

PEUGEOT *3008*

Le crossover by PEUGEOT



DIRECTION DE LA COMMUNICATION

75, avenue de la Grande-Armée - 75116 Paris

■ Téléphone +33 (0)1 40 66 55 11 ■ Télécopie +33 (0)1 45 01 95 60 ■ Internet www.peugeot-pressepro.com



Sécurité

Un très haut niveau de sécurité, primaire, secondaire et tertiaire

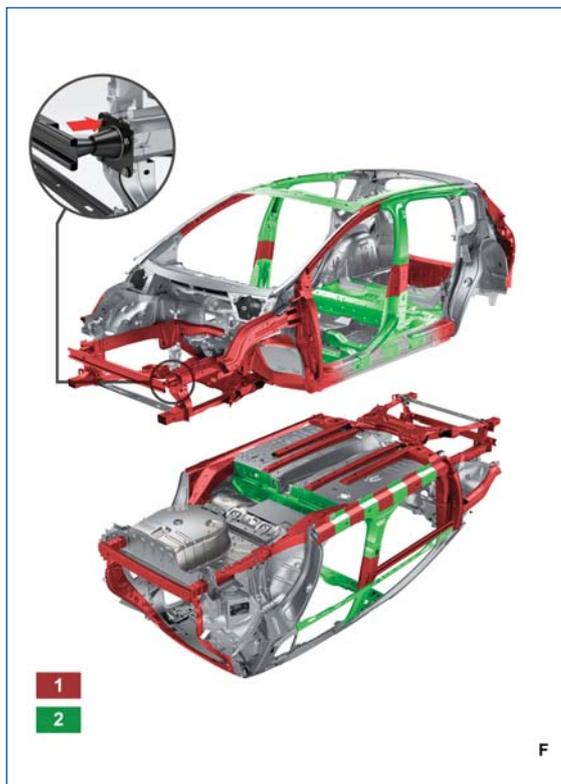
La 3008 bénéficie de toute l'expérience du Groupe et des dernières avancées technologiques permettant une sécurité maximale à tous les niveaux.

En sécurité **primaire** : l'excellente rigidité de la structure, les liaisons au sol performantes et les aides électroniques, confèrent à la 3008 un comportement de référence dans sa catégorie.

En sécurité **secondaire** : la structure de caisse est largement dimensionnée pour répondre aux chocs les plus sévères, comme ceux de l'EuroNCAP. La maîtrise des déformations de cette structure et les moyens de retenue permettent à la 3008 de viser les **cinq étoiles** dans le cadre du nouveau protocole EuroNCAP de 2009.

En sécurité **tertiaire**, la 3008 peut évidemment embarquer le service *Peugeot Urgence*, inclus avec le tout nouveau système télématique *WIP Com 3D*.

UNE STRUCTURE OPTIMISÉE



La 3008 est structurellement étudiée pour dissiper l'énergie d'un choc de façon programmée. Pour lui permettre d'atteindre des objectifs de sécurité élevés, elle intègre, notamment, une **triple voie d'efforts** à l'avant. La 3008 bénéficie également d'**absorbeurs BOGE**, une innovation permettant de respecter ses objectifs tout en maîtrisant la longueur du porte-à-faux avant (voir chapitre « Bases techniques/Des innovations structurantes »).

Le **but** de cet ensemble est de **protéger au maximum l'habitacle** (et ses occupants), de limiter les conséquences pour un piéton lors d'un choc et de **faciliter la réparabilité** ; ce qui a également une incidence directe sur les coûts d'assurance de la voiture pour son utilisateur.

Choc frontal

Le bloc avant est constitué d'une triple voie d'efforts, principe inauguré sur la 308 et composé de :

- une **voie basse**, qui vient doubler, par l'adoption de deux prolonges rajoutées sur le berceau, la classique voie haute constituée par des brancards, un principe issu de la technologie 407,
- une **troisième voie**, constituée de renforts situés au-dessus des passages de roues avant, dans le prolongement des montants de baies et des raidisseurs de frises de portes.

Ainsi, en cas de choc frontal, la répartition d'énergie se fait de 3/5^e par la voie principale, d'1/5^e par la voie basse et d'1/5^e par la troisième voie. Cette **triple voie d'efforts** va ensuite décrire une stratégie d'absorption déterminant l'empilage des efforts pour les transmettre, par des « chemins » pré-établis, vers des zones conçues pour résister : le tablier, le soubassement, les côtés de caisse, ou encore les raidisseurs de portes avant entretoisant les pieds avant et milieu. Ceci permet de constituer, autour de l'habitacle, une **cellule de protection des occupants**.

