



Mit dem Citroën DS3 und dem Gasring Darios Duo von Kempf ist gut Kirschen essen:

Fahrerlebnis mit Chic

Vor zwei Jahren hat Kempf seinen Darios, einen geschwindigkeitsabhängig gesteuerten digitalen Gasring mit separater Handbetriebsbremse, als Weltneuheit auf den Markt gebracht (siehe auch unseren Bericht in HANDICAP 1/2010). Nun gibt es eine Weiterentwicklung des mit Stammsitz in Wasselonne bei Straßburg ansässigen Traditionsunternehmens: Den Darios Duo, der mittels eines Kippschalters im Armaturenbrett von der Normal- in die sogenannte Fun-Funktion gestellt werden kann. Diese sportliche Abstimmung des Gasrings ermöglicht ein dynamischeres Fahren oberhalb der Marke von 60 Stundenkilometern. Kurvige Landstraßen und bergige Strecken machen nun noch mehr Spaß – ein spritziges Auto natürlich vorausgesetzt.

Im Frühjahr 2010 wagte auch der französische Hersteller Citroën den Schritt in eine neue Ära. Mit seinem Kleinwagen DS3 stellt er sich in Konkurrenz zu kultigen Fahrzeugen wie Mini oder Fiat 500, wobei er sich nicht wie sie dem Retrodesign verschreibt, sondern betont modern und markant präsentiert. Mit seinen schier unendlichen Möglichkeiten zur optischen Individualisierung liegt er wie seine Mitbewerber voll im Trend: Von zahlreichen Farbtonkombinationen



Markante und elegante Erscheinung: Mit dem Citroën DS3 unterwegs im Elsass

beim Lack über ausgefallene Dach-Tattoos und schillernde Konsolen im Innenraum bis hin zu poppigen Fußmatten-Variationen kann man seinen neuen DS3 so konfigurieren, dass man ihn wohl kaum ein zweites Mal identisch antreffen wird.

Der Darios integriert sich wunderbar ins Interieur des Citroën

Unser Testwagen von Kempf kommt dagegen relativ schlicht, aber deshalb umso eleganter in einem Mix aus weißen und schwarzen Farbtönen daher. Für die sommerliche Probefahrt durchs schöne Elsass steht uns der zweitürige DS3 in der einzigen 4-Gang-Automatik-Variante als 1,6 Liter Benziner mit 120 Pferdestärken zur Verfügung. In den engen Gassen von Straßburg, bei einer Tour durch die umliegenden Ortschaften und in die Weinbergidylle der hügeligen Landschaft wollen wir zusammen mit unserer querschnittgelähmten Testpilotin Marina Maurer erkunden, was Fahrzeug und Fahrhilfen drauf haben, wie der DS3 und der Darios Duo miteinander harmonieren.



Üppige Platzverhältnisse: Das Umsteigen auf den Fahrersitz und die Verladung des Rollis sind für Marina Maurer ein Kinderspiel

Das Auto holen wir bei Thilo Edelmann zu Hause ab. Der Kempf-Mitarbeiter und Experte in Sachen Fahrhilfen wünscht uns kurz und schmerzlos: „Viel Spaß!“ Und seine Frau gibt uns noch knackige Sauerkirschen aus dem eigenen Garten als Reiseproviant mit auf den Weg. Wir fahren erst einmal über schmale Feldwege auf einen nahe gelegenen Weinberg, um uns mit dem Fahrzeug vertraut zu machen.

Erster Eindruck: Der weiße Gasring vor dem schwarzen Lenkrad integriert sich wunderbar ins Interieur des DS3 und macht eher den Eindruck eines zusätzlich wählbaren Accessoires denn eines Hilfsmittels; der Darios Duo unterstreicht damit sogar die sportlich-elegante Anmutung des 3,95 Meter langen Kleinwagens.

