle. Er empfiehlt uns Jens Christensen im Nachbarort. Ist jetzt nicht mehr nötig, dort zu laden und wir wären mit unseren leeren Akkus auch nicht bis dahin gekommen.

Palle gibt einen Gruß von Chris und Jens weiter. Also sind die beiden bereits in Randers (denke ich; stimmt aber nicht: Die beiden haben eine trockene und äußerst angenehme Nacht unter Palles Gastfreundschaft verbracht. Beiden steht noch bevor, sich auf den letzten Abschnitt nach Randers zu machen und vom Navi in die Wallachei geführt zu werden, wo sie dann ohne Strom bei Nässe und Kälte die Nacht verbringen werden.)

Essen, Trinken und dann sogar noch der Besuch von Jens Christensen, der plötzlich mit einem weißen El erscheint! Endlich ein Däne mit seinem Ellert!

Wir sprechen den weiteren Weg ab. Ein kurzes Stück zurück und dann auf einen relativ ebenen Weg nach Randers.

### **3.7.2 Langa: Ein Ladehalt, der den Glauben an die Menschheit wiedergeben kann**

Die Fahrt ist richtig schön; das Wetter gut und die Els rollen wie verrückt.

Ein Halt, um das Klappern beim Vorderrad des Ur-El zu kontrollieren.

Das mit der ebenen Strecke kann sehr unterschiedlich aufgefasst werden.

Irgendwann sehe ich mich interessiert nach einer Tankstelle um, wo wir um Strom betteln können. Zur offiziellen Eröffnung um 1200 Uhr werden wir dann nicht mehr eintreffen können. Ist aber mittlerweile gleichgültig; Hauptsache ankommen.

Tankstelle findet sich keine. Nun halte ich Ausschau nach Leuten, die sich ggf. auf der Straße oder in den Dörfern aufhalten. Auch das ist erfolglos.

So bleibe ich nach der Ortschaft Langa kurz vor einem Bahnübergang mitten im Wald stehen, weil ich die Steigung vor uns meinen Akkus nicht antun kann.

Hier klingele ich nun am ehemaligen Bahnwärterhaus bei wildfremden Leuten. Die erste Frage, ob man deutsch versteht, die zweite, ob ich für mein El Strom bekommen kann.

Der Mann erklärt mir freundlich, dass er deutsch spricht und dass ich selbstverständlich Strom bekommen kann. Auf seine Frage, ob wir einen Kaffee mögen, sagen wir natürlich nicht nein. So kommen wir dann zu einem köstlichen Tee und zu frischgebackenem Brot. Wir erzählen von unserem Vorhaben und der 20-Jahr-Feier des „ellert“ in Randers.

Nach 45 Minuten und erneutem Glauben an die guten Seiten der Menschheit treten wir die letzten Kilometer an.

Unmittelbar an der Abfahrt zum Campingplatz steht groß und deutlich ein geparktes EI. Ich biege zwar ab zum Campingplatz, übersehe das EI aber. Die anderen beiden glauben, ich wollte sie verkohlen, als ich zunächst anhalte und per Funk durchgebe, ich wollte bei Passanten nachfragen, ob wir auf dem richtigen Weg sind.

## **4 Randers**

### **4.1 7. Tag: Erst mal orientieren**

Campingplatz erreichen, anmelden, Zelt aufstellen, EI laden und orientieren. Da kommen nun sogar bekannte Gesichter auf uns zu. Holger und Gero sind schon da.

Nun erfahren wir, dass Chris und Jens durchaus noch nicht eingetroffen sind, sondern sich noch irgendwo da draußen bei der Zufahrt nach Randers befinden. Nach dem Sortieren liegt als erstes eine Fahrt nach Randers an. Holger und Gero sind immerhin schon was weiß ich wie lang hier und kennen sich damit richtig aus. Bei dieser Gelegenheit holen wir gleich passendes Geld in Landeswährung. Außerdem müssen wir zusehen, für das geplante Grillen am Abend etwas passendes einzukaufen. Gero zeigt mir den Weg zu einem Supermarkt, der heute geöffnet hat. Immerhin ist auch in Dänemark Feiertag. Merko, der Supermarkt, hat jeden Tag von 0800 – 2100 Uhr geöffnet!

Das Grillen findet dann zum Abend statt. Holger und Gero laden ihre EI, weil sie vorhaben, Jens und Chris suchen zu gehen. Offensichtlich gibt es Schwierigkeiten. Die beiden werden in der kommenden Nacht bis 0330 Uhr unterwegs sein und oftmals dicht an den zweien vorbeifahren. Mit dem letzten Rest an Kapazität werden sie zurückkehren.

Zum Übernachten bleibt zu sagen, dass sich ein EI, besonders wenn es die alten Sitze hat, hervorragend für den Umbau zu einem Schlafwagen eignet. Das Gepäck liegt im Zelt, der Fahrer genießt den Witterungsschutz des Fahrzeugs.

### **4.2 8. Tag: Instand setzen und Eis essen**

Der Freitag wird wesentlich durch Instandsetzungsmaßnahmen und Wartungsarbeiten bestimmt.

Das Originalladegerät meines EI wird dabei auch wieder funktionsfähig gemacht. Immer neue Leute treffen ein. Es gibt viel zu sehen, zu reden und zu zeigen. Besonders fasziniert mich der Umbau des EI-Erfinders zum Super-EI. Daneben sind in einem Ausstellungszelt aber auch die Anfänge des damaligen Ellerts in Dänemark zu bewundern.

