Euro NCAP Test 2022:
ISUZU D-Max Crew Cab

Fünf Sterne für den ISUZU D-Max Crew Cab

Der ISUZU D-Max Crew Cab wurde von Euro NCAP bereits im Jahr 2020 bewertet. Seitdem hat ISUZU die Leistung des Knieairbags verbessert. Die Bewertung für 2022 kombiniert neu durchgeführte Frontalaufpralltests mit den Ergebnissen der Tests aus dem Jahr 2020.



Der ISUZU D-Max Crew Cab im frontalen Offsetcrash gegen die gleichschnell und versetzt entgegenrollende Barriere mit Defo-Element (Foto: Euro NCAP)

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung ausgestattet. In der ersten Sitzreihe schützen Airbags den Oberkörper zusätzlich seitlich sowie ein Knieairbag die Beine des Fahrers. Zwischen den Sitzen ist ein Zentralairbagsystem installiert, das die vorderen Insassen bei einem Seitenaufprall gegeneinander schützt.

Der Insassenschutz ist gut, das Verletzungsrisiko für Erwachsene sehr gering bis mittel, für Kinder sehr gering. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Die gegurtete Montage ist auf allen Sitzplätzen für fast alle vom Hersteller freigegebene Kindersitze unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar.

Der ISUZU D-Max Crew Cab ist mit einem autonomen Notbremsassistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit aktivem Spurhaltesystem und mit einem automatisierten Geschwindigkeitsbegrenzer serienmäßig ausgestattet. Eine Multikollisionsbremse ist an Bord. Ein e-Call-Notrufsystem ist serienmäßig verbaut. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.

Insassenschutz für Erwachsene: 86 %

Die Fahrgastzelle blieb beim versetzten Frontalaufpralltest stabil. Die Dummymesswerte zeigten einen guten Schutz der Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer. Dies stellt eine Verbesserung gegenüber dem Fahrzeug von 2020 dar. Die Leistung des Knie-Airbags ist jedoch nicht symmetrisch, und Isuzu bestätigte, dass bei Fahrzeugen mit Linkslenkung (das getestete Fahrzeug war Rechtslenker) ein schlechterer Schutz zu erwarten ist, was jedoch keinen Einfluss auf die Gesamtsternbewertung hat. Die Analyse der Verzögerung des gleichschnell entgegenkommenden Aufprallwagens während des Tests und die Analyse der verformbaren Barriere nach dem Test ergaben, dass der D-Max Crew Cab bei einem Frontalaufprall ein aggressiver Unfallgegner wäre, die Punktzahl wurde entsprechend herabgesetzt. Im Test gegen die starre Wand über die gesamte Breite wurde der Schutz des Brustkorbs des kleineren, weiblichen Fondpassagiers auf der Grundlage der gemessenen Brustkompression als gering eingestuft.

Beim Test mit der seitlich eindringenden Barriere war der Schutz aller kritischen Körperbereiche gut. Auch bei dem schwereren seitlichen Pfahlanprall war der Schutz gut, der D-Max erhielt in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Bei der Bewertung des Schutzes beim Seitenaufprall wurde die Auslenkung des Dummys (seine Bewegung auf die andere Seite des Fahrzeugs) als ausreichend bewertet. Der D-Max ist mit einem Mittelairbag ausgestattet, der bei einem Seitenaufprall die Insassen gegen einen Zusammenprall schützt. Dieses System funktionierte im Test von Euro NCAP gut und bot beiden Insassen auf den Vordersitzen einen guten Kopfschutz.

Die Tests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen guten Schutz vor Schleudertraumata bei einem Heckaufprall. Eine geometrische Bewertung der Rücksitze ergab ebenfalls einen guten Schleudertrauma-Schutz. Der D-Max ist serienmäßig mit einem Multikollisionsbremssystem ausgestattet, das bei einem Aufprall sofort die Bremsen betätigt, um das Fahrzeug vor einem Sekundäraufprall zu schützen.