Beim Einstieg und der Rolli-Verladung zeigt der zweitürige DS3 Größe

Das Umsteigen vom Rolli auf den Fahrersitz ist für Marina Maurer ein Kinderspiel: Die große und weit öffnende Fahrtür bietet zusammen mit der günstig platzierten B-Säule, die in ihrer Form an eine Haifischflosse erinnert, üppige Platzverhältnisse – zweitürige Autos sind hier gegenüber viertürigen Limousinen

oder Kombis immer noch im Vorteil. Der nach vorne klapp- und schiebbare Beifahrersitz sorgt dafür, dass Marina die Antriebsräder ihres Rollis bequem hinter dem Sitz oder auf der Rückbank verstauen kann. Genügend Spielraum hat sie im DS3 auch, um den Starrrahmenrolli selbst ohne heruntergeklappte Rückenlehne über ihren Schoß hinweg auf den Beifahrersitz zu bugsieren. Das ist für sie zudem überhaupt kein Kraftakt, weil sie einen superleichten Panthera X aus Karbon fährt. Ohne Antriebsräder passt dieser auch locker in den Kofferraum, der ein für diese Fahrzeugklasse respektables Volumen von 285 Litern unter der Abdeckung hat. „Ein kompakter Faltrölli wie der Traveler von Pro Activ würde bestimmt komplett im Laderaum Platz finden“, meint Marina.

Die Ledersportsitze „Club“ machen ihrem Namen alle Ehre: „Ich fühle mich wie auf einem Luftkissen gebettet und habe sehr guten Seitenhalt. Das ist gerade für mich als Paraplegikerin wichtig“, lobt die Rollstuhlfahrerin.



285 Liter unter der Abdeckung: Der Starrrahmenrolli passt ohne Antriebsräder locker in der Kofferraum

Die Handbetriebsbremse, deren Knopf mit feinem Leder überzogen ist, befindet sich unterhalb des Wischer- und Servicehebels auf der rechten Seite des Lenkrades, im DS3 ein wenig zu nah an diesen Bedienelementen, sodass man beim Griff zur Bremse hier schon mal anecken kann, stellt Marina fest. „Als gute

Anzeige



Ergonomisches Fahren: Mit dem Darios Gasring lässt sich der DS3 feinfühlig dirigieren

Unterstützung empfinde ich die Mittellehne im Citroën, auf der mein Arm ruht, wenn ich mit der rechten Hand am Bremshebel bin, und die auch beim Fahren mit beiden Händen am Lenkrad und Gasring eine ergonomische Stütze für den Ellenbogen ist.“

Der Darios ist für Marina in seiner Handhabung etwas gewöhnungsbedürftig, privat ist sie bisher vor allem mit einem Dreh-Drück-Gerät gefahren. Aber bereits nach kurzer Zeit beherrscht sie sogar eine Herausforderung wie das rückwärtige Anfahren gegen den Weinberg so feinfühlig, dass wir uns hier erst einmal ein Picknick gönnen und zum Zwischenfazit kommen: Mit dem DS3 und dem Darios ist offenbar gut Kirschen essen!

Der Darios Duo ist ein digitaler Gasring mit einem Plus an Fahrspaß

Die Innovation des digitalen Darios besteht darin, dass die Übersetzung vom Hub des Gasrings zum Hub des Gaspedals automatisch in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit verändert wird. Bei geringem Tempo hat der Darios relativ viel Spielraum und verzeiht auch ein eigentlich zu abruptes Gasgeben, da das Gaspedal dennoch sanft angesteuert wird. Bei höherer Geschwindigkeit verläuft die Korrelation des Hubs zwischen Gasring und Pedal dagegen linearer; Beschleunigung und Fahrverhalten sind entsprechend dynamischer. Verantwortlich für diese Charakteristik sind programmierbare Kennlinien, die beim neuen Darios Duo eine weitere Dimension erhalten: Kippt man den Schalter am Armaturenbrett von der Standardstellung 1 auf die Position 2, werden ab einer Geschwindigkeit von 60 km/h noch einmal steilere Verlaufskurven aktiviert, die mehr Fahrspaß verheißen.



Fun-Funktion: Der Kippschalter bietet beim Darios Duo die Wahl für mehr Fahrspaß

Davon wollen wir uns bei der Fahrt auf der gut ausgebauten, aber kurvenreichen Route Nationale durch die hügelige Landschaft in Richtung Straßburg überzeugen. Tatsächlich reagiert der Darios in der Fun-Stellung wesentlich direkter beim leichten Druck auf den Gasring, sodass man etwa im Bereich zwischen 80 und 120 km/h dynamisch beschleunigen kann. Das kommt uns auch bei einem souveränen Überholmanöver mit noch mehr Speed zu Gute. Die volle Motorleistung und die Option zum „Kick-down“ bleiben mit dem Darios Duo ohnehin in beiden Modi und bei allen Geschwindigkeiten erhalten.

