

Reisebericht

Seit 14 Monaten und gut 30,000 km sind wir mit dem Elektroauto Nissan Leaf unterwegs. Der Leaf hat eine reelle Reichweite von 120 bis 150 km. Wie die Presse schreibt, ein Fahrzeug nur für den Urbanen Bereich.

Wir haben uns aber dafür entschieden, den Leaf als erstes Fahrzeug zu nutzen. Das bedeutet, dass wir alle anstehenden Fahrten elektrisch bewältigen möchten. Dies hat schon zu vielen Touren geführt. Die längste bisher von Hamburg nach Amsterdam. Die 500 Km sind an sich kein Problem, zumal man nach zwei CHAdeMo Ladungen bereits im Ladeparadies Niederlande ist.

Nun gab es aber eine große Herausforderung. In Velden am Wörthersee wurde zum 3. Zoe und Elektro Treffen geladen. Hamburg nach Velden sind ca. 1.200 Km. Warum soll das nicht funktionieren. Wir sind in Deutschland der Leitmarkt der Elektromobilität. Da kann es doch nicht schwer sein, einmal durch die Republik zu fahren.

Das der Leaf keine Probleme machen wird, war uns klar. So problemlos wie die letzten 14 Monate waren wir schließlich noch nie mit einem Kraftfahrzeug unterwegs.

Im Januar wurde der Entschluss gefasst, dass wir gerne in Velden dabei sein wollten. So wurde der Routenplaner auf www.goingelectric.de angeworfen und versucht die Strecke zu planen. Ernüchterung trat ein. Es ging nicht. Höhe Würzburg war Schluss, weil bis Nürnberg eine große Lücke an CHAdeMo-Ladern an der geplanten Strecke bestand. Die CHAdeMo Lader sind aber als Schnellader dringend erforderlich, weil diese Funktion auf einer langen Strecke unabdingbar ist. Ladepausen von 30 Minuten sind ok, aber im Notfall 5 Stunden laden um weiterzukommen würde die lange Strecke zum Scheitern bringen.

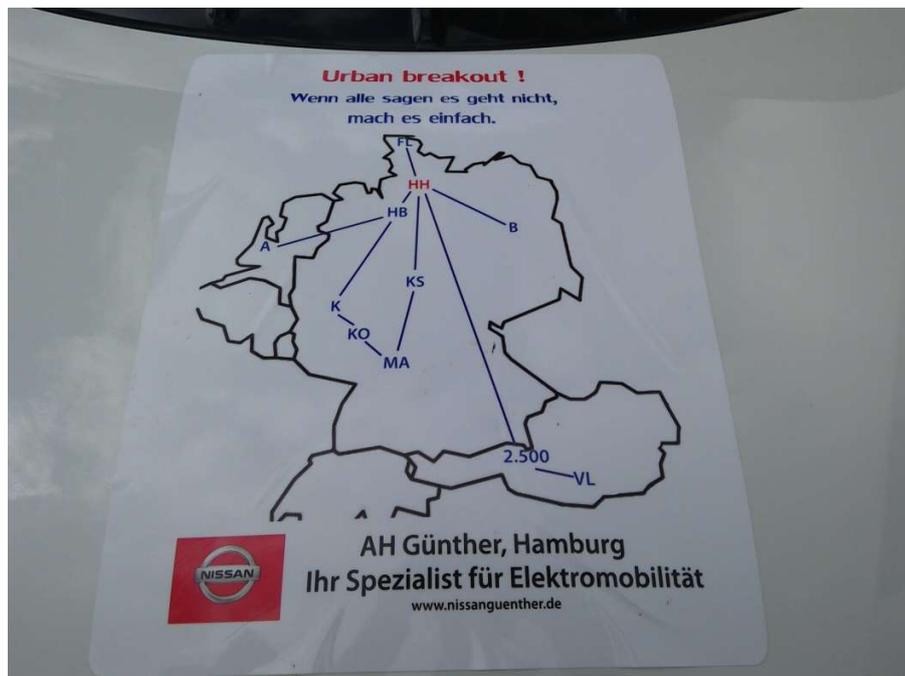
Es wurden also die Seiten der Stromanbieter geprüft und alles über den Neubau von Ladesäulen an den Autobahnen gelesen. Nach und nach keimte wieder Hoffnung auf, weil Tank & Rast wirklich begann nach monatelangen Ankündigungen erste Standorte zu bauen. Auch Allego mit dem europäischen Fast-E Projekt kündigte neue Standorte an.

