

TAXI 3/2009

Rubrik: Titelthema Rollstuhltaxis

Datei: Rolli-Umrüster (Ergänzungsartikel zum Download aus dem Internet)

Copyright: TAXI / Dietmar Fund, 28.03.2009

## **Klappern sollte nicht zum Handwerk gehören**

**Auf den ersten Blick sehen Rollstuhltaxis mit Heckabsenkung einander sehr ähnlich. Wie gut man mit ihnen im Dauereinsatz fährt, hängt aber auch an Details, in denen sie sich unterscheiden.**

Seit Jahren sind Rollstuhltaxis mit Heckabsenkung Dauergäste auf der Europäischen Taximesse. Im Jahr 2008 hatten Besucher gar den Eindruck, auf eine Reha-Messe geraten zu sein, weil in den Kölner Messehallen so viele VW Caddy und Caddy Maxi mit Heckabsenkung sehen waren.

Zu den Pionieren, die das mobile Gewerbe auf das Thema Rollstuhlbeförderung aufmerksam gemacht haben, gehört Reha-Automobile Heinz Eikenberg aus Bad Zwischenahn. Firmengründer Heinz Eikenberg hat das Unternehmen 1990 gegründet. Seit elf Jahren setzt er sein Know-how in Sachen Behindertentransport am heutigen Standort um, wo neben der Fabrikationshalle Fahrzeuge mit Heckabsenkung in einem Ausstellungspavillon besichtigt und erklärt werden können. Mit acht Mitarbeitern fertigen der Firmenchef und seine Frau rund 150 Fahrzeuge mit Heckabsenkung pro Jahr, für die Subunternehmer Teile zuliefern.

Astrid Eikenberg, die Taxiunternehmer noch als Frau Sonnen kennen gelernt haben, erklärt Messebesuchern geduldig die Punkte, auf die sie bei einem Vergleich von Fahrzeugen mit Heckabsenkung achten müssen. „Einige Wettbewerber bezeichnen es als Vorteil, dass sie den Originaltank verwenden“, erklärt die Firmenchefin. „Den müssen sie aber dann etwas tiefer montieren, was die Bodenfreiheit einschränkt. Außerdem müssen sie im vorderen Teil der Rollstuhlplattform auf ein paar Zentimeter Innenhöhe verzichten. Die Länge des Ausschnitts und die Durchfahrtshöhe mögen zwar gleich sein, aber der Rollstuhlfahrer sitzt stärker nach hinten geneigt.“ Heinz Eikenberg zeigt in der Fabrikation, dass bei seinen Umbauten die starre Hinterachse der tiefste Punkt des Fahrzeugs ist, weil Reha-Automobile einen eigenen, flacheren Tank einsetzt. Dessen kleines Manko ist, dass er beispielsweise beim kurzen VW Caddy nur 55 statt 62 Liter fasst, während in den Caddy Maxi 66 Liter passen.

Als neueste Alternative bietet Reha-Automobile Eikenberg den Caddy Maxi mit normal langem Ausschnitt auch als Autogas-Variante an. Der unterflur angeordnete Autogastank hat ein Volumen von 70 Litern. Außerdem hat das Fahrzeug einen 45-

Liter-Edelstahltank für Benzin. Beides zusammen dürfte für eine ordentliche Reichweite sorgen.

Einen wichtigen Gesichtspunkt, die ungehinderte Rundumsicht, berücksichtigen heute die meisten Umbauer, indem sie eine geteilte Rampe verwenden, die nicht ins Heckfenster hinein ragt. Dadurch ist das Rollstuhltaxi für Laien auch nicht als solches erkennbar, was auch den Einsatz als normales Taxi erlaubt und die Auslastung steigern hilft.

Näher anschauen sollte man sich auch die Verriegelung der Auffahrrampen. Wenn sie klappern, kann das im Einsatz ganz schön nerven. Heinz Eikenberg hat seinen Verriegelungsmechanismus bewusst so angelegt, dass er von außen gut zugänglich und sichtbar ist, was Einstellarbeiten und den Austausch von Teilen erleichtert.

Bei kurzen Basisfahrzeugen wie dem Citroen Berlingo, dem Peugeot Partner oder dem VW Caddy muss man unter Umständen die Sitzbank der zweiten Reihe geteilt nach vorn klappen, wenn man einen Fahrgast mit einem längeren Rollstuhl befördern möchte. Der Ausschnitt reicht dann unter die Bank. Wichtig ist in diesen Fällen, dass sich die Bank leicht und sicher wieder einsetzen lässt.

Seit 1998 besteht die Firma MobiTEC in Berkheim. Harald Damaschke hat 1992 im Sonderfahrzeugbau begonnen und sich nach ersten Erfahrungen mit dem Umbau von Rollstuhl-gerechten Fahrzeugen selbstständig gemacht. Heute leitet er den Betrieb zusammen mit dem zweiten geschäftsführenden Gesellschafter Peter Huber. Beide sind gelernte Kfz-Mechaniker. Huber ist für die Konstruktionen verantwortlich. Mit acht festen Mitarbeitern und drei Aushilfen sind in Berkheim 2008 rund 200 Umbauten entstanden. Das Gros entfällt auf Behindertentransportwagen (BTW) und auf Fahrzeuge mit Heckabsenkung.

