

RS

# FLEISCH AM KNOCHEN

TEXT: STEFAN FRITSCHI FOTOS: VESA ESKOLA

Salon-Rundgang mal anders: Der kopflose Emil, die pingelige Sabine, der riesige Koray und der kleine Michael testen die Sitzqualitäten von acht Genfer Weltpremierern.





Passt grad nicht: Sitzriese Koray wird mit dem Audi RS5 nicht glücklich, Kollege Michael hingegen schon.

den ai-Redaktoren Koray Adigüzel (1,86 Meter lang und etwas kräftig gebaut) und Michael Lux (nur 1,68 Meter kurz) dienen als Versuchskaninchen. Mal sehen, was Sabine und Emil zu acht zufällig ausgewählten Salon-Highlights meinen.

**Audi RS5: eher suboptimal**

Zu Beginn die positive Meldung. Die Audi-Sitze sehen mit ihren Wabenmuster-Nähten fantastisch aus. Der kleine Proband Michael sitzt perfekt. Doch dann kommt Sitzriese Koray. Sein Knie berührt beinahe das Lenkrad, die fixe Kopfstütze stützt nicht den Kopf, sondern das Genick und endet knapp über der Mitte des Schädels: viel zu wenig.

Fazit der Expertin: «Je nach Staturs kann der RS5-Sitz passen, muss aber nicht. Vor der Bestellung ist unbedingt Probefahren angesagt.»

**Porsche 911 GT3: kann passen**

Das trifft auch auf den Porsche 911 GT3 zu. Dessen 5730 Franken teure Vollschalenitze aus Karbon mit integriertem Thorax-Airbag, elektrischer Höhen- und manueller Längsverstellung haben keine Lehnen- und Wangenverstellung; für Koray zu schmal und Michael nimmt eine Liegeposition ein. Der mühsame Ein- und Ausstieg ist sportwagenüblich akzeptabel.

Sabine Blums Urteil: «Der GT3 kann neben den elektrisch verstellbaren Sitzen mit drei optionalen Varianten für 2990, 4650 oder 5730 Franken bestellt werden. Es gilt: Drum sitze vorher Probe, wer sich lange binden will.»

8



Keine Berührungängste: Das Audi-Lenkrad und Korays Knie kommen sich gefährlich nahe.

Hauptakteur des Salon-Rundgangs ist «Emil». Das kopf-, arm-, bein- und fleischlose Wirbelsäulen-Modell begleitet Bewegungsanalytikerin und Fachexpertin für Arbeitsplatzergonomie Sabine Blum fast überallhin. Mit Emil zeigt uns die Inhaberin der ergolive gmbh die ergonomischen Qualitäten und Nachteile – auf den Millimeter genau. Die bei-



Aussteiger: Wer so unelegant wie Koray aus dem Porsche GT3 steigt, sollte doch lieber Macan fahren ...

**Anzeige**



Es allen Staturen recht zu machen ist eine Kunst, die nur wenige Autos beherrschen.

**Opel Insignia: hohes Versprechen**

Opel verspricht bei den optionalen AGR-Sitzen (Aktion gesunder Rücken) das Nonplusultra an Ergonomie. Sabine lässt sowohl Emil als auch Koray und Michael den Test machen. Tatsächlich sind die Einstellmöglichkeiten inklusive Wangen und Sitzflächen nahezu unbegrenzt, Sitzposition und Übersicht für alle Staturen perfekt, die Massagefunktion versüsst selbst noch so lange Reisen. Einziges Manko: Der weit hinten sitzende Koray hat den Kopf sehr nahe an der B-Säule.

Sabines Empfehlung: «Wer den Insignia kauft, sollte die AGR-Sitze unbedingt mitordern, auch wenn sich diese Ausgabe erst nach einer Stunde oder mehr hinter dem Lenkrad bezahlt macht.»

**Kia Picanto: Lenkrad als Saboteur**

Der sehr preiswerte Koreaner hat gut positionierbare Kopfstützen. Die Sitze sind jedoch zu nachgiebig und mittelmässig komfortabel, die Schenkelauflege zu kurz. Sabines Urteil ist deshalb auch hart, aber gerecht: «Weil das Lenkrad nur höhen-, aber nicht längs verstellbar ist, sabotiert es ein optimales Verhältnis von Armen zu Lenkrad sowie Beinen zu Pedalen. Für lange Strecken nicht akzeptabel.»

Erstaunlicherweise bekommt der Fond bessere Noten. Wenn Michael am Volant sitzt, kann Koray hinten recht gut sitzen, Sabine erst recht.



Wo ist das Handbuch? Michael braucht eine Weile, bis er alle Möglichkeiten im Insignia durchprobiert hat.



Platz genug: Emil sitzt vorn perfekt, die Enge im Fond scheint die drei nicht zu stören.

