

**Die wichtigsten IAA-Neuheiten  
schon im großen Innenraum-Check**

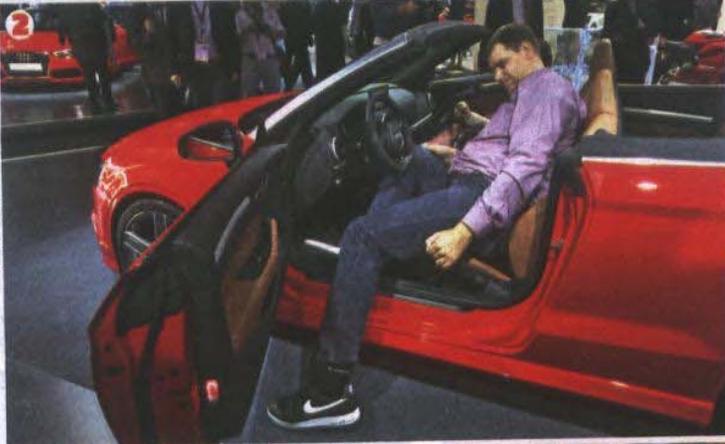
**Wem passen  
die modernen  
Autos noch?**





**1**  
Turnübung: In vier Schritten  
zwängt sich Stevens ans Steuer

FOTOS: B. GRIESHABER (V), HERSTELLER (U), T. BÄDER



**Audi A3 Cabrio**  
**Zu schön, um drinzusitzen**

Hinter dem 2,20-Meter-Hünen wirkt das neue Audi A3 Cabrio fast wie ein Spielzeugauto. Und Robert Stevens fühlt sich darin auch so: Das Lenkrad zwischen den Beinen, von rechts drückt die Mittelkonsole. Fahren wäre Lebensgefährtin



# Ich will hier rein!

Wie sitzt es sich mit 2,20 oder 1,54 Metern in einem ganz normalen Auto? Und wie sicher? AUTO BILD machte auf der IAA den Innenraum-Test der Extreme

Ein spitzer Schrei hallt durch das Messe-Parkhaus, und plötzlich hat Robert Stevens eine Blondine im Arm. „Ich liebe große Männer“, kreischt die Frau auf Englisch, „darf ich ein Foto machen?“ Stevens lächelt leicht gequält und willigt ein, der bedröppelte Ehemann zückt das Smartphone.

Der Angehimelte wird oft bestaunt: Er ist 2,20 Meter groß. Und damit 66 Zentimeter länger als Tanja Nebel (1,54 Meter). Beide sind auf Einladung von AUTO BILD auf der IAA, spielen für einen Tag Deutschlands größten und kleinsten Autotester. Sie sollen herausfinden: Welche Wagen sind für sie bequem und sicher?

Auf dem Freigelände hat Audi ein schlichtes weißes Gebäude errichtet, darin das neue A3 Cabrio. Während Tanja Nebel sich ohne Probleme auf dem Beifahrersitz niederlässt, versucht der 42 Jahre alte Holländer das Cockpit zu entern. Nach etwa 30 Sekunden sitzt – oder besser gesagt: hockt – er. Und sieht dabei aus wie andere Leute beim Kartfahren. Die Beine rahmen das Lenkrad ein, von rechts drückt die breite Mittelkonsole. „Beim Schalten komme ich gegen mein Knie“, sagt er. Stevens versucht, sich ein paar Zentimeter mehr Luft zu verschaffen, doch der Fahrersitz lässt sich

nicht weiter nach hinten verstellen. Die Windschutzscheibe? Wie bei fast allen Cabrios überflüssig, der in Berlin lebende IT-Ingenieur schaut drüber. „Ein schönes Spielzeug, dieses Auto. Für mich aber leider nur zum Anschauen“, sagt Stevens. Viel zu gefährlich wäre eine Fahrt in der IAA-Neuheit für ihn und andere Verkehrsteilnehmer.



**Geplatzt: Nach einem Dutzend Sitzproben kapitulierte die Hose**

In Halle fünf präsentiert Volvo seine Modelle auf einem Messestand, der einem gemütlichen Wohnzimmer gleichen soll. Weiche Sofas, Holzmöbel in skandinavischem Design. Sind die Autos genauso gemütlich? Sitzprobe auf der Rückbank des XC60. Tanja Nebel wirkt in dem SUV fast wie ein Kind, Robert Stevens schafft es gar nicht erst auf den Rücksitz. „Nichts zu machen“, sagt der Riese.

