



Autos testen! Als die Kollegen in der Redaktionskonferenz mit dieser Idee auf mich zukamen, war ich im ersten Moment ein wenig überrascht. Aber fast schon im gleichen Augenblick wurde mir klar, dass sich mein Handicap als Rollstuhlfahrer für ein solches Projekt ins Gegenteil kehrte. Denn, wenn COURAGE Autos unter die Lupe nimmt, dann richtet sich der Blick nicht primär auf PS und Design. Wir wollten wissen, was der Markt im Bereich von Spezialumbauten für Behinderte hergibt und wie viel Fahrspaß dabei erhalten bleibt.

Ich möchte es gleich vorweg nehmen: Das Goldene Lenkrad, das der Mitsubishi Colt 2004 erhalten hat, ist meines Erachtens nicht nur absolut verdient. Das ist selbst nach dem Umbau durch die REHA-Gruppe noch deutlich zu spüren.

Der kleine, wendige Flitzer (bis zu 190 Stundenkilometer schnell) der Kompaktklasse hat echte „innere“ Werte, sprich ein tolles Design im Innenraum, das hält, was es verspricht. Die übersichtlichen Instrumente wurden mit Blendschutzkuppeln versehen und sind deshalb gut lesbar. Die

Außenspiegel lassen sich nicht nur von innen bedienen. Sie sind auch beheizbar und das kann – wie im Moment – besonders für körperlich unflexible Autofahrer Gold wert sein. Und damit ist man im Grunde schon nahtlos bei den Umbauten angelangt, die sich optisch zwar

gut einfügen, dennoch für mein Empfinden räumlich ein bisschen stören. Fast alle Funktionen, die über Schaltung oder Pedale zu steuern sind, wurden auf Handbetrieb umgestellt. Dieser Hebel befindet sich gemeinsam mit dem Zentralcommander auf einer Säule vor dem mittleren Teil des Armaturenbretts. Somit können rechtshändig Bremse, Gas, Licht und Scheibenwischer zentral gesteuert werden. Gewöhnungsbedürftig zwar, doch wenn man den Bogen erst einmal raus und die Technik im Griff hat, ist das eine tolle Sache. Das Einzige, womit ich ein bisschen meine Not hatte, war die Bremse. Sie ließ sich für mein Gefühl nicht ganz so fein dosieren, wie ich es gewohnt bin. Das ist allerdings kein Manko des

Wagens, sondern, wenn man es sachlich betrachtet, sogar ein Vorteil. Denn hinter der Bremse, die relativ gut und satt zupackt, steckt ein riesiges Sicherheitspaket, bestehend aus ABS und elektronischer Bremskraftverteilung EBO. Damit hatte ich bislang keine Erfahrungen.

Und sollte es dennoch mal zum Worst Case kommen, ist es beruhigend zu wissen, dass der Wagen mit Fahrer-, Beifahrer- und Seitenairbags ausgestattet ist. Außerdem teilt der Hersteller mit, dass sich zum Schutz bei seitlichen Aufprällen im „Innenleben“ zusätzliche Stahlverstrebungen befinden.

Bei manchem hatte man zwar primär an Kinder gedacht,





aber je nach Behinderung des Fahrers mag es ganz enorme Bedeutung bekommen, dass die elektrischen Fensterheber einklemmsicher sind. Hat man mal die Hand, den Ellbogen oder irgendetwas anderes im Weg, so fährt die Scheibe automatisch wieder nach unten. Das finde ich auf jeden Fall gut.

Aber jetzt zum „Eingemachten“. Ich habe mich zur Reha-Gruppe GmbH nach Schlitz fahren lassen, um den dort umgerüsteten Colt zu übernehmen. Eine ganze Menge Feinabstimmungen und Einstellungen wurden eigens für mich vorgenommen, bevor es losgehen konnte. Und dann lagen rund 300 Kilometer Auto-

bahn vor mir. Auf dieser Strecke bekam ich reichlich Gelegenheit, mich mit dem Fahrzeug vertraut zu machen.