Im April konnten wir dann endlich grünes Licht geben. Unsere Anmeldung für Ende Mai ging raus. Die Strecke führte uns nicht wie anfänglich geplant über die A7 gerade nach Süden, sondern über Magdeburg und die A9. Dies bedeutete keine Kasseler Berge. Vielleicht ein Vorteil. Als Flachländer sind solche Steigungen nur schwer im Verbrauch und damit von der Reichweite einzuschätzen.

Um Hamburg bewegen wir uns mit einem Durchschnittsverbrauch von unter 12 kWh/100Km. Auf der Autobahn bei rund 15 kWh/100Km. Aber wie entwickelt sich der Verbrauch wenn es bergiger wird?

Ein Motto für diese lange Tour musste her. In der Presse wurden gerade wieder Tests abgeliefert in denen es immer nur darum geht, dass ein EV nur in der Stadt funktioniert und sonst unausgereift ist. Somit wurde es:

Urban breakout !



Mit Elektromobilität ist nämlich einiges möglich. Man muss nur wollen und sich auf ein paar andere Gewohnheiten einlassen. Und dies nicht zum Nachteil gegenüber einem Verbrenner.

Es war nun ein ewiges auf und ab mit der Planung. Es wurde eine Ladesäule gebaut, kurze Zeit später war diese aber schon defekt. Andere wurden gebaut, aber unter Planen versteckt und nicht fertig gestellt. Wir haben für die Tour zwei Etappen geplant. Die erste sollte früh morgens starten und uns bis in die Gegend um München bringen, die zweite dann entspannt nach Velden. Um hier auf der sicheren Seite zu sein, planten wir lieber einen Ladehalt mehr als nötig ein. Es ging bei vielen Etappen schließlich bergauf.

Dann keimte eine weitere Idee auf. Wenn wir schon in die Berge fahren, dann richtig. Wir nehmen nicht die Autobahn nach Österreich, sondern die Strecke über den Großglockner. Auch dies ließ sich dann mit den mittlerweile zur Verfügung stehenden Ladesäulen umsetzen.

Die letzten Vorbereitungen wurden getroffen. Es wurde ein Roadbook erstellt, auf dem alle 17 Ladehalte und Höhenprofile noch mal in Papier vorlagen. Das Ganze als Backup, wenn denn die Technik aus Tablet und Smartphone versagen sollte. Auch die alte klassische Landkarte wurde

eingepackt. Der Leaf wurde für das große Treffen noch poliert und bot dem Fahrtwind nun so gut wie keinen Widerstand.



Am 25.05. um 4:45 Uhr ging es dann los. Der Leaf war geladen und bot uns eine Reichweite von 168 Km an. Die erste Etappe nach Wittingen hatte nur 99 Km, war uns ausgiebig bekannt und bot somit keine Herausforderung. Nachteil dieses ersten Laders; er bot uns nur 20 kW an Ladeleistung.

Wir hatten daher nur ein kurzes Nachladen von Elektronen geplant, weil die nächste Station schon Wolfsburg nach weiteren 45 Km sein sollte. Vor Ort waren wir dann aber schon etwas hungrig und planten kurzerhand um. Wolfsburg wurde ausgelassen und das Frühstück schon in Wittingen beim Bäcker eingenommen. Dafür direkt zum Ladehalt nach Hohenwarsleben (Magdeburg). Ein schwerwiegender Fehler, wie sich herausstellen sollte.



