

4. Grand Prix Formel E : Leistungsdemonstration der Elektromobile

Autor(en): **Schild, C. / Blum, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen = Bulletin de l'Association Suisse des Electriciens, de l'Association des Entreprises électriques suisses**

Band (Jahr): **80 (1989)**

Heft 16: **5**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-903702>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

4. Grand Prix Formel E: Leistungsdemonstration der Elektromobile

C. Schild und W. Blum

Die über 50 Teilnehmer am diesjährigen Grand Prix Formel E für Elektrofahrzeuge in Emmen zeigten erneut eine beachtliche Steigerung des Leistungsvermögens der heute verfügbaren Elektromobile. Neben den Höchstleistungen auf dem Parcours gilt das Interesse des Publikums aber immer mehr auch der Frage nach den praktischen Einsatzmöglichkeiten dieser Fahrzeuge.

Les quelque 50 participants du Grand Prix Formule E pour véhicules électriques, qui a eu lieu cette année à Emmen, ont de nouveau démontré que les performances des véhicules électriques actuellement disponibles ont considérablement augmenté. Outre ces performances élevées, le public s'intéresse toutefois aussi aux possibilités d'utilisation pratique de ces véhicules.

Adressen der Autoren:

Curt Schild, Vizedirektor,
Automobilclub der Schweiz,
Wasserwerksgasse 39, 3000 Bern 13

Wilfried Blum, Redaktor,
Verband Schweizer Elektrizitätswerke,
Bahnhofplatz 3, 8023 Zürich.

GP Formel E zum zweiten Mal in Emmen

Bereits zum vierten Mal organisierte dieses Jahr der ACS einen internationalen Grand Prix Formel E für Elektrofahrzeuge, und zwar am Wochenende des 27./28. Mai 1989 wie im Vorjahr in Emmen.

Bei diesem Anlass fanden sich erneut Bastler, Konstrukteure und Ingenieure zusammen, um in klar definierten Prüfungen die Leistung und Zuverlässigkeit ihrer Produkte unter Beweis zu stellen und sie mit denen der Konkurrenz zu vergleichen. Ziel dieses sportlichen Wettbewerbes auf der Piste war gleichzeitig, einen Anreiz und eine Herausforderung zu schaffen, um bestehende Entwicklungen auf dem Gebiet des elektrisch angetriebenen Strassenfahrzeuges zu beschleunigen und neue Ideen zu erproben und nach Möglichkeit in die Tat umzusetzen.

Nach einem vorsichtigen Start dieser Veranstaltung vor drei Jahren auf der Pistenanlage des Verkehrs- und Sicherheitszentrums in Veltheim waren in den vergangenen Jahren einerseits die Anforderungen an Fahrer und Fahrzeuge gesteigert worden, gleichzeitig hatte der Veranstalter aber auch Möglichkeiten und Wege gesucht, um den Zutritt und die Attraktivität für die Zuschauer zu verbessern, ohne dabei den Gesichtspunkt der Sicherheit aus den Augen zu verlieren. Nachdem in diesem Sinne im Jahr 1987 das Flugfeld von Interlaken und 1988 dasjenige von Emmen zum Austragungsort gewählt worden war, wurden im Vorfeld der diesjährigen Veranstaltung verschiedene Möglichkeiten geprüft, den Grand Prix noch mehr in die Nähe der Zuschauer, beispielsweise in eine Stadt, zu verlegen.

So wurden namentlich eingehende Abklärungen in Lausanne getroffen,

wo sich in bezug auf Streckenführung mit Steigungen und Gefälle ideale Voraussetzungen geboten hätten. So attraktiv eine solche Lösung auf den ersten Blick erscheinen mochte, so zeigten doch genauere Abklärungen, dass dort ohne gewaltigen Aufwand die Sicherheit von Fahrern und Zuschauern nicht mehr in dem gewünschten Umfang hätte garantiert werden können. So fiel dann die Wahl erneut auf Emmen, wo man im vergangenen Jahr auch bereits beste Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit den zivilen und militärischen Behörden gemacht hatte.