Ist man mit dem DS3 sportlich unterwegs, macht sich allerdings bemerkbar, dass die Schaltvorgänge der 4-Gang-Automatik nicht so harmonisch moduliert sind wie das Gasgeben mit dem Darios. Im Vergleich zum Modell mit Schaltgetriebe bremst die Automatik den Citroën bei der Beschleunigung von 0 auf 100 km/h

zudem um glatte zwei auf 10,9 Sekunden aus. Schade, dass es die durchzugsstärkeren und höher motorisierten DS3-Modelle nicht mit Automatik gibt, denn dann wäre der Fahrspaß gerade mit der Fun-Funktion des Darios Duo sicher noch größer. Bei zügigen Kurvenfahrten überzeugt uns das straff abgestimmte Fahrwerk des Kleinwagens, der zwar kein Go-Kart-Feeling vermittelt, aber dafür selbst über Kopfsteinpflaster noch bemerkenswert komfortabel abrollt und die Fahrgeräusche so effizient dämpft, dass im Innenraum fast himmlische Ruhe herrscht.

Feinfühlig dirigiert unsere Testpilotin den DS3 durch Straßburg



Überzeugend: Das Fahrwerk des DS3 ist straff abgestimmt; der Ring des Darios dreht sich frei auf seinem Halter und gleitet bei der Kurvenausfahrt geschmeidig durch die Hände



Routiniert: Marina Maurer hat sich schnell an das Fahren mit Gasring und Handbetriebsbremse gewöhnt

Beim Fahren mit Gasring bleiben beide Hände in der Regel am Lenkrad, wenn man nicht gerade bremsen muss. Das kann bei Lenkmanövern in engen Kurven oder im Kreisverkehr, die viel Feingefühl erfordern, ein Vorteil gegenüber kombinierten Handbediengeräten für Gas und Bremse sein, die immer eine Hand und deshalb zusätzlich einen Drehknopf erfordern, über den man das Lenkrad mit der anderen Hand dirigiert und dabei zuweilen kräftig „kurbeln“ muss. Der lederummantelte Ring des Darios dreht sich zudem frei auf seinem Halter. „Wenn ich das Lenkrad in die Geradeaus-Stellung zurückgleiten lasse, rutscht der Gasring geschmeidig durch meine Hände, ohne dass ich ihn mitdrehen muss“, erklärt Marina Maurer. „Ich kann dabei gleichzeitig sogar ein wenig Druck ausüben, um die Fahrt aus der Kurve heraus zu beschleunigen.“

Mittlerweile fast in Straßburg angekommen, dirigiert unsere Testpilotin den DS3 so routiniert durch den dichter werdenden Verkehr, dass sie das Lenkrad nur mit der linken Hand führt, um mit der rechten in Habachtstellung den Bremsknopf zu umfassen. Den Gasring bedient sie dabei schon mal lässig mit dem Handballen statt wie üblich mit dem Daumen. Das geht buchstäblich leicht von der Hand, denn der Druck auf den Darios erfordert bei jeder Geschwindigkeit einen geringen Kraftaufwand von nur drei Newton. „Mit dem Gasring könnte ich während des Fahrens sogar einen Kaffee trinken“, fällt Marina ein – wenn es in unserem DS3 denn einen entsprechenden Getränkehalter gäbe. Tatsächlich hat man mit dem Gasring in übersichtlichen Verkehrssituationen, etwa bei einer Fahrt auf der leeren Autobahn, oft eine Hand frei. Auch wenn es nicht ganz vorschriftsgemäß ist, kann man so mal in Ruhe eine Zigarette rauchen. Mit einem kombinierten Handbediengerät für Gas und Bremse muss man sich dafür schon ziemlich verrenken. Jedenfalls, wenn kein Tempomat an Bord ist, weshalb der möglichst intelligente automatische Geschwindigkeitsregler im Auto heute nicht nur für die letzten dummen Raucher, sondern für alle Nutzer von Fahrhilfen eine besonders sinnvolle und lohnenswerte Zubehör-Option ist.