Das Frühstück war sehr gut und die Elektronen kostenlos. In der Vorfreude auf nun nur noch echte Schnelllader mit 50 kW Ladeleistung fuhren wir, ohne sparsam zu sein, die nächsten 109 Km.

Dann das böse Erwachen. Der Schnelllader war defekt. Der Ladepark mit vier Ladesäulen gehört zum geförderten SLAM Projekt der Bundesregierung. Diese möchte aber den derzeit am meisten verbreiteten Ladestecker CHAdeMo nicht haben, sondern das deutsche Pendant CCS durchsetzen. Somit gibt es dort vier CCS Schnelllader und nur einen mit dem benötigten CHAdeMo. Es folgten Gespräche und Reset des Laders zusammen mit der Hotline, aber nichts half. Jedesmal, wenn der Lader den Stecker freigeben sollte, ging die Säule wieder auf Störung. So standen wir im Bermuda Dreieck der Ladesäulen. Zurück nach Wolfsburg waren 66 km. Weiter zur nächsten Station waren geplante 117 Km nach der Ladung. Die dichteste CHAdeMo stand Richtung Berlin in Möckern mit 44 Km Entfernung leider entgegengesetzt unserer Fahrtroute.

Unser Problem: nur noch 5 Km Reichweite.

Uns blieb nichts anderes übrig, als erst mal in das Restaurant einzukehren. Die Mitarbeiter waren sehr nett und wir konnten mittels Verlängerungskabel über den Ladeziegel an eine normale Schuko Steckdose.



Da diese uns aber nur 12 Km in der Stunde an Reichweite brachte, suchten wir am Tablet nach einer Typ2 Ladesäule in der Nähe. Diese kann immerhin 25 Km in der Stunde nachladen. Wir würden in Magdeburg fündig mit nur 12 Km Entfernung. Aber die Strecke ging leicht bergauf

und so benötigten wir etwas Reserve. Nach 1,5 Stunden wagten wir den Weg nach Magdeburg, mit 20 Km in der Reichweitenanzeige.

In Magdeburg fanden wir nach etwas Suchen auch die Ladesäule. Das Finden der Säulen ist oft wie Geocaching. Anhand von Fotos im Internet versucht man den Standort zu lokalisieren. Eine Ausschilderung ist ja nicht nötig. Und kümmern muss man sich um Ladesäulen auch nicht. So räumten wir erst mal Glasscherben beiseite, damit nicht auch noch eine Reifenpanne hinzukommt.



Nun mussten wir noch mal zwei Stunden laden um den Weg Richtung Berlin nach Möckern zu schaffen. Quer durch Magdeburg und etwas Autobahn und das mit minimalem Verbrauch. Eine Herausforderung. Wir planten in der Zwischenzeit schon mal den weiteren Weg. Wir hatten nun schon einen Zeitverlust von über 3 Stunden. Die weitere Planung sah aber dann ganz gut aus, weil wir nur Entfernungen von rund 70 Km zwischen den nächsten Stationen hatten. Wir konnten zügiges Fahren einplanen, da an den Schnellladern in 25 Minuten immer genug Reichweite geladen werden konnte.

Die Ladezeit nutzte ich in der Zwischenzeit um eine Beschwerde an den Betreiber von Hohenwarsleben, die Firma Allego zu senden. Wie ich mittlerweile aus der Community erfahren hatte, ist der Lader schon seit Wochen defekt und wird nicht repariert. Das fand ich nach unseren gemachten Erfahrung weniger gut.

Trotz der Umstände war unsere Stimmung immer noch gut. Wir hatten keinen Zeitdruck, weil wir noch keine Übernachtungsmöglichkeit gebucht hatten. Das wollten wir spontan entscheiden, je nachdem wie gut die Fahrt lief. Also machten wir das Beste daraus und genossen unseren Urlaub.