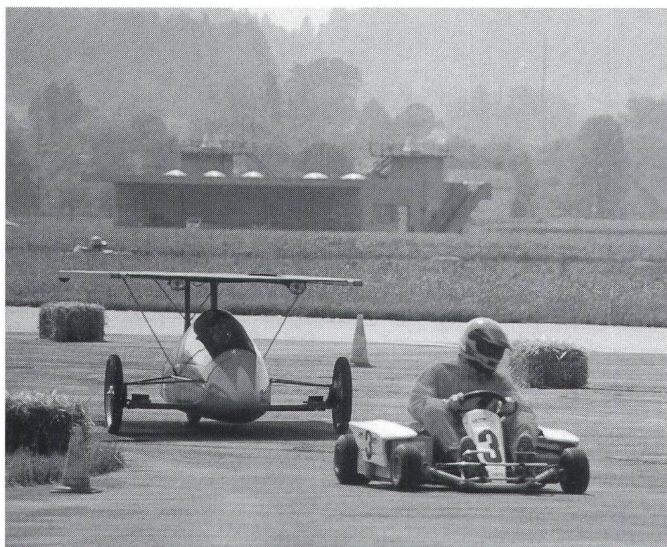
Bewährtes Reglement

Wie im Automobilsport üblich wurden die Fahrzeuge, ihrer Herkunft und ihrem Charakter entsprechend, in Kategorien und Klassen eingeteilt:

- In die Kategorie A wurden *Eigenbauten* von Bastlern und Erfindern eingeteilt.
- In der Kategorie B fanden sich käufliche *Markenfahrzeuge und Prototypen* mit Strassenverkehrszulassung. Auch die Nutzfahrzeuge und Transporter starteten in dieser Kategorie.

In Anlehnung an die Hubraumklassierung bei konventionellen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren wurden ferner verschiedene Gewichtsklassen geschaffen, innerhalb denen separat gewertet wurde.

Der Grand Prix Formel E wurde erneut in drei Wertungsdisziplinen durchgeführt: Zunächst hatten die Elektrofahrzeuge einen Beschleunigungstest über eine Distanz von 1/4 Meile (rund 400 m) zu absolvieren. Daran schloss sich der Dauerwettbewerb von 24 Minuten (in Anlehnung an die 24 Stunden von Le Mans) für die Eigenbauten bzw. von 48 Minuten



Das Rennsolarmobil der Ingenieurschule Biel verfolgt einen Elektro-Kart des Elmo-Karting Clubs, Zuchwil.

Thomas Amacher (links) im Verfolgungskampf mit dem Solarteam Höggl.

für die Prototypen und Markenfahrzeuge an. Und zum Abschluss stand schliesslich noch ein sogenannter Sprint über 5 Runden auf dem Programm. Da ein Nachladen oder Auswechseln der Batterien während oder zwischen den Prüfungen nicht gestattet war, kam es darauf an, bei allen Prüfungen die verfügbare Energie so sparsam einzusetzen, dass auch dieser letzte Test bestanden werden konnte, denn nur Teilnehmer, die alle drei Prüfungen reglementsconform absolvierten, konnten sich schliesslich klassieren.

Als Auftakt ausserhalb des eigentlichen Wettbewerbes fand am Freitag, 26. Mai, bereits ein Prolog im Verkehrshaus in Luzern statt. Dabei hatten einerseits Interessenten die Gelegenheit, ein Elektromobil zur Probe zu fahren, und andererseits konnten sich Jugendliche im Rahmen eines Mini-Grand-Prix in der Kunst des Fahrens von ferngesteuerten elektrischen Modellautos üben. Am Abend versammelten sich dann die Grand-Prix-Teilnehmer, soweit sie über immatrikulierte Fahrzeuge verfügten, im Verkehrshaus, wo sie nach einem Begrüssungsapéro ihre Fahrzeuge dem Publikum und der Presse vorstellen konnten. Anschliessend erfolgte eine geschlossene Rückfahrt durch die Stadt Luzern nach Emmen in Form eines begleiteten Corsos.

Bekannte und neue Teilnehmer

Das Meldeergebnis zeugte vom grossen Interesse am Grand Prix For-

mel E. Dem Starter stellten sich schliesslich in der Kategorie Eigenbauten 23 und in der Kategorie Markenfahrzeuge und Prototypen 30 Konkurrenten. Vor allem in der Kategorie der Eigenbauten fiel auf, dass zahlreiche neue Fahrzeuge, insbesondere Karts oder einplätzig Fahrzeug, zum

Einsatz kamen. Besonders zu erwähnen ist auch das grosse Engagement von Teilnehmern aus dem Tessin und aus Italien, die mit 13 Teilnehmern mehr als die Hälfte der Bewerber in dieser Kategorie stellten.

