



## Peugeot 107 70 Filou

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(50 kW / 68 PS)

**D**as dezente Facelift des Peugeot 107 beinhaltet nur wenige funktionelle Neuerungen. So wurden die Halter der Hutablage modifiziert und die Geräuschdämmung etwas verbessert.

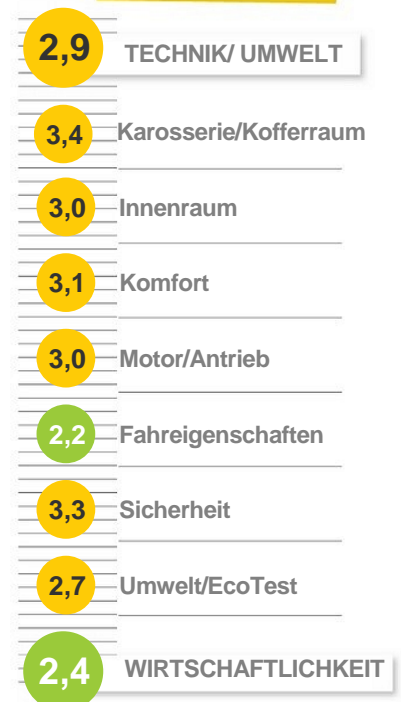
Antriebsseitig gibt es keine Neuerungen, die Motorenpalette beinhaltet nach wie vor nur einen kleinen 1,0 l Benzinmotor, welcher auf Wunsch auch mit einem automatisierten Schaltgetriebe lieferbar ist. Mit 68 PS sorgt der Dreizylinder für recht flotte Fahrleistungen, der Verbrauch geht dabei in Ordnung. Speziell in der Stadt zeigt sich der 107 von seiner sparsamen Seite. Auch auf Seiten der Sicherheit hat sich nach dem Facelift wenig getan. Es werden zwar gute Crasheergebnisse erzielt, allerdings kosten ESP und Kopfairbags immer noch Aufpreis. Beide Ausstattungsdetails sollten beim Kauf mitbestellt werden. Insgesamt erfreut der Peugeot 107 durch seine gute Wirtschaftlichkeit. Der Grundpreis von 10.300 Euro ist akzeptabel, auch wenn man doch manche Komfort- und Sicherheitsausstattungen extra bezahlen muss.

**Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer **Konkurrenten:** Citroen C1, Daihatsu Cuore, Kia Picanto, Renault Twingo, Toyota Aygo, VW Fox

- +** klappbare Rücksitze, ausgewogene Federung, hohe Fahrstabilität (mit ESP), körpergerechte Sitze, günstig in Anschaffung und Unterhalt
- kleiner Kofferraum, schlechte Kofferraum-Zugänglichkeit, lauter Motor, ESP nur gegen Aufpreis erhältlich, Kopfairbags kosten Aufpreis



### ADAC-URTEIL



## 3,4

# KAROSSERIE/KOFFERRAUM

## 3,1

### Verarbeitung

Die Karosserieverarbeitung zeigt sich auf durchschnittlichem Niveau. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und die Kanten sind sauber gebördelt, nur kleinere Details wie die von innen nur grundierte Motorhaube ohne Decklack stören. Im Innenraum dominiert Hartplastik, was sich nicht besonders hochwertig anfühlt. Auch hier trüben Details wie die haptisch wenig hochwertig wirkenden Drehschalter der Heizungsregelung und der nicht fest fixierte Schaltknopf des Ganghebels das Gesamtbild. Auf dem Dach dürfen 50 kg Gepäck transportiert werden. Die maximale Zuladung beträgt akzeptable 330 kg.

⊕ Die Türen werden durch unlackierte Seitenleisten vor kleinen Remplern geschützt. Auch die Stoßfänger besitzen unlackierte Kunststoffeinlagen. Es steht ein vollwertiges Ersatzrad zur Verfügung, wodurch im Falle einer Reifenpanne auch für längere Zeit die Mobilität erhalten bleibt.

