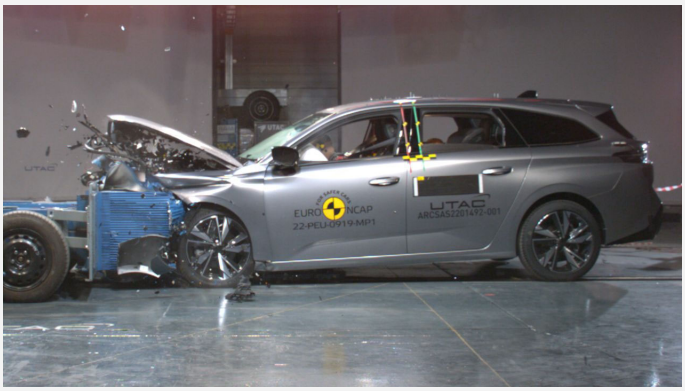
Euro NCAP Test 2022:
Peugeot 408

Vier Sterne für den Peugeot 408

Der Peugeot 408 ist sehr eng mit dem 308 verwandt, der ebenfalls im Jahr 2022 getestet wurde. Es wurden einige zusätzliche Tests mit dem 408 durchgeführt zur Überprüfung. Die Bewertung basiert weitgehend auf den Ergebnissen des 308.



Der Peugeot 308 im frontalen Offsetcrash gegen die gleichschnell versetzt entgegenrollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in allen Sitzreihen mit Sitzplatzbelegungserkennung für den Beifahrersitz ausgestattet. In der ersten Sitzreihe schützen Airbags den Oberkörper zusätzlich seitlich. Zwischen den Sitzen ist kein Zentralairbagsystem installiert, das die vorderen Insassen bei einem Seitenaufprall gegeneinander schützen könnte.

Der Insassenschutz ist ausreichend, das Verletzungsrisiko für Erwachsene und Kinder weitgehend sehr gering bis mittel. Es sind ISOFIX-Halter an allen Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Die Montage von Kindersitzen ist auf allen Sitzplätzen für die meisten vom Hersteller freigegebenen Kindersitze unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar.

Der Peugeot 408 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 modernes e-Call-Notrufsystem ist nicht verfügbar. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.

Insassenschutz für Erwachsene: 77 %

Der Fahrgastraum blieb beim versetzten Frontalaufpralltest stabil. Die Dummy-Werte zeigten einen guten Schutz der Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer. Peugeot wies nach, dass ein ähnliches Schutzniveau für Insassen unterschiedlicher Größe und Sitzpositionen gewährleistet ist. Für den Fahrer zeigten die Dummymessungen der Brusteindrückung ein schwaches Schutzniveau für dieses Körperteil an. Der Schutz des Unterschenkels war gering. Die Analyse der Verzögerung des gleichschnell entgegenkommenden Aufprallwagens während des Tests und die Analyse der verformbaren Barriere nach dem Test ergaben, dass das Auto bei einem Frontalaufprall ein mäßig guter Unfallgegner wäre. Bei der Prüfung gegen die starre Barriere über die gesamte Fahrzeugbreite wurde der Schutz des Brustkorbs des Fahrers auf der Grundlage der vom Dummy gemessenen Kompression als gering eingestuft, während der Schutz aller anderen kritischen Körperbereiche als gut oder ausreichend bewertet wurde.

Bei der Prüfung mit der seitlich eindringenden Barriere war der Schutz aller kritischen Körperbereiche gut, das Fahrzeug erhielt in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Selbst beim schwereren seitlichen Pfahlanprall war der Schutz des Brustkorbs ausreichend und der Schutz der anderen Körperbereiche gut. Die Begrenzung der Auslenkung (d. h. des Maßes, in dem ein Körper auf die andere Seite des Fahrzeugs geschleudert wird) wurde als gering eingestuft. Es gibt keine Gegenmaßnahmen, wie z. B. einen Mittelairbag, die bei einem solchen Aufprall Verletzungen zwischen den vorderen Insassen verhindern könnten.

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 408 verfügt nicht über ein modernes e-Call-System, das bei einem Unfall die Rettungsdienste alarmieren könnte. Der Wagen verfügt aber über ein System, das nach einem Aufprall die Bremsen betätigt, um Folgekollisionen zu vermeiden.