„Wir haben Wert auf ein Baukastensystem gelegt, damit sich bei einem Unfall Teile leicht tauschen lassen“, berichtet Harald Damaschke. „So ist der Querträger für die Auffahrrampe bei allen Absenkfahrzeugen gleich“. MobiTEC schweißt nach dem Ausschneiden des Ausschnitts eine kathodisch tauchlackierte Stahlrohr-Konstruktion ein und verklebt damit die Kunststoff-Bodenwanne. Dieses Verfahren ist patentiert und wird bei fast allen Basisfahrzeugen angewandt. Damaschke sieht als Vorteile dieses Konstruktionsprinzips den guten Korrosionsschutz und das geringe Gewicht.

Normalerweise wird die Rollstuhlplattform mit einem geriffelten Alublech beklebt. Es soll bei nassem Boden griffiger sein als PVC-Bodenbeläge und leichter zu reinigen als ein gesandeter PVC-Belag, den MobiTEC auf Wunsch anbietet.

Als weitere Besonderheit seiner Absenkfahrzeuge führt Damaschke an, dass er den ausgeschnittenen Teil des hinteren Stoßfängers an der Heckklappe befestigt, was etwas teurer ist. Dadurch bleibe die volle Funktionstüchtigkeit einer Ultraschall-Rückfahrhilfe erhalten, während sie bei den üblicherweise nach hinten eingekürzten Mittelteilen der Wettbewerber nicht immer einwandfrei funktionierten. Die nach hinten

verkürzten Mittelteile sind dann unumgänglich, wenn das Teil mit der Rampe nach unten klappt. Ungekürzt würde es dann am Boden aufliegen.

Die Klapprampe sichert MobiTEC mit einem Gummipuffer und einer rechts sitzenden, nachjustierbaren Verriegelung. Eine Gummiauflage an der hochgeklappten Rampe wird von der Heckklappe gehalten und soll so ebenfalls Klappergeräusche verhindern.

MobiTEC hält als Unfallersatz- und Mietfahrzeuge einen Mercedes-Benz Sprinter und einen Ford Transit als BTW bereit sowie zwei VW Caddy und einen Citroen Berlingo mit Heckeinstieg – allerdings nicht mit Taxi-Ausrüstung. Der Citroen Berlingo erfordert beim Umbau eine Anpassung an der Anlenkung der Stoßdämpfer. Außerdem ist sein Originaltank nicht so einfach umsetzbar wie der des VW Caddy. Dem Caddy hat der Franzose in der Version mit Einzelsitzen voraus, dass er wegen seiner Innenbreite bei einem schmalen Rollstuhl noch drei Fahrgastplätze bietet. Dieses Manko kennt der Caddy Maxi nicht, bei dem die Bank der zweiten Sitzreihe einfach eingesetzt bleiben kann.

Die Spezialität von MobiTEC beim Caddy Maxi ist die „Taxi-Rampe“. Sie wird schon seit 2006 angeboten, hat aber erst mit der Europäischen Taximesse 2008 die volle Aufmerksamkeit des mobilen Gewerbes gefunden. Wer beim Siebensitzer die hintere Sitzbank ausbaut und die der zweiten Reihe nach vorn klappt, kann die als Abdeckung des Heckeinstiegs eingesetzte, geteilte Auffahrrampe hochklappen und sie nach dem Entriegeln abklappen. Danach ist der Caddy Maxi ein Rollstuhltaxi mit vier weiteren Fahrgastplätzen. Wenn man die Rampe nicht braucht, verdeckt sie den Bodenausschnitt. Danach ist das Rollstuhltaxi für Laien nicht mehr als solches erkennbar und kann als normales Taxi oder nach dem Einsetzen der hinteren Bank als Siebensitzer im Schülertransport oder als Discotaxi laufen.

MobiTEC antwortet damit auf eine Kritik, die Astrid Eikenberg bei Ausstellungen immer wieder hört: Manche Taxler stören sich an der hochgeklappten Auffahrrampe, wenn sie im normalen Einsatz Gepäck einladen möchten. „Dabei kann man die Rampe einfach herunterklappen und das Gepäck dann bequem einladen, schwere Teile sogar hinein rollen“, entgegnet die Firmenchefin in solchen Fällen. „Leichte Gepäckstücke lassen sich auch über die geklappte Rampe hieven.“

Einig sind sich beide Anbieter darin, dass gepflegte gebrauchte Rollstuhltaxis durchaus ihren Markt haben. Sie seien auch privat gesucht, zum Beispiel im Falle älterer Patienten, bei denen die Angehörigen die Anschaffung eines Neufahrzeugs scheuten. Wer also ein gebrauchtes Rollstuhltaxi abgeben möchte, sollte sich ruhig an einen der Umrüster wenden, die TAXI in einer gesonderten Ausstellerliste zusammengestellt hat. Sie steht ebenfalls zum Herunterladen bereit. *Dietmar Fund*