⊖ Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Die Türschweller sind nach außen wenig gegen eintretenden Schmutz abgedichtet und kratzempfindlich. Der Motorraum ist von unten nicht gegen eintretenden Schmutz geschützt.

## 3,2

### Sicht

Die Sitzposition entspricht dem Durchschnitt, die überschaubare kleine Karosserie bietet eine gute Übersicht. In den Spiegeln ist die Sicht durchschnittlich.

⊕ Die Kopfstützen der Rückbank lassen sich weit nach unten schieben und behindern dann kaum noch die Sicht. Der Blick zum Boden ist vorne und hinten recht gut.

⊖ Beim Blick nach schräg hinten stört der breite Fensterpfosten; auch A- und B-Säulen sind nicht gerade schmal. Der einzelne vordere Scheibenwischer hat nur einen eingeschränkten Wischbereich, das gilt auch für hinten. Das geriffelte Armaturenbrett spiegelt sich bei Gegenlicht in der Windschutzscheibe. Eine Einparkhilfe ist nicht lieferbar. Die Spiegel sind weder beheizbar, noch besitzen sie einen asphärischen Bereich, wodurch andere Verkehrsteilnehmer im toten Winkel besser erkannt werden könnten.

### Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die sehr breiten Dachsäulen schränken das Sichtfeld nach schräg hinten stark ein.

---

### 3,1 Ein-/Ausstieg

Kleine Personen steigen vorne leicht ein, größere müssen sich weit bücken, weil die Karosserie verhältnismäßig niedrig ist. Die Türen sind sehr breit, brauchen aber beim Öffnen entsprechend Platz zum Nachbarauto. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig dimensioniert.

- + Die Zentralverriegelung kann auch über eine Fernbedienung betätigt werden.
- Es ist leicht möglich, sich versehentlich auszusperrten. Trotz Einstieghilfe ist der Zustieg nach hinten mühsam; sehr unpraktisch ist auch, dass die Vordersitze beim Zurückklappen nicht mehr in der Ausgangsposition einrasten, sondern die Lehne nach vorn geneigt arretiert. Es fehlen an allen Sitzplätzen Haltegriffe.

---

### 3,4 Kofferraum-Volumen\*

In den Kofferraum passen nur 140 l Gepäck, durch Vorklappen der Rücksitzlehnen kann der Stauraum aber auf 360 l erweitert werden (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Nur 140 l fasst das Gepäckabteil des 107. Zusätzlich stört eine Stufe im Kofferraumboden, wenn die Lehnen der Rücksitze nach vorn geklappt sind.

---

### 4,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Befestigungen der Hutablage sind im Rahmen des Facelifts überarbeitet worden, wodurch diese jetzt besseren Halt findet.
- Die über 80 cm hohe Ladekante und die 33 cm hohe innere Bordwand erschweren das Einladen von Gepäck. Zudem kann man sich leicht am Verschluss der zwar ausreichend großen, aber wenig öffnenden Heckscheibe stoßen. Mit Vorklappen der Rücksitzlehne entsteht eine hohe Stufe, deren Blech-Oberseite dem Gepäck wenig Halt bietet. Beim Schließen der Heckscheibe verschmutzt man sich die Finger. Eine Beleuchtung gibt es nicht.

---

### 2,9 Kofferraum-Variabilität

- + Die mittig geteilte Rücksitzlehne lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen, die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben.
- Im Kofferraum fehlen Ablageflächen für kleine Utensilien.