Zwischenzeitlich trifft Chris mit seinem Twike ein. Er beschreibt, wo sich Jens befindet und eine Abholaktion wird eingeleitet. Palle lädt seinen Anhänger ab, um Platz zu schaffen und Jens EI aufzuladen. Mit Hilfe von Chris Navi wird die Rettungstruppe Jens sicher finden. Ist dann aber nicht notwendig, da Jens einen Ladehalt gefunden hat und nun doch aus eigener Kraft hergefunden hat. Die Batterien befinden sich offensichtlich in einem fürchterlichen Zustand; völlig unsymmetrisch und mehrmals tiefentladen. Gero kümmert sich um die Akkus und erreicht, dass sie sich nach seiner Fürsorge wieder in einem guten Zustand befinden.

Zum Mittag bricht die ganze Walhalla dann nach Randers zum Eis essen auf.

Wie immer ist es einfach sehenswert, wenn so viele EIs über die Straße wuseln. Bemerkenswert ist die ruhige Reaktion der Einwohner von Randers. Hier gibt es wenig zu beschreiben. Man muss solche Aktionen gesehen und miterlebt haben.

Zum Nachmittag wird wieder für den Abend eingekauft. Einige andere nutzen die Zeit, um Randers kennenzulernen.

Am Abend das übliche Grillen. Als Neuerung wird ein bemerkenswerter Flaschenöffner genutzt. Harry findet heraus, dass sich mit Hilfe einer Bremsbacke des EI eine Flasche hervorragend öffnen lässt. Diese Version macht so schnell die Runde, dass am Folgetag fast alle die Bremsbacken nutzen, aber keiner weiß, wer auf diese Idee gekommen ist.

### **4.3 9. Tag: Die offizielle Feier**

Nach dem Frühstück geht es bald ohne Zeitdruck nach Randers zum Einkaufszentrum. Dort ist eine große Ellert-Ausstellung vorgesehen. Die Zeit nutzen wir im Restaurant Coccobello für eine leckere Pizza.

Weiter im Programm ist dann die Fahrt zur ehemaligen Firma und die Aufstellung zum Erinnerungsphoto vorgesehen.

Für Jens endet hier die Randersveranstaltung. Er fährt mit dem CityCom-Team zurück. Sein EI befindet sich auf dem Anhänger.

Am Abend wird wie immer eingekauft.

Die dänische Gruppe wählt intern den Ellertenthusiasten des Jahres. Es ist Vicky, die schon in der damaligen Firma mitgearbeitet hat und an unzähligen Veranstaltungen teilgenommen hat. Sie kann von den vielen Wettbewerben berichten, als noch mit der Ur-EI-Version gefahren werden musste. Ohne Zusatzlader und andere Unterstützungen.

Nach der Wahl bedanken wir uns als Deutsche für die Einladung und die Ausrichtung dieser Veranstaltung. Bei dieser Gelegenheit wird die Idee eines internationalen E-Mobil-Treffens im Folgejahr geboren.

Eines ihrer Ellert-Treffen dafür zu nutzen, lehnen die Dänen ab. Sie halten an ihrem reinen Ellert-Treffen fest und schlagen vor, im norddeutschen Raum den Veranstaltungsort zu suchen. Damit kommt Hamburg ins Gespräch. Tolle Idee! Was wird Thomic dazu sagen. Er ist nicht anwesend und weiß damit nicht, was wir ihm gerade einbrocken.

Der weitere Abend verläuft voll und ganz im Sinne der internationalen Völkerverständigung. Für mich endet er bereits um 0130 Uhr.

## **5 Rückfahrt: Schon fast langweilig**

Am nächsten Morgen frage ich Thomic zum Thema des internationalen Treffens. Er schlägt als Datum spontan das Harburger Hafenfest vor. Als Unterkunft werden wir sicher wieder einen Campingplatz vorfinden. Das ist die einfachste Lösung für die Vorbereitung.

Thomic ist sofort voller Ideen, für deren Umsetzung er allerdings noch ein wenig telefonieren muss.

## **5.1 10. Tag: Hohe Tagesleistung trotz Kapazitätsmangel**

Da für diesen Tag das Programm bis Mittag angegeben war, wollten wir auch erst zu dieser Zeit starten. Da aber alle anderen schon im Lauf des Vormittags abfahren, beschließen auch wir, den Start für die Rückfahrt auf zehn Uhr vorzuverlegen. Mit Jens Christensen wird ein Ladehalt bei ihm zu Hause in Horning abgesprochen. Damit würden wir dicht an den geplanten Halt in Skanderborg herankommen. Er hat uns alle notwendigen Informationen über Routenplaner ausgedruckt.

### **5.1.1 Industriegebiet Randers**

Um an diesem Sonntag möglichst nicht gleich bei Tourbeginn um Strom betteln zu müssen, frage ich nach einem frühen Ladehalt. Carsten nennt mir seine Firma am Südrand von Randers. Das ist etwas sehr früh, aber das könnte hinhalten; zumal mir Jens Christensen die geplante Strecke als recht eben beschrieben hat.

So fahren Carlo, Harry und ich schon mal dorthin. Bos Freundin schließt uns dort die Firma auf.

Chris weist Bo (nicht Bo Hermannsen) und Carsten in sein Twike ein. Beide dürfen nun mit seinem Twike zu diesem ersten Zusatzladehalt fahren. Damit löst er enorme Begeisterung aus.

Nach guten zehn Kilometern nehmen die Batterien natürlich so gut wie nichts auf. Also brechen wir recht schnell wieder auf, nachdem die anderen alle eingetroffen sind und wir uns nochmals verabschiedet haben.