Insassenschutz für Kinder: 81 %

Beim versetzten Frontalaufpralltest wurde der Schutz des Nackens des 10-jährigen Dummys – basierend auf den vom Dummy gemessenen Zugkräften – als gering eingestuft. Ansonsten war der Schutz der kritischen Körperbereiche bei diesem Test gut oder ausreichend. Beim Seitencrashtest war der Schutz aller kritischen Körperbereiche gut.

Der Beifahrer-Airbag kann deaktiviert werden, um die Verwendung eines nach hinten gerichteten Kindersitzes in dieser Sitzposition zu ermöglichen. Der Fahrer erhält klare Informationen über den Status des Airbags. Mit Ausnahme des großen Universal-Kindersitzes, der auf dem hinteren Mittelsitz instabil war, konnten alle Kinderrückhaltesysteme, für die das Fahrzeug ausgelegt ist, ordnungsgemäß installiert und untergebracht werden.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 62 %

Der 408 hat eine „aktive“ Motorhaube. Sensoren im Stoßfänger erkennen, wenn ein Fußgänger angefahren wird, und Aktuatoren heben die Motorhaube etwas an, um den Abstand zu harten Strukturen im Motorraum zu vergrößern. Peugeot hat gezeigt, dass das System bei unterschiedlichen Fußgängergrößen und Geschwindigkeiten zuverlässig funktioniert. Dementsprechend wurde das Fahrzeug mit leicht hochgeklappter Motorhaube getestet.

Der Schutz des Kopfes eines angefahrenen Fußgängers war auf der Motorhaube überwiegend gut, während an anderen Stellen ungenügende Ergebnisse erzielt wurden. Der Stoßfänger schützte die Beine des Fußgängers an allen Testpunkten gut, und auch der Schutz des Beckens durch die Vorderkante der Motorhaube war über die gesamte Breite des Fahrzeugs gut.

Das autonome Notbremssystem (AEBS) kann sowohl auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer als auch auf andere Fahrzeuge reagieren. Bei den Tests zur Reaktion auf Fußgänger zeigte das System eine ausreichende Leistung. Die Reaktion des Systems auf Radfahrer war gut, wobei in vielen Testszenarien Kollisionen vermieden wurden.

Sicherheits-Assistenten: 66 %

Ein Sicherheitsgurt-Erinnerungssystem ist auf den vorderen und hinteren Sitzplätzen Standard. Das AEB-System schnitt bei Tests zur Reaktion auf andere Fahrzeuge nur mäßig ab.

Ein kamerabasiertes Geschwindigkeitsassistenzsystem erkennt die örtliche Geschwindigkeitsbegrenzung und teilt sie dem Fahrer mit, so dass der Begrenzer entsprechend eingestellt werden kann. Ein Spurhalteassistent korrigiert sanft die Fahrspur, wenn das Fahrzeug von der Spur abweicht, und greift in einigen kritischen Situationen auch beherzter ein.

Herausgeber/Impressum

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

Euro NCAP
www.euroncap.com

Peugeot 408

Standard Safety Equipment

2022



Adult Occupant	Child Occupant	Vulnerable Road Users	Safety Assist
76%	84%	78%	65%

SPECIFICATION

Tested Model	Peugeot 308 Allure PureTech 130, LHD
Body Type	- 5 door wagon
Year Of Publication	2022
Kerb Weight	1397kg
VIN From Which Rating Applies	- all 408s
Class	Small Family Car

General comments

The Peugeot 408 is very closely related to the 308 tested earlier in 2022. Some additional tests have been performed on the 408 but the rating is largely based on the results of the 308.