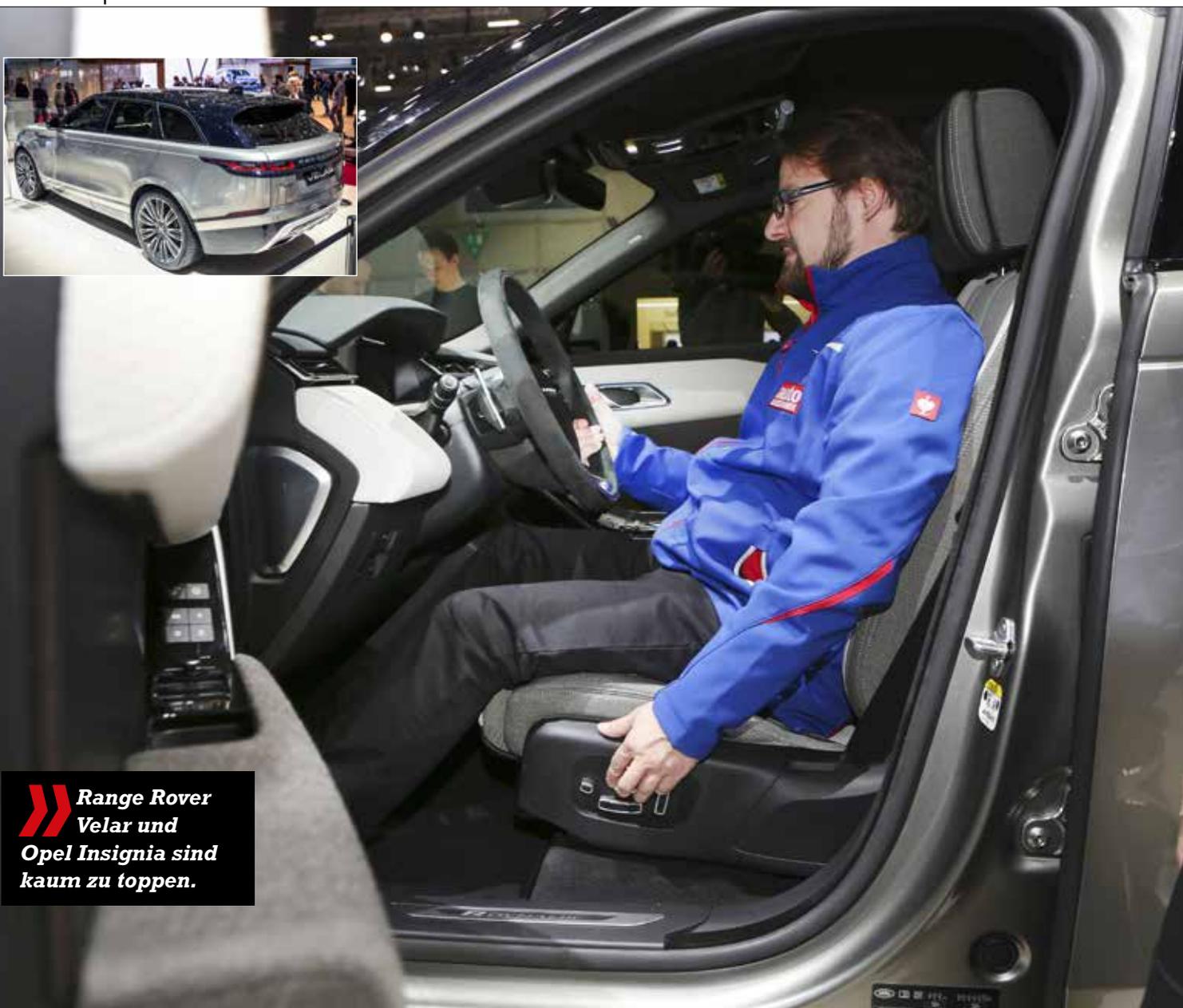


Das reimt sich sogar: Sabine hat im Picanto gut lachen, der arme Koray muss Abstriche machen.



Michaels Zwickmühle: Passen die Arme, sind die Pedale zu weit weg – und umgekehrt.

**Anzeige**



12

**Range Rover Velar und Opel Insignia sind kaum zu toppen.**



Feines Stöffchen: Die mal nicht in Leder gehaltenen Velar-Sitze bieten unzählige Verstellmöglichkeiten.

**Range Rover Velar: perfekt**

Beim Range Rover Velar wird es dann wieder langweilig – im positiven Sinn. Ähnlich wie beim Insignia sind die Verstellmöglichkeiten nahezu unendlich. Sowohl Sitzfläche, Lehne als auch die Kopfstützen sind auf dem Fahrersitz optimal auf alle Staturen einstellbar. Massage, Sitzheizung und -kühlung kommen als Goodies hinzu. Interessant ist auch, dass der Edelhersteller den Weg zurück zum edlen Stöffchen gefunden hat und man nicht zwangsläufig auf Leder sitzen muss. Und der Velar hat den segmentbedingten Vorteil, dass der SUV-Hochsitz Ein- und Ausstieg sowie Übersichtlichkeit begünstigt.