### **5.1.2 Skanderborg: Natürlich Probleme**

Zum Ende dieser ersten Etappe wie immer das Problem der leeren Batterien bei meinem El. Die Strecke war nicht ganz so eben wie beschrieben und hat fürchterlich viel Strom gekostet.

Da kommt uns Jens Christensen entgegen. Er schlägt als Alternativladehalt eine Shellstation nur wenige Meter weiter vor. Von dort sind es wiederum nur wenige und vor allem ebene Kilometer bis zum Ladehalt in Skanderborg. Also geht es zu dieser Shellstation, wo allerdings Jens Überredungskunst als Einheimischer gefragt ist, damit wir Strom bekommen können.

Von hier aus geht es nach ganz kurzem Ladehalt sofort weiter zu dem uns bekannten Ladehalt in Skanderborg.

Von hier aus ist es nur noch ein Katzensprung bis zum geplanten Übernachtungshalt in Horsens. Immerhin sind wir früher als geplant losgefahren. Chris schlägt vor, das Etappenziel des Tages zu verlegen. Wir sehen in den Karten nach und stellen fest, dass sich Vejle anbietet und über einen Campingplatz verfügt.

Von den drei Phasen bei der Statoil in Skanderborg sind leider nur zwei verfügbar. So weichen Chris und ich auf eine andere Steckdose aus, die wir uns teilen. Als dadurch Carlo und Harry sehr schnell volle Akkus haben, fahren beide schon mal nach Vejle vor, um die Übernachtung zu klären.

Als Chris und ich fertig mit Laden sind, frage ich nach der Bezahlung, bekomme einen Schock über die geforderten 132 Kronen ( das wären ca. 20 Euro) und muss feilschen. Habe ich schon erwähnt, dass ich gebürtiger Schwabe bin? Wir kommen dann mit 10 Euro davon.

### **5.1.3 Neues Etappenziel Vejle**

In äußerst vorsichtiger Fahrweise geht es nun in Richtung Vejle. Chris fährt stückweise voran und wartet dann immer wieder auf mich.

Am Ortseingang gibt es ein Hinweisschild auf den Campingplatz. Wir biegen ab und haben nur noch wenige hundert Meter vor uns. Da kommt der Anruf von Carlo, dass die beiden den Campingplatz erreicht haben. Adresse interessiert nun allerdings nicht mehr; wir sind ja gleich da.

In Anbetracht der Witterung beschließen wir, die Nacht trocken in einer Hütte zu verbringen. Also auspacken, laden und Chris beim Berichte schreiben zusehen.

Nach dem ersten Laden beschließen wir einen Besuch in der Innenstadt, um unsere Mägen zufrieden zu stellen. Carlo lässt sein Ur-EI zurück und lässt sich im Twike chauffieren.

In einer Pizzeria mit angenehmem Ambiente schmeckt es gleich noch mal so gut. Vermutlich würden wir in unserem Abenteueroutfit besser an eine Pommesbude passen, aber wir sehen großmütig darüber hinweg.

Beim Rückweg wähle ich unsere alte Strecke beim Hinweg. Die Steigung, an der ich damals vor einer Woche das Ur-EI hochschleppen musste, hat es schon in sich. Bei der Shellstation versorgen wir uns mit Getränken für den Abend. Keiner erkennt in uns die Elektromobifahrer aus der letzten Woche wieder. Schade!

Der Abend gehört dem Schreiben der Berichte.

## **5.2 11. Tag: Sternfahrten in Deutschland**

Zurück ins Euroland!

### **5.2.1 Kolding: Routine**

Über die Fahrt zu unserer Lieblingstankstelle gibt es nichts zu berichten. Aus meiner Erinnerung würde ich anhand der Karte anders in den Ort hineinfahren, aber die Navis führen uns auf den richtigen Weg. Wir laden und halten den Chef der Station im Bild fest. So viel Freundlichkeit und Entgegenkommen, wie wir hier erlebt haben, ist der Traum jedes Elektromobilisten.

Zwischenzeitlich kommt der Fahrer eines Servicefahrzeuges zu uns. Er wartet Kehrmaschinen und kennt sich mit Batterien aus. Er zeigt uns sogar die hochwertigen Akkus, die er im Fahrzeug hat. Allerdings nur sehr kurz. Als er unsere gierigen Mienen beim Anblick der Batterien sieht, schließt er den Laderaum wieder sehr schnell.

Kolding selber liegt in einer Senke. Wir werden von hier aus bergab fahren, um uns am anderen Ende der Ortschaft wieder den Berg hinauf quälen zu müssen. Für dort machen wir einen Zwischenladehalt für meinen EI fest.

Als wir mit den drei Els dort ankommen, fährt Chris mit dem Twike bereits zum nächsten Ladehalt weiter.

### **5.2.2 Aabenraa: Kurzer Zwischenhalt und Loswerden der Kronen**

Nach dem Zwischenladen am südlichen Ortsende von Kolding sollte es mit ruhiger Fahrweise bis nach Aabenraa reichen. Chris hat sich bereits auf den Weg nach Aabenraa gemacht und den Drehstromverteiler schon mal mitgenommen. Für das Twike stellt das ja wirklich kein Problem dar. Für die Els aber diesmal auch nicht. Als wir die Statoil Tankstelle in Aabenraa erreichen, steht das Twike bereits dort. Chris

ist unterwegs. Wir wollen sein Twike nicht ausstöpseln und begnügen uns zunächst mit zwei Phasen für drei Fahrzeuge. Chris hatte bei der Herfahrt die Autobahn benutzt. Damit war er zwar sehr zügig vorangekommen, hat seine Batterien dafür allerdings ziemlich leer gemacht.