Das Fahrzeug verfügt außerdem über ein modernes e-Call-System, das im Falle eines Unfalls automatisch eine Nachricht an die Rettungsdienste sendet und den Standort des Fahrzeugs angibt.

Insassenschutz für Kinder: 86 %

Sowohl beim Frontalaufprall als auch beim Seitenaufprall war der Schutz der beiden Kinder-Dummys in allen kritischen Körperbereichen gut, der D-Max erreichte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl.

Der Beifahrerairbag kann deaktiviert werden, um die Verwendung eines nach hinten gerichteten Kindersitzes auf diesem Sitzplatz zu ermöglichen. Der Fahrer erhält klare Informationen über den Status des Airbags. Mit Ausnahme eines i-Size-Rückhaltesystems auf den hinteren Außensitzen konnten alle Rückhaltesysteme, für die der D-Max ausgelegt ist, ordnungsgemäß eingebaut und untergebracht werden.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 69 %

Der Schutz, den die Motorhaube dem Kopf eines angefahrenen Fußgängers bot, war über fast die gesamte Fläche gut oder ausreichend. Der Stoßfänger bot einen guten oder ausreichenden Schutz für die Beine des Fußgängers, auch der Schutz des Beckens war überwiegend gut.

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des D-Max kann ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer sowie andere Fahrzeuge erkennen. In den Tests war die Reaktion des Systems auf Fußgänger ausreichend, wobei Kollisionen in den meisten Fällen vermieden oder abgemildert wurden, auf Radfahrer war sie mäßig. Das System erkennt keine Fußgänger, die sich hinter dem Fahrzeug befinden, Rückfahrversuche wurden nicht durchgeführt.

Sicherheits-Assistenten: 83 %

Das autonome Notbremssystem (AEBS) gehört zur Serienausstattung. Das System hat bei Tests zur Erkennung und Reaktion auf andere Fahrzeuge gut abgeschnitten, wobei Zusammenstöße in den meisten Fällen vermieden oder abgemildert werden konnten. Neben einer Gurtwarnung für die Vorder- und Rücksitze verfügt der D-Max über ein Fahrerüberwachungssystem, das anhand von Lenkrad- und Kameraeingaben erkennt, ob der Fahrer aufmerksam und konzentriert fährt oder ob er durch Müdigkeit oder andere Faktoren beeinträchtigt ist. Das System warnt den Fahrer, wenn eine Beeinträchtigung des Fahrverhaltens festgestellt wird.

Der Spurhalteassistent korrigiert sanft die Lenkung des Fahrzeugs, wenn es aus der Spur gerät, und greift in einigen kritischen Situationen auch wesentlich beherzter ein. Der D-Max verfügt serienmäßig über ein kamerabasiertes Verkehrszeichenerkennungssystem, das die örtliche Geschwindigkeitsbegrenzung erkennt und die entsprechende Einstellung des Begrenzers ermöglicht.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de

Euro NCAP
www.euroncap.com

ISUZU D-Max Crew Cab

Standard Safety Equipment

2022



Adult Occupant

86%

Child Occupant

86%

Vulnerable Road Users

69%

Safety Assist

83%

SPECIFICATION

Tested Model	Isuzu D-MAX Crew Cab 1.9 diesel, RHD
Body Type	- 4 door double cab
Year Of Publication	2022
Kerb Weight	2030kg
VIN From Which Rating Applies	- all D-MAX Crew Cabs
Class	Pick-up

General comments

The Isuzu D-MAX Crew Cab was rated by Euro NCAP in 2020. Since then, Isuzu have improved the performance of the knee airbag and this 2022 rating combines new frontal impact tests with the results of tests done in 2020.

