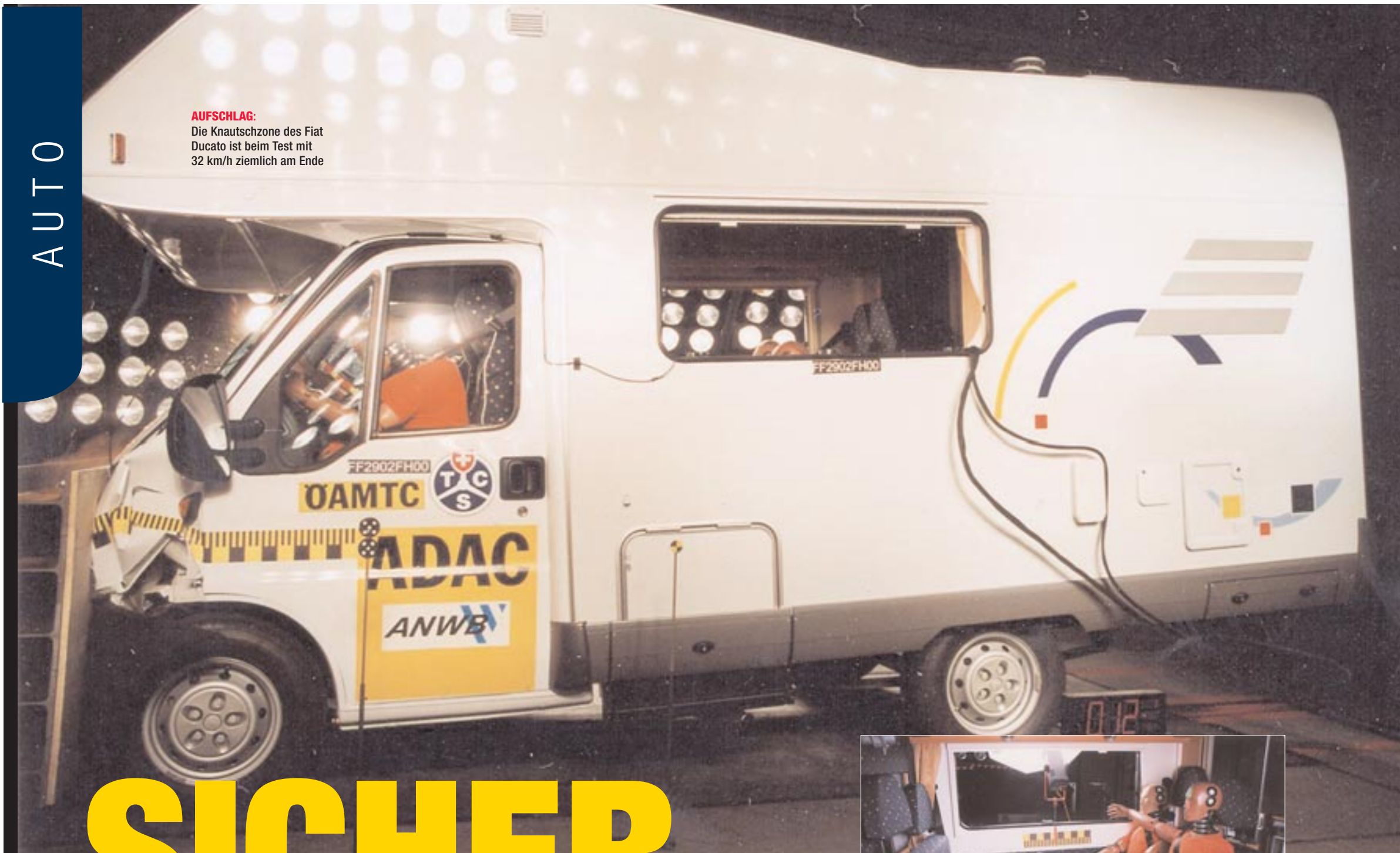


AUFSCHLAG:
Die Knautschzone des Fiat Ducato ist beim Test mit 32 km/h ziemlich am Ende



SICHER wohnen unterwegs?