In der Kategorie der Markenfahrzeuge und Prototypen waren sowohl

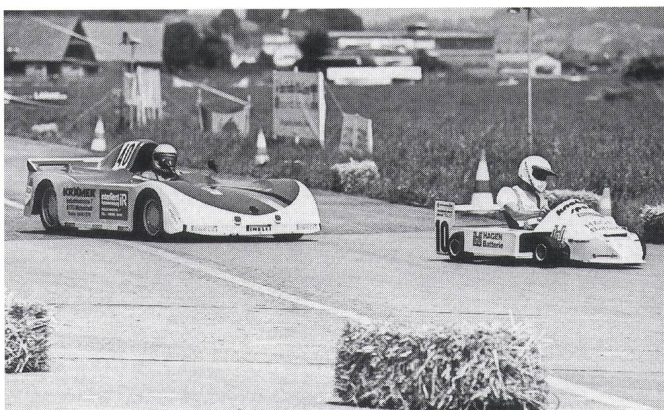
Rang	Start-Nr.	Bewerber/Fahrer	Fahrzeug	Rang in			Punkte Total
				¼ Meile	Dauerprüfung*	Sprint	
1	40	Werner Krämer, Michelstadt (D) Müller Uwe, Michelstadt (D)	Formel V	2	2	2	6
2	9	Ramella Fabrice, Ecublens	CRF Evolution II	6	4	1	11
3	27	Sassi Dario, Roma (I)	Megawatt	11	6	4	21
4	32	Studio Paolo Pasquini, Bologna (I) Piccinini Sergio, Bologna (I)	Pasquini Sport	5	14	10	29
5	2	Elmo Karting Club, Zuchwil Bringold Christophe, Zuchwil	Elmo II XS	3	18	12	33
6	23	NOZ Wolfgang, Besigheim (D)	Schwabenpfeil	19	10	5	34
7	25	Prinzo Cono, Milano (I)	Sarosly Elettrico	13	16	7	36
8	4	Junior Team Bellinzona Ardialono Rocco, Bellinzona	Junior Team II	17	12	9	38
9	16	Ingenieurschule Biel Balmer Paul, Nidau	Rennsolarmobil ISB 1986/88	16	20	6	42
10	3	Elmo Karting Club, Zuchwil Aebi René, Zuchwil	Elmo I XL	4	22	16	42
11	22	Logos Protoscar, Bellinzona Mombelli Diego, Comerio	Nosmog	8	42	3	53
12	79	Pfander AG, Schwerzenbach Bourquin René, Zürich	Pfander Colenta	22	24	11	57
13	73	Team Ticino Veicolo Solare, Agno Rusca Clavio, Agno	T.T.V.S-Minerva	20	30	8	58
14	78	Pfander AG, Schwerzenbach Kammerer Karl, Schw'bach	Pfander Colenta	21	28	13	62
15	33	Vegr Jaromir, Sedlec-Price (CS)	Dan 01	14	34	14	62
16	7	Sedlon Miroslav, Chlum (CS)	BEMH 02	18	32	15	65
17	12	STN Solarteam Napf Beat Hodel, Holstatt Wechsler Hanspeter	Dreirad Eigenbau	15	40	17	72

Rangliste der Kategorie Eigenbauten ohne Berücksichtigung der Gewichtsklassen

* Diese Wertung wurde doppelt gezählt



Rennatmosphäre auf dem Parcours in Emmen.



Die Nr. 10, Thomas Schuricht aus Kassel (D), erreichte in der Beschleunigungsprüfung über ¼ Meile eine Durchschnittsgeschwindigkeit von über 80 km/h.



Das Steyr-Diamant-Team bei der Präsentation im Verkehrshaus.



Verschiedene leichte Elektromobile der Kategorie Prototypen und Markenfahrzeuge im Duell.



Der Rennleiter Curt Schild (rechts) bei der Präsentation der Teilnehmer, hier mit Peter Pleisch, Pfäffikon, und seinem Pöhlmann EL.

zahlreiche altbekannte Fahrzeuge, darunter etwa der CitySTROMer, der Pöhlmann sowie VW- und Mercedes-Transporter, wie auch viele Neuentwicklungen anzutreffen. Ausser Renault mit einem Fahrzeug Typ «Express» war leider keiner der grossen Automobilhersteller vertreten. Gut etabliert haben sich dagegen verschiedene kleinere Hersteller aus der Schweiz, die ihre Fahrzeuge bereits in kleinen Serien produzieren, so etwa den Larel, Steyr Diamant und Solcar.