Version 031122

SAFETY EQUIPMENT

	Driver	Passenger	Rear
FRONTAL CRASH PROTECTION			
Frontal airbag	●	●	—
Belt pretensioner	●	●	●
Belt loadlimiter	●	●	●
Knee airbag	●	✖	—
SIDE CRASH PROTECTION			
Side head airbag	●	●	●
Side chest airbag	●	●	✖
Side pelvis airbag	✖	✖	✖
Centre Airbag	●	—	—
CHILD PROTECTION			
Isofix/i-Size	—	✖	●
Integrated CRS	—	✖	✖
Airbag cut-off switch	—	●	—
SAFETY ASSIST			
Seat Belt Reminder	●	●	●

OTHER SYSTEMS	
Active Bonnet	✖
AEB Vulnerable Road Users	●
AEB Pedestrian - Reverse	✖
AEB Car-to-Car	●
Speed Assistance	●
Lane Assist System	●

Note: Other equipment may be available on the vehicle but was not considered in the test year.

● Fitted to the vehicle as standard ○ Fitted to the vehicle as part of the safety pack

○ Not fitted to the test vehicle but available as option or as part of the safety pack ✖ Not available — Not applicable

Version 031122

ADULT OCCUPANT

Total 33.0 Pts / 86%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

Frontal Impact — 12.0 / 16 Pts





Mobile Progressive Deformable Barrier



Full Width Rigid Barrier

Lateral Impact — 15.5 / 16 Pts



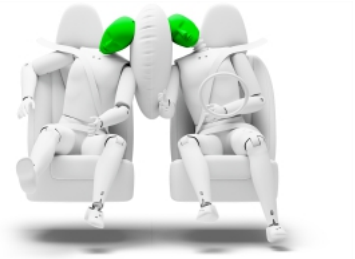
Side Mobile Barrier



Side Pole



Far-Side Excursion



Occupant Interaction

Rear Impact — 3.5 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat

Version 031122

ADULT OCCUPANT

Total 33.0 Pts / 86%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Rescue and Extrication	2.0 / 2 Pts
Rescue Sheet	Available, ISO compliant
Advanced eCall	Available
Multi Collision Brake	Available

Comments

The passenger compartment remained stable in the offset frontal test. Dummy readings demonstrated good protection of the knees and femurs of both the driver and passenger. This represents an improvement over the 2020 vehicle. However, performance of the knee airbag is not symmetrical and Isuzu confirmed that poorer protection could be expected from left-hand drive vehicles (car tested was right-hand drive), although this would not affect the overall star rating. Analysis of the deceleration of the impact trolley during the test, and analysis of the deformable barrier after the test, revealed that the D-Max Crew Cab would be an aggressive impact partner in a frontal collision, and the score was penalised accordingly. In the full-width rigid wall test, protection of the chest of the rear passenger was rated as marginal on the basis of measurements of chest compression. In the side barrier test, representing a collision by another vehicle, protection of all critical body areas was good for all critical body areas. Similarly, in the more severe side pole impact, protection was good and the D-MAX scored maximum points in this part of the assessment. In an assessment of protection in far-side impact, dummy excursion (its movement towards the other side of the vehicle) was rated as adequate. The D-MAX is equipped with a centre airbag to protect against occupant-to-occupant interaction in side impacts. This system worked well in Euro NCAP's test, with good protection of the head for both front seat occupants. Tests on the front seats and head restraints demonstrated good protection against whiplash injury in the event of a rear-end collision. A geometric assessment of the rear seats also indicated good whiplash protection. The D-MAX is equipped as standard with a multi-collision braking system, which applies the brakes immediately after an impact to prevent the vehicle from being involved in secondary impacts. The car also has an advanced e-Call system which, in the event of an accident, automatically sends a message to the emergency services, giving the car's location.

Version 031122

CHILD OCCUPANT

Total 42.2 Pts / 86%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

Crash Test Performance based on 6 & 10 year old children

24.0 / 24 Pts

Frontal Impact	16 Pts



Lateral Impact	8 Pts



Restraint for 6 year old child: *KidFix i-Size*
Restraint for 10 year old child: *Graco Booster*

Safety Features

7.0 / 13 Pts

	Front Passenger	2nd row outboard	2nd row center
Isofix	✖	●	✖
i-Size	✖	●	✖
Integrated CRS	✖	✖	✖

● Fitted to test car as standard ○ Not on test car but available as option ✖ Not available

