

Euro NCAP Test 2022: Mazda CX-6o

Fünf Sterne für den Mazda CX-6o

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



Der Mazda CX-6o im frontalen Offsetcrash gegen die gleichschnell und versetzt entgegenrollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

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 vom Hersteller freigegebene Kindersitze unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar.

Der Mazda CX-6o 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 nach den Anforderungen von Euro NCAP nicht. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.

Insassenschutz für Erwachsene: 88 %

Die Fahrgastzelle des CX-6o blieb beim versetzten Frontalaufpralltest stabil. Die Dummy-Werte zeigten einen guten Schutz der Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer. Bei der Inspektion des Fahrzeugs nach dem Test wurde jedoch festgestellt, dass das Knie des Fahrers nur teilweise durch den Knieairbag geschützt war, wofür das Fahrzeug einen Punktabzug erhielt. Mazda gab an, dass das Knie des Dummies bei den Entwicklungstests vollständig geschützt war. Die Analyse der Verzögerung des gleichschnell entgegenrollenden Aufprallwagens während des Tests und die Analyse der verformbaren Barriere nach dem Test ergaben, dass der CX-6o bei einem Frontalaufprall ein gutmütiger Aufprallpartner sein würde. Im Test gegen die starre Barriere über die gesamte Fahrzeugbreite wurde ein guter oder ausreichender Schutz für alle kritischen Körperbereiche, sowohl für den Fahrer als auch für den hinteren Insassen, erreicht.

Sowohl beim Test mit der seitlich eindringenden Barriere als auch beim schwereren seitlichen Pfahlaufprall war der Schutz aller kritischen Körperbereiche gut, das Fahrzeug erreichte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Die Auslenkungsbegrenzung (Begrenzung des Maßes, in dem ein Körper bei einem Seitenaufprall auf die andere Seite des Fahrzeugs geschleudert wird) wurde als gut eingestuft. Der CX-6o verfügt über eine Gegenmaßnahme (Zentralairbagsystem), die bei einem solchen Aufprall Verletzungen der vorderen Insassen untereinander verhindert, diese hat im Test von Euro NCAP gut abgeschnitten. Tests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen guten Schutz gegen Schleudertraumata bei einem Heckaufprall. Eine geometrische Analyse der Rücksitze ergab ebenfalls einen guten Schleudertrauma-Schutz. Der CX-6o verfügt über ein System, das nach einem Aufprall die Bremsen betätigt, um Folgekollisionen zu vermeiden.

Insassenschutz für Kinder: 91 %

Sowohl beim versetzten Frontalaufprall als auch beim Seitenaufprall war der Schutz aller kritischen Körperbereiche für die beiden Kinder-Dummys gut, der CX-60 erreichte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Der Beifahrer-Airbag kann deaktiviert werden, um die Verwendung eines rückwärtsgerichteten Kindersitzes auf dieser Sitzposition zu ermöglichen. Der Fahrer erhält klare Informationen über den Status des Airbags. Alle Rückhaltesysteme, für die der CX-60 ausgelegt ist, konnten ordnungsgemäß eingebaut und untergebracht werden.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 89 %

Die Motorhaube schützte den Kopf eines aufprallenden Fußgängers fast über die gesamte Fläche gut. Der Stoßfänger bot einen guten Schutz für die Beine des Fußgängers, und auch der Schutz des Beckenbereichs war an allen Testpunkten gut. Das autonome Notbremssystem (AEBS) des CX-60 kann sowohl auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer als auch auf andere Fahrzeuge reagieren. Das System reagierte ausreichend auf Fußgänger und gut auf Radfahrer, wobei Kollisionen in den meisten Szenarien vermieden oder abgemildert werden konnten.

Sicherheits-Assistenten: 76 %

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des CX-60 schnitt bei Tests zur Reaktion auf andere Fahrzeuge gut ab, wobei Kollisionen in den meisten Testszenarien vermieden oder abgemildert wurden. Ein Sicherheitsgurt-Warnsystem ist serienmäßig an den Vorder- und Rücksitzen angebracht. Das Fahrzeug ist mit einem System zur Erkennung von Fahrermüdigkeit ausgestattet. Der Spurhalteassistent korrigiert sanft die Fahrspur, wenn das Fahrzeug von der Spur abweicht, und greift auch in kritischeren Situationen ein. Das Geschwindigkeitsassistentensystem erkennt die örtliche Geschwindigkeitsbegrenzung und der Fahrer kann wählen, ob die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs automatisch vom System festgelegt werden soll.