Version 281122

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 281122

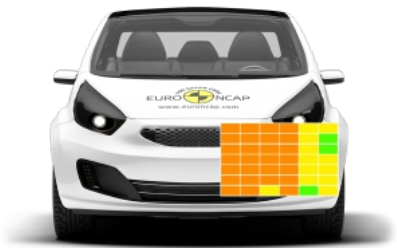
ADULT OCCUPANT

Total 29.1 Pts / 76%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

Frontal Impact — 11.8 / 16 Pts





Mobile Progressive Deformable Barrier

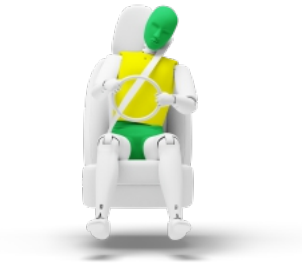


Full Width Rigid Barrier

Lateral Impact — 12.8 / 16 Pts



Side Mobile Barrier



Side Pole



Far-Side Excursion



Occupant Interaction

Rear Impact — 3.5 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat

Version 281122

ADULT OCCUPANT

Total 29.1 Pts / 76%

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 remained stable in the frontal offset test. Dummy numbers showed good protection of the knees and femurs of both the driver and passenger. Peugeot showed that a similar level of protection would be provided to occupants of different sizes and to those sitting in different positions. For the driver, dummy readings of chest compression indicated a weak level of protection for that part of the body, and protection of the lower leg was marginal. Analysis of the deceleration of the impact trolley during the test, and analysis of the deformable barrier after the test, revealed that the car would be a moderately benign impact partner in a frontal collision. In the full-width rigid barrier test, protection of the driver's chest was rated as marginal, based on dummy readings of chest compression, with that of all other critical body areas rated as good or adequate. In the side barrier test, protection of all critical body areas was good and the car scored maximum points in this part of the assessment. Even in the more severe side pole impact, protection of the chest was adequate and that of other body areas good. 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 marginal. There is no counter-measure, such as a centre airbag, to mitigate against occupant to occupant injuries in such impacts. 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 408 lacks an advanced eCall system which alerts the emergency services in the event of a crash. The car also has a system which applies the brakes after an impact, to avoid secondary collisions.

Version 281122

CHILD OCCUPANT

Total 41.3 Pts / 84%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Crash Test Performance based on 6 & 10 year old children

22.6 / 24 Pts

Frontal Impact	14.6 Pts



Lateral Impact	8 Pts



Restraint for 6 year old child: *RÖMER Kidfix XP ²R*
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

Version 281122

CRS Installation Check

11.8 / 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)



Version 281122

CHILD OCCUPANT

Total 41.3 Pts / 84%

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 41.3 Pts / 84%

	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 the frontal offset test, protection of the neck of the 10-year dummy was rated as marginal, based on dummy readings of tensile forces. Otherwise, for this test, protection of critical body areas was good or adequate. In the side barrier test, protection of all critical body areas was good. 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 the large universal CRS, which was unstable in the rear centre seat, all of the child restraint types for which the car is designed could be properly installed and accommodated.

Version 281122

VULNERABLE ROAD USERS

Total 42.2 Pts / 78%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Pedestrian

28.0 / 36 Pts



Head Impact	16.0 Pts
Pelvis Impact	6.0 Pts
Leg Impact	6.0 Pts

Vulnerable Road Users

14.2 / 18 Pts

System Name	Emergency Safety Brake
Type	Auto-Brake with Forward Collision Warning
Operational From	10 km/h