CRS Installation Check

11.2 / 12 Pts

Install without problem | Install with care | Safety critical problem | Installation not allowed

i-Size CRS

Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)



Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)



BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)



Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)



BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)



ISOFIX CRS

BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)



Britax Römer KidFix XP (ISOFIX)



Version 031122

CHILD OCCUPANT

Total 42.2 Pts / 86%

Universal Belted CRS

Maxi Cosi Cabriofix (Belt)



Maxi Cosi Cabriofix & EasyBase2 (Belt)



Britax Römer King II LS (Belt)



Britax Römer KidFix XP (Belt)



CHILD OCCUPANT

Total 42.2 Pts / 86%

	Seat Position			
	Front	2nd row		
	PASSENGER	LEFT	CENTER	RIGHT
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	—	●	—	●
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	—	●	—	●
BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)	—	●	—	●
Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)	—	●	—	●
BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)	—	●	—	●
BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)	—	●	—	●
Britax Römer KidFix XP (ISOFIX)	—	●	—	●
Maxi Cosi Cabriofix (Belt)	●	●	●	●
Maxi Cosi Cabriofix & EasyBase2 (Belt)	●	●	✖	●
Britax Römer King II LS (Belt)	●	●	●	●
Britax Römer KidFix XP (Belt)	●	●	●	●

● Install without problem ● Install with care ● Safety critical problem ✖ Installation not allowed

— Not available

Comments

In both the frontal offset test and the side barrier impact, protection of both child dummies was good for all critical body areas and the D-MAX scored maximum points in this part of the assessment. The front passenger airbag can be disabled to allow a rearward-facing child restraint to be used in that seating position. Clear information is provided to the driver regarding the status of the airbag and the system was rewarded. With the exception of one i-Size restraint in the rear outboard seats, all of the restraints for which the D-MAX is designed could be properly installed and accommodated.

Version 031122

VULNERABLE ROAD USERS

Total 37.6 Pts / 69%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Pedestrian

28.8 / 36 Pts



Head Impact	17.8 Pts
Pelvis Impact	5.0 Pts
Leg Impact	6.0 Pts

Vulnerable Road Users

8.8 / 18 Pts

Type	Auto-Brake with Forward Collision Warning

Version 031122

VULNERABLE ROAD USERS

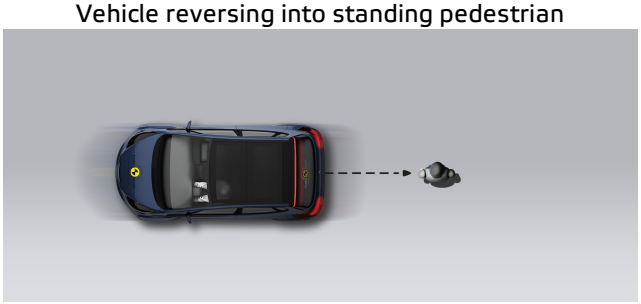
Total 37.6 Pts / 69%

AEB Pedestrian

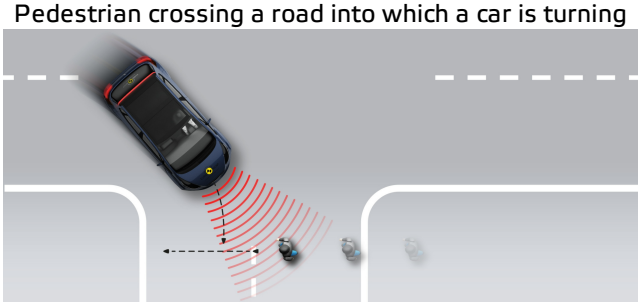
5.0 / 9 Pts

- **Day time**

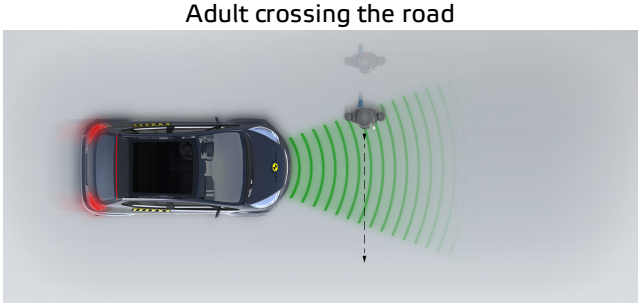
Vehicle reversing into standing pedestrian