A noter également, la **colonne de direction est « collapsable »** : lors d'un choc, elle se rétractera en un point précis pour protéger le conducteur.

Choc latéral

Pour protéger au mieux les occupants lors d'un choc latéral, le montant central a été particulièrement renforcé. Le pied-milieu est en effet constitué de deux épaisseurs de tôle, l'une de type « THLE » (Très Haute Limite Elastique) et l'autre « UHLE » (Ultra Haute Limite Elastique).

Toutes les portes participent efficacement à la rigidification globale de la voiture en créant un solide entretoisement entre les pieds avant, milieu et le passage de roue arrière.

De même, des traverses situées au niveau du plancher, entre les côtés de caisse et l'entretoisement des longerons extérieurs, participent à la rigidité du véhicule.

Choc arrière

Au niveau du seuil de coffre, une poutre est intégrée pour absorber les chocs et assurer ainsi un bon niveau de réparabilité, et ce, malgré la présence du *hobby* affleurant avec le plancher de charge.

DES MOYENS DE RETENUE PERFORMANTS



En complément des performances de la structure en termes de résistance aux chocs, des éléments de protection sont développés afin de retenir et respecter le corps.

- **6 airbags** sont disponibles pour protéger les occupants :
 - 2 airbags frontaux adaptatifs d'une capacité de 40 l pour le conducteur et de 80 l pour le passager,

- 2 airbags latéraux (de 18 l chacun) protègent le thorax et le bassin des passagers avant,
- 2 airbags rideaux (de 30 l) pour la tête des passagers avant et arrière.
- **5 ceintures de sécurité à trois points d'ancrage** sont présentes ainsi que des alertes sonores de bouclage/débouclage, doublées visuellement par des pictogrammes :
 - aux places avant, les ceintures disposent de prétensionneurs pyrotechniques (dont une double prétension pour le passager, afin de mieux retenir le bassin en plus de la cage thoracique) et de limiteurs d'effort à tarage bas,
 - aux places arrière, des limiteurs d'effort équipent les ceintures latérales,
 - des appuie-tête avant en forme « portefeuille » et arrière, en virgule, optimisent le contact avec la tête en cas de choc.
- **2 fixations Isofix** sont disponibles sur les places latérales arrière pour accueillir des **sièges enfants** éponymes.

La 3008 dispose également d'une sécurité enfant électrique qui condamne aisément et en toute sécurité les portes et les vitres arrière. Cette fonction est associée aux vitres électriques arrière ou liée à la super-condamnation.

SÉCURITÉ TERTIAIRE : TOUJOURS UN TEMPS D'AVANCE

Le système télématique **WIP Com 3D**, disponible en option, permet en plus de ses fonctions audio, téléphone et navigation, l'accès à un service d'assistance et au service *Peugeot Urgence*.

Ce service d'appel d'urgence, qui localise précisément la voiture, est proposé gratuitement et sans limite de durée.

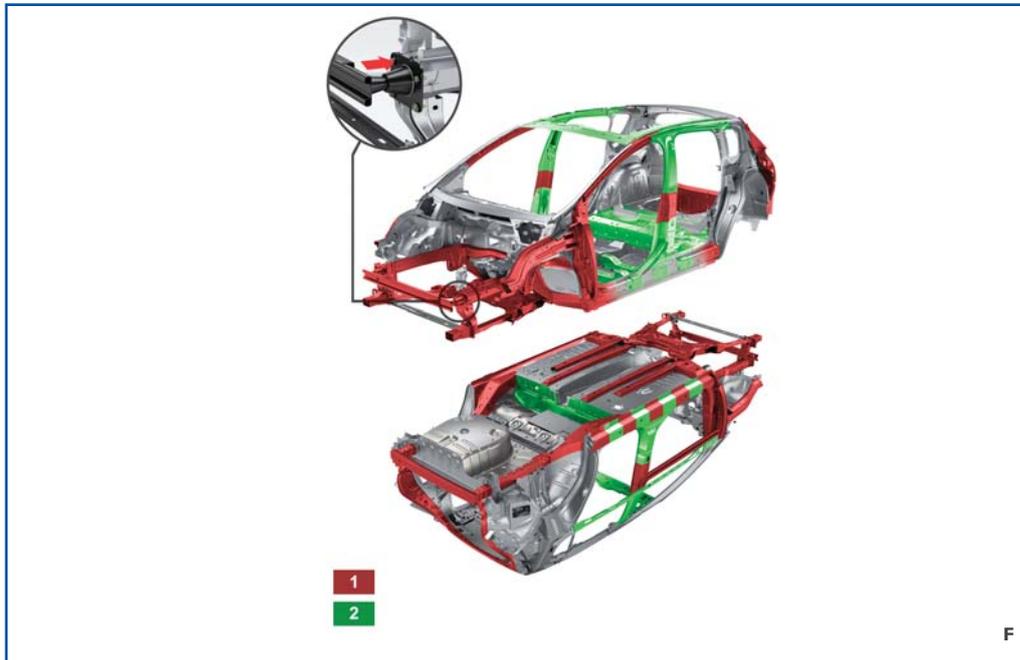
Les pays où il est actif à ce jour sont la France, l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie, la Belgique, le Luxembourg et, depuis 2008, les Pays-Bas et le Portugal. Il permet une mise en relation avec un professionnel parlant la langue d'origine du client.