Unseren Kaffee wollen wir ohnehin viel lieber in einem Café zu Füßen des Straßburger Münster genießen. Vor der imposanten Kulisse der gotisch-romanischen Immobilie schillert das markant designte Automobil nicht nur wie ein modernistisches Kontrastprogramm, sondern der kleine Citroën DS3 findet in den engen Gassen rund um dieses Herzstück der europäischen Architekturgeschichte auch zuverlässig einen Parkplatz. Gerade beim behutsamen Rangieren vorwärts und rückwärts in die enge Lücke kommt Marina Maurer der größere Hub des Gasrings und das ruckfreie Ansprechverhalten des Darios entgegen, wenngleich die versierte Autofahrerin freimütig bekennt, dass das Einparken nicht zu ihren Paradedisziplinen gehört.



Innovative Technik sorgt für doppelte Sicherheit

Herzstück des Darios ist komplexe Mess- und Regeltechnik: Zwei Sensoren und eine kleine Platine finden im Innern des Lenkrads Platz und stören die Funktion des eingebauten Airbags nicht. Der auf die beiden Befestigungsstege des Gasrings manuell erzeugte Druck wird von den Sensoren tausend Mal in der Sekunde erfasst und in Form von jeweils zwei digitalen Signalen über eine Drahtverbindung an die zentrale Computereinheit des Darios hinter der Instrumententafel gesendet. Diese berechnet dann die Algorithmen für den reibungslosen Ablauf des geschwindigkeitsabhängigen Regelprozesses und steuert das originale Gaspedal an. Die digitale Übertragung und die Redundanz der Signale sorgen für doppelte Sicherheit. Elektromagnetische Störimpulse, die zu Fehlfunktionen des Gasrings wie etwa unerwünschter Beschleunigung führen könnten, werden damit ausgeschlossen. Grundsätzlich wird so gewährleistet, dass das Auto vom Darios die identischen Steuerungsimpulse wie sonst vom Fußpedal erhält.

Der Gasring lässt sich deaktivieren, dazu muss man nur den Schalter im Armaturenbrett auf die Null-Position kippen. Fahrer ohne Handicap können das Gas- und Bremspedal dann wie gewohnt bedienen und werden sich darüber freuen, dass sie dabei im Fußraum, der im DS3 ohnehin recht viel Beinfreiheit bietet, kein Fahrhilfen-Gestänge stört. Die zum System gehörige Handbetriebsbremse bleibt dagegen immer aktiviert.

„Der DS3 ist ein schnuckeliges Frauenauto“, resümiert Marina Maurer

Der in Europa und Nordamerika patentierte Darios ist für die meisten Fahrzeuge mit Automatik-Getriebe verfügbar und kostet samt Überführung von jedem Ort in Deutschland zur Umrüstung in der Werkstatt von Kempf und zurück zwischen 4.000 und 5.000 Euro netto für die gängigen Modelle. Über die genauen Preise und die Modalitäten für die Kostenübernahme durch einen Leistungsträger sollte man sich individuell bei Kempf infor-



Kontrastprogramm: Der DS3 macht vor dem Straßburger Münster eine gute Figur und findet in den engen Gassen mit Sicherheit eine Parklücke



„Ein richtig schnuckeliges Frauenauto“: So lautet das Fazit von Marina Maurer im Café zu Füßen der Cathédrale Notre-Dame

mieren. Dies gilt auch für die umfangreiche Palette an Lederfarben, aus der man auswählen kann, um den Gasring und den Bremshebelknopf optisch dem eigenen Geschmack und dem Interieur des Autos anzupassen. Im Citroën DS3, der in der Grundausstattung unseres Testwagens mit Automatik ab 18.800 Euro zu haben ist, hat uns der Darios Duo in jeder Hinsicht gefallen: Im Zusammenspiel verbinden die beiden Franzosen für Menschen mit Handicap komfortablen Fahrernuss mit Chic.

„An den Gasring habe ich mich bei der Probefahrt schon nach kurzer Zeit gewöhnt, obwohl ich eine eingefleischte Anhängerin von Dreh-Drück-Geräten bin“, resümiert Marina Maurer im Café. „Und der DS3 ist ein richtig schnuckeliges Frauenauto“, befindet sie und kann damit zu Füßen der Cathédrale Notre-Dame de Strasbourg, wie das Liebfrauenmünster auf Französisch bezeichnet wird, nur richtig liegen.

Text und Fotos: Gunther Belitz

Auskünfte: KEMPF Deutschland, Schmalzgrube 12, 77694 Kehl, Tel.: 07851/484208, E-Mail: info@kempf-gasring.de, Internet: www.kempf-gasring.de, www.kempf.fr