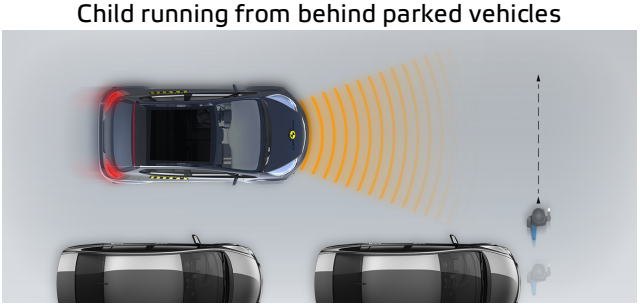
Pedestrian crossing a road into which a car is turning



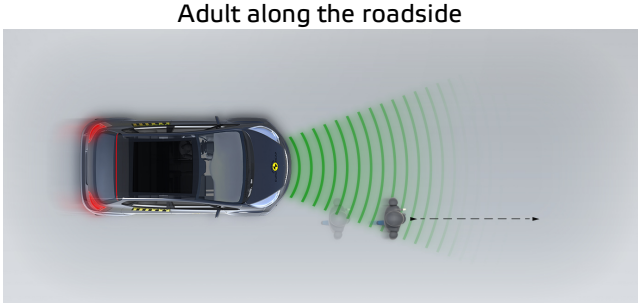
Adult crossing the road



Child running from behind parked vehicles

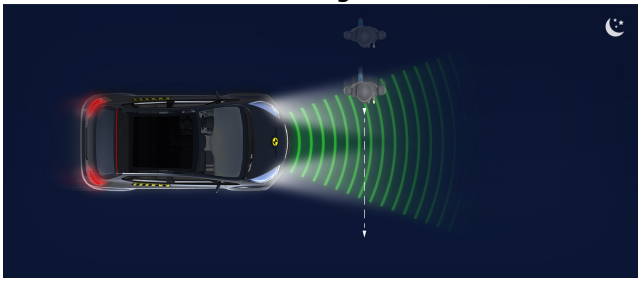


Adult along the roadside

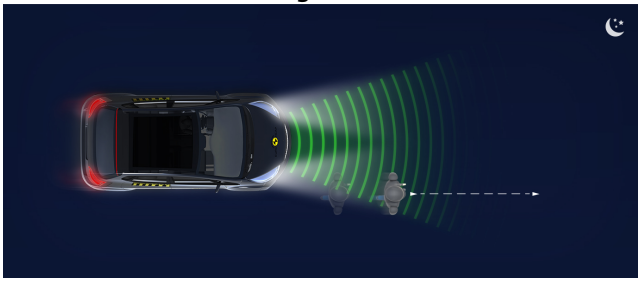


- **Night time**

Adult crossing the road



Adult along the roadside



Version 031122

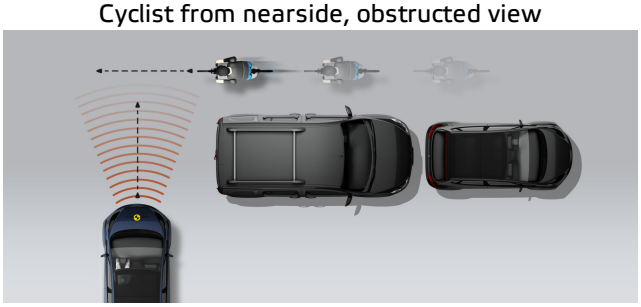
VULNERABLE ROAD USERS

Total 37.6 Pts / 69%

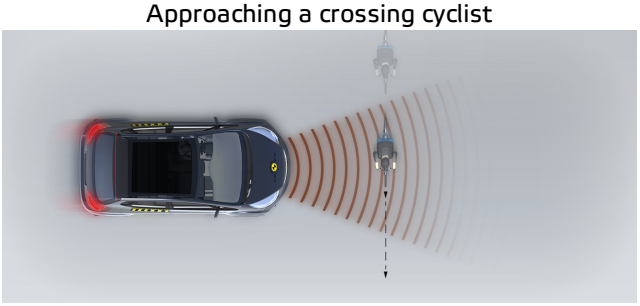
AEB Cyclist

3.9 / 9 Pts

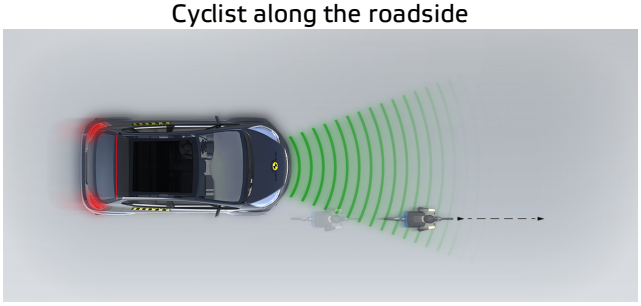
Cyclist from nearside, obstructed view



Approaching a crossing cyclist



Cyclist along the roadside



Comments

The protection provided by the bonnet to the head of a struck pedestrian, was good or adequate over almost the entire surface. The bumper provided good or adequate protection to pedestrians' legs and protection of the pelvis was also predominantly good. The D-MAX's autonomous emergency braking (AEB) system can detect vulnerable road users like pedestrians and cyclists, as well as other vehicles. In tests, the