Leistungsdemonstration bei den Wertungsläufen

Viele Fahrzeuge konnten mit ausgezeichneten Fahrleistungen brillieren, die sich insbesondere im Beschleunigungstest manifestierten. Eine Zeit von nur 17,9 s über die ¼ Meile, entsprechend einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 80 km/h, ist

selbst für einen Rennboliden der Kategorie Eigenbauten beachtlich. Vier weitere Fahrzeuge dieser Kategorie erzielten in dieser Prüfung ebenfalls Geschwindigkeiten von über 70 km/h. In der Kategorie der Markenfahrzeuge und Prototypen erreichten in dieser Beschleunigungsprüfung nicht weniger als sechs Teilnehmer einen Schnitt von über 60 km/h. Ausgezeichnet ist auch die Leistung der verschiedenen gewichtigen Transporter, die im Schnitt Geschwindigkeiten von über 50 km/h erzielten.

Auch im Dauerwettbewerb und im Sprint zeigte sich an der Spitze in beiden Kategorien ein relativ breites Feld, wobei jeweils etwa 6 Fahrzeuge nur um weniger als 10 km/h in der Durchschnittsgeschwindigkeit hinter dem Schnellsten zurücklagen.

Als harter Test erwies sich der abschliessende Sprint. Während mit einer Ausnahme sämtliche Teilnehmer

sowohl die Beschleunigungsprüfung als auch den Dauerwettbewerb erfolgreich absolvieren konnten – was für die gute technische Ausreifung der Fahrzeuge spricht –, mussten in der Schlussprüfung Ausfälle verzeichnet werden, nämlich 5 von 23 Gestarteten in der Kategorie Eigenbauten und gar 11 von 30 Gestarteten in der Kategorie der Markenfahrzeuge und Prototypen. Der Grund hierfür dürfte im zu hohen Energieverbrauch während des Dauerwettbewerbes liegen, so dass der Sprint, der dieses Jahr über 5 statt 3 Runden führte und dessen Anforderungen an das Durchstehvermögen der Fahrzeuge von vielen unterschätzt wurden, nicht mehr bewältigt werden konnte.

Gesamtsieger in der Kategorie Eigenbauten wurde Uwe Müller aus Michelstadt (BRD), der Vorjahresvierte, der vor allem in der Dauerprüfung seine Konkurrenten hinter sich



Ein Rocaboy und ein Solcar 2001 (Hintergrund) im Dauerwettbewerb.



Hagen Arlt auf seinem RWE-CitySTROMer, mit dem er in der Kategorie Markenfahrzeuge und Prototypen alle drei Prüfungen gewann.



Der Renault Express wird von einem Larel verfolgt.



Der bereits seit Jahren im Alltagsinsatz stehende VW-Transporter des EWs Aarau konnte sich erneut ausgezeichnet plazieren.



Ebenfalls ein bei den Grand-Prix-Formel-E-Veranstaltungen bestens bekannter Teilnehmer ist der Elektro-Mercedes-Transporter der Accu Oerlikon.



Die von der ASVER organisierten Probefahrten erfreuten sich mit insgesamt 400 Interessenten grossen Zuspruchs.

lassen konnte, gefolgt von Fabrice Ramella, Ecublens, der in der abschliessenden Sprintprüfung mit 64,6 km/h die schnellste Runde aller Teilnehmer überhaupt zurücklegte.

Zu einer besonderen Attraktion für die Zuschauer entwickelte sich in der Kategorie Markenfahrzeuge und Prototypen ein Zweikampf zwischen den Teams Amacher Provence und Solarteam Höngg in der Dauerprüfung: Während einer rundenlangen Verfolgungsjagd lagen diese beiden Teilnehmer dicht beieinander. Bei ihren schnellsten Runden von 52,3 bzw. 52,1 km/h lagen die beiden nur um 42 hundertstel Sekunden auseinander. Am Schluss allerdings konnte Amacher davonziehen und noch drei Runden Vorsprung herausfahren.

Gesamtsieger in der Kategorie Markenfahrzeuge und Prototypen wurde wie im Vorjahr Hagen Arlt auf dem VW-Golf CitySTROMer des RWE, der sich in allen drei Prüfungen auf dem ersten Rang plazieren konnte. Auf den Rängen zwei und drei folgten Thomas Amacher, Basel, mit seiner Neuentwicklung sowie das Solarteam Höngg. Auffallend gleichmässig fuhren sowohl die beiden Larel (Rang 4 und 5) als auch die beiden Steyr Diamant (mit Damen am Steuer) auf Rang 6 und 10.