Version 281122

VULNERABLE ROAD USERS

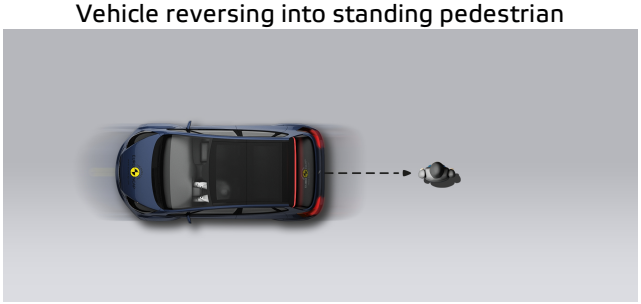
Total 42.2 Pts / 78%

AEB Pedestrian

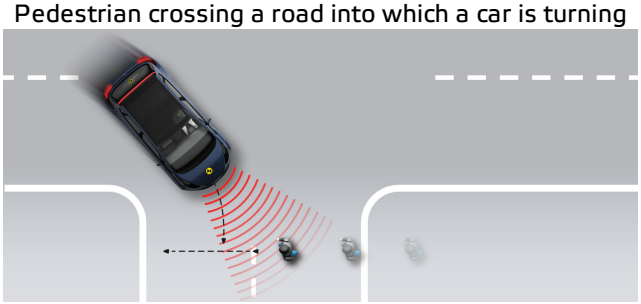
5.6 / 9 Pts

- **Day time**

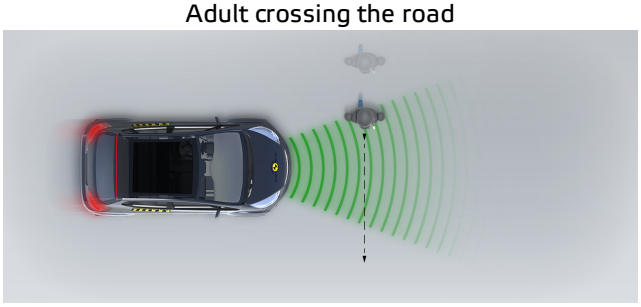
Vehicle reversing into standing pedestrian



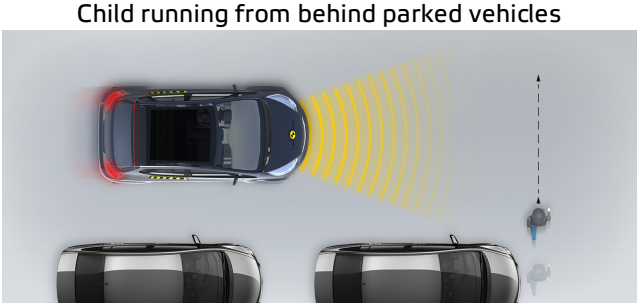
Pedestrian crossing a road into which a car is turning