system's response to pedestrians was adequate, with collisions avoided or mitigated in most cases, and to cyclists was marginal. The system does not detect pedestrians to the rear of the car, and reversing tests were not performed.

Version 031122

SAFETY ASSIST

Total 13.3 Pts / 83%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Speed Assistance

2.3 / 3 Pts

Speed Limit Information Function	Camera based
Speed Limitation Function	System advised (accurate to 5km/h)

Occupant Status Monitoring

3.0 / 3 Pts

Seatbelt Reminder

2.0 / 2 Pts

Applies To	Front and rear seats		
Warning	Driver Seat	Front Passenger(s)	Rear Passenger(s)
Visual	●	●	●
Audible	●	●	●
Occupant Detection	—	●	●

● Pass ● Fail — Not available

Driver Monitoring

1.0 / 1 Pts

System Name	Attention Assist
Type	Steering input and camera
Operational From	60 km/h

SAFETY ASSIST

Total 13.3 Pts / 83%

Lane Support

3.5 / 4 Pts

Type	LKA and ELK
PERFORMANCE	
Emergency Lane Keeping	GOOD
Lane Keep Assist	GOOD
Human Machine Interface	GOOD

AEB Car-to-Car

4.6 / 6 Pts

Type	Autonomous emergency braking and forward collision warning
Sensor Used	camera and radar