Als Chris eintrifft, können wir diese Phase zusätzlich nutzen. Nach dem Sammeln der letzten dänischen Kronen, um die von Bo Hermannsen abgesprochene Stromgebühr zu bezahlen, bleibt sogar noch ein Rest übrig. Carlo handelt mit dem Mann an der Kasse damit noch das Abschlussbier für heute Abend heraus.

### **5.2.3 Handewitt: 36 kW elektrische Leistung aus dem Solardach**

Nun geht es zügig in Richtung Deutschland.

Sollte kein Problem sein, anhand der Kartenausschnitte die richtige Abzweigung zu finden. Trotzdem kommen wir auf der Schnellstraße in Richtung Flensburg über die Grenze.

Erstes Schild auf deutschem Boden: Achtung Straßenschäden!

Ab jetzt kann man Leute, die die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht deutlich überschreiten, daran erkennen, dass sie eine Schlange hinter sich her ziehen.

Ich bitte Chris, uns mit Hilfe seines Navis nach Handewitt zu leiten. Ist ja nicht mehr weit.

Die Straße wird hinter der Grenze mal wieder als Kraftfahrstraße deklariert. Carlo schert aus, um Scherereien zu vermeiden. Hat ja ein Navi und ist damit unabhängig. Harry und ich sehen uns gezwungen, mit allem, was die Els hergeben, hinter Chris herzuheizen.

Klappt natürlich nicht, genauso wenig wie Chris Funkdurchsage über seine benutzte Abfahrt bei uns ankommt.

Als ich langsam Panik bekomme, zu weit nach Süden zu kommen, nehme ich die nächste Abfahrt und Harry folgt.

Anhand der rudimentären Straßenkarte und der Wegweisung stellen wir fest, dass wir in unserer Naivität die richtige Ausfahrt genommen haben.

Die Schnellstraße hat fürchterlich viel Energie verbraucht und wir müssen sehr vorsichtig sein. Wir bleiben bei der jetzigen Strecke auf dem Seitenstreifen und hoffen, so halbwegs gut durchzukommen.

So schaffen wir es ganz passabel bis Handewitt. Dort frage ich sicherheitshalber nach dem Weg zur Firma EWS. Wir sind nur wenige Meter vom Ziel entfernt.

Als wir in der Halle der EWS eintreffen und anschließen, bearbeitet Chris bereits die nächsten Berichte.

Kurz darauf kommt Carlo an. Auch er braucht eine Menge Energie und wir sehen zu, dass wir zwei Phasen für ihn auftreiben können. Nun werden 80 A in die NiCd-Akkus gepumpt!

Als wir uns abmelden, werden vom Chef der Firma noch paar Photos gemacht.

Unsere Fahrzeuge vor der Halle mit dem riesigen Solardach. 36 kW liefert die Anlage zu diesem Zeitpunkt!

### **5.2.4 Schleswig: Abendessen in schöner Innenstadt**

Der letzte Abschnitt des Tages ist harmlos. Wir erkundigen uns noch nach dem besten Weg. Der führt uns auf die Strecke, die ich eigentlich bei der Hinfahrt auch nehmen wollte. Leider wieder Kraftfahrstraße.

Carlo schert aus und nutzt die norddeutsche Pflastersteinroute.

Mit zügigem Tempo, zumindest für unsere 36 Volt-Els, geht es nun nach Schleswig.

Lediglich kurz vor dem Campingplatz fragen Harry und ich kurz nach, ob wir richtig sind. Chris wartet bereits auf uns.

Wie das letzte Mal beziehen wir wieder unsere Hütte. Runterdrehen der Ladeleistung auf primär maximal 6 Ampere und Anschließen der Fahrzeuge.

Als Carlo eintrifft, besprechen wir das Abendprogramm. Noch ein paar Amperesekunden laden und dann ab nach Schleswig. Versorgung mit Euros und mit Happihappi.

Nach Rückkehr haben wir sogar noch Zeit, die Nachrichten im Fernseher anzusehen.

## **5.3 12. Tag: Navi gegen Karte**

### **5.3.1 Rendsburg: Frühstück bei McDonalds**

Wir starten leicht verspätet.

Aber es sind ja nur ein paar Kilometer. Chris fährt nach uns los, nimmt dafür die Autobahn und ist vor uns bei McDonalds in Rendsburg.

Ich bin mir über die Steckenführung in die Innenstadt nicht mehr sicher, so dass Carlo mit dem Navi vorfährt.

Frühstück bei McDonalds ist nun angesagt.

Chris sitzt bereits am Tisch und schreibt wie immer an seinen Berichten.

### **5.3.2 Bad Bramstedt: Mittagessen bei Burger King**

Wie es von hier aus weiterführen soll, ist recht unklar. Carlo und Chris setzen auf ihre Navis, ich ziehe die Karte vor. Harry schließt sich mir an.

Chris fährt für Harry und mich bis hinter Rendsburg vorweg und dann weiter über die für das Navi kürzeste Strecke über die Bundesstraße. Harry und ich biegen ab, um über die Dörfer zu fahren; hat immerhin Erinnerungswert: Dort sind wir eine Woche vorher langgekommen.

