

ADAC testet Sicherheit auf der Rücksitzbank

Der ADAC hat bei Crashtests in seinem Technikzentrum die Sicherheit der Passagiere im Fond untersucht. Auf Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer verzichten die Hersteller aus Kostengründen auf der Rückbank, wodurch diese Mitfahrer schlechter geschützt sind.

Bei den Tests hat sich gezeigt, dass Mitfahrer ohne moderne Rückhaltesysteme einem erhöhten Risiko für schwere Kopf-, Brust-, und Bauchverletzungen ausgesetzt sind. Bei den simulierten Unfällen wirkten Lasten von bis zu einer Tonne auf die Insassen. Der Automobilclub empfiehlt deshalb auch für auf der Rückbank mitfahrende Personen in allen Fahrzeugen serienmäßig Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer einzubauen. Laut Daten der ADAC-Unfallforschung sitzt bei rund zehn Prozent der schweren Unfälle ein Mitfahrer auf der Rückbank.

Der Gurtstraffer zieht den Gurt bei einem Unfall innerhalb von Millisekunden um bis zu 15 Zentimeter ein; er verhindert so ein Durchrutschen des Beckens unter dem Gurt, das unter anderem zu schweren Verletzungen im Bauchbereich führen kann. Der Gurtkraftbegrenzer sorgt dafür, dass die Insassen sanfter abgefangen werden.

Bei den Tests untersuchte der ADAC auch die neueste Generation von hinteren Rückhaltesystemen. Dazu gehören sogenannte Airbag-Gurte, die vereinzelt bereits in Modellen von Ford und Daimler eingesetzt werden. Die Tests zeigten, dass solche aufblasbaren Gurte den Insassenschutz auf der Rückbank erhöhen, weil sie die Druckbelastung auf den Brustkorb und das Risiko von Rippenbrüchen bei einer Kollision deutlich reduzieren. Probleme gibt es nur beim Einsatz von bestimmten Kindersitzen, die mit dem Gurt befestigt werden. Mercedes-Benz wird den aufblasbaren Gurt künftig in der E-Klasse optional anbieten – ein Modell, das sehr häufig als Taxi genutzt wird.

Einen vollwertigen Airbag können Airbag-Gurte allerdings wegen ihres begrenzten Volumens nicht ersetzen. Aus diesem Grund machte der ADAC auch Prototypenversuche und baute in den Testfahrzeugen Airbags wie auf dem Vordersitz ein. Die Testergebnisse zeigen geringere Werte bei der Kopf- und Brustbelastung. In der Airbaglösung steckt laut

ADAC das größte Sicherheitspotenzial für Heckpassagiere.

Der Schutz von Heckpassagieren fließt seit 2015 auch bei Crashtests nach Euro NCAP ein. Hintergrund der Verschärfung sind das sich verändernde Mobilitätsverhalten und das steigende Verkehrsaufkommen. Beides hat zur Folge, dass die Insassenzahl auf der Rücksitzbank in den nächsten Jahren kontinuierlich steigen wird. (ampnet/nic)

Bilder zum Artikel



ADAC-Crashtest zur Sicherheit auf der Rückbank.



ADAC-Crashtest zur Sicherheit auf der Rückbank.



ADAC-Crashtest zur Sicherheit auf der Rückbank.



ADAC-Crashtest zur Sicherheit auf der Rückbank.



ADAC-Crashtest zur Sicherheit auf der Rückbank.



ADAC-Crashtest zur Sicherheit auf der Rückbank.



ADAC-Crashtest zur Sicherheit auf der Rückbank.