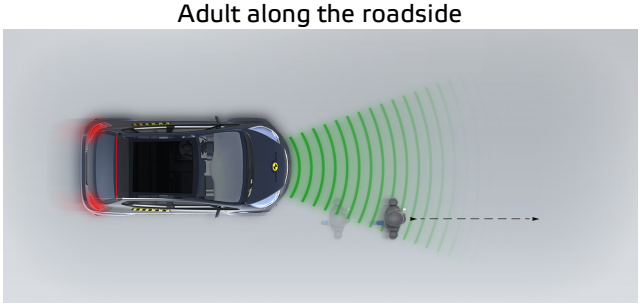
Adult crossing the road



Child running from behind parked vehicles

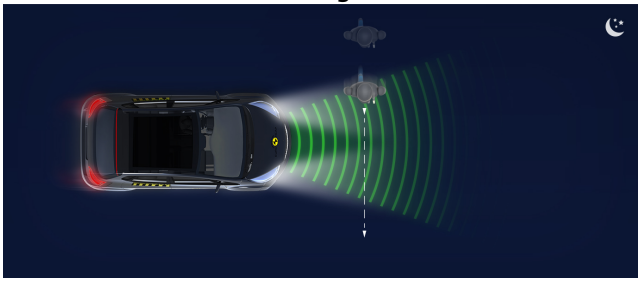


Adult along the roadside

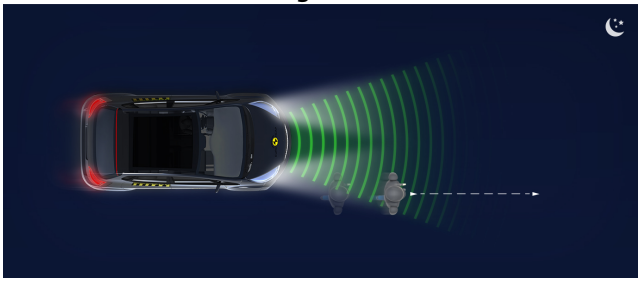


- **Night time**

Adult crossing the road



Adult along the roadside



Version 281122

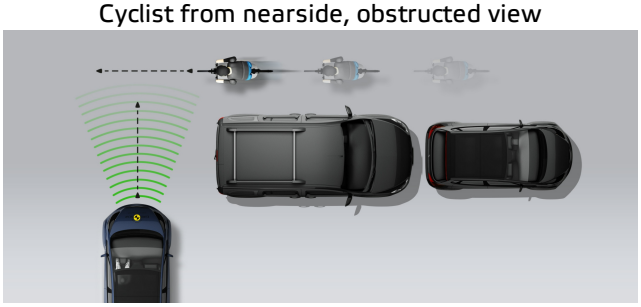
VULNERABLE ROAD USERS

Total 42.2 Pts / 78%

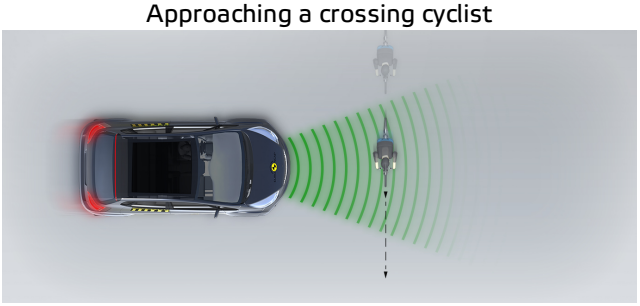
AEB Cyclist

8.6 / 9 Pts

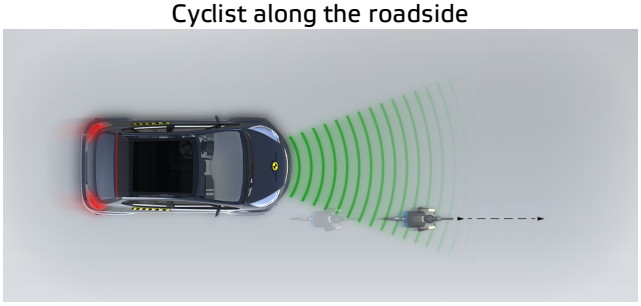
Cyclist from nearside, obstructed view



Approaching a crossing cyclist



Cyclist along the roadside



Comments

The 408 has an 'active' bonnet. Sensors in the bumper detect when a pedestrian has been struck and actuators lift the bonnet to increase clearance to hard structures in the engine compartment. Peugeot showed that the system worked robustly for different pedestrian statures and over a range of speeds. Accordingly, the car was tested with the bonnet in the raised, 'deployed' position. The protection offered to the head of a struck pedestrian was mostly good over the bonnet surface, with some poor results recorded elsewhere. The bumper provided good protection to pedestrians' legs at all test points and the protection provided to the pelvis by the front edge of the bonnet was also good across the width of the car. The autonomous emergency braking (AEB) system can respond to vulnerable road users as well as to other vehicles. The system performed adequately in tests of its response to pedestrians. The system's response to cyclists was good, with collisions avoided in many test scenarios.

Version 281122

SAFETY ASSIST

Total 10.5 Pts / 65%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Speed Assistance

2.5 / 3 Pts

System Name	Speed limit recognition
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 Warning
Type	Lane position, steering input
Operational From	60 km/h

Version 281122

SAFETY ASSIST

Total 10.5 Pts / 65%

Lane Support

3.5 / 4 Pts

System Name	Lane Keeping Assist
Type	LKA and ELK
Operational From	65 km/h
PERFORMANCE	
Emergency Lane Keeping	GOOD
Lane Keep Assist	GOOD
Human Machine Interface	GOOD

AEB Car-to-Car

2.5 / 6 Pts

System Name	Emergency Safety Brake
Type	Autonomous emergency braking and forward collision warning
Operational From	5 km/h
Sensor Used	camera and radar