Kurz vor Bad Bramstedt muss ich sehr batterieschonend fahren, erreiche aber Burger King in Bad Bramstedt wenigstens mit eigener Kraft.

Chris ist bereits da und schreibt wie immer auf seinem Laptop.

Bald darauf trifft Carlo ein, kann das El anschließen und ebenfalls verpflegen.

Durch die Karte sind Harry und ich immerhin 50 Kilometer gefahren, während Carlo und Chris auf 70 Kilometer abgekürzt haben. Warum die Akkus nach 50 Kilometern bereits leer sind, ist mir ein Rätsel.

### **5.3.3 Hamburg: Endlich zum Großneumarkt**

Für die Fahrt nach Hamburg werden keine Experimente gemacht und wir fahren geschlossen los.

Chris fährt vor, um uns schon mal anzumelden.

Erwartungsgemäß klappt es bestens. Wir müssen in Hamburg zwar mal anhalten, damit der überhitzte Motor vom Ur-El abkühlen kann, aber das belastet uns nicht.

Wir kommen ohne jeden Umweg bis zu den Landungsbrücken, wo wir uns beim alten Elbtunnel bereits als alte Hasen fühlen.

Zum Rethedamm zu Greenpeace, anschließen, Gepäck nach oben, Chris suchen.

Danach sind Körperpflege und Vorbereiten auf den Abend angesagt. Wir rufen Thomic an, erfahren aber leider, dass er an diesem Abend keine Zeit haben wird.

Bei Chris macht sich massiv eine Erkältung bemerkbar. Harrys Reiseapotheke hilft leider nicht weiter.

So brechen wir in die Hamburger Innenstadt auf, Chris vorweg, nehmen den Weg über die Elbbrücken. Am Hamburger Hauptbahnhof sieht Chris zu, dass er bei einer Apotheke etwas gegen seine Erkältung bekommt.

Nun endlich zum Großneumarkt!

Diesmal finden wir wirklich dahin! Wir schaffen es sogar, unsere Fahrzeuge legal zu parken. In einem Lokal mit klassischer Musik nehmen wir Platz. Das Essen ist köstlich, mit Bier halten wir uns zurück. Leider macht sich Chris Erkältung so massiv bemerkbar, dass wir uns nach dem Essen sofort auf den Rückweg machen.

Thomic rufen wir zwischendurch an. Er ist immer noch in seiner Versammlung gebunden.

#### **5.4 13. Tag: Ein wirklich erholsamer Tag**

An diesem Tag haben wir mehr als ausreichend Zeit, bis zum nächsten Ladehalt in Zeven zu kommen. Für eine lange Hamburgnacht wäre sogar genug Zeit zum Ausschlafen vorhanden.

So brechen wir gegen zehn Uhr auf. Chris fährt vorweg, da er beabsichtigt, so schnell wie möglich nach Hause zu fahren. Seine Erkältung sieht zwar geheilt aus, aber vermutlich wird die Krankheit von den Medikamenten in Schach gehalten. Wir nutzen die gleiche Strecke wie bei der Herfahrt; der Rethedamm liegt ja nicht weit von Thomics Zuhause entfernt.

Der Anteil über die Bundesstraße klappt gut und energiesparend.

Danach geht es über die Dörfer. Von Dorf zu Dorf frage ich bei Harry die Spannungslage ab. Er meint, wenn es weiter so eben bliebe, dann können wir weiterfahren. Ich sehe es genauso und lasse mein Ei weiterrollen.

Gegen Mittag wird mir klar, dass die Mittagszeit ungünstig ist, um nach Strom zu fragen; hätte ich besser vorher machen sollen. Also weiter.

So kommen wir locker bis nach Zeven-Brauel zum Campingplatz; 60 Kilometer! Und die Akkus sind nicht leer.

Dort ist die Schranke geschlossen, da Bauarbeiten auf dem Platz angesagt sind. Harry und ich warten einfach, Carlo fährt nach Zeven, um etwas zu Essen zu organisieren.

Als der Campingplatzbesitzer kommt, erklärt er uns, dass wir zu einem anderen Teil des Platzes fahren sollen, wo bereits der andere Elektrofahrer sei. Während wir hier vorne bei der Rezeption gewartet haben, hat Chris bereits seit Stunden auf dem südlichen Teil des Platzes geladen. Wir fahren zu ihm und können uns dann zum zweiten Mal an diesem Tag von ihm verabschieden. Er hat noch eine weite Strecke vor sich.

Ei anschließen, Zelt aufbauen und verpflegen sind angesagt.

Dann kommt der Anruf von Enno, der uns mitteilt, dass er aufgrund eines ausgefallenen Termins Zeit habe und ob er uns unterstützen könne. Wir verabreden Ort und Zeit für einen Treffpunkt.

Nach relativ kurzer Zeit fahren wir nach Zeven. Dort können wir uns um Getränke kümmern, fahren dann ins Zentrum und sehen uns die Fußgängerzone an. Bald darauf kommt Ennos Anruf. Harry und ich fangen ihn ab. Wir können nun in einem Straßencafe von unseren Erlebnissen berichten. Unterstützung brauchen wir keine. Die Rückfahrt läuft dermaßen unproblematisch, dass man kaum mehr an die Problem der Hinfahrt glauben möchte.

Besuch einer Hamburgerbude, zurück zum Campingplatz zum Nachladen und dann fährt Enno auch wieder zurück nach Hause. Für den ersten Ladehalt des nächsten Tages bei Manfred in Grasberg klären wir noch ab, dass wir gerne ein wenig früher

kommen möchten. Die Klärung ist notwendig, da Manfred die Presse zu Gast haben wird.

