

Der BDKH informiert

Unfallfrei durch Phase 2

Das erste i-Size-Modell für ältere Kinder ist auf dem Markt. Im Herbst werden weitere Sitze der Phase 2 erwartet. Mit ihnen erhöht sich die bereits bestehende Vielfalt der Regelungen und Normen – und damit auch der Erklärungsbedarf der Kunden, auf den der Fachhandel vorbereitet sein muss.

In den kommenden Jahren wird die neue ECE-R 129 die alte Prüfnorm ECE-R 44 immer mehr ersetzen und schließlich ablösen. Hat man sich bei der alten Norm noch am Gewicht des Kindes orientiert, ist für die neue Norm die Körpergröße maßgeblich, wobei die Hersteller den Größenbereich ihrer Sitze selbst festlegen. Die Zulassung nach ECE-R 129 der Phase 1 („i-Size“) hat sich inzwischen bewährt.

Zwei Varianten in Phase 2

Waren die verschiedenen Normen und Varianten bei Autokindersitzen bislang schon herausfordernd, setzen die brandneuen Phase 2-Sitze (ECE-R 129-02) für Kinder mit einer Körpergröße von 100 bis 150 cm noch eins drauf. Denn hier muss zwischen zwei Kategorien unterschieden werden: der „i-Size Autokindersitzerhöhung“ und der „fahrzeugspezifischen Autokindersitzerhöhung“. Während die Sitzbreite bei der i-Size-Variante maximal 44 cm sein darf – was auf der Rückbank drei Sitze nebeneinander ermöglicht, größeren Kindern allerdings zu eng werden kann –, dürfen die fahrzeugspezifischen Sitze auch breiter sein. Der fehlende Platz bei den i-Size-Modellen bringt nicht zu-

letzt die Entwickler zum Schwitzen, die die Sitzseiten vor der Wucht eines Aufpralls bestmöglich verstärken wollen. Die Hersteller stehen nun vor der Wahl, welcher Phase 2-Variante sie den Vorzug geben sollen. Trotz größerer Herausforderung und höheren Entwicklungskosten bleibt die i-Size-Variante der „Plan A“, schätzt Erik Salters, Entwicklungsingenieur für Maxi-Cosi bei Dorel Europe. Der Wunsch der Industrie, i-Size mit seinem sicheren Einbau in i-Size-kompatible Autos zu fördern, sei stärker, meint der Niederländer.

Auch Chicco gehört zu den Herstellern, die auf der kommenden Kind + Jugend einen i-Size-Autokindersitz Phase 2 lancieren werden. Gehalten wird der Sitz über die Isofix-Verankerung und den Dreipunkt-Gurt des Autos. Dieser verläuft jedoch über eine spezielle Gurtführung, um Anwendungsfehler zu vermeiden und den Bauchgurt in der richtigen Position zu halten.



Auf AroundU (i-Size Phase 1) von Chicco folgt im Herbst ein Phase 2-Sitz für ältere Kinder.

Seit Jahrzehnten gilt die ECE-R 44 als Zulassungsvorschrift für Autokindersitze. 2013 bekam sie Konkurrenz durch die parallel geltende, aber strengere Prüfnorm ECE-R 129. Diese wird EU-weit zeitlich versetzt in drei Phasen umgesetzt:

Phase 1 (seit 2013) betrifft Kindersitze für jüngere Kinder mit internem Gurtsystem, die ausschließlich über Isofix befestigt sind (entspricht nach der früheren Regelung den Gewichtsklassen 0, 0+ und I). Die Isofix-Verankerung ist für eine Belastung bis 36 kg Gesamtgewicht (Kind plus Sitz) zugelassen.

Phase 2 (seit 2017) bezieht sich auf Kindersitze für Kinder ab etwa vier Jahren ohne integriertes Gurtsystem (entspricht den bisherigen Gewichtsklassen II und III).

Phase 3 (voraussichtlich ab 2019) bringt eine Regelung für gegurtete Kindersitze mit integriertem Gurtsystem für jüngere Kinder (entspricht ungefähr Gruppe 0+ und I).

www.bdkh.eu

Der **Bundesverband Deutscher Kinderausstattungs-Hersteller e. V. (BDKH)** vertritt mit seinen Mitgliedsunternehmen die gesamte Bandbreite der Kinderprodukte. Der Verband engagiert sich europaweit in verschiedenen Kommissionen für höhere Sicherheitsstandards. Zu den Mitgliedern im Bereich Autokindersitze zählen Britax Römer, Chicco, Dorel/Maxi-Cosi, Peg-Pérego, Joie bzw. Nuna. Der BDKH bietet auch Start-ups und kleineren Unternehmen der Branche attraktive Einstiegsangebote und Services.