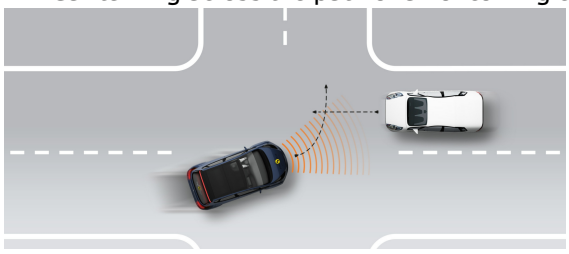
Version 031122

SAFETY ASSIST

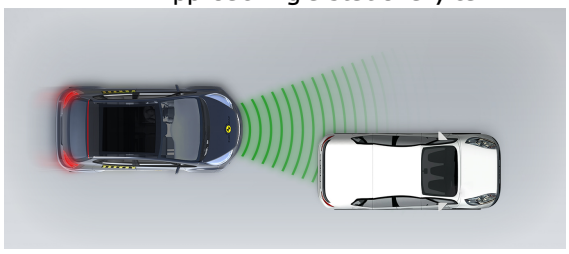
Total 13.3 Pts / 83%

- **Autobrake function only**

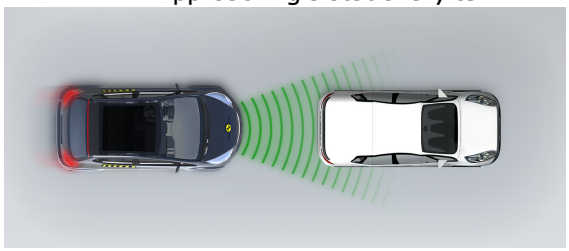
Car turning across the path of an oncoming car



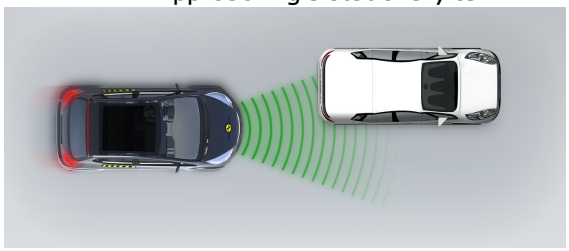
Approaching a stationary car



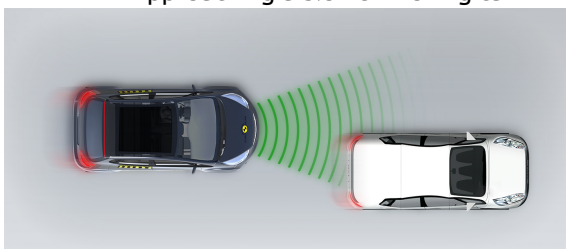
Approaching a stationary car



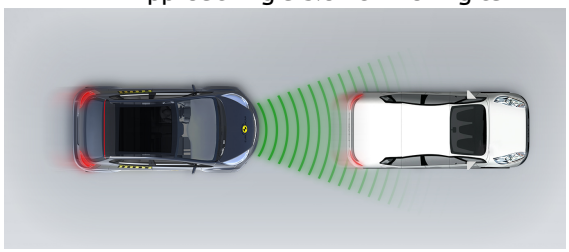
Approaching a stationary car



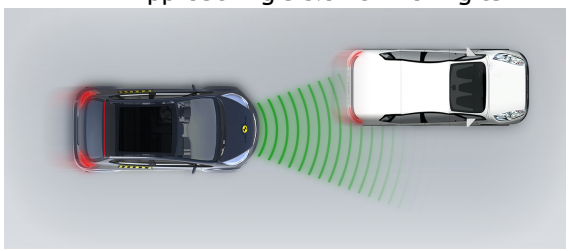
Approaching a slower moving car



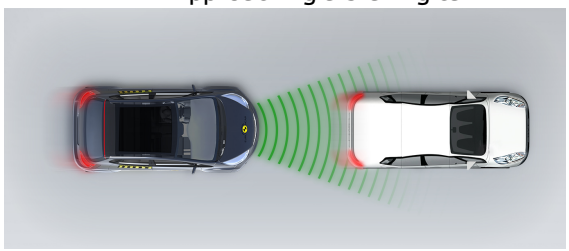
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car