Carlo, Harry und ich machen uns auf den Weg zur Rezeption, um uns endlich anzumelden und zu bezahlen. Beim ausführlichen Gespräch erfahren wir leider, dass heute Ruhetag ist. Damit würde das Maibier sogar ausfallen, wenn noch welches da wäre.

So kaufen wir bei der Rezeption etwas zu trinken und setzen uns in Ruhe auf die Terrasse, wo Carlo auf seinem PDA Werner 4 laufen lässt.

Damit lassen wir den Abend in Ruhe ausklingen.

Zu dieser Zeit befindet sich Chris noch auf der 340 Kilometer langen Strecke von Hamburg nach Münster. Sie verläuft selbstverständlich völlig problemlos.

Bei Olly wird er von dessen Tochter Anna um Mitternacht noch mit wachhaltendem Kaffee versorgt, während er die Bilder der Randersfahrt zeigt.

Auch bei unserem Lieblingscampingplatz am Alfsee (ich kann es gar nicht oft genug erwähnen!) findet er eine Steckdose, die 24 Stunden am Tag erreichbar ist.

So schafft er es, dann gegen 0200 Uhr zu Hause zu sein und sich endlich von seiner Erkältung auszukurieren.

Dadurch werden erst mal keine Berichte mehr geschrieben. Wäre sowieso umsonst, da sich Olly ebenfalls mit einer Erkältung zu Bett begeben muss und einige Tage nicht am Netz sein wird.

## **5.5 14. Tag: Routine pur**

### **5.5.1 Grasberg: Frühstück bei Manfred**

Bis Grasberg sind es nur wenige Kilometer, so dass hierüber nichts zu berichten ist. Bei Manfred erwartet uns ein fürstliches Frühstück, während die Fahrzeuge die paar Amperesekunden nachladen.

Als der Herr von der Presse kommt, erzählen wir ihm von unserer Fahrt und Manfred gibt ihm Informationen zum CityEl.

Der Bericht in der Zeitung wird einen Leserbrief zur Folge haben, bei dem ein Leser den schlechten Gesamtwirkungsgrad von 28% bei Elektrofahrzeugen im Vergleich zu 37% beim Benzinmotor anprangern wird. Pisa lässt grüßen!!

Von diesem krassen Bildungsmangel wissen wir zu diesem Zeitpunkt noch nichts und können uns somit nicht darüber ärgern.

Wir brechen bald wieder auf; Manfred begleitet uns die ersten Kilometer, damit wir auf den richtigen Weg kommen.

### **5.5.2 Barrien: Mittagessen bei Andreas Mack**

Welche Streckenführung nach Syke-Barrien am besten ist, die kürzere durch Bremen oder die ohne Großstadtverkehr über Achim und Oyten, weiß ich nicht. Aber wir folgen dem Rat von Manfred und Enno und fahren nicht durch Bremen. Enno hat mir auf einer Skizze eine Wegbeschreibung gegeben, so dass die Anfahrt problemlos ist. Zwar ist Andreas nicht zu Hause, aber er hat uns alle Informationen gegeben, wo wir anschließen können. Wir sind nun auch weniger Fahrzeuge als bei der Hinfahrt, so dass keine Sicherung in Gefahr gebracht wird.

Das Mittagessen ruft. Dabei erfahren wir, dass Chris diesen Ladehalt gestern ebenfalls passiert hat.

Wenn der Eindruck entstehen sollte, dass wir im Grunde von Einladung zu Einladung gefahren sind, verweise ich auf die Hinfahrt, bei der ein paar kleine Problemchen aufgetreten waren.

### **5.5.3 RCB: gemeinsam starten und getrennt ankommen**

Zum Recyclingzentrum sind es nur ein paar Kilometer, so dass es wenig sinnvoll ist, die Akkus richtig voll zu machen.

Wir starten, fahren nicht über die Umgehungsstraße um Bassum, sondern die kürzere Route durch den Ort. Ich biege in einem Kreisels falsch ab, Harry folgt. Carlo, der in kurzer Entfernung folgt, sieht nicht, wo wir abgebogen sind und folgt seinem Navi.

Als ich den Irrtum erkenne, versuchen wir, das Ur-EI wieder einzuholen.

Schaffen wir nicht; Carlo ist ein paar Minuten vor uns beim Recyclingzentrum.

Hier treffen wir Herrn Wolf, den technischen Leiter des RCB. Wir erhalten jede Menge Strom und Informationen.

Auch eine Führung über das Gelände ist zeitlich drin. Besonders eindrucksvoll die der Sonne mitgeführten Solaranlagen. Sie erreichen die Gesamtleistung der Anlage der Firma EWS in Handewitt. Das will schon was heißen!

Um sicher zu sein, dass wir die 55 Kilometer zum Alfsee auch schaffen, laden Harry und ich unsere Akkus richtig voll. Carlo beschließt, vorher aufzubrechen, um uns beim Alfsee schon mal anzumelden.

Nach Telephonaten mit Wolfgang Klievering und Chris hoffen wir, dass wir beide morgen bei Anne in Neuenkirchen zu sehen bekommen.

### **5.5.4 Alfsee: Ein sonniger Nachmittag am Alfsee**

Zu dieser Strecke, die wir schon viele Male gefahren sind, gibt es nur immer wieder zu wiederholen, wie schön sie zu fahren ist.

Beim Alfsee angekommen, melden wir uns an, laden und sehen uns das Gelände an. Interessant ist die Wasserskianlage.