UNGEMÜTLICH:
Ein Dummy hat mit dem Kopf harte Teile gestreift und hängt nach dem Aufprallversuch verdreht in seinem Beckengurt. Der Tisch hat sich aus der Verankerung gerissen und die Sitzkisten sind bereits angebrochen

WIEDERHOLUNGSTAT. Zum zweiten Mal hat der ADAC ein Wohnmobil mit Alkovenaufbau an die Wand gefahren. Die Katastrophe blieb diesmal aus – der Insassenschutz hat sich in den letzten Jahren merklich verbessert

Es war vor neun Jahren: Die *motorwelt* titelte »Bruchmobil«, als der ADAC die Ergebnisse seines ersten Crashtests mit einem Wohnmobil veröffentlichte. Erst knirschte die Branche mit den Zähnen und dann gelobte sie Besserung. Hat sie wirklich Wort gehalten? Es wurde Zeit, ihr erneut auf den Zahn zu fühlen.

Wie schon 1993 wurde für den ADAC-Crashtest beispielhaft ein Alkoven-Wohnmobil ausgewählt, bei dem der Aufbau (mit Schlafgelegenheit über dem Führerhaus) mit einem Kleintransporter-Fahrgestell kombiniert wird. Diese Variante liegt bei den Zulassungen immer noch unangefochten an der Spitze – auch das Basisfahrzeug, ein Fiat Ducato, nimmt in diesem Marktsegment die Spitzenposition ein. Und wie damals kaufen die Tester eine Variante mit Küche im Heck, da dieser Einbauort beim Aufprall als besonders kritisch gilt.

Beim Test ist das Wohnmobil »urlaubsfertig« ausgerüstet: Kühlschrank und Küchenzeile mit Lebensmitteln und Geschirr gefüllt, die Staufächer und Schränke mit typischem Ferienkram bestückt, zwei (mit Wasser gefüllte) Gasflaschen im Flaschenkasten untergebracht und Frisch- sowie Abwassertank geflutet. Im Führerhaus sitzen zwei Dummies, drei weitere Messpuppen machen es sich in der Vis-a-vis-Sitzgruppe gemütlich – zwei in Fahrtrichtung, eine entgegen. Klar, dass alle fünf brav angeschnallt sind – in Fahrtrichtung mit Dreipunktgurt, rückwärts sitzend mit Beckengurt.

Die spezielle »Urlaubsfahrt« im ADAC-Crashlabor endet nach wenigen Metern mit 32 km/h unsanft an einer Wand. In der Schlussphase des Aufpralls bäumt sich das

Wohnmobil noch kurz auf, dann herrscht Ruhe im Saal. Die Reserven der Fahrerhaus-Kabine des Ducato sind nahezu aufgebraucht, bei höheren Geschwindigkeiten würde das in diesem Fall relativ niedrige Verletzungsrisiko von Fahrer und Beifahrer erheblich ansteigen. Hinzu

Das Fahrerhaus hat kaum Reserven

kommt, dass die serienmäßigen Gurtstraffer zu spät auslösen. So ist der Aufschlag des Fahrerkopfes auf das Lenkrad nicht mehr zu verhindern und auch der Beifahrerkopf entgeht nur ganz knapp dem unsanften Kontakt mit Teilen des Armaturenbretts. Zum Glück tun sich in der Fahrerkabine keine scharfkantigen Aufbrüche in den Aufschlagzonen auf.

Die äußere Struktur des Kastens bleibt vollständig erhalten. Allerdings haben sich Aufbau und Fahrerhaus so weit gegeneinander verschoben, dass sich die vordere Beifahrertür nicht



MAHLZEIT: Der Kühl- und der Vorratsschrank können ihren Inhalt nicht halten – die »gute Stube« ist mit Lebensmitteln und Besteck übersät

mehr öffnen lässt. Nach dem Öffnen der hinteren Seitentür rollt den Testern der Inhalt des Kühlschranks vor die Füße, weil dessen Klappe dem Druck der Lebensmittel nicht standhalten kann. Auch die Türen des Spülen- und Vorratsschranks, eines Dachfachs sowie die Verankerung des Besteckkastens leisten nur unzureichenden Wi-

derstand – entsprechend ist der Wohnraum mit dem Inhalt der Stauboxen übersät. Die Duschraumtür springt während des

Das Heckmobiliar wird zerstört

Versuchs auf, schlägt herum und reißt an den Scharnieren ab. Auch die Sitzkästen der Quer- und Längsbänke gehen durch den Gepäckschub schon ziemlich aus den Fugen.