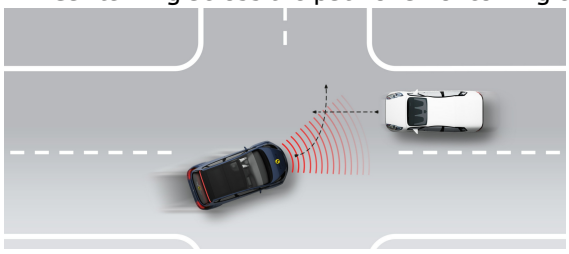
Version 281122

SAFETY ASSIST

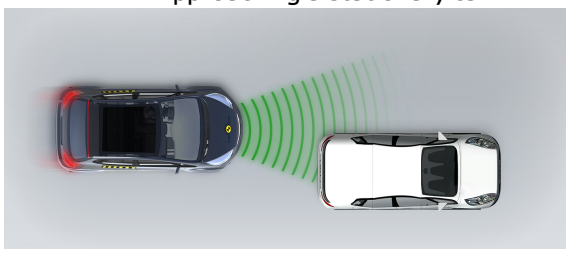
Total 10.5 Pts / 65%

- **Autobrake function only**

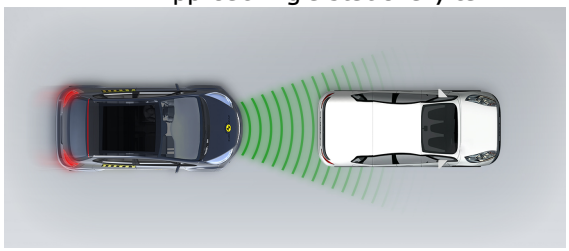
Car turning across the path of an oncoming car



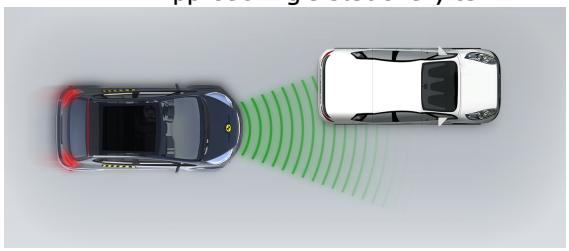
Approaching a stationary car



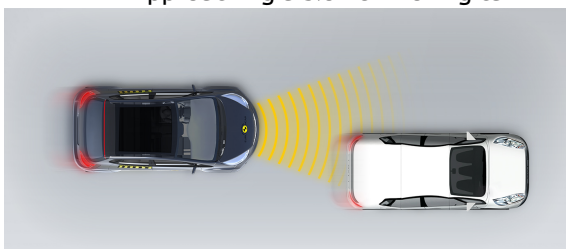
Approaching a stationary car



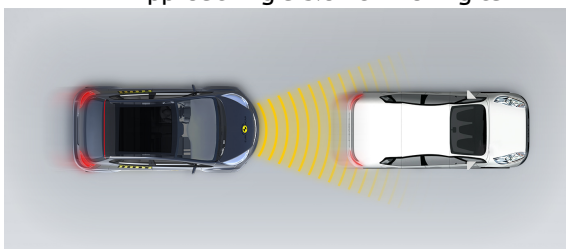
Approaching a stationary car



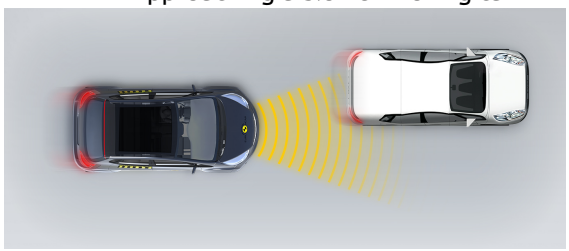
Approaching a slower moving car



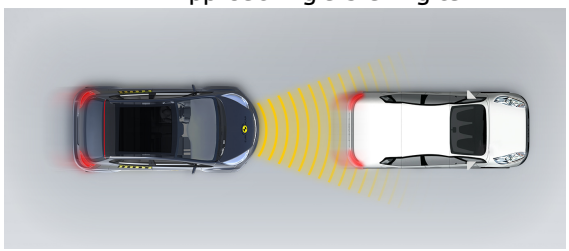
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car