Herausgeber/Impressum

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

Euro NCAP
www.euroncap.com



MAZDA CX-60
Standard Safety Equipment

2022



Adult Occupant



88%

Child Occupant



91%

Vulnerable Road Users



89%

Safety Assist



76%

SPECIFICATION

Tested Model	MAZDA CX-60 2.5 PHEV 'Core+', LHD
Body Type	- 5 door SUV
Year Of Publication	2022
Kerb Weight	2081kg
VIN From Which Rating Applies	- all MAZDA CX-60s
Class	Large Off-Road

SAFETY EQUIPMENT

	Driver	Passenger	Rear
FRONTAL CRASH PROTECTION			
Frontal airbag	●	●	—
Belt pretensioner	●	●	●
Belt loadlimiter	●	●	●
Knee airbag	●	✘	—
LATERAL CRASH PROTECTION			
Side head airbag	●	●	●
Side chest airbag	●	●	●
Side pelvis airbag	●	●	●
Centre Airbag	●	●	—

Version 031022

SAFETY EQUIPMENT (NEXT)

	Driver	Passenger	Rear
CHILD PROTECTION			
Isfix/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

ADULT OCCUPANT

Total 33.8 Pts / 88%

■ GOOD
 ■ ADEQUATE
 ■ MARGINAL
 ■ WEAK
 ■ POOR

Frontal Impact 12.9 / 16 Pts

Mobile Progressive Deformable Barrier Full Width Rigid Barrier

Lateral Impact 16.0 / 16 Pts

Side Mobile Barrier Side Pole Far-Side Excursion Occupant Interaction

Rear Impact 3.9 / 4 Pts

Rear Seat Front Seat


 ADULT OCCUPANT

Total 33.8 Pts / 88%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Rescue and Extrication		1.0 / 2 Pts
Rescue Sheet	Available, ISO compliant	
Advanced eCall	Not available	
Multi Collision Brake	Available	

Comments

The passenger compartment of the CX-60 remained stable in the frontal offset test. Dummy numbers showed good protection of the knees and femurs of both the driver and passenger. However, inspection of the vehicle after the test revealed that the driver's knee was only partially protected by the knee airbag, for which the car received a penalty. Mazda state that dummy knee was fully protected in development tests. Analysis of the deceleration of the impact trolley during the test, and analysis of the deformable barrier after the test, revealed that the CX-60 would be a benign impact partner in a frontal collision. In the full-width rigid barrier test, good or adequate protection was provided to all critical body areas, for both the driver and rear passenger. In both the side barrier test and the more severe side pole impact, protection of all critical body areas was good and the car scored maximum points in this part of the assessment. Control of excursion (the extent to which a body is thrown to the other side of the vehicle when it is hit from the far side) was found to be good. The CX-60 has a counter-measure to mitigate against occupant to occupant injuries in such impacts and this performed well in Euro NCAP's test. Tests on the front seats and head restraints demonstrated good protection against whiplash injuries in the event of a rear-end collision. A geometric analysis of the rear seats also indicated good whiplash protection. The CX-60 has a system which applies the brakes after an impact to avoid secondary collisions.

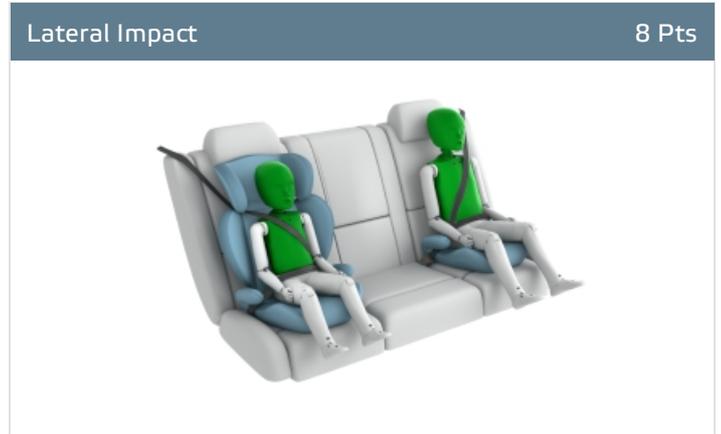
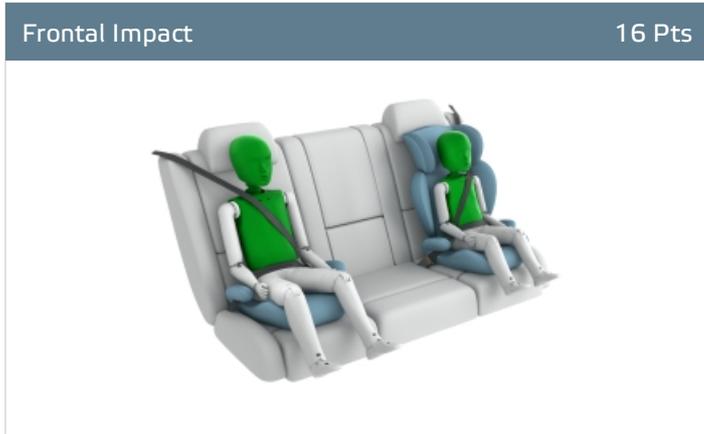
CHILD OCCUPANT