Zum Abend nutzen wir das Campinglokal, das wir von der Herfahrt bereits kennen, obwohl es hier noch vieles zu erkunden gäbe.

## **5.6 15. Tag: Was soll am vorletzten Tag noch passieren?**

Wir haben keinen einzigen problematischen Streckenabschnitt mehr vor uns.

### **5.6.1 Bevergen: Zwei leere Els beim Zwischenladehalt**

Wir brechen wie immer pünktlich auf. Diesmal die direkte Route, wie wir sie schon seit den ersten Fahrten verwendet haben. Als Zwischenladehalt ist wieder in Hörstel-Riesenbeck der Drehstromanschluss von Manfred Strotmeier abgesprochen. Er wohnt allerdings in Bevergen, so dass wir weiter fahren als das Navi angegeben hat. Große Umwege hätten wir uns nicht erlauben können. Harrys Akkus sind so ziemlich am Ende.

Da keiner zu Hause ist, befindet sich der Anschluss am abgesprochenen Ort. Wir laden problemlos; von her werden es nur ein paar Kilometer nach Neuenkirchen zu Olly und Anne sein.

### **5.6.2 Neuenkirchen: Mittagessen bei Anne**

Kurzes Laden und schneller Aufbruch. Über die Streckenführung sind wir uns nicht einig, so dass wir getrennt losfahren.

Karte gegen Navi!

Der Zeitunterschied beim Eintreffen in Neuenkirchen ist gering. Dort finden wir einen Zettel mit der Aufschrift vor: „Gleich wieder da!“

Also warten wir. Die Tour hat offensichtlich Spuren hinterlassen. Selbstverständlich befindet sich ein verfügbarer Drehstromanschluss an der Außenwand!

Die Verzögerung macht kaum etwas aus. Nach Annes Eintreffen werden wir gepflegt (s.o.). Wie bei den letzten Halten gibt es viel zu erzählen. Und wir erfahren, wann Chris vorbeigekommen ist.

Leider schaffen es weder Chris noch Wolfgang, vorbeizukommen und guten Tag zu sagen. Wolfgang ist durch die Arbeit verhindert, Chris hat seine Erkältung unterschätzt und hütet das Bett.

Leckerer Drehstrom tut den Batterien gut. Die beiden Folgestrecken erfordern auch jeweils keine vollen Batteriefüllungen.

Also weiter.

Natürlich fahre ich offen. Das hat zur Folge, dass wir bei Einsetzen des Platzregens anhalten müssen, weil ich das Verdeck aufziehen muss.

### **5.6.3 Coesfeld: Unkompliziert wie immer**

Das letzte Mal nutzten wir diese Strecke, als wir, Daniel Sperling, Carlo und ich, von der Ritterhudetour 2005 nachts von Wolfgang Klievering nach Coesfeld-Flamschen fuhren. Damals ging es mit Daniels Navi gut voran, allerdings mit schweren Fahrzeugen. Diesmal sollten Steigungen vermieden werden und es galt, einen möglichst einfachen und ebenen Weg zu nehmen. Das klappte gut und wir kamen schnell zum nächsten Ladehalt.

Wie immer konnten wir uns über das unkomplizierte Prozedere freuen.

Kurze Folgestrecke fordert wieder nur ein kurzes Laden.

### **5.6.4 Heiden: Nur kurzer Ladehalt**

Auf dem Weg nach Heiden soll es ebenfalls wieder zügig vorangehen. Dadurch gelangen wir wieder auf eine Krafftfahrstraße. Nichts für den Ur-EI; Carlo biegt ab. Harry und ich brettern weiter und erreichen nach kurzer Zeit die Firma von Wolfgang Knüpfer in Heiden.

Auch hier steht wie immer Drehstrom zur Verfügung.

Carlo beschließt in der Zwischenzeit, den direkten Weg nach Wesel zu nehmen. Zum einen ist es nicht mehr weit und zum anderen möchte er seine NiCd-Akkus mal richtig entladen.

Noch bevor Harry und ich aufbrechen, erhalten wir seine Anfrage, ob wir uns mit Zelt in Wesel anmelden wollen. Ich entscheide mich dafür, Harry aus Gewohnheit dagegen.

Wir unterhalten uns noch länger als es der Ladehalt erfordert. Aber bei dem kurzen Stückchen, das heute vor uns liegt, brauchen wir uns wirklich keine Sorgen mehr zu machen.

### **5.6.5 Wesel: Eine Einladung bei Campingfreunden**

Die Strecke nach Wesel legen Harry und ich in zügigem Tempo zurück.

Als wir dort eintreffen, hat uns Carlo bereits angemeldet und führt uns zu unserem Platz.

Pfingstwochenende! Der Platz ist voll! Remmidemmi überall. Wir kommen kaum dazu, die Zelte aufzubauen, so viel Zuschauer kommen und fragen nach diesen seltsamen Fahrzeugen. Natürlich sind auch Anmerkungen dabei, die uns zeigen, dass es sich um keinen Nobelpreisanwärter handelt.

Ach wie schön war es doch in Dänemark!

Bei intensiven Gesprächen mit einer Campergruppe werden wir für den Abend zu einem Glas Bier eingeladen.

Also Körperpflege und Verpflegen; ausnahmsweise ohne eingeladen zu sein. Wir können sogar im Freien sitzen.

Danach nehmen Harry und ich die Einladung der Campergruppe an. Der Abend wird lang und es gibt sogar Gespräche über alternative Antriebe.