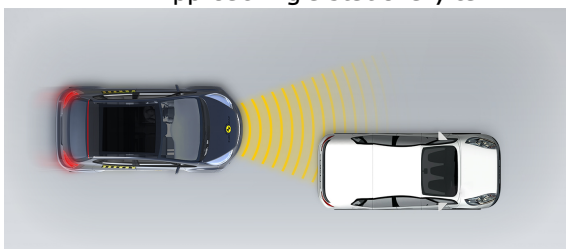
Version 281122

SAFETY ASSIST

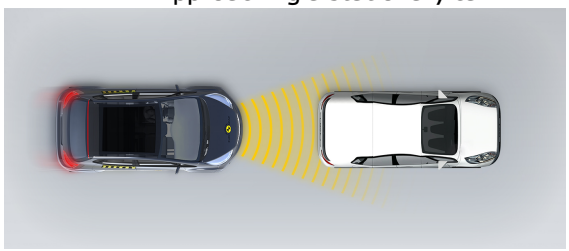
Total 10.5 Pts / 65%

- **Driver reacts to warning**

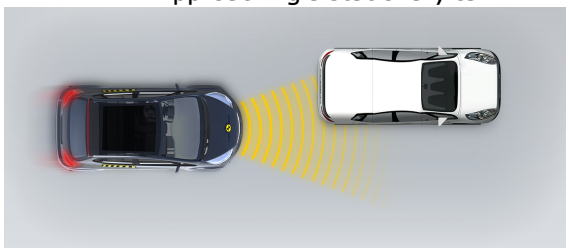
Approaching a stationary car



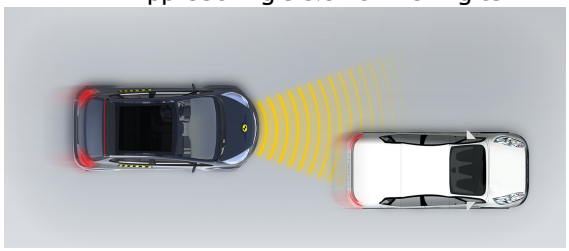
Approaching a stationary car



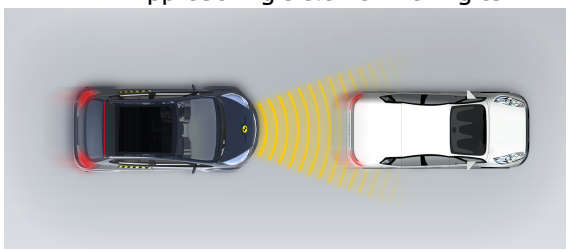
Approaching a stationary car



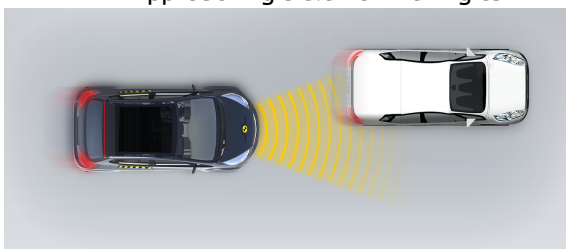
Approaching a slower moving car



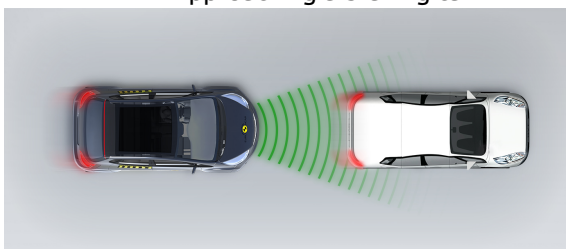
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car



Version 281122

SAFETY ASSIST

Total 10.5 Pts / 65%

Comments

A seatbelt reminder system is standard on the front and rear seating positions. The AEB system performed only marginally in tests of its response to other vehicles. A camera-based speed assistance system identifies the local speed limit and provides the information to the driver, allowing the limiter to be set appropriately. A lane support system gently corrects the vehicle's path if it is drifting out of lane and intervenes more aggressively in some more critical situations.

Version 281122

RATING VALIDITY

Variants of Model Range

Body Type	Engine	Model Name/Code	Drivetrain	Rating Applies	
				LHD	RHD
5 door hatchback	1.6 petrol hybrid	GT Hybrid 180 e-EAT8	4 x 2	✓	✓
5 door hatchback	1.2 petrol	GT PureTech 130 S&S EAT8 *	4 x 2	✓	✓

Tested variant = Peugeot 308 Allure PureTech 130, LHD (with some additional tests on 408)

Annual Reviews and Facelifts

Date	Event	Outcome	
December 2022	Rating Published	2022 ★★★★☆	✓

Version 281122