Total 45 Pts / 91%

■ GOOD
 ■ ADEQUATE
 ■ MARGINAL
 ■ WEAK
 ■ POOR

Crash Test Performance based on 6 & 10 year old children

24.0 / 24 Pts



Restraint for 6 year old child: *Britax Römer Kidfix iSize*
 Restraint for 10 year old child: *PEG PEREGO Viaggio*

Safety Features

9.0 / 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

12.0 / 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)



Cybex Solution Z i-Fix (ISOFIX)



 CHILD OCCUPANT

Total 45 Pts / 91%

■ Universal Belted CRS

Maxi Cosi Cabriofix (Belt)



Maxi Cosi Cabriofix & EasyFix (Belt)



Britax Römer King II LS (Belt)



Cybex Solution Z i-Fix (Belt)



CHILD OCCUPANT

Total 45 Pts / 91%

	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)	—	●	—	●
Cybex Solution Z i-Fix (ISOFIX)	—	●	—	●
Maxi Cosi Cabriofix (Belt)	●	●	●	●
Maxi Cosi Cabriofix & EasyFix (Belt)	●	●	●	●
Britax Römer King II LS (Belt)	●	●	●	●
Cybex Solution Z i-Fix (Belt)	●	●	●	●

● Install without problem
 ● Install with care
 ● Safety critical problem
 ✘ Installation not allowed
 — Not available

Comments

In both the frontal offset and the side barrier impacts, protection of all critical body areas was good, for both the child dummies, and the CX-60 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. All of the restraint types for which the CX-60 is designed could be properly installed and accommodated.

 **VULNERABLE ROAD USERS**

Total 48.2 Pts / 89%

■ GOOD
 ■ ADEQUATE
 ■ MARGINAL
 ■ WEAK
 ■ POOR

Pedestrian

32.5 / 36 Pts



Head Impact	20.5 Pts
Pelvis Impact	6.0 Pts
Leg Impact	6.0 Pts

Vulnerable Road Users

15.7 / 18 Pts

System Name	Smart Brake Support (SBS)
Type	Auto-Brake with Forward Collision Warning
Operational From	10 km/h

 VULNERABLE ROAD USERS

Total 48.2 Pts / 89%

AEB Pedestrian

 7.0 / 9 Pts

■ Day time

Vehicle reversing into standing pedestrian



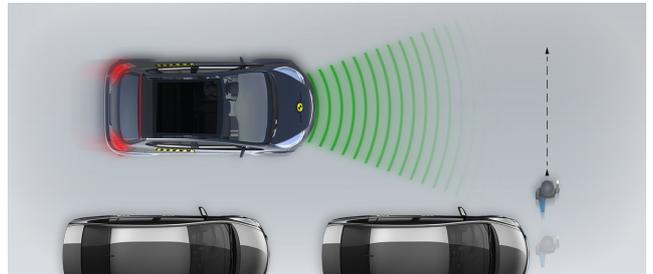
Pedestrian crossing a road into which a car is turning