Gut Ding will Weile haben und steter Tropfen höhlt den Stein.

## **5.7 16. Tag: Zu Hause ist es doch am schönsten!**

Diese Strecke finden unserer Fahrzeuge doch schon fast alleine!

### **5.7.1 Kempen: self-Baumarkt und Begrüßung in der Innenstadt**

Diese Nacht hat es wieder geregnet; kennen wir ja nun schon zur Genüge. Kann uns dieses Mal ziemlich egal sein.

Nach der üblichen Abmeldung auf dem Campingplatz geht es einen bekannten Weg Richtung Heimat. Die Baustelle, die uns bei der Hinfahrt bei Aldekerk zur Umleitung gezwungen hat, existiert noch immer. So werden wir über eine Straße geführt, die diese Bezeichnung wirklich nicht verdient hat. In Dänemark mussten wir kein einziges Mal so eine verkommene Straße befahren.

Da die Fahrzeuge über Nacht nicht zeitgleich laden konnten, ist der Batteriezustand offensichtlich unterschiedlich. Harrys Zivan geht auch nicht mehr in die Ausgleichsladung.

So erreichen Harry und ich den self-Baumarkt mit den letzten Amperesekunden. Wir schließen die Fahrzeuge an, melden uns an und warten auf Herrn Wilmen, den Geschäftsführer. Hier wissen wir uns gut aufgenommen.

Mit Michael Rumphorst haben wir für den späten Vormittag ein Treffen in der Kempener Innenstadt abgesprochen. Herr Wilmen leitet uns in die Fußgängerzone, wo wir in Empfang genommen werden.

Presse, Photos und Gespräche zum elektrischen Antrieb. Sogar ein Kempener CityEI-Fahrer kommt dazu. Es tut gut zu sehen, dass sich das Netz der Elektromobilität weiter ausdehnt.

### **5.7.2 Rheindahlen: Der letzte Ladehalt der Randersfahrt**

Nach Rheindahlen ist es eigentlich nur noch ein Katzensprung. Dass es sich wieder wesentlich abgekühlt hat und der Energieverbrauch sowohl bei Harry als auch bei mir zu hoch ist, ist lästig. Aber bei den geringen Strecken ist das kein ernsthaftes Problem.

In Rheindahlen laden wir dieses Mal bei der Firmenhalle von Reiner Joeres. Carlo findet den Weg mit dem Navi, nachdem mich mein Gedächtnis in eine Parallelstraße schickt.

Harry und ich laden die notwendige Energiemenge für den letzten Abschnitt nach Hause; Carlo kann sich diesen Ladehalt sparen. Er macht sich sofort auf den Heimweg.

Harry und ich verabschieden uns bald voneinander und fahren die letzten paar Kilometer nach Hause.  
Kaum glaublich, dass die ca. 2000 Kilometer der Randersfahrt nun beendet sein werden.

## **6 Fazit**

### **6.1 Ur-EI**

Was sollte mit dieser Fahrt bewiesen werden?

Ganz einfach: Nichts!

Auch der Einsatz des Ur-EI unterlag keinerlei Beweiszwängen. Wie hat Wolfgang Klievering es ausgedrückt? „Es hat einen gewissen Charme, mit einem Ur-EI zum Ellerttreffen nach Randers zu fahren“. Dass ausgerechnet bei diesem Fahrzeug der Motor als nichteuropäisches Importteil Sperenzen machte, ist ärgerlich. Aber letztendlich zeigte das Fahrzeug, auch wenn es weit über die Grenzen seiner eigentlichen Bestimmung hinaus belastet wurde, dass es zuverlässig funktionierte. Überhitzungen des Motors lagen nun mal an den Überlastungen gegenüber der Zielbestimmung.

### **6.2 Batterien**

Sowohl bei mir als auch viel mehr bei Jens Beschel wurde bewiesen, dass Bleiakkus sehr viel mehr ertragen als landläufig angenommen wird.

### **6.3 Ladehalte**

Auch wenn wir an den meisten Ladehalten sehr freundlich aufgenommen wurden, so dürfte klar sein, dass diese Art der Stromversorgung bei zunehmender Nutzung von elektrischer Mobilität nur die Ausnahme bleiben kann. Um wirklich elektrisch mobil zu werden, gehört neben den Fahrzeugen mit leistungsfähigen Batterien einschließlich einer sinnvollen Überwachung auch die notwendige Ladeinfrastruktur. Dies kann aus meiner Sicht nur durch eine geeignete Drehstromversorgung sichergestellt werden. Es wird zu wenig gefahren, weil zu wenig Ladehalte existieren und es gibt kaum Ladehalte, weil sowieso keiner zum Laden kommt.

Wir alle kennen diese Problematik.

Hier kann ich nur hoffen, dass sowohl Park&Charge als auch das System der grünen Kiste weiter zügig expandieren. Das eine eher für den Firmeninhaber oder eine Behörde geeignet, das andere als erfolgreiche Privatinitiative mit Proficharakter.

### **6.4 Kennenlernen**

Einen ganz großen Vorteil in all diesen Veranstaltungen sehe ich darin, dass sich viele engagierte Elektromobilmfahrer endlich persönlich kennenlernen; in diesem Fall sogar über nationale Grenzen hinweg.

## **7 Wie geht es weiter?**

Ich freue mich bereits auf das vorgesehene Treffen 2008!

Nachdem Roman, Siniza, Jens, Chris, Harry, Carlo und ich über recht weite Strecken elektrisch angereist sind, ist eine Anfahrt bis Hamburg doch locker machbar?