
Beste Noten für den Mazda CX-5 beim amerikanischen Crashtest

Von Walther Wuttke, cen

Bei einem neu entwickelten Seitenaufprall-Crashtest hat sich der Mazda CX-5 in den USA als Bester seiner Klasse durchgesetzt. Das amerikanische Institut der Versicherer für die Verkehrssicherheit (Insurance Institute for Highway Safety) hat die Prüfverordnung deutlich verschärft, weil seitliche Kollisionen im Jahr 2019 für rund 23 Prozent der Verkehrstoten in den USA verantwortlich waren.

„Wir haben den Test neu aufgestellt, weil wir glaubten, dass in diesem Bereich Raum für weitere Entwicklungen vorhanden ist, und das gute Ergebnis für den Mazda CX-5 bestätigt uns, dass ein besserer Schutz der Insassen möglich ist“, erklärte der Präsident der Organisation, David Harkey.

Die Fahrzeugstruktur des CX-5 überstand dabei den Crash sehr gut, und die Airbags schützten die Köpfe und den Oberkörper der eingesetzten Dummies. Außerdem stellten die Tester nur ein sehr geringes Eindringen in die Fahrgastzelle fest. Dadurch verringert sich das Verletzungsrisiko, bescheinigte das IIHS dem Modell, das im kommenden Jahr noch einmal ein Facelift erhält.

Insgesamt erzielten weitere neun Modelle befriedigende Ergebnisse. Dazu gehören unter anderem der Audi Q3, Honda CR-V, Subaru Forester, Toyota RAV4 und der Volvo CX40. Die anderen getesteten Modelle konnten die Anforderungen nicht oder nur teilweise erfüllen. „Die Ergebnisse sind nicht gut, doch wir haben auch nichts anderes erwartet, nachdem wir die Testverordnung verschärft haben“, analysiert Cheffingenieurin Becky Mueller die Ergebnisse. Der Mazda CX-5 erzielte in allen gemessenen Parametern beste bis gute Noten.

Seit dem Jahr 2003 führt das Sicherheitsinstitut der amerikanischen Versicherer diesen Crashtest durch, und seitdem hat sich die Sicherheit der Fahrzeuginsassen deutlich verbessert. Damals erreichte nur eines von fünf Modellen eine gute Note. Nach einer wissenschaftlichen Untersuchung haben sich die Chancen, einen schweren Seitenaufprall zu überleben inzwischen um 70 Prozent verbessert.

Um diese Unfälle noch besser zu simulieren, hat das Institut die Prüfung deutlich verschärft. Dabei müssen die Fahrzeuge jetzt den Kontakt mit einem 1,9 Tonnen schweren Schlitten überstehen, der mit einer Geschwindigkeit von rund 60 km/h auf die Seite prallt. Bisher wurde ein 1,5 Tonnen wiegender Schlitten mit rund 50 km/h auf den Crashkurs geschickt. Das Ergebnis ist eine um 82 Prozent erhöhte Aufprallenergie. Dank seiner Wabenstruktur verhält sich die neue Barriere beim Aufprall zudem mehr wie ein echtes SUV oder ein Pick-up.

Mit der neuen Testmethode reagieren die amerikanischen Versicherer auf die Zunahme dieser Modelle auf den Straßen. SUV und Pick-ups haben in den USA einen Anteil von rund 80 Prozent erreicht. Beim europäischen NCAP-Test prallt eine deformierbare Barriere mit einem Gewicht von 1300 Kilo mit 50 km/h auf die Seite des Testfahrzeugs.
(aum/ww)

Bilder zum Artikel



Mazda CX-5 im amerikanischen Seitenaufpralltest.

Foto: Autoren-Union Mobilität/IIHS
