

Eine Reise nach Caen und zurück
Erlebnisbericht von einem,
der auszog,
um die Elektromobilität
zwischen Mainz und der Normandie
zu testen



Stefan Rosenstock, Juli 2017

Dass Elektroautos zumindest im Kurzstreckenbetrieb Verbrennern in vielfacher Hinsicht weit überlegen sind, dürfte inzwischen weitgehend akzeptiert sein.

Geringe Emissionen – sei es in Sachen Luftschadstoffe, sei es in Sachen Lärm – unanfälliger Antrieb, geringe Betriebskosten, hohe Effizienz, alles Aspekte, die Autos mit Verbrennungsmotor im wahrsten Sinne des Wortes 'alt' aussehen lassen.

Doch wie stehen die Dinge, wenn mal eine größere Strecke zu bewältigen ist?

Vorab sei angemerkt: Es geht heute schon, auch wenn die Erfahrungen dieser Reise zeigen, dass es noch einiger Verbesserungen in der Ladeinfrastruktur bedarf. So würde eine Vereinheitlichung der Schnellladestandards und der Ladekarten helfen, die schnelle Verbreitung von Elektroautos zu fördern.

Einige Citroën C-Zero oder Peugeot iOn hatte ich in der Vergangenheit über eine Strecke von knapp 200 km von Hagenau nach Mainz importiert, lediglich eine Zwischenladung in der Pfalz hemmte den Vortrieb. Dieses Mal hatte ich aber einen E-Berlingo in Caen gekauft und mithin ca. 850 km Distanz zu bewältigen. Die Frage war nun, mit dem LKW hinzufahren und damit das Auto abzuholen oder mit der Bahn nach Caen zu reisen und den Rückweg auf eigener Achse anzutreten...

Mit dem LKW hätte ich ca. 220 l Diesel in Rauch aufgelöst und mindestens 150 € Autobahngebühren zahlen müssen. Dafür wäre ich insgesamt mit ca. 25 h reiner Fahrzeit ausgekommen. Zwei Tage hätte ich dafür aber auf jeden Fall gebraucht, das müsste – so die Überlegung – mit der zweiten Version auch zu schaffen sein. Und die Kosten dürften dabei auch deutlich geringer als die 400 € Transportspesen sein.

Zunächst recherchierte ich bei goingelectric.de, wo auf meiner Rückreisestrecke Ladesäulen mit Chademo-Standard stehen. Alle PSA-Autos, wie auch z. B. Nissan, arbeiten mit diesem Gleichstrom-Schnelllade-Standard, bei dem mit bis zu 50 kWh geladen werden kann. Das heißt, wenn der Berlingo leer ist, vergehen gerade einmal 25 min bis der 'Tank' wieder zu 80 % gefüllt ist. Eine 100 % - Schnellladung wäre für die Batterien nicht gut, deshalb ist die Ladung auf 80 % begrenzt. Aufgrund der Ladesäulenangaben bei goingelectric.de konnte ich meine Rückreisroute entlang der Autobahnstrecke gut festlegen. Alle 70 bis 100 km wollte ich den Berlingo laden und so mit 9 Ladestopps nach Wackernheim fahren.

Der Entschluss, diese Variante zu realisieren, war also gefasst und das Experiment konnte beginnen. Zunächst besorgte ich mir ein Bahnticket nach Caen. Für die gesamte Strecke inklusive Busfahrt von Wackernheim nach Mainz fielen 107,00 € an.

Mittwochs um 5.15 Uhr ging es los, bewaffnet mit Navigationsgerät, Schlafsack und Isomatte sowie einer New Motion-Ladekarte stieg ich in den Stadtbus nach Mainz. Der Regional-Express, der mich von Mainz nach Mannheim brachte, brauchte eine knappe Stunde, dann ging es weiter nach **Paris, Gare de l'Est**. Für die rund 500 km brauchte der ICE kaum 3 Stunden. Zwischen Straßburg und Paris rauschte der Zug mit über 250 Klamotten durch die Lande. In Paris musste ich dann den Bahnhof wechseln. Da die Abfahrt des Zuges ab Gare Saint-Lazare erst 1,5 h nach Ankunft im Gare de l'Est stattfand, wählte ich den Fußweg.