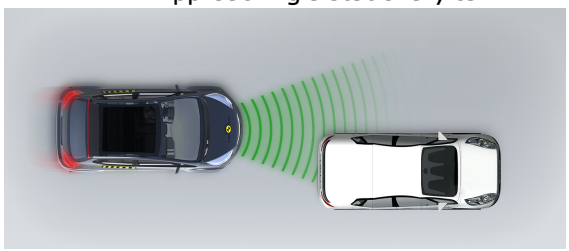
Version 031122

SAFETY ASSIST

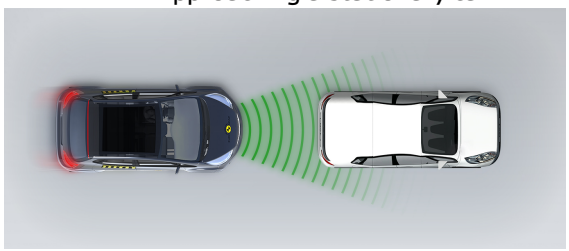
Total 13.3 Pts / 83%

- **Driver reacts to warning**

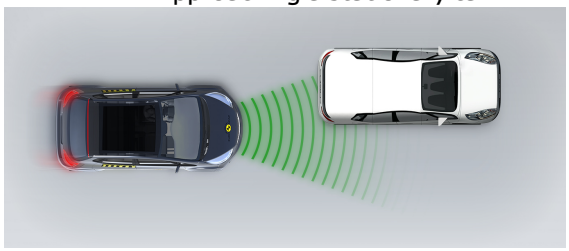
Approaching a stationary car



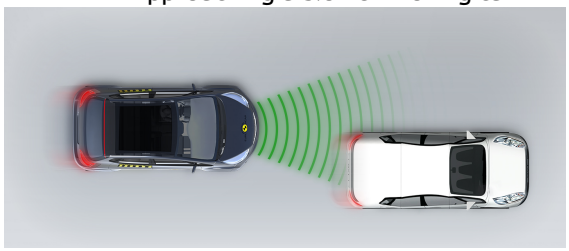
Approaching a stationary car



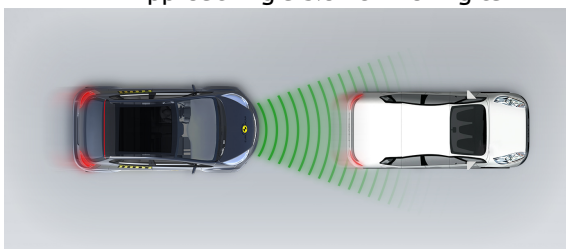
Approaching a stationary car



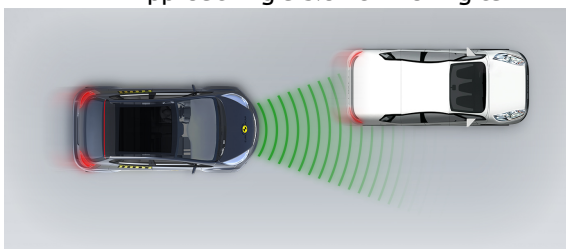
Approaching a slower moving car



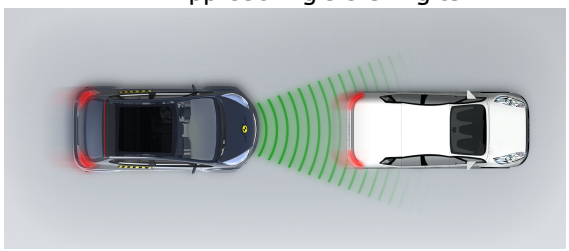
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car



Version 031122

SAFETY ASSIST

Total 13.3 Pts / 83%

Comments

Autonomous emergency braking (AEB) is fitted as standard. The system performed well in tests of its detection and reaction to other vehicles, with impacts being avoided or mitigated in most cases. As well as a seatbelt reminder for front and rear seats, the D-MAX has a driver monitoring system which uses steering and camera inputs to identify whether the driver is alert and focussed on the driving task or is impaired through fatigue or other factors. The system warns the driver if impaired driving is detected. The lane support system gently corrects the steering of the car if it is drifting out of lane and also intervenes much more aggressively in some critical situations. The D-MAX has, as standard, a camera-based traffic sign recognition system which identifies the local speed limit, allowing the limiter to be set appropriately.

Version 031122

RATING VALIDITY

Variants of Model Range

Body Type	Engine & Transmission	Drivetrain	Rating Applies	
			LHD	RHD
4 door double cab	1.9 litre diesel	4 X 2	✓	-
4 door double cab	1.9 litre diesel *	4 X 4	✓	✓

* Tested variant

Annual Reviews and Facelifts

Date	Event	Outcome	
October 2022	Rating Published	2022 ★ ★ ★ ★ ★	✓

Version 031122