Gleich beim Einsteigen fiel mir allerdings auf, dass der Rollstuhllift für meinen Geschmack und im Vergleich zu meinem privat genutzten Wagen etwas zu langsam ist. Ich fand es auch nicht so gut gelöst, dass ich verschiedene Schalter benötige, um die Schiebetür auf der Fahrerseite zu öffnen und im Anschluss dann den Lifter zu betätigen. Natürlich habe ich das Team der Reha-Gruppe hierzu befragt und man erklärte mir, dass dies gesetzlichen Sicherheitsvorschriften entspräche. Nun gut, in meinem Wagen ist das anders gelöst und geht vor allem schneller. Wie wichtig das ist, zeigt sich bei einem deftigen Regenschauer oder auch, wenn sich der Morgenkaffee massiv rückmeldet und man den Wagen eiligst verlassen möchte.

Danach hatte ich den Colt regelrecht in der Hand, und zwar in der rechten. Gas und Bremse werden über ein Handgerät dosiert, das sich auf einer Säule rechts vom Fahrer befindetet, also



Rollstuhllift etwas zu langsam  
Zwei separate Schalter für Schiebetür & Lift

Handgerät (Gas/Bremse) gewöhnungsbedürftig aber gut –  
Bremse schwer dosierbar

Zentralcommander II mini sehr gut (über einen kleinen Joystick-ähnlichen Knopf lassen sich Licht (Abblendlicht - Blinker - Warnblinker, sowie Scheibenwischer bedienen)

Bremslichter leuchten auch ohne Zündung wenn das Auto steht und die Feststellbremse drin ist.

Durchschnittsverbrauch zw. 6,5 - 7 l Super  
Benzin Tankinhalt 47 l



# MITSUBISHI COLT





etwa da, wo sonst der Schaltknüppel sitzt, nur etwas höher und somit komfortabler.

Direkt hinter dem Handgerät ist der Zentralcomputer platziert. Der hat mir ausgesprochen gut gefallen. Die Steuereinheit erinnert an einen kleinen Joystick. Abblendlicht, Blinker, Warnblinker und auch Scheibenwischer lassen sich mit ihm aktivieren. Im Zusammenhang mit der Beleuchtung sollte ich auf jeden Fall noch eine Besonderheit in Sachen Bremslichter erwähnen. Die leuchten nämlich auch ohne Zündung, sobald der Wagen steht und die Feststellbremse gezogen ist.



Wie schon eingangs erwähnt, wollten wir ja auch einen Blick auf den Fahrspaß werfen, und für mich gehört dazu unbedingt auch ein Blick unter die Motorhaube. Aber die hätte ich ohne Hilfe nicht öffnen beziehungs-



weise in geöffnete Position bringen können.

Ähnlich verhält sich das auch mit dem Kofferraum. Mit ein bisschen Schwung und Übung im Ausweichen kann ich den wohl öffnen, habe aber Probleme, ihn wieder zu schließen. Aus Erfahrung gebe ich deshalb den Tipp, dass man sich eine Handschlaufe bastelt und die am Innenteil des Kofferraumdeckels befestigt. Auf diese Weise ist es im Bedarfsfall einfach, sich selbst zu helfen. Der Kofferraum als solcher bietet kaum Möglichkeit, um irgendetwas zu transportieren, denn der Großteil wird für den



Rolli gebraucht. Ich hätte mir beim verbleibenden Freiraum eine Befestigungsmöglichkeit für eine Einkaufstasche oder so was gewünscht. Das gehört aber nicht zum Standard, ließe sich aber bestimmt selbst bauen. Nur sollte sie auch effektiv sein, denn wenn irgendetwas herausfallen würde bei der Fahrt, dann könnte das – und sei es auch nur eine kleine Dose Ölsardinen – die gesamte Bewegungsfähigkeit des Lifters ausknocken. Entsprechend steht beim Standardbetrieb des Wagens auch der Rücksitz nicht zur Verfügung. Aus Platzgründen müssen die hinteren Sitze umgelegt werden. Einer kann jedoch in Betrieb genommen werden, sollte man Mitfahrer haben. Dann aber ist der Lifter nicht mehr in vollem Umfang einsetzbar und die Passagiere müssten entsprechend Hand anlegen.