Mit sehr sensiblem Stromfuß ging es dann Richtung Möckern. Den Verbrauch genau beäugend ging es durch Magdeburg mit perfekter grüner Welle. Aber irgendwer meinte es nicht gut mit uns. Die Autobahnauffahrt war gesperrt und die Umleitung führte uns erst mal in die verkehrte Richtung um an der nächste Ausfahrt zu wenden. 6 Km Umweg und das wo wir sowieso auf der letzten Rille unterwegs waren. Zweimal auf die Autobahn beschleunigen, was richtig Energie kostet. Zum Glück konnten wir jedesmal gleich einen LKW erwischen und den Windschatten ausnutzen. So schlichen wir die nächsten 30 Km in der LKW Kolonne bis zum Autohof.



Ab nun lief es aber wie am Schnürchen. Unsere Taktik zügig zu fahren und an der Ladesäule immer 25 Minuten zu laden ging auf. Wir machten richtig Kilometer und kamen schnell voran. Alle Ladesäulen waren frei. Weder zugeparkt noch mussten wir auf vor uns ladende Fahrzeuge warten. Wir schienen das einzige Elektrische Auto an diesem Tag zu sein. Wir hatten nicht einen Ladekontakt.

Zwischendurch stärkten wir uns etwas und genossen das Picknick. Wir hatten zwar insgesamt fast 5 Stunden an Zeit verloren, stellten aber fest, dass es nun so gut lief, das wir zwar nicht bis München kommen würden, aber die Übernachtung hinter Nürnberg auf jeden Fall schaffen würden.



Unsere Wahl fiel auf Greding, wo wir sehr nett aufgenommen wurden und natürlich auch unseren Leaf im Hinterhof an die Steckdose anschließen durften. Nach 16 Stunde konnten wir es auch gut gebrauchen uns etwas auszuruhen und auf den nächsten Tag vorzubereiten. Schließlich hatten wir nur die Hälfte anstatt zweidrittel der Strecke geschafft.

Nach einem ausgiebigen Frühstück ging es kurz vor 8 Uhr weiter. Die Sonne schien weiterhin und die Stimmung war bestens. Leicht aufgeregt, weil in ein paar Stunden die Fahrt über den Großglockner kommen würde.



Die erste Station war das große Outlet Center Ingolstadt Village. Als Nordlichter hatten wir eine Kleinigkeit nicht auf dem Zettel. Der Donnerstag war Fronleichnam und damit Feiertag. Wir konnten also in der Ladepause nicht einkaufen, es bestand aber auch keine Gefahr, dass der Parkplatz überfüllt und die Ladesäule verparkt ist. So standen wir nach einer knappen Stunde auf einem leeren Großparkplatz und genossen die Sonne.



Der Leaf lief wie am Schnürchen. Mit Autobahntempo 110-115 Km/h ging es wie auch am Vortag weiter Richtung München. Die Verkehrsmeldungen im Radio wurden immer mehr und wir waren froh, dass wir in Rosenheim Richtung Berge abbiegen und nicht auf der Autobahn nach Salzburg weiter mussten.

In München konnte sich der Leaf heimisch fühlen. Wir nutzten den Nissan Freistrom beim Autohaus Mükra und rüsteten den Leaf für den Anstieg auf den Irschenberg. Die Strecke sind nur 70 Km, aber der Anstieg hat es in sich und wir nahmen möglichst viel Strom mit. Gerade losgefahren, zeigte und das Navi für diese kurze Strecke eine Reisezeit von 8,5 Stunden an. In der Annahme, ich hätte ein falsches Ziel eingegeben, programmierten wir sicherheitshalber neu. Wieder 8,5 Stunden. Im nächsten Moment kam der Verkehrsfunk. Stau von München bis nach Salzburg. Zum Glück hatten wir aktuell nur zähfließenden Verkehr und konnten uns bis zur nächsten Ausfahrt retten. Die Umleitungsstrecke staute sich auch schon und so wurde die gute alte Landkarte herausgeholt. Wir beschlossen den Lader Irschenberg zu streichen und stattdessen direkt bis Rosenheim über kleine Landstraßen zu fahren. Wir waren nicht schnell unterwegs, fuhren aber durch eine sehr schöne Landschaft und waren statt 8,5 Stunden nur knapp 2 Stunden unterwegs.