Um 14.10 Uhr, also nach 9 h Fahrt, traf ich in Caen ein, weitere 45 min später und 4 km weiter dann fußläufig beim örtlichen Citroën-Händler. Auf dem Weg sah ich doch direkt eine Ente, die einzige Ente auf der gesamten Reise – das Gefährt, das mich eigentlich seit drei Jahrzehnten beruflich und privat am meisten begleitet.



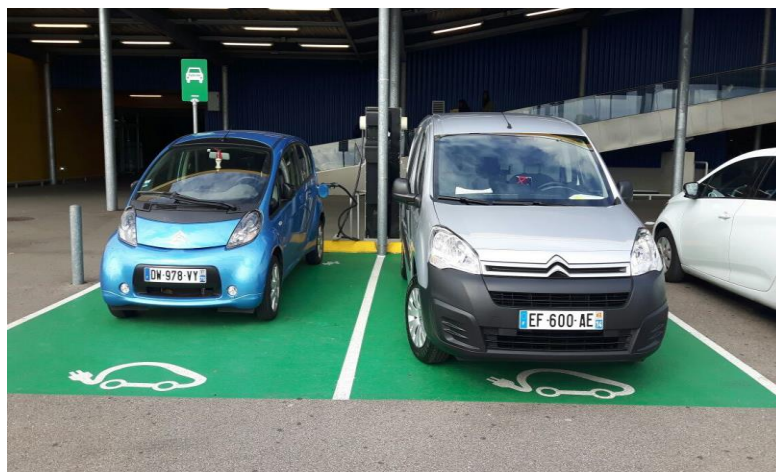
Bis ich dann schlussendlich mit dem Berlingo starten konnte – auch die Franzosen lieben Formalitäten – ging eine weitere Stunde ins Land.



Um 15.00 Uhr startete ich in Caen mit dem voll geladenen Berlingo und voller optimistischem Tatendrang zunächst Richtung Paris. Die Autobahnauffahrt befand sich direkt um die Ecke.

Etwa 60 km weiter hatte ich den ersten Ladestopp eingeplant. Dort angelangt, musste ich feststellen, dass das völlig desinformierte Personal der Autobahnraststätte nicht in der Lage war, mir eine Ladekarte – wie bei goingelectric.de beschrieben – auszuhändigen. Ich musste also versuchen, die zweite Station zu erreichen. Dies war allerdings ein ambitioniertes Unterfangen, da beim Erreichen der Ladesäule bei Ikea Rouen 122 km auf dem Tageskilometerzähler stehen würden. Statt wie bisher 90 – 100 km/h fuhr ich nun eher 80 km/h und nutzte hier und da den Windschatten von LKW.

Um 17.40 Uhr erreichte ich mit 15 Restkilometern Ikea Rouen und fand auch schnell die dortige Ladesäule, an der aber gerade ein C-Zero lud. Also musste ich erst mal warten. Nach einiger Zeit erschienen die Besitzer, die mich darüber aufklärten, dass ich mir am Infodesk des Ikea erst einmal eine Ladekarte von KiWhi leihen müsse, um laden zu können. Gegen Hinterlegung meines Personalausweises wurde mir diese dann auch ausgehändigt und ich konnte endlich laden. Und dies kostenlos! Nach 29 min und einer Ladung zu 83 % konnte ich um 18.53 Uhr die nächste Etappe in Angriff nehmen.



Mit 11 Restkilometern und Tages-Kilometerstand 219 erreichte ich um 20.15 Uhr den Nissan-Händler in Chambourcy und stellte fest, dass dort um 19.00 Uhr zum Schichtende geblasen wird. So stand ich 10 m Luftlinie von der Ladesäule entfernt, durch ein massives Eisentor aber von der Möglichkeit getrennt, laden zu können.