PLUS

### MITSUBISHI COLT INSTYLE 1.5 TECHNIK

Motorbauart	Reihe
Zylinder	4
Hubraum ccm	1499
Leistung kW (PS)	80 (109)
Drehmoment (bei 1/min)	145 (4000)
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0
Höchstgeschwindigkeit	km/h 190
Verbrauch L/100 km	
Kraftstoff Super	6,8
Grundpreis	€ 15.990,-

Handlich durch gute  
Elektrohydraulische Lenkung

Sequentielles 6 Gang Getriebe  
(Allshift)

Gut ablesbare Instrumente  
Guter Überblick  
Leichte Bedienung

Fahrwerk komfortabel bis  
straff

Klimaanlage kühlt auch  
das Handschuhfach

Verbrauch liegt unter  
Klassendurchschnitt



MINUS

Etwas Laut bei hohen  
Geschwindigkeiten

Querrillen auf der Autobahn  
spürbar

Hoher Anschaffungspreis

A-Säule stört etwas

Kein Reserverad - nur Pannenset

Hohe Unterhaltskosten

Alles in allem ein toller Wagen mit gelungenem Umbau, muss ich sagen. Ihn bis ans Äußerste auszufahren, über längere Strecken, das fand ich nicht ratsam. Für meinen Geschmack wird dann das Fahrgeräusch zum einen zu laut, zum anderen waren die Querrillen auf der Autobahn dann auch deutlich zu spüren. Denn das Fahrwerk würde ich als komfortabel bis straff einstufen.

Als absolut kreativ und professionell hat sich mir im Übrigen auch das Team der Reha-Gruppe präsentiert. Das Haupttätigkeitsfeld des Unternehmens liegt in der

Beratung, Planung und Realisierung von individuellen Umbaumaßnahmen an Kraftfahrzeugen aller Marken für Aktiv- und Passivfahrer. Insofern werden auch Absenkfahrzeuge, Rollstuhlhebepöhlen, Rampen sowie Handbedienungsgeräte, Pedalveränderungen und Ähnliches in Eigenproduktion hergestellt. Mir hat die Firmenphilosophie sehr gut gefallen, zumal ich persönlich feststellen konnte, dass man sich diese offenbar wirklich zu Herzen zu nehmen scheint: Jeder Behinderte, der auch nur eine geringe Chance hat, ein modifiziertes Fahrzeug sicher im Straßenverkehr zu führen, soll bei seinem Vorhaben, seine Mobilität durch die Anschaffung eines Fahrzeuges zurück zu gewinnen, unterstützt werden.

Ich habe natürlich auch nachgefragt, woher diese Devise stammt. Man habe langjährige Erfahrungen in der Fahrschul- ausbildung Behinderter gemacht und musste dabei feststellen, dass für diese Personen anschließend kaum geeignete Fahrzeuge zur Verfügung standen. Deshalb erfolgte 1981 die Gründung der

Reha GmbH. Als Gründungsmitglied hat man dann zehn Jahre später gemeinsam mit anderen qualifizierten Fahrzeugumrüstern aus ganz Deutschland die Reha-Gruppe ins Leben gerufen. Auf diese Weise gelang es, den Kunden flächendeckenden Service zu bieten.



Das umgebaute und auf meine Person eingestellte Fahrzeug stellte freundlicherweise

„Die Reha Gruppe GmbH & Co. KG, Niederlassung Schlitz, Fuldaer Straße 29 63110 Schlitz-Hartershausen [www.rehagruppe.de](http://www.rehagruppe.de)“ zur Verfügung.

**Testfahrer und Text: Nandor Boja  
Bilder: Christiane Krause  
Iris Rosenwald**



consistant en un système anti-blocage et en un répartiteur d'effort de freinage électrique (EBO). Avec ceci je n'avais pas encore d'expérience du tout.

Quelques aménagements sont principalement faits pour des enfants, mais dépendant de l'handicap du conducteur, il peut être très important que les lève-vitres électriques aient une sécurité anti pincement. La vitre redescend automatiquement si elle bute sur la main, le coude ou d'autre chose. Je trouve cela vraiment bien. Passons aux choses importantes maintenant. Je me suis laissé conduire à la Reha Gruppe GmbH à Düsseldorf pour prendre en main la Colt modifiée. Tout un tas de réglages ont été faits spécialement pour moi avant de pouvoir partir. Puis 400 Km d'autoroute étaient devant moi. Sur cette distance j'avais bien l'occasion de me familiariser avec la voiture. D'emblée, je me rendais compte que l'ascenseur de fauteuil roulant était à mon avis et en comparaison avec ma voiture privée un peu trop lent. Je ne trouvais pas bien pratique qu'il me faille appuyer sur deux boutons différents pour ouvrir la porte coulissante du côté conducteur et l'autre pour commander l'élévateur. Bien sûr, j'ai interrogé l'équipe de la Reha Gruppe et on m'a expliqué que ceci correspondait aux normes de sécurité légales.

