

1-2021 / Februar 2021

Preis: 4,80 Euro



Rollstuhl-Kurier

Mobilität für Alle. Das Magazin.

NEUES WASSER, ALTE STÄDTE
Ausflüge ins Fränkische Seenland

Mehr Teilhabe:
EUTB®-Stellen beraten

Filz übers Netz:
Tennis für Anfänger

Gemeinsam kurven:
Motorräder mit Schwenker

9 772191 004006

Fotos: Gundel-Jacobi



Wie in einer Pilotenkanzel Der Mercedes-Benz Sprinter im Test

Der Sprinter hat in Deutschland eine derart große Verbreitung, dass er sich zum Namensgeber einer ganzen Klasse aufgeschwungen hat. Vom Kastenwagen über Kombi-Versionen bis hin zum wandelbaren Wohnmobil gibt es unzählige Ausführungen des Tausendsassas. Wir haben uns mit einem Sprinter mit Zweiliter-Turbodiesel und Siebenstufen-Automatik befasst. Umgebaut wurde er im Betrieb Automobile Sodermanns, der in diesem Jahr sein 25-jähriges Bestehen feiert.

Auf den ersten Blick staunt man, dass sich der Kunde für ein solch großes Fahrzeug entschieden hat. Dazu macht Firmenchef Frank Sodermanns unmissverständlich klar: »Die Luft ist dünn bei Modellen, die den Erfordernissen meines Kunden entsprechen.« Damit meint er dessen Körpergröße von 1,95 Meter, die zusammen mit dem Elektro-Rollstuhl die Einfahrtshöhe an der Fahrzeugseite bedingt. Im Sprinter kann er vorwärts rein- und rausrollen, also auch innen wenden. Hinzu kommt die Unterfahrbarkheit am Lenkrad sowie eine ausreichende Sichtachse. »Der Kunde wäre auch am Fahrerplatz einfach zu groß für Fahrzeugtypen à la

VW-Bus«, erklärt Sodermanns. »Dort könnte er mit erhobenem Kopf nicht ungestört nach vorn rausschauen.«

»Ein elektrischer Rollstuhl mit integriertem Sicherheitsgurt gilt als Fahrersitz«

Umbaumaßnahmen

Nach dem Ausbau des vorderen Gestühls hat Sodermanns den Boden aufgeschnitten, um die dortige Stufe zu begradigen. Der Paravan-Elektro-Rollstuhl P50 mit integriertem Sicherheitsgurt für Selbstfahrer hat Frontantrieb und ist heckgelenkt. Das macht ihn extrem wendig. Er benötigt am Fahrerplatz eine sogenannte Docking Station, also ein elektronisches Schloss, das fest mit dem Fahrzeugboden verschraubt ist. Der Rollstuhl braucht nur über die Schienen der Docking Station gelenkt zu werden, dann rastet das Verschlussystem ein. Der Beifahrersitz kann auch als Fahrersitz verwendet werden. Dank des elektronisch-digitalen Space Drive2-Systems von Paravan mit einem Vierwege-Lenk-, Brems- und Gas-Joystick als Eingabegerät



ist der Sprinter komplett mit einer Hand zu steuern. Dazu gehört noch ein Mikrofon, ein Tontaster zur Sprachsteuerung bei Befehlen, die speziell bestätigt werden müssen, sowie ein Schalter für die elektrische Feststellbremse.

Für einen problemlosen Ein- und Ausstieg sorgt im vorliegenden Fall ein auf der rechten Seite befestigter Paravan-Unterflurkassettenlift mit einer Hubkraft von 320 Kilogramm. Die Bodenfreiheit nimmt dadurch um zehn Zentimeter ab – aber die restlichen vierzehn Zentimeter genügen locker auch zum Überfahren von Bodenschwellern und hohen Bordsteinkanten. Lediglich bei einigen Rampenzufahrten sollte man diesbezüglich etwas vorsichtig sein. Eine elektrische Schiebetür erleichtert das Öffnen und Schließen des Zugangs und macht den Kunden unabhängig von fremder Hilfe.

Antrieb

Der 143 PS/105 kW leistende Selbstzünder ist nicht der stärkste Dieselmotor aus dem Mercedes-Regal. Trotzdem kommt er gut mit dem bereits leer 2,2 Tonnen wiegenden Sprinter klar. Dies wird durchs kraftvolle Drehmoment von 330 Newtonmeter begünstigt, das bei 2400 Umdrehungen anliegt. Bei allem Pkw-ähnlichen Komfort bleibt der Sprinter natürlich ein Ver-

»Der Wechsel der einzelnen Gangstufen findet recht sanft statt«



**Mercedes-Benz Sprinter Tourer
214 CDI Kompakt**

Typ: Kleinbus

Preis: 51353 Euro

Länge: 5,27 Meter

Breite: 2,18 Meter

Höhe: 2,38 Meter

Leergewicht: 2 229 Kilogramm

Zuladung: 961 Kilogramm

Laderaum: 2 597 Liter

Anhängelast: 2 000 Kilogramm



Foto: Gundel | Jacobi

Radstand: 3,25 Meter

Sitze: 5

Motor: Diesel-Vierzylinder
Hubraum: 2143 Kubikzentimeter

Normverbrauch (NEFZ): 6,9 Liter Diesel
CO₂-Ausstoß: 182 Gramm/km

Getriebe: Siebenstufen-Automatik
Spitze: 157 km/h
0 auf 100 km/h: 17,2 Sekunden

Leistung: 143 PS/105 kW
bei 3 800 U/min
Drehmoment: 330 Nm
bei 2 400 U/min

treter der Nutzfahrzeugbranche. Deshalb ist die Geräuschkulisse des Motors stets wahrnehmbar, fällt aber nicht wirklich unangenehm auf. Obwohl die Siebenstufen-Automatik nicht zum letzten Technologie-Schrei der Kraftübertragung gehört, finden die Wechsel der einzelnen Gangstufen recht sanft statt.

»Sicherheitsrelevante Spracheingabe-Befehle mit zusätzlichem Tonschalter«

Space Drive2 mit Sprachsteuerung

Space Drive2 mit separatem Batteriemangement ist ein ausgeklügeltes System. Auf einer Testtour haben wir jegliche Scheu verloren, uns auch der Sprachsteuerung anzuvertrauen. Den theoretischen Hintergrund liefert uns Sodermanns: »Die Technologie ist wasserdicht – deren drahtlose Übertragung ist dreifach redundant, also gesichert wie in einer Pilotenkanzel im Flugzeug. Das heißt, selbst wenn alles Mögliche ausfallen sollte, was sowieso höchst unwahr-

scheinlich ist, kann man immer noch bremsen und lenken.« Es gibt im Prinzip insgesamt hundert Befehle, die mit der Sprachsteuerung ausgeführt werden können – längst nicht alle werden programmiert, denn es kommt auch hier auf die Erfordernisse des Kunden an, was benötigt wird. Viele Anweisungen sind einfach nur zu sprechen, dann werden sie ausgeführt. Um Fehleingaben zu vermeiden, ist bei einer zweiten Gruppe das zusätzliche Drücken des Tonschalters (Bleeper) notwendig.

Auf Testfahrt

»Startknopf betätigen!« – Während der Tonschalter gedrückt wird, spricht Sodermanns am Steuer den Befehl und der Motor wird gestartet. Die gleiche Kombination geschieht beispielsweise beim Einlegen der Fahrstufen, beim Blinker setzen und Sonnenblende ausfahren. Die Betätigung des so genannten Bleepers ist deshalb wichtig, damit man nicht unterwegs durch das zufällige eigene Aussprechen oder das eines