So verbrachte ich nach Frequentierung eines örtlichen Fischrestaurants die Nacht im Laderaum des Berlingos. Es war kalt und unbequem, erholsamer Schlaf ist etwas anderes.

Um 7 Uhr am Morgen kam Leben in die Bude und die sehr freundlichen Mitarbeiter ließen mich noch vor der offiziellen Öffnungszeit an die Ladesäule, so dass ich bereits vor 8 Uhr zur 3. Etappe starten konnte.



Mit 29 Restkilometern erreichte ich nach 75 km den Auchon-Supermarkt in Meaux. Die Ladesäule befindet sich dort auf dem Dach eines riesigen Parkhauses. Und auch dort muss man sich erstmal durchfragen, wo es die KiWhi-Karte gibt, um laden zu können. Dieses Mal musste ich die Carte grise vorlegen, also nochmal zurück zum Auto und dann konnte ich kostenlos laden.



Um 12.20 Uhr lief ich wieder einmal bei Ikea ein, dieses Mal in Reims. Eine Strecke von 100 km bei 11 Restkilometern lag hinter mir. Mindestens eine Stunde davon stand ich in und um Paris im Stau. Pech, dass Mr. Trump an diesem Tag in Paris war. Mit einem E-Mobil bedeutet Stau aber weit weniger Anstrengung als mit einem Verbrenner. Wenn der Berlingo steht, wird nichts verbraucht und durch das Fehlen eines Schaltgetriebes ist selbst das ständige Anfahren verhältnismäßig entspannt. Am Ikea-Markt war die Ladesäule schnell ausgemacht und frei. Da ich mich ja schon auskannte, suchte ich mir wieder den Infodesk, um die Ladekarte zu besorgen. Da vor mir ein offenbar schwieriges Problem zu lösen war, ging etwas Zeit ins Land, bis ich an der Reihe war. Als ich dann mein Anliegen vorbringen konnte, teilte mir die freundliche Mitarbeiterin mit, dass ich einfach so ohne Karte laden könne. Toll, dachte ich, hätte ich das mal vorher gewusst! Verschärft wurde der Groll draußen, denn dort stand mittlerweile auf dem zweiten Parkplatz eine Zoé an der Ladesäule angehängt. Ich musste wieder warten. Zum Glück brauchte der Besitzer nur ein paar Kilometer und ich konnte dann in 30 min 15,8 kWh nachladen. Alles in allem ging aber wieder fast eine Stunde ins Land, bis ich die 5. Etappe in Angriff nehmen konnte.



Beste Dinge, die nächste Ladesäule am Rastplatz Valmy lag etwa 80 km weiter und sollte bequem zu schaffen sein, fuhr ich wieder auf die Autobahn. Dort angekommen konnte ich die Ladesäule erst nicht entdecken und ging in den Kassenbereich, um danach zu fragen. Dort wurde mir dann mitgeteilt, dass die Ladesäule schon lange 'en panne' sei und ein Laden nicht möglich. Man sei 'désolé', was mir allerdings auch nichts half. Was tun? Zunächst schaute ich auf goingelectric.de, wo die nächste Schnellladesäule steht. Das war in Verdun, mithin noch gut 50 km. Ich hatte allerdings nur noch rund 25 km in den Batterien. Ich verließ also bei der nächsten Gelegenheit die Autobahn und fuhr parallel auf der Landstraße, mit dem Vorsatz so weit wie möglich zu kommen, um dann die Restkilometer per Schuko Steckdose nachzuladen.