Interessant war der Einsatz eines Busses der Firma Vetter, der für Zermatt bestimmt ist. Eine Zulassung zum Rennen kam zwar nicht in Frage, da

Rang	Start-Nr.	Bewerber/Fahrer	Fahrzeug	Rang in			Punkte
				¼ Meile	Dauerprüfung*	Sprint	
1	82	Rheinisch Westfälisches Elektrizitätswerk, Essen (D)					
2	51	Artl Hagen, Düsseldorf (D)	VW Golf Citystr.	1	2	1	4
3	55	Amacher Leichtbau, Basel	Amacher Provence	2	4	2	8
4	71	Diego Jaggi Solarteam Höngg					
5	70	Lüthi Fredi, Zürich	Zenit Z1	3	6	5	14
6	66	Larag AG, Wil	Larel 202/6	2	10	3	15
7	80	Sutter Thomas, Wil SG	Larel 202/6	3	12	4	19
8	90	Larag AG, Wil	Larel 202/6	2	10	3	15
9	30	Jaeger Bruno, Wil SG	Larel 202/6	3	12	4	19
10	67	Steyr Daimler Puch, Steffisburg	Steyr Diamant	2	26	13	41
11	53	Fuhrer Elisabeth, Steffisburg	Pöhlmann EL	4	30	7	41
12	52	Pleisch Peter, Pfäffikon	Solcar 2001	3	20	19	42
13	68	Logos Protoscar, Bellinzona	Elettra	1	24	17	42
14	95	Piffaretti Marco, Bellinzona	Steyr Diamant	3	28	14	45
15	57	Steyr Daimler Puch, Steffisburg	Spider Bucher/ISB	1	36	9	46
16	54	Preisig Claudia, Thun	Bucher EF-2BS Spider	4	38	6	48
17	65	Ingenieurschule Biel	Leu Solar	1	44	10	55
18	50	Loser Stephan	VW Transporter	4	46	7	57
		Bucher Leichtbau, Fällanden	Solaris E2	5	48	10	63
		Stella Peter, Nänikon	Horlacher GL	6	42	18	66
		Leu Christian, Uettligen	Vespa Praggio	4	50	15	69
		Industrielle Betriebe Aarau	SMS MS 187	2	56	16	74
		Wernli Werner, Aarau					
		Schweri Wilfried, Schneisingen					
		Horlacher AG, Möhlin					
		Horlacher Boris, Möhlin					
		Solarmobil e.V. Weilersbach (D)					
		Reichel Roland					
		Stamm René, Wetzikon ZH					

Rangliste der Kategorie Markenfahrzeuge und Prototypen ohne Berücksichtigung der Gewichtsklassen

* Diese Wertung wurde doppelt gezählt



Verschiedene Elektromobile stehen für die Probefahrten bereit.

Fazit und Ausblick

Im Vergleich zum Vorjahr waren dieses Jahr erneut beträchtliche Fortschritte zu verzeichnen, und zwar sowohl hinsichtlich der verbesserten Fahrwerke (hohe Kurvengeschwindigkeiten, keine fahrwerksbedingten Ausfälle) als auch in bezug auf die Fahrleistungen.

Auffallend und besonders erfreulich ist auch die Tatsache, dass die Bestplatzierten eine relativ breite Spitze bilden, d.h. mehrere Fahrzeuge verschiedener Herkunft zeigten nahezu vergleichbare, hohe Fahrleistungen. Dabei konnten sich sowohl alte Hasen wie auch Neuentwicklungen auf den vorderen Rängen platzieren.

Erfreulich ist auch das erneut gestiegene Interesse der Zuschauer, die in beträchtlicher Zahl den Weg zum Wettbewerbsgelände fanden und die sich immer mehr auch für Fragen des Alltagseinsatzes der Elektromobile interessierten. Obwohl oder gerade weil es im In- und Ausland immer mehr Elektromobilveranstaltungen gibt, kommt dem bereits gut etablierten Grand Prix Formel E eine führende Rolle auf diesem Gebiet zu, wie der Veranstalter auch mit dem diesjährigen Anlass unter Beweis stellte.

er mit seiner Grösse und seiner auf 20 km/h beschränkten Geschwindigkeit andere Fahrer behindert hätte; als Fahrzeug zur Besichtigung der Piste wurde er jedoch von vielen Zuschauern gerne benützt.