In handelsüblichen Autos kann er allenfalls Kurzstrecken zurücklegen. In seinem sieben Jahre alten VW Caddy hat er den Gurt von der B- an die C-Säule bauen lassen, ein spezieller Fahrersitz ist kurz vor der Rückbank festgeschraubt. Hosenträgergurte halten seine 140 Kilo Gewicht zurück. 2500 Euro hat ihn der Umbau gekostet, das Geld will er von der Steuer absetzen. „Ich muss jedes Auto umbauen lassen“, sagt der Wahl-Berliner und wünscht sich, „dass es mehr Autos gibt, die überhaupt umrüstbar sind“. Er weiß, dass ihm jedes Auto zu klein ▶



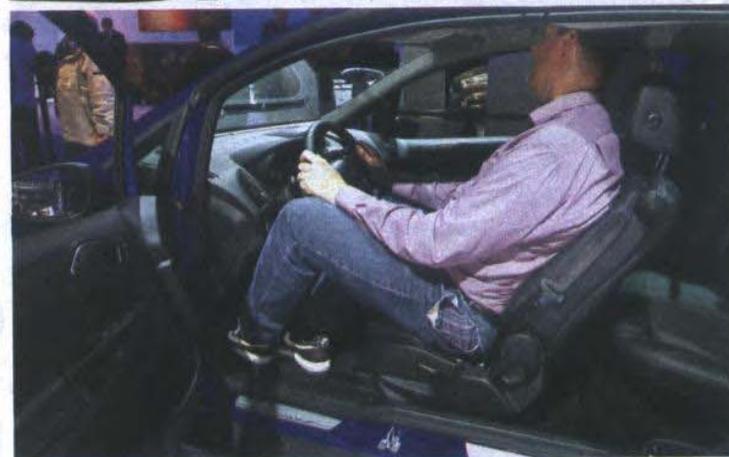
**Skoda Yeti Ausbaufähig**

Die Dachhöhe stimmt, der Wagen ließe sich für Große umrüsten.



**Ford B-Max Gutes Einstiegsmodell**

Dank fehlender B-Säule kann Stevens relativ leicht einsteigen



**Range Rover Zu lange Sitzflächen**

Zwar einstellbar, aber auch eingefahren noch zu lang für Tanja



**2,20 Meter**  
Robert Stevens  
(42) aus Berlin,  
140 Kilo, Schuh-  
größe 54

**1,54 Meter**  
Tanja Nebel (50)  
aus Hamburg,  
49 Kilo, Schuh-  
größe 35,5

ist. Als eine Art Leuchtturm kämpft er für kleinere Größe, für die oft nur eine Handvoll Autos infrage kommt. Gerd Laskowski von der Umrüstfirma Schulte-Derne in Lünen (NWR): „Ab zwei Meter Länge wird es für sie schwierig.“

Kleine haben da weniger Probleme. In der traditionell für Mercedes reservierten Festhalle begutachtet Tanja Nebel den 5,12 Meter langen und 1,85 Meter hohen Mercedes GL. Die Heckklappe erreicht Sie nur mit Mühe, auf den Rücksitzen vermisst die Hamburgerin in dem mindestens 73 000 Euro teuren Auto die hö-

henverstellbaren Gurte. Besonders auf der Rückbank fehlt es oft an einer vernünftigen Gurtgeometrie. Das Problem: Vorgeschriebene Crashtests orientieren sich an einem 1,75 großen, 78 Kilo schweren Dummy. Wer größer, kleiner, leichter oder schwerer ist, hat schlechtere Karten (siehe Kasten).

So wie unsere Tester auf der IAA. Tanja Nebel fährt privat Smart, findet sich in dem Messe-Zweisitzer auf Antrieb zurecht. Und Riese Stevens? Keine Chance.

Nicht optimal, aber etwas besser sieht es in einem 35 Jahre alten Mini aus – der auf dem weitläufig verzweigten IAA-Gelände Besucher herumfährt. Der Holländer könnte den Kleinwagen problemlos steuern – von der Rückbank aus. Auch im Skoda Roomster ließen sich einige Kilometer zurücklegen, im brandneuen Golf-Plus-Nachfolger Sportsvan eher nicht. Und schon gar nicht in einem Ferrari F12 Berlinetta. Die Füße müssen hier draußen bleiben.

Am Abend bemerkt Stevens die Spuren, die sein Test hinterlassen hat. Seine Hose ist an der Seite gerissen – Folge etlicher Verrenkungen in den Messe- oder besser gesagt: Turnhallen der IAA.