In einem malerischen Dörfchen namens Clermont en Argonne zeigte die Restkilometeranzeige gegen 15 Uhr nur noch drei Striche und die Schildkröte im Display leuchtete erstmals. Und hier fand sich eine Citroën-Garage, deren Patron mir gestattete, den Berlingo an sein Stromnetz zu hängen. Während er mit 8 A geladen wurde, erhielt ich eine Werkstattführung. Anschließend nahm ich in einem zauberhaften Café zwei Cafés longues zu mir. Bei der darauffolgenden Suche nach zwei Geocaches, die ich beide nicht fand, lernte ich das Dorf aus allerlei Perspektiven kennen. So hat – wie so oft – alles doch etwas Gutes.



Nachdem der Berlingo 2,5 h nachgeladen worden war, startete ich um 18.00 Uhr nach Verdun. Da die Strecke sehr hügelig war, wurde das wieder eine enge Kiste, aber **um 18.45 Uhr hatte ich dann mit 0 Restkilometern die Ladestation in Verdun erreicht**. Zum ersten Mal nutzte ich dort die zahlungspflichtige New-Motion-Karte – alles völlig problemlos.



Nun stellte sich die Frage, wie es weiter gehen sollte, denn die eingeplante Ladestation bei Lidl in Freyming-Merlebach würde beim Erreichen mutmaßlich geschlossen sein. Also disponierte ich um und fuhr Richtung Cattenom, wo laut goingelectric.de eine rund um die Uhr nutzbare 50 kW-Ladesäule stehen sollte. In Cattenom um 20.30 Uhr fand ich dann auf dem Personalparkplatz des AKW jede Menge Ladesäulen, jedoch waren diese nicht zugänglich. Im Pfortnerhaus wurde mir dann mitgeteilt, dass die Ladesäulen exklusiv für Mitarbeiter seien und man mir 'désolé' leider nicht helfen könne. Ich hatte noch für rund 30 km Strom und fuhr nach Luxemburg weiter, wo laut goingelectric.de eine 24/7 h nutzbare Schnellladesäule bei einem Nissan-Händler steht. **In Luxemburg um 21.15 Uhr bei Nissan angekommen lud dort gerade ein Taxifahrer seinen Leaf**. Dieser erklärte mir, dass die Nutzung nicht möglich sei, ich hätte ja keinen Nissan. Er verwies auf das Vorhängeschloss, welches mir die Nutzung des Ladesteckers verwehrte, und trollte sich. Nun gut, dachte ich, also eine weitere Nacht mit Schlafsack und Isomatte im Laderaum des Berlingo. Als ich mich gerade auf den Weg zum örtlichen Campingplatz machen wollte, kam der Taxifahrer zurück und ließ mich aus welchen Gründen auch immer doch an die Ladesäule. Der Berlingo war 105 Km gefahren und hatte noch 4 Restkilometer, die Ladung war bitter nötig.

Die dann geplante Etappe nach Altay – auch ein Nissan-Händler – konnte ich vergessen, es war bereits gegen 23 Uhr. Mitten in der Nacht kann man dort nicht laden. Also disponierte ich um und fuhr mit 80 % Ladung ins 55 km entfernte Trier. Hier gibt es in einem Parkhaus eine 20 kW-Ladesäule. **Mit noch 52% - Restkapazität kam ich um Mitternacht in Trier an** und konnte mit der New-Motion-Karte die Ladung initialisieren. Da die Säule eine 40-minütige Ladezeit anzeigte, machte ich mich zu einer Geocaching-Tour auf und konnte endlich auch diesbezüglich einmal einen Erfolg landen. Zurück im Parkhaus zeigt sich aber leider, dass die 20 kW-Ladesäule bestenfalls 8 kW lädt, so dass die Batterie nur zu etwa 78 % geladen war. Sehr wahrscheinlich zu wenig, um bis Waldalgesheim zu kommen. Also initialisierte ich die Säule noch einmal. Es dauerte noch über 35 min, um einen Ladestatus von 92 % zu erreichen. Ich zahlte 3,50 € Parkgebühr und startete frohgemut gegen 1.30 Uhr in den nächtlichen Hunsrück. Und wie der Teufel es will, kurz hinter Trier in einem kleinen Dörfchen hielt mich dann die Polizei an bzw. auf, allgemeine Verkehrskontrolle! Nach der Kontrolle der Papiere und einigen Erklärungen meinerseits zu meinem Fahrzeug, wünschte man mir angesichts der Hunsrück-Steigungen, die viel Strom kosten würden, freundlich Glück. Und es zeigte sich schnell, dass ich mit einem sehr zarten Füßchen würde fahren müssen, um die 113 km bis Wald-Algesheim schaffen zu können. Die Berge zehrten an der Reichweite, da nützte alles Rekuperieren bei den Abfahrten wenig. **So brauchte ich über 2 h für die vorletzte Etappe, erreichte aber mit 6 Restkilometern die Ladestation, in direkter Nachbarschaft zu den Tesla-Superchargern, am Autohof in Wald-Algesheim um 3.30 Uhr.** Ich ließ den Berlingo eine Kaffelänge am Schnelllader und nahm dann ganz entspannt die letzten 28 km mit halb gefüllter Batterie unter die Räder.