Sabine Blum zieht ein rundum positives Fazit: «Der Velar hat Sitze, die man in diesem Preissegment voraussetzen kann. Auch ohne AGR-Zertifikat zieht er mit der Insignia-Bestuhlung gleich.»

**Maybach Landaulet: hinten hui ...**

Der Mercedes-Maybach G650 Landaulet ist auch ein SUV, aber eines der besonderen Sorte. Allein das Preisetikett von 815 000 Franken hebt ihn vom Rest der Welt ab. Ein- und Ausstieg über das elektrisch ausfahrbare Trittbrett sind unkonventionell und erinnern eher an einen Lastwagen. Vorn lässt sich alles elektrisch verstellen – inklusive Lenksäule und Kopfstützen.

Das bedeutet aber nicht, dass die Ergonomie dadurch perfekt ist. Für Michael sind die Sitzflächen zu lang, für Koray ist der Verstellweg nach hinten zu gering. Der Vorderwagen ist zu kurz. Dazu muss man sich in Erinnerung rufen, dass das G-Modell ein Nutzfahrzeug und in den 1970er-Jahren entwickelt worden ist. Menschen und Ansprüche sind seitdem gewachsen, da kann der Oldie nicht mithal-



Wohlfühloase vom Feinsten: Koray, Emil und Michael sind wahrhaft fürstlich untergebracht.



Wenig Platz: Trotz elektrischer Verstellmotoren sitzt Landaulet-Chauffeur Koray beengt.



Sitzen wie ein Nussgipfel: Michaels gerader Rücken passt nicht zur krumm angebrachten BMW-Kopfstütze mit starrer Neigung.

Höher geht es nicht: Die Kopfstützen lassen sich nur gerade mal drei Zentimeter ausfahren. Zu wenig für den grossen Koray.



ten. Der Landaulet ist sowieso für Herrschaften gedacht, die im Fond sitzen oder besser: liegen. Und da gibt es alles, was gut und teuer ist. Fazit der Expertin: «Der Chauffeur muss kleiner als Koray, aber grösser als Michael sein um glücklich zu werden. Der Fond ist hingegen schlicht Weltklasse.»

**BMW 4er Cabrio: enttäuschend**  
Die positiven Eigenschaften der 4er-Sitze zuerst: Seitenhalt, Verstellmöglichkeiten und Ober-schenkelauf-lage sind hervor-ragend. Aber die Kopfstützen sind nur wenige Zentimeter in der Höhe verstellbar, die Neigung bleibt starr. Der herbeigeilte Ver-

käufer wundert sich und klärt ab. Kurze Zeit später bringt er die Antwort: Die Sitze sind mit optionalen Nackenwärmern ausgerüstet, und die machen die Neigungsverstellung der Kopfstützen unmöglich. Das Urteil der beiden Experten: Emil schüttelt ungläubig den Kopf – wenn er einen hätte. Das macht

dann Sabine für ihn: «Zusätzlicher Komfort wird hier auf Kosten der Sicherheit erkaufte. Das ist nicht akzeptabel.» Im Fond sind die Sitzlehnen sehr hart und zu steil. Wenn vorn nicht gerade der Riese Koray sitzt, ist der Fussraum hinten aber durchaus passabel.

Begeisterung sieht anders aus: Expertin Sabine Blum bemängelt die schlechte Rückenunterstützung des Swift-Sitzes bei Michael.



14

**Suzuki Swift: gerade so**

Wie schon der Kia Picanto ist der Suzuki Swift ein Fahrzeug, dessen Käufer sehr preissensibel sind. Das bedeutet, dass auch die Sitzingenieure im Gegensatz zu Range Rover, Porsche oder Audi nur ein begrenztes Budget für ihr Gestühl bekommen. Entsprechend kompromissbehaftet zeigen sich die Einstellmöglichkeiten. Passform, Längs- und Höhenverstellung sind völlig ausreichend. Allerdings ist bei Koray die Oberschenkelauflage viel zu kurz, seine Knie berühren beinahe das Lenkrad, und wegen der

nicht in der Neigung verstellbaren Kopfstütze sitzt er im Swift wie ein Croissant. Auch im Fussraum wird es für Schuhgrößen über 44 sehr schwierig, die eng beieinanderliegenden Mini-Pedale zu treffen. Bei Michael wird die Wirbelsäule im oberen Bereich gar nicht unterstützt. Sein gerader Rücken hängt in der Luft, eine ganze Hand passt dazwischen.

Emil und Sabine fällen ein zwiespältiges Urteil: «Für kurze Strecken und angesichts des Preises geht der Suzuki-Sitz gerade so. Auf Dauer ist Sparen an der falschen Stelle aber ungesund.» ■



Fehlende Unterstützung: Michaels kerzengerader Oberkörper sitzt im luftleeren Raum.



Zu viel Überhang: Korays lange Beine werden nur zur Hälfte abgestützt, das gibt Druckstellen.



Winzig und eng beieinander: Wer wie Koray auf grossem Fuss lebt, kämpft mit der Suzuki-Pedalerie.

**Anzeige**