Adult crossing the road



Child running from behind parked vehicles



Adult along the roadside



■ Night time

Adult crossing the road



Adult along the roadside

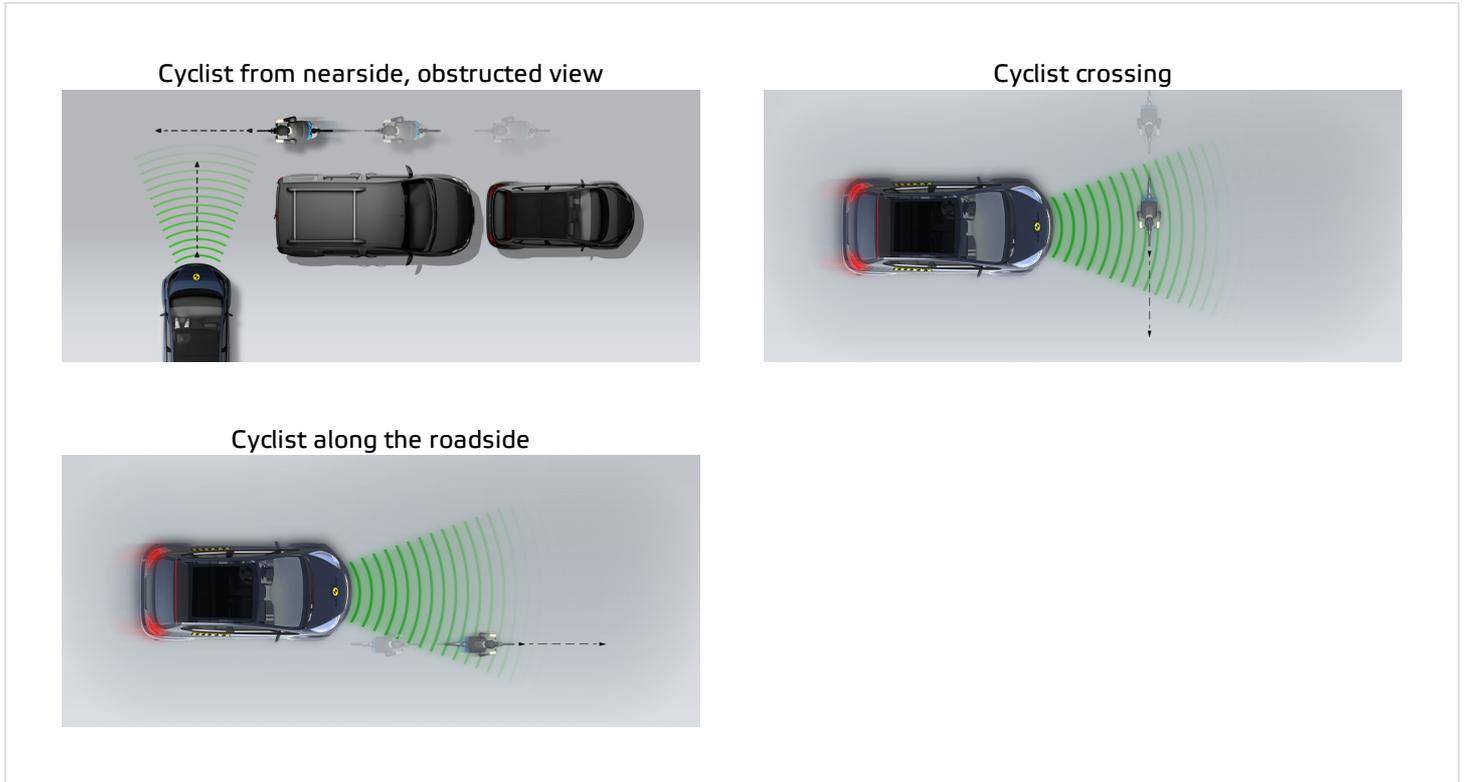


 **VULNERABLE ROAD USERS**

Total 48.2 Pts / 89%

AEB Cyclist

 **8.7 / 9 Pts**



Comments

The protection provided by the bonnet to the head of a struck pedestrian was good over almost its entire surface. The bumper offered good protection to pedestrians' legs and protection of the pelvis region was also good at all test locations. The autonomous emergency braking (AEB) system of the CX-60 can respond to vulnerable road users, as well as to other vehicles. The system performed adequately in tests of its response to pedestrians and well when tested using targets representing cyclists, with collisions avoided or mitigated in most scenarios.