Probefahrten für jedermann

Zu einer besonderen Zuschauerattraktion entwickelten sich die von der ASVER (Association suisse des véhicules électriques routiers – Schweizerischer Verband für elektrische Strassenfahrzeuge) organisierten Probefahrten für jedermann. Hierfür standen dank der Unterstützung von Herstellern und privaten Besitzern 10 typengeprüfte

Elektromobile zur Verfügung. Insgesamt 400 Versuchsfahrer machten von der Gelegenheit Gebrauch, am Freitag beim Verkehrshaus oder am Samstag und Sonntag auf einer speziellen Strecke in Emmen eine Proberunde am Steuer eines Elektrofahrzeugs zu absolvieren. Viele zeigten sich überrascht von den guten Fahrleistungen, die ganz ohne Lärm entwickelt werden, andern war das Beschleunigungsvermögen oder die Höchstgeschwindigkeit der gefahrenen Elektromobile aber doch zu bescheiden. Die Mehrzahl erachtete jedoch eine Nutzung dieser Fahrzeuge im Alltagseinsatz durchaus für denkbar, vor allem wenn die Preise etwas weniger hoch wären.

Am 29./30. September in Rapperswil/Jona

Elektromobile im Alltagstest

Unter dem Titel «On-road-Meisterschaft – Elektromobile im Alltagstest» organisiert der Automobil Club der Schweiz (ACS) in Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Verband für elektrische Strassenfahrzeuge (ASVER) am 29./30. September in Rapperswil/Jona SG eine Alltagstauglichkeitsprüfung für Elektrostrassenfahrzeuge. Hauptelement der Prüfung ist das Befahren einer etwa 30 Kilometer langen Strecke, die es möglichst innerhalb einer vorgegebenen Richtzeit zu bewältigen gilt. Sie weist längere Steigungen und Gefälle auf und führt teilweise durch den Innerortsverkehr dieser Region, teilweise entlang dem Zürichsee und Richtung Zürcher Oberland. Während dieser Rundfahrt müssen verschiedene Zusatzprüfungen absolviert werden, so etwa das Anfahren an einer Steigung, eine Beschleunigungsprüfung und eine kurze Geschicklichkeitsfahrt. Weitere Punkte können bei einer fakultativ zu absolvierenden, etwa halb so langen Zusatzrunde geholt werden. Ausserdem werden von einer Jury verschiedene technische und Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge im Hinblick auf ihre Praxisgerechtigkeit bewertet.

An diesem Alltagstauglichkeitstest beteiligen können sich sämtliche für den normalen Strassenverkehr zugelassenen Elektromobile, die eine Geschwindigkeit von mindestens 30 km/h erreichen. Gestartet wird in den beiden Kategorien «Personenfahrzeuge» und «Nutzfahrzeuge», wobei jeweils noch eine Aufteilung in verschiedene Gewichtsklassen vorgenommen wird. Als Teil-

nehmer sind nicht Rennfahrer gesucht, sondern Fahrer, die mit ihrem Elektromobil vertraut sind und die seine Leistungen optimal einsetzen können. Den Gewinnern winken attraktive Barpreise im Gesamtwert von Fr. 10 000.–.

Das technische Reglement und Anmeldeformulare für diese Veranstaltung können bei der ACS Sektion St. Gallen, St. Jakob-Strasse 46, 9001 St. Gallen, Tel. 071/24 63 24 angefordert werden. Allen Teilnehmern, die ihre Fahrzeuge mit der Bahn an- und abtransportieren, offerieren die Veranstalter übrigens eine 75%ige Rückerstattung der Bahntransportkosten.

Am Freitagnachmittag, 29. September, findet in Rapperswil die Abnahme der Fahrzeuge und die Bewertung der technischen Qualifikationsmerkmale statt. Am Freitagabend diskutieren Fachleute und Politiker im Rahmen einer öffentlichen Podiumsdiskussion über das Thema «Elektromobil, ein lärm- und abgasfreies Nahverkehrsmittel». Dabei sollen speziell auch Möglichkeiten angesprochen werden, wie Elektromobile zur Entlastung dieser verkehrsgeplagten Region beitragen könnten.

Die eigentlichen Testfahrten finden am Samstag zwischen 10.30 und 15.00 Uhr statt. Start und Ziel befinden sich im Zentrum von Rapperswil. Die Zuschauer haben dort auch Gelegenheit, sich eingehend über die heute verfügbaren Elektromobile zu informieren und sogar selbst eine kurze Probefahrt am Steuer eines Elektromobils zu absolvieren. Bei einem kniffligen Wettbewerb gibt es sogar ein Elektromobil zu gewinnen.