

Warten auf den großen Knall: Jeder Sitz wird von den Testern beinhart geprüft

Schlittenfahrt im Kindersitz

FOTOS: NILS HENDRIK MÜLLER

Wie sicher sind die neuen Kindersitze? Der aktuelle ADAC-Test beurteilt die Stärken und Schwächen von 28 Modellen

Dürften Sie schon mal ein Neugeborenes im Arm halten? Ein bewegender Moment. Und zugleich auch ein Augenblick, der die große Verantwortung für den zerbrechlichen, kleinen Menschen spürbar macht. Denn die Halswirbelsäule ist noch so zart entwickelt, dass der Kopf beim Tragen des Kindes unterstützt werden muss, wenn der Nacken keinen Schaden nehmen soll. In diesem Bewusstsein wird sofort klar, wie aufwendig ein guter Kindersitz konstruiert sein muss – damit selbst kleinste Kinder schlimme Autokollisionen unverletzt überleben können.

Doch nicht alle angebotenen Rückhaltesysteme geben dem Nachwuchs ausreichend Sicherheit.

Deshalb testet der ADAC mit seinen europäischen Partnerclubs und Verbraucherschutzorganisationen wie der Stiftung Warentest einmal im Jahr aktuelle Kindersitzmodelle. Von den insgesamt 40 neuen Sitzen des internationalen Markts, die sich dem Test 2008 stellen mussten, wählte die Motorwelt 28 Modelle aus, die in Deutschland verkauft werden – aufgeteilt nach den Klassen, die sich am Gewicht der Kinder orientieren. Obwohl alle Sitze



Auf dem Weg zum Unfallort: Nachdem der Kinderdummy mit seinem Sitz korrekt in der Rohkarosserie festgeschnallt wurde, flitzt er im Crashlabor zum Aufschlagpunkt



28 Kindersitze im Test

ADAC	Preis in Euro (ca.)	Sicherheit	Bedienung	Komfort	Gebrauch	ADAC-Urteil
Modell/Gewichtsklassen						
bis 13 Kilogramm (0+), bis ca. 11/2 Jahre						
Römer Baby-Safe Isofix plus ¹⁾	ab 280	++	++	+	o	++
Graco Logico S HP mit Basis ²⁾	179	+	+	+	o	+
Jané Strata	199	++	+	+	+	+
Chicco Autofix plus mit Basis	ab 119	+	+	+	o	+
Safety 1st Mimas ³⁾	60	+	+	+	o	+
Casualplay Baby Zero plus	179	+	+	+	o	+
Hauck Zero Plus	ab 69	+	+	+	o	+
Römer Baby Safe Plus	ab 130	+	+	+	o	+
Peg Perego Primo Viaggio Tri-Fix m.B.	218	+	+	+	o	+
Peg Perego Primo Viaggio Tri-Fix	159	o	+	+	o	o
bis 18 Kilogramm (0/I), bis ca. 4 Jahre						
Graco Duologic II ¹⁾	499	+	o	+	o	o
9 bis 18 Kilogramm (I), ca. 1 bis 4 Jahre						
Römer Safefix plus ¹⁾	ab 320	+	+	+	+	+
Bébé Confort Axis	309	o	+	+	+	o
9 bis 25 Kilogramm (I/II), ca. 1 bis 7 Jahre						
Michelin Cockpit	299	-	+	+	o	-
Eitel Plastic Luftikid	99	-	o	o	+	-
9 bis 36 Kilogramm (I/II/III), ca. 1 bis 12 Jahre						
Kiddy Comfort Pro	ab 230	+	+	+	+	+
Nania Newline	79	o	o	o	+	o
Kids im Sitz Ferrari Teko	159	-	o	+	+	-
IWH Trade Max Vario Max	70	-	o	+	+	-
15 bis 36 Kilogramm (II/III), ca. 4 bis 12 Jahre						
Bébé Confort Moby	159	+	++	+	+	+
Cybex Solution X	130	+	++	+	+	+
Casualplay Protector	219	+	+	+	o	+
Kiddy Discovery Pro	ab 150	+	+	+	+	+
Jané Indy Plus Team ¹⁾	189	o	+	+	+	o
Nania Dreamfix SP	59	o	+	+	+	o
Recaro Monza	ab 139	o	++	+	+	o
HTS Izi Up	ab 149	o	+	+	+	o
Storchenmühle Ipai	119	o	++	+	+	o