**Jeep Grand Cherokee**  
**Kein Eiskratzen**

Tanja Nebel bräuchte einen Hocker, um im Winter Eis zu kratzen. Für Stevens ist auch dieses Auto noch zu klein

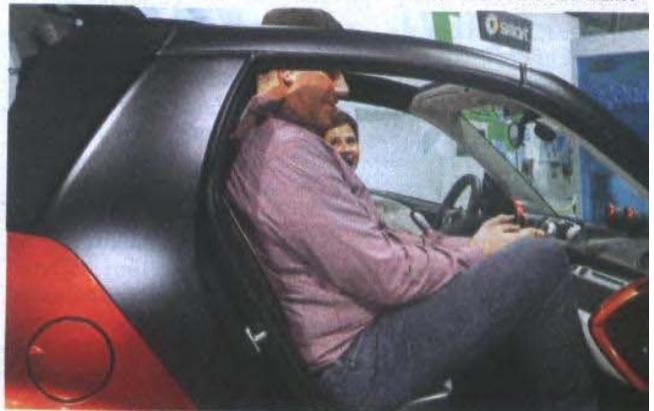
**Mercedes GL**  
**Zu große Klappe**

Um den Schalter der elektrischen Heckklappe zu erreichen, muss Tanja Nebel auf die Zehenspitzen



**Smart Cabrio**  
**Bedingt einstiegsbereit**

Tanja Nebel hat Platz, Robert Stevens Platznot



**Studie Opel Monza**  
**Bequem dank Flügeltüren**

Beiden Testern gefällt das bequeme Einsteigen



**Austin Mini Baujahr 1978**  
**Raumwunder**

Ohne Vordersitz könnte Stevens von der Rückbank des Oldtimers aus Gas geben und lenken

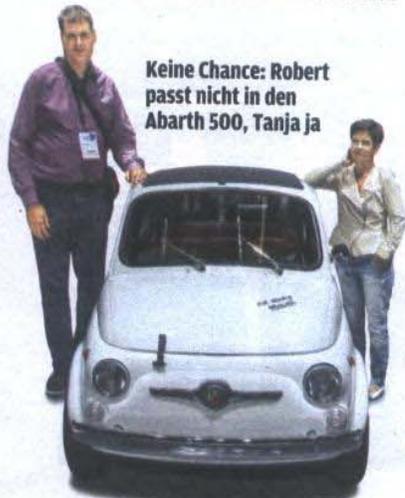


**VW Caddy Baujahr 2006**  
**Fast ideal**

Der Gurt in Stevens' Privatwagen sitzt an der C-Säule zudem wurde ein Spezialsitz e-



**Keine Chance: Robert passt nicht in den Abarth 500, Tanja ja**



**HERSTELLER SPAREN AN DER SICHERHEIT**

■ Durchschnittstypen fahren am sichersten. Die meisten Crash-Institute, darunter Euro-NCAP, führen ihre Versuche mit einem Dummy durch, der einem 1,75 Meter großen, 78 Kilo schweren Mann nachempfunden ist: der sogenannte 50-Prozent-Mann. Zwar testet die Autoindustrie intern auch mit großen, dicken, kleinen und Kinder-Dummys, unter dem Strich aber werden Autos an diesen „Abwechslern“ vorbeientwickelt. Der Münchener Rechtsmediziner Dr. Wolfgang Hell (Foto u.) hat 15 000 Unfälle ausgewertet und beobachtet, dass 18- bis 24-jährige Männer zwar die schwersten Unfälle bauen, aber auch die besten Überlebenschancen haben. „Ich bin manchmal überrascht, aus welchen Wracks diese Personengruppe lebend herauskommt“, sagt der Wissenschaftler. Vor allem auf der Rückbank fehle es oft an einer „vernünftigen Gurtgeometrie“, so Hell. Besonders kleine Men-

**Bei zu kleinen Kopfstützen drohen bei einem Crash Wirbelsäulenverletzungen**

schen könnten unter dem Beckengurt durchtauchen, schwere Insassen würden häufig innere Verletzungen erleiden. Gurtstraffer auf den Rücksitzen finden sich nur bei wenigen Herstellern, etwa Mercedes. Andere wie BMW wollen auf Nachfrage von AUTO BILD „aus Wettbewerbs-Gesichtspunkten“ nicht verraten, ob diese hinten vorhanden sind. Hell fordert zudem, dass Sensoren Pflicht werden, die bei einem Überschlag Gurte straffen und Seitenairbags zünden. „Leider bauen dieses rund 27 Euro teure Bauteil nur wenige ein“, sagt der Arzt. Der Grund: Ein Überschlagstest gehört nicht zum offiziellen Testprogramm.



**Fazit**

Es war von vornherein klar, dass ein 2,20-Meter-Mann in keines der IAA-Autos passen wird. Das Extrembeispiel soll verdeutlichen: Menschen jenseits von 1,80 Meter Länge müssen Sitze, Lenkräder und Gurte so einstellen können, dass auch sie sicher unterwegs sind. Unser Test beweist leider, dass dies bisher bei kaum einem Modell der Fall ist. Das muss sich ändern.

Claudius Maintz