Ce service peut être sollicité manuellement ou automatiquement (en cas de déclenchement d'éléments pyrotechniques), ce qui permet l'intervention rapide des secours.

Depuis son lancement en 2003, *Peugeot Urgence* a **déjà secouru plus de 2 100 utilisateurs**.

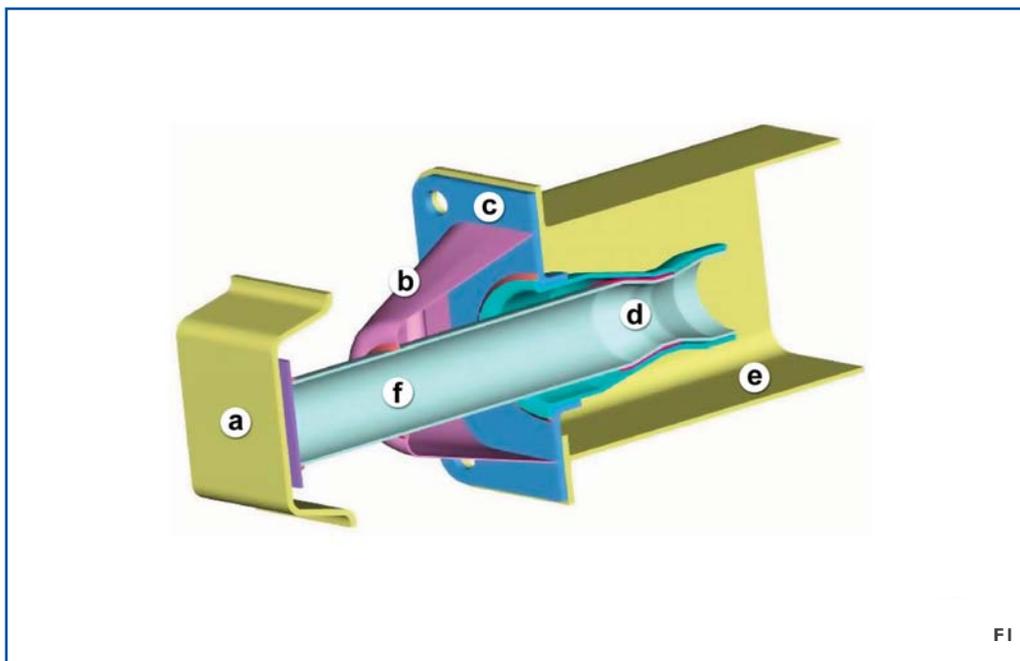
En 2006, ce système d'appel d'urgence a été certifié conforme aux exigences de la sécurité civile française : il est agréé par la Direction de la Défense et de la Sécurité Civile (DDSC), dépendant du ministère de l'Intérieur français.





F : Structure « vue miroir inversé »

- 1 - Eléments de structure renforcés pour absorber principalement les chocs avant/arrière
- 2 - Eléments de structure renforcés pour absorber principalement les chocs latéraux



F1 : Zoom sur l'absorbeur Bogé Wagon

- a - Poutre
- b - Cône stabilisateur à déformation programmée
- c - Support absorbeur
- d - Zone prédéformée
- e - Brancard
- f - Tube à déformation