Bien ! dans ma voiture ceci se fait différemment et surtout plus rapi-

dement. L'importance se fait sentir lors d'une averse importante ou quand le petit café du matin se manifeste impérativement et qu'on veut quitter la voiture de la façon la plus prompte.

Après ceci j'avais la Colt bien en main, dans la main droite plus exactement. Accélération et freins se dosent par un terminal, qui se trouve sur une colonne à droite du conducteur, à peu près à la place de l'embrayage, mais un peu plus haut et plus maniable.

Directement derrière ce terminal est placé l'ordinateur central. Ceci m'a vraiment bien plu. La commande ressemble à une petite manette. Feux de croisements, clignotants, feux anticollision et lave-glaces se laisse commander par la manette. Dans le contexte de l'éclairage je veux encore parler d'une particularité des feux stop. Ceux-ci s'allument même sans le contact quand le frein à main est activé.

Comme mentionné au début, nous voulons aussi jeter un regard sur le plaisir de conduite et pour moi il faut pour ceci regarder sous le capot. Mais je ne l'aurais pas pu l'ouvrir ou le manoeuvrer sans aide.

De même pour le coffre à bagages. Avec un peu d'élan et d'exercice dans l'esquive j'arrive quand même à l'ouvrir, mais j'ai des problèmes pour le refermer. J'ai un truc de par mon expérience: il faut se fabriquer une dragonne et l'attacher à l'intérieure du capot du coffre à bagages. De cette façon on peut s'en servir en cas de nécessité. Le coffre ne représente guère de possibilité de transporter quelque chose, car la majeure partie de l'espace est utilisée pour le fauteuil roulant. J'aurais bien aimé avoir une possibilité d'attacher les sacs des commissions dans l'espace restant.

En résumé il faut dire que c'est une voiture formidable avec une transformation bien venue. L'équipe de la Reha Gruppe a été absolument créative et professionnelle. La philosophie de l'entreprise m'a plu : Chaque handicapé qui n'a qu'une petite chance de conduire une voiture adaptée dans la circulation routière, doit être soutenu dans son projet de regagner sa mobilité par l'acquisition d'une voiture.

Traduction: Martin Randt

## Essayer des voitures!

Quand les collègues venaient à moi avec cette idée lors de la conférence de rédaction j'étais dans un premier temps en peu surpris. Mais presque au même moment je me rendais compte que mon handicap de tétraplégique me désignait, au contraire, pour un tel projet.

Car quand « Courage » fait des essais de voitures, le regard ne se tourne pas principalement sur les chevaux et le design. Nous voulons savoir ce que le marché propose dans le secteur des transformations pour handicapés et comment le plaisir de la conduite est conservé.

Une chose que je veux dire avant tout : » Le volant d'or » que la Mitsubishi Colt 2004 a reçu, est absolument mérité pour moi. Ceci se ressent même après la transformation par le groupe REHA.

Les rétroviseurs ne se laissent pas seulement commander de l'intérieur. Ils sont même chauffants et ceci peut valoir de l'or ; surtout pour des conducteurs physiquement « non flexibles ». De la nous arrivons directe-

ment aux transformations, qui s'insèrent visuellement bien, mais qui gênent spatialement quand même un peu à mon avis. Presque toutes les fonctions qui sont à commande par les pédales comme l'embrayage par exemple sont remplacées par une commande manuelle. Ce levier se trouve, avec l'ordinateur central, sur une colonne au milieu du tableau de bord. Par ce biais, freins, accélérateur, phares et essuies glace sont centralisés et peuvent être commandés par la main droite.

Il faut s'accoutumer, mais quand on s'est habitué et qu'on maîtrise la technique c'est une bonne chose.

La seule commande avec laquelle j'avais des problèmes était celle des freins. Pour mon goût, ils ne se laissaient pas doser aussi exactement que j'avais l'habitude. Mais ceci n'est pas un défaut de la voiture, c'est même un atout quand on jette un regard objectif. Car derrière les freins, qui freinaient relativement bien et efficacement, se cache un pack de sécurité gigantesque,