Südlich von Rosenheim in Raubling hatten wir dann tatsächlich unsere erste elektrische Begegnung. Eine ZOE aus dem Forum, auch unterwegs nach Velden war schon am Laden als wir eintrafen. Glücklicherweise genehmigt sich die ZOE Drehstrom und wir benötigen Gleichstrom. Daher konnten wir beide gleichzeitig laden.



Auch die ZOE wollte über den Großglockner und so tauschten wir noch die beste Route nach Zell am See aus. Dort stand der letzte Ladehalt vor dem großen Anstieg.

Los ging es Richtung Berge und unsere Aufregung stieg doch ein wenig, ob wir wirklich bis zur Franz-Josef-Höhe kommen würden. Wir genossen erst mal die schöne Landschaft und freuten uns, dass heute auf dem zweiten Teil bisher alles perfekt funktioniert hat.



In Zell am See luden wir dann am Schnellader bis auf etwas über 90%. Wir hatten somit für den Anstieg 18 kWh an Energie zur Verfügung. Im Hinterkopf lief die Rechenmaschine. Wie hoch darf der Verbrauch ansteigen, wie schnell kann ich fahren... Die nächsten 30 km gingen von 762 ü.d.M auf 2.428 ü.d.M. zum Fuscher Törl.

Die ersten 10 km zur Mautstation verliefen nur als leichter Anstieg. Als Fahrer eines Elektroautos ist die Maut für die Großglockner Hochalpenstraße günstiger und der Strom auf der höchsten Ladestation Österreichs ist auch kostenlos. Nach der Abfahrt an der Mautstation konnte dann der Balken der Verbrauchsanzeige nur eine Position. Voll auf Anschlag. In den Serpentin wurde der Schwung fleißig mitgenommen und so ging die Anzeige zumindest dort mal zurück. Die angezeigte Reichweite ging gefühlt viel zu schnell zurück, die Kapazitätsbalken hielten sich zum Glück besser. Mit feuchten Händen und maximal 40 km/h ging es immer weiter bergauf.



Es dauerte fast bis zum Fuscher Törl um etwas entspannter zu werden. Als wir an der Auffahrt zur Edelweißspitze vorbeikamen, wussten wir, dass es reichen würde.

Wir mussten um zur Ladesäule zu kommen aber wieder auf 1.900 m ü.d.M runter um dann wieder auf die 2.369m ü.d.M an der Franz-Josef-Höhe zu gelangen. Dazu gehörte noch mal ein Anstieg auf 2.506 m ü.d.M mit der Durchfahrt zum Hochtörl, dem höchsten Punkt unserer Tour.



Auf der Franz-Josef-Höhe steht dann die höchste Ladesäule für Elektrofahrzeuge Europas. Während wir die Aussicht und einen schönen Apfelstrudel mit Vanillesoße genossen haben, konnte der Leaf sich ein wenig ausruhen und wieder zu Strom kommen. Wir haben insgesamt für die Fahrt von Zell am See bis zur Franz-Josef-Höhe 14 kWh an Strom verbraucht. Es war also noch Reserve im Akku.



Die letzten 150 Km zu unserem Ziel Velden würde nun entspannt werden. Es geht nur noch stetig bergab und für eine Zwischenladung und noch etwas Essen für die Reisenden war ein letzter Ladehalt in Winklern geplant. Die Fahrt bergab war auch sehr entspannt. Es ist kaum nötig die Bremse zu betätigen, weil die gesamte Verzögerung nur über die Rekuperation läuft. So hatten wir dann nach der Abfahrt vom Großglockner tatsächlich 4 kWh mehr im Akku als auf dem Berg. Energierückgewinnung in Reinkultur. Sehr entspannt und fast ohne Energieverbrauch kamen wir so nach knapp 40 Km zu unserer letzten Pause.