SAFETY ASSIST

Total 12.2 Pts / 76%

■ GOOD
 ■ ADEQUATE
 ■ MARGINAL
 ■ WEAK
 ■ POOR

Speed Assistance

■ 2.5 / 3 Pts

System Name	Traffic Sign Recognition System (TSR) / Intelligent Speed Assistance (ISA)
Speed Limit Information Function	Camera based, subsigns supported
Speed Limitation Function	System advised (accurate to 5km/h)

Occupant Status Monitoring

■ 2.0 / 3 Pts

> Seatbelt Reminder

■ 1.0 / 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	Driver Attention Alert (DAA)
Type	Steering input
Operational From	65 km/h

SAFETY ASSIST

Total 12.2 Pts / 76%

Lane Support

2.3 / 4 Pts

System Name	Lane-keep Assist System (LAS)/Emergency Lane Keeping (ELK)	
Type	LKA and ELK	
Operational From	55 km/h	
PERFORMANCE		
Emergency Lane Keeping		MARGINAL
Lane Keep Assist		GOOD
Human Machine Interface		GOOD

AEB Car-to-Car

5.5 / 6 Pts

System Name	Smart Brake Support (SBS)	
Type	Autonomous emergency braking and forward collision warning	
Operational From	4 km/h	
Sensor Used	camera and radar	

 SAFETY ASSIST

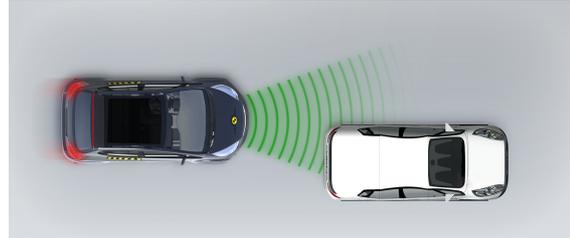
Total 12.2 Pts / 76%

■ Autobrake function only

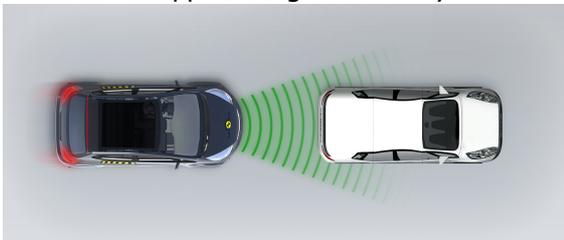
Test car turns across the path of an approaching car



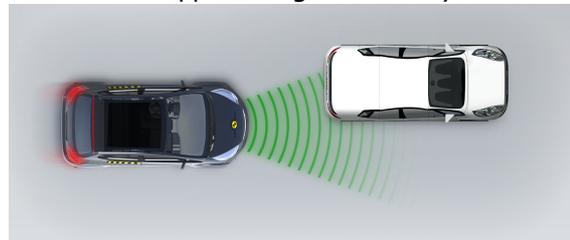
Approaching a stationary car



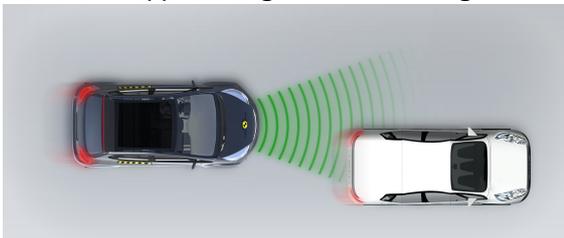
Approaching a stationary car



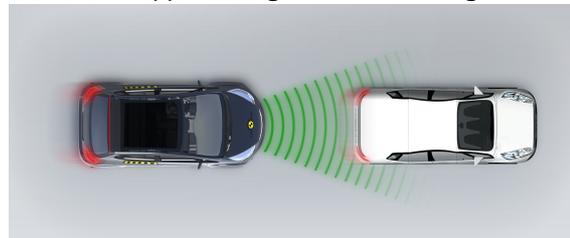
Approaching a stationary car



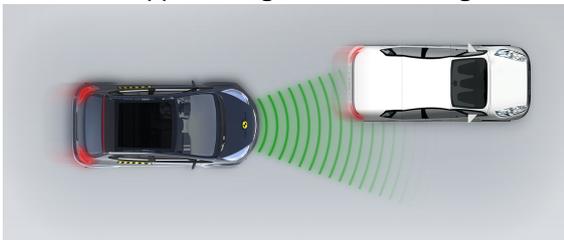
Approaching a slower moving car



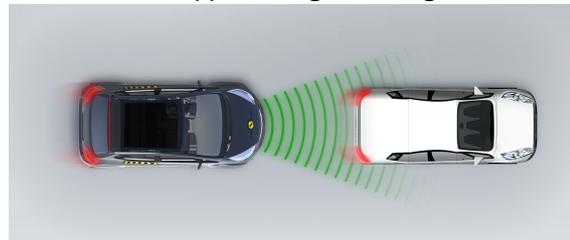
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car