Um 4.13 Uhr, also exakt 47 h und 3 min nach meinem Start an der Bushaltestelle in Wackernheim bin ich wohlbehalten mit dem E-Berlingo zuhause angekommen.



Mein Fazit:

- Die Schnelllade-Infrastruktur zumindest für Chademo-Autos lässt zu wünschen übrig
- Bei umsichtiger Planung, hoher Bereitschaft zu Flexibilität und einem großzügigen Zeitfenster ist eine weite Fahrt machbar
- Ohne Ladekarte geht es nicht mehr. In Frankreich kann man sich für 24 € Jahresbeitrag auch eine eigene KiWhi-Karte kaufen
- Ein Navigationsgerät und die Möglichkeit online zu gehen sind unabdingbar

Insgesamt hat mir die Aktion gezeigt, dass es noch sehr viel Verbesserungspotenzial gibt, dass es aber auch heute schon möglich ist, auch mit relativ geringer Reichweite größere Strecken zurückzulegen. Keine Frage, ideal ist das nicht. Alles in allem habe ich auf der Strecke von 827 km 8 Mal an Chademo-Schnellladesäulen getankt, was netto etwa 4 Stunden gedauert hat. Dazu kommen 2,5 Stunden an der Schukosteckdose. Reine Fahrzeit waren etwa 15 Stunden, der Rest geht auf's Konto Übernachtung und Suchen.

Die Kosten:

- Bahnfahrt ca. 107 €
- Autobahngebühren 42 €
- Strom New-Motion 15 € inklusive Parkgebühr

Somit habe ich nicht nur eine halbe Tonne CO² eingespart – neben diverser anderer Luftschadstoffe – sondern auch – ungeachtet der Verschleißkosten – mindestens 240 € Kraftstoffkosten. Allerdings muss man auch zugeben, dass zumindest in Frankreich der Strom zu großen Teilen in AKWs produziert wird, was die Ökobilanz wieder ins Wanken bringt.

Übersicht der gefahrenen Kilometer und der Kosten:

| | | |
|----------------|------------|---------------------------|
| Caen | 0 | 0 |
| Rouen | 122 | 122 kostenlos |
| Chambourcy | 97 | 219 kostenlos |
| Meaux | 75 | 294 kostenlos |
| Reims | 100 | 394 kostenlos |
| Clermont e. A. | 103 Schuko | 497 kostenlos |
| Verdun | 29 | 526 ca. 4,50 € |
| Luxemburg | 105 | 631 kostenlos |
| Trier | 55 | 686 ca. 3,00 € + 3,50 € P |
| Waldalgesheim | 113 | 799 ca. 3,00 € |
| Wackernheim | 28 | 827 |

Technische Daten des Berlingo:

Citroën Berlingo électrique

Bj. 10/2016

Km-Stand 5200

Motor 35 kW Dauerleistung

Reichweite theoretisch 170 km, in der Praxis bei 100 % Ladestatus ca. 120 km