Nach diesem zweiten völlig entspannten Tag mit vielen Pausen kamen wir gegen 22 Uhr in unserer Unterkunft an. Etwas über 1.200 Km lagen hinter uns. Es waren eine ganze Menge Stunden die wir unterwegs waren, aber durch die Ladepausen und die Bewegung in diesen, war die Fahrt nicht so anstrengend wie gedacht. Tagesetappen von 600 Km kann man problemlos einplanen. So haben wir es uns für den Rückweg auch vorgenommen. Jetzt kommt aber erst mal das schöne EV Treffen am Wörthersee.

Unseren ersten Urlaubstag genossen wir mit dem Erkunden der Gegend. Geplant war noch ein Ausflug in die Berge, um die Nockalm Straße zu fahren. Diese führt auf 1.600 -2100 m ü.d.M auf 40 Km Länge durch die Berge. Leider ist über Nacht in den Bergen Unwetter gewesen und wir haben die Tour lieber gestrichen. Also ging es erst nach Klagenfurt und dann noch nach Villach. Österreich ist hier mit der Lade Infrastruktur wirklich schon vorbildlich. In Klagenfurt sind wir an vielen Parkplätzen vorbeigekommen, die alle mit Ladesäulen ausgestattet sind. In Villach sind wir an der Einfahrt ins Parkhaus gleich mit einer Beschilderung für EV begrüßt worden, die uns den Weg zu den Elektroparkplätzen mit Ladestation führte. Dieses Erlebnis hatten wir auch schon in Amsterdam. In Deutschland ist mir das noch nicht passiert. Am Abend haben wir uns dann noch den neuen Ladepark angesehen, der am Sonntag offiziell eröffnet werden sollte, für das Treffen aber schon nutzbar war. 2 Tripple Lader mit 50 kW und 4 Typ 2 Ladeplätze.



Am Samstag ging es dann los mit dem 3. Österreichischen ZOE Treffen. Der Energieversorger Kelag, der auch den Ladepark gebaut hat, hatte auf einem extra abgesperrten Parkplatz 20 Lademöglichkeiten für die Elektrofahrer geschaffen. Dies war auch nötig, denn es waren über 100 ZOE und 50 weitere Elektromobile über den Tesla, Nissan Leaf, Kia Soul, BMW i3, die Drillinge und ein Twike. Die Fahrzeuge kamen nicht nur aus Österreich sondern der Schweiz, Italien, Slowenien und Deutschland. So ergab sich ein buntes Bild und dem Stimmengewirr war zu entnehmen, dass es auch viele Interessante Gespräche gab.



Viel Aufmerksamkeit erregte ein Umbau einer ZOE und eines Peugeot ION mit Anhängerkupplung. Dieses Extra wird oft gefordert, aber leider nicht offiziell von den Herstellern angeboten. Auch Traversen mit Dachbox gab es beim ZOE. Beim Zubehör haben die Hersteller auf jeden Fall Nachholbedarf.



Mit Unterstützung der Gendarmerie wurde dann ein Teil Veldens gesperrt und es konnte sich die Kolonne von über 150 Fahrzeugen auf den Weg zu einer Rundfahrt um den Wörthersee machen. Vorbei am berühmten Schloss zur ersten Etappe dem Pyramidenkogel. Dort gab es zweierlei Erkenntnisse. Die Elektroautos haben den steilen Anstieg alle problemlos bewältigt, während es einem Verbrenner nicht so gut erging und der Autoclub dem Fahrer wegen Ölmangel helfen musste. Während wir wieder das imposante Bild der vielen EV auf den Parkplätzen bewunderten, kam uns ein fürchterlicher Gestank entgegen. Eine Kupplung war vom Rangieren am Berg doch arg in Mitleidenschaft gezogen und tat dies qualmend kund. Wie schön, dass diese Verschleißteile und Zusatzstoffe in einem E-Mobil nicht benötigt werden.



Die ganze ZOE schar wurde dann, zur Überraschung aller, noch nach Klagenfurt geladen. Am Lindwurm wurde wir von Stadtvertretern begrüßt und die Freude über das Engagement der E-Mobilisten so zahlreich zu diesem Treffen zu kommen ehrlich honoriert.