++ = sehr gut + = gut o = befriedigend e = ausreichend - = mangelhaft



Gefährlich: Weil beim Michelin Cockpit die Gurtführung bricht, taucht das Kind unter dem Beckengurt durch, der sich gefährlich in den Bauch bohrt



Nur die Isofix-Babyschale von Römer erreicht das Urteil »sehr gut«



Billig, aber mangelhaft: Der Sitz, der wie eine Schwimmweste aussieht

die internationale Zulassungsrichtlinie ECE-R44 erfüllen, zeigten sich auch diesmal große Unterschiede zwischen den Produkten. Die Spanne der ADAC-Urteile reicht von »sehr gut« bis »mangelhaft« (siehe Tabelle links).

Wie bereits im letzten Jahr erhielt nur eine Babyschale die Bestnote. Diesmal ist es der Römer Baby-Safe Isofix plus, der über eine Isofix-Halterung fest mit dem Auto verankert ist. Das erleichtert nicht nur die Bedienung, sondern erhöht auch den Unfallschutz.

Der mit »mangelhaft« beurteilte Michelin Cockpit scheiterte an der ADAC-Testnorm beim Frontalcrash, die wegen unserer Erkenntnisse aus den Euro NCAP-Crashtests gegenüber den gesetzlichen Vorgaben verschärft wurde. Der Kindersitz fiel in dieser Disziplin deshalb durch, weil sicherheits-

relevante Bauteile der Gurtführung schlappmachten. Dieser Mangel schlägt auf die Gesamtnote durch.

Die anderen mangelhaften Sitze versagten beim Seitencrash, der beweist, wie wichtig eine Rückenstütze mit groß dimensionierten Seitenwangen auch für größere Kinder ist. Allerdings: Ein Seitencrash ist für die europäische Zulassung bislang noch nicht vorgeschrieben – wir halten das für ein nicht akzeptables Sicherheitsmanko.

Vielleicht sollten die verantwortlichen Gesetzgeber mal ein Neugeborenes in den Arm nehmen – und vor allem über die notwendige Aufnahme des Seitencrashes in die Norm nachdenken.

KLAUS BRIETER ■

Info
INTERNET www.adac.de/tests/
ADAC-TV/E-PAPER Crashtest-Video unter www.adac.de/tv und www.adac.de/epaper

So hat der ADAC getestet

SICHERHEIT. Mit einem Prüfschlitten, auf den eine viertürige Opel Astra-Karosserie montiert wurde, simulierten wir jeweils einen Frontalaufprall mit 64 km/h und einen Seitenanprall mit 50 km/h. Die Belastungswerte wurden an verschiedenen großen Kinder-Dummys gemessen. Subjektiv wurden Gurtverlauf, Größenanpassung, Standfestigkeit des Sitzes und Kopfabstützung beurteilt.

BEDienung. Bei Einbauversuchen mit Kindern und Dummys wurden die Möglichkeit der Fehlbedienung, das An- und Abschnallen des Kindes, der Ein-, Aus- und Umbau des Sitzes (für größere und kleinere Kinder) sowie die Bedienungsanleitung geprüft.

KOMFORT. Bei Einbauversuchen mit Kindern und Dummys bewerteten wir die Beinauflage, die Polsterung beziehungsweise blanke Stellen und die Sichtverhältnisse für das Kind.

GEbrauch. Mehrere Prüfpersonen beurteilten, wie der Sitz gereinigt werden kann und wie die Verarbeitung einzuschätzen ist.

ADAC-URTEIL. Für das Gesamtergebnis wurden nur die Kriterien Sicherheit und Bedienung herangezogen, der schlechtere Wert schlägt durch.

¹⁾Sitz mit Isofix-Befestigung, ²⁾baugleich mit Teutonia Tario, ³⁾baugleich mit Bébé Confort Babycoque Streety