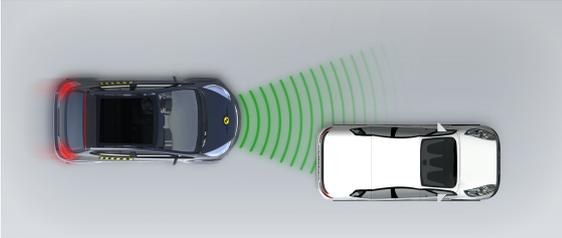


 SAFETY ASSIST

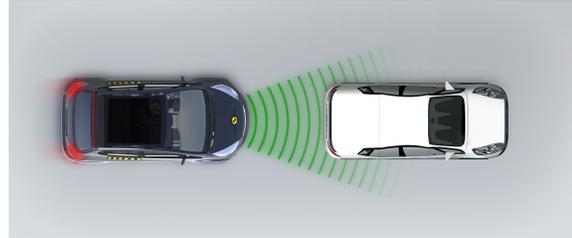
Total 12.2 Pts / 76%

■ Driver reacts to warning

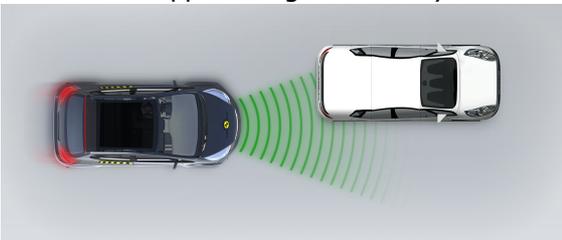
Approaching a stationary car



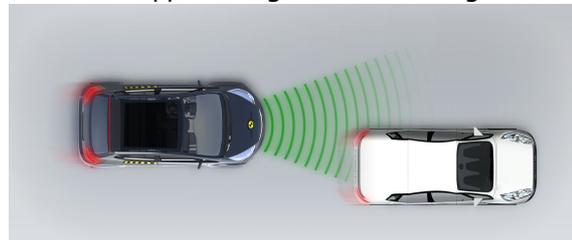
Approaching a stationary car



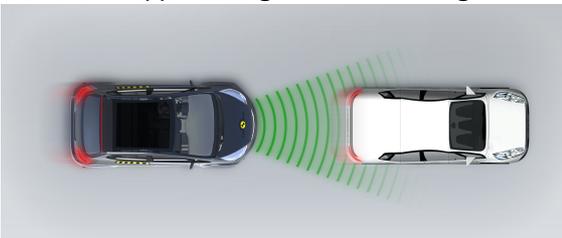
Approaching a stationary car



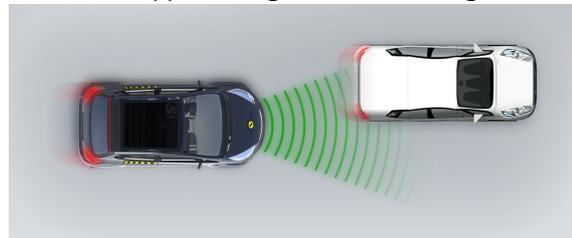
Approaching a slower moving car



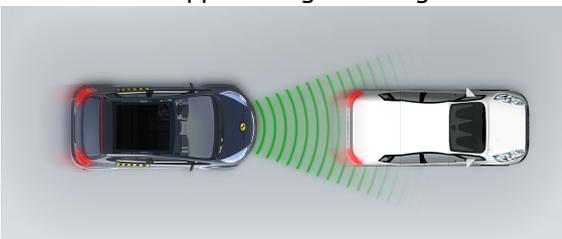
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car





SAFETY ASSIST

Total 12.2 Pts / 76%

Comments

The CX-60's autonomous emergency braking (AEB) system performed well in tests of its reaction to other vehicles, with collisions avoided or mitigated in most test scenarios. A seatbelt reminder system is fitted as standard to the front and rear seats and the car is equipped with a system to detect driver fatigue. The lane support system gently corrects the vehicle's path if it is drifting out of lane, and also intervenes in some more critical situations. The speed assistance system detects the local speed limit and the driver can choose to allow the maximum speed of the car to be automatically set by the system.

RATING VALIDITY

Variants of Model Range

Body Type	Engine	Drivetrain	Rating Applies	
			LHD	RHD
5 door SUV	2.5 litre PHEV*	4 x 4	✓	✓

* Tested variant

Annual Reviews and Facelifts

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