Am Abend gab es dann auf der Terrasse des Strandhotel Park's ein tolles BBQ-Buffet, das von Renault Österreich unterstützt wurde. Eine tolle Geste. So konnte der Tag mit vielen weiteren schönen Gesprächen und neuen Bekanntschaften zu Ende gehen.

Am nächsten Tag war dann Elektromobilitäts Tag der Stadt Velden. Mit Rahmenprogramm und der Eröffnung der Schnelllader wurde der Tag wieder recht kurzweilig. Es kamen noch einige neue Fahrzeuge aus der Region hinzu, so dass an den Ladeplätzen ein stetiges kommen und gehen war. Mit unserem Nissan Leaf und einer ZOE aus Norderstedt waren wir mit 1.200 Km die am weitesten angereisten Teilnehmer.



Am Montag ging es dann leider schon wieder zurück. Da wir diesmal direkt auf der Autobahn blieben und es diesmal wesentlich mehr bergab als bergauf ging, konnten die Ladehalte entspannt angesteuert werden. Wir starteten erst gegen 10 Uhr und nahmen uns wieder vor nach der Hälfte der Strecke eine Übernachtungsmöglichkeit zu suchen. Das Wetter ließ uns nun aber im Stich. Es wurde grau und begann nachdem wir wieder in Deutschland waren fleißig zu Regnen. Zum Glück nicht so schlimm wie bei den Unwettern die die Tage davor Süddeutschland überrollten. Bis Rosenheim trafen wir an jeder Ladesäule Chris, der mit seiner ZOE zurück auf dem Weg nach Düsseldorf war. Danach trennten sich unsere Wege.



Wenn man dann im Regen mit einem Stecker hantiert, durch den kurze Zeit Später rund 400 V und 125 A fließen, können einem schon komische Gedanken kommen. Denkt keiner der Betreiber von Ladesäulen daran, dass es beruhigender und schöner wäre, wenn man mit Strom im trockenen hantiert?

Über München, Ingolstadt, alles lief völlig entspannt und wir hatten uns wieder auf unsere Reisegeschwindigkeit von 110 km/h eingependelt. Dann schlug doch wieder das Schicksal zu. Wir hatten bei unserem Abendessen in Ingolstadt unsere Übernachtung gebucht. Einen Schnellader wollten wir noch mitnehmen und dann 50 Km später in ein kleines Hotel einkehren.

Leider hatten wir die Rechnung ohne die Polizei gemacht. Wir waren gerade wieder auf der Autobahn, da standen wir auch schon im Stau. Im Verkehrsfunk hieß es nur Vollsperrung der A9 in beide Richtungen wegen eines Polizeieinsatzes.



Nach zwei Stunden standen wir immer noch an der selben Stelle. Bis zur Unterkunft waren es noch 1 Stunde zu fahren und 20 Minuten Laden. Mittlerweile war es kurz vor 22 Uhr. Bis dahin konnten wir im Hotel einchecken. Plötzlich ging es im Schneckentempo vorwärts. Die Autobahn war aber nicht wieder freigegeben, sondern der komplette dreispurige Verkehr wurde auf die Landstraße umgeleitet. Wir entschlossen uns im Hotel abzusagen, da wir nie vor Mitternacht dort ankommen würden. Irgendwo würden wir, wenn wir erst mal von der Autobahn runter sind schon unterkommen. Dies sollte sich aber schwieriger herausstellen als gedacht. An den Landstraßen in Oberfranken gibt es mitten in der Nacht wenig beleuchtete Dörfer und noch weniger Schlafmöglichkeiten. An Rasthöfen sind immer Motels, also weiter zur nächsten Ladestation und diese Möglichkeit wahrnehmen. Wenn man erst mal in den falschen Topf gegriffen hat..... Es gab ein Motel, aber leider war dies wegen Umbauarbeiten geschlossen.

Wir nahmen also erst mal den Schnelllader und ich machte ein Nickerchen während der Leaf am Strom hing. Sollte ein Ladewilliger kommen, würde er uns schon Wecken.