Den Insassen im Wohnteil ergeht es unterschiedlich: Der nur mit Beckengurt gesicherte und rückwärts zur Fahrtrichtung sitzende Dummy streift mit seinem Kopf den Dachrahmen im Durchgang zum Fahrerhaus. Sein Hals überdehnt sich beim

Rückschlag deshalb etwas nach hinten. Die Puppe dreht sich auch noch zur Mitte hin, weil die Trennwand, an der sie sich anlehnt, bereits nachgibt. Zu guter Letzt haut ihm die entwurzelte Tischplatte noch einen satten Handkantenschlag in die Brust- und Bauchregion. Der Tisch sollte zwar laut Bedienungsanleitung während der Fahrt nicht montiert sein, es fehlt aber ein deutlicher Warnaufkleber im Fahrzeug.

Der Bewegungsablauf der beiden mit Dreipunktgurten gesicherten Insassen ist nur in einem Punkt zu beanstanden: Weil die Sitzflächenplatte bereits anfängt einzubrechen, besteht bei höheren Unfallbelastungen die Gefahr, dass Personen mit den Hüftknochen unter dem Beckengurt durchtauchen. Im Ernstfall kann dies zu sehr kritischen Bauchverletzungen führen.

Fazit: Seit dem ersten ADAC-Wohnmobilcrash hat sich einiges gebessert (siehe Vergleichstabelle links). Die Knautschzone des neuen Ducato nimmt den Stoß viel besser auf, sodass die Insassenzelle des Fahrerhauses kaum beschädigt wird. Dafür ist im Innenbereich des aufgesattelten »Wohnraums« noch viel zu tun (siehe unteren Kasten). **KLAUS BRIETER**

INTERNET weitere Crashtests
www.adac.de

ADAC-CRASHTESTERGEBNISSE		
Aufprallverhalten des Gesamtfahrzeugs	2002*	1993**
Deformation Fahrerhaus	+	o
Deformationsbalance Vorbau/Fahrerhaus	++	o
Nutzbare Deformationsreserve im Vorbau	-	-
Deformation Wohnaufbau	++	+
Verbindung Basisfahrzeug/Wohnaufbau	++	e
Deformation Wohneinbauten	-	-
Insassenschutz		
Fahrer	o	e
Beifahrer	o	nicht getestet
Gefährdung von Fahrer/Beifahrer durch Mitfahrer gegen Fahrtrichtung sitzend	o	-
Mitfahrer gegen Fahrtrichtung sitzend	e	-
Mitfahrer in Fahrtrichtung außen sitzend	o	-
Mitfahrer in Fahrtrichtung innen sitzend	e	-
Schutz vor herumfliegenden Teilen	-	-

++ sehr gut + gut o zufriedenstellend e ausreichend - mangelhaft

*Fiat DUCATO mit Hymer-Aufbau **Fiat Ducato mit Dethleifs-Aufbau

KOMMENTAR



Max Stich, ADAC-Vizepräsident für Tourismus

Weiter anstrengen

Der Insassenschutz in Wohnmobilen hat sich gegenüber 1993 zum Teil deutlich verbessert. Hier summieren sich die Anstrengungen von Fahrzeug- und Aufbauherstellern. Trotzdem bleibt noch einiges zu tun. Die Festigkeit der Wohn-

einbauten muss gezielt erhöht werden, damit auch die Sitzplätze im Wohnbereich das im Pkw inzwischen übliche Sicherheitsniveau erreichen. Außerdem braucht der Verbraucher klare Hinweise und Informationen, was er tun kann, um die Sicherheit während der Fahrt auf dem höchstmöglichen Niveau zu halten. Permanente Warnhinweise im Fahrzeug (zum Beispiel für die sichere Unterbringung des Tisches und das fachgerechte Verstauen schwerer Ladung) wären eine gute Hilfe für dieses Ziel.

FOTOS: REINER POHL