Die Ladesäulen werden nach Zeit abgerechnet. Das war mir in dem Moment echt egal. Aber wie das Auslesen des Ladelogs ergab, war der Akku des Leaf nach 25 Minuten randvoll und die Ladung wurde abgebrochen, so dass wir hier keine böse Überraschung in der Rechnung zu erwarten haben.

Nach einer Stunde fühlte ich mich soweit erholt, dass wir beschlossen von Ladestation zu Ladestation zu fahren und im Auto zu schlafen, wenn erforderlich. Mit Decken für die Ladeweile ist man als Elektrofahrer immer gut ausgerüstet. Die Straßen waren mitten in der Nacht entsprechend leer und an den Ladesäulen gab es auch keine weiteren Überraschungen.

Ich war im flow. Alles lief, die Reisegeschwindigkeit war super und wir mussten nicht einmal mit den Elektronen haushalten. Im Posteingang war zwischenzeitlich eine Mail von Allego eingetroffen. Unser Totalausfall auf der Hintour in Hohenwarsleben sollte repariert sein. Die Strecke zu diesem Lader wären direkt 117 Km gewesen. Wir wären wieder ziemlich leer dort angekommen. Wir beschlossen über Dessau zu fahren und dann sparsam über Landstraße den Laden in Hohenwarsleben zu nehmen. So blieb uns eine Reserve um nicht wieder zu stranden. Allego hatte Wort gehalten. Der Lader lief einwandfrei und lieferte fast volle 50 kW Ladeleistung in den Akku.

Wir genossen ein kleines Frühstück und füllten wieder auf 100%. Wir konnten Wolfsburg wieder auslassen und uns blieb die letzte Ladestation in Wittingen an der 20 kW Säule.

Die Stunde dort nutzte ich noch mal für ein wenig Schlaf. Die letzten 100 Km verliefen wie im Fluge. Wenn man auf einer bekannten Strecke unterwegs ist und genau weiß, wie sich der Verbrauch verhält, lässt es sich sehr entspannt reisen.

So kamen wir nach fast genau 24 Stunden nonstop wieder zu Hause an und der Leaf durfte sich unterm Carport von den Strapazen erholen (wir natürlich auch).



Welches Fazit kann ich nach dieser Tour mit rund 2.600 Km in einer Woche ziehen?

Es werden viele Unwahrheiten über die Elektromobilität verbreitet. Das Problem sind nicht die oft als unausgereift bezeichneten Elektroautos, sondern die Infrastruktur. Diese ist zwar mittlerweile in vielen Bereichen vorhanden, aber im Störfall nicht redundant ausgeführt und wird auch mangelhaft gewartet. Es fehlt ein vernünftiges Tool, mit dem ich sofort sehe, ob eine Ladestation belegt, frei oder womöglich gestört ist. Dieses Tool gehört ins Navigationssystem integriert und nicht extra auf das Mobiltelefon.

Der Leaf selber ist perfekt für die Stadt und die Langstrecke. Er bietet einen sehr guten Komfort. Wir haben viele Stunden im Fahrzeug verbracht und es gab keine Einschränkungen. Es ist ein anderes entspanntes Reisen, auf das man sich mit den aktuellen Generationen von EV einlassen muss. Wir haben noch den kleinen Akku mit 24 kWh. Mit dem 30er hätten wir einige Ladestationen weniger benötigt. Ein 40 kWh Akku würde mir persönlich vollkommen ausreichen und wir hätten ein perfektes Fahrzeug.

Unsere Planungen gehen mittlerweile weiter. Im nächsten Jahr geht es 1.500 Km bis nach Kroatien. Slowenien hat schon fleißig aufgerüstet und innerhalb von 2 Monate fast 30 Trippellader an allen Raststätten installiert. Kroatien ist auch mitten im Ausbau.

Wir lieben unseren Leaf und geben ihn freiwillig nicht wieder her.

Das passende Fazit der Fahrt lieferte dann meine Frau:

Egal was schief ging, der Leaf lief.

Bernd Schubinski