---

## 3,0 INNENRAUM

### 3,2 Bedienung

Der Peugeot 107 lässt sich mit geringem Gewöhnungsaufwand bedienen, allerdings zeigt die Ergonomie der Bedienelemente Schwächen. Das Bedienteil für die Heizungsregelung ist schlecht beleuchtet, die eingestellten Funktionen sind schlecht erkennbar und die Handhabung der ungewöhnlichen Hebel für Temperatur und Luftverteilung ist nicht optimal. Das Radio befindet sich in optimaler Höhe. Der Kontrast der Radiotasten lässt aber zu wünschen übrig, bei eingeschaltetem Fahrlicht sind die rot hinterlegten Piktogramme auf den silbernen Tasten kaum zu erkennen. Der Lautsprecherklang sorgt für wenig Hörgenuss. Das Lenkrad lässt sich nur geringfügig in der Höhe einstellen und ist zu weit weg vom Fahrer angeordnet. Pedale und Schalthebel sind dagegen gut erreichbar. Der große Tacho und der aufpreispflichtige, auf dem Tacho aufgesetzte Drehzahlmesser lassen sich nur befriedigend ablesen, da der Kontrast zu gering ist. Es fehlt eine Kühlmitteltemperaturanzeige, die digitale Kraftstoffanzeige zeigt den Inhalt nur grob an.



**Modernes Design und saubere Verarbeitung sprechen für den 107. Störend sind dagegen die wenig funktionelle Bedienung und die schlecht ablesbaren Instrumente.**

⊖ Die Außenspiegel sind manuell einstellbar, der beifahrerseitige Spiegel lässt sich dadurch schlecht einstellen. Die elektrischen Fensterheber funktionieren nur mit Zündung und haben keine Antippautomatik. Von der Fahrerseite aus kann das Fenster auf der Beifahrerseite nicht betätigt werden. Die Innenraumbeleuchtung ist spärlich, zudem besitzt nur die Fahrerseite einen Türkontaktschalter, wodurch die Innenraumbeleuchtung beim Öffnen der Beifahrertüre nicht an geht. Das Handschuhfach besitzt keinen Deckel zum Schließen. Es fehlt ein Autobahnblinker mit Antippfunktion. Ein Bordcomputer ist nicht lieferbar. Bei geöffneten Türen oder Klappen erfolgt keine Fahrerwarnung. Durch die grobe Rasterung der Lehnenverstellung kann die Neigung der Sitzlehne nicht fein justiert werden.

---

### 2,3 Raumangebot vorne\*

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu 1,85 m Größe zurückschieben, die Kopffreiheit würde für über 2 m große Personen ausreichen.

⊕ Für einen Kleinwagen ist die Innenbreite vorne sehr großzügig bemessen, dadurch fühlt man sich wenig eingengt und hat ein gutes subjektives Raumgefühl.

---

### 3,6 Raumangebot hinten\*

Auch hinten ist für zwei Mitfahrer genügend Innenbreite vorhanden, wodurch auch hier das Raumgefühl zufriedenstellend ist.

⊖ Auf den beiden Rücksitzen finden nur kleine Personen bis 1,65 m genügend Platz, da die Beinfreiheit eingeschränkt ist (Fahrersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Die Kopffreiheit würde hier immer noch für knapp 1,85 m große Personen ausreichend sein.

## 3,1 KOMFORT

### 2,8 Federung

Das ausgewogen abgestimmte Fahrwerk federt lange Bodenwellen gut ab. Kurze Bodenwellen und grobe Einzelhindernisse dringen für einen Kleinwagen gut gedämpft in den Innenraum. Kleinere Fahrbahnunebenheiten regen aber in gewissen Geschwindigkeitsbereichen die Karosserie zum Stuckern an, was sich unangenehm anfühlt. Das Fahrzeug liegt überwiegend ruhig auf der Straße, Wankbewegungen bei schneller Kurvenfahrt sind wenig ausgeprägt.

### 3,3 Sitze

Die Vordersitze sind eher weich gepolstert und weitgehend körpergerecht geformt, allerdings mit sehr geringer Seitenführung, da die Sitzfläche sehr schmal ist. Alle Personen sitzen entspannt, große Fahrer würden sich jedoch eine Höheneinstellung wünschen.

– Die Sitze sind insgesamt sehr schlicht gestaltet (vorne sind die Kopfstützen in die Lehnen integriert), Rücksitzbank und -fläche fehlen jegliche Konturen. Die Lehne der Rücksitzbank ist zu kurz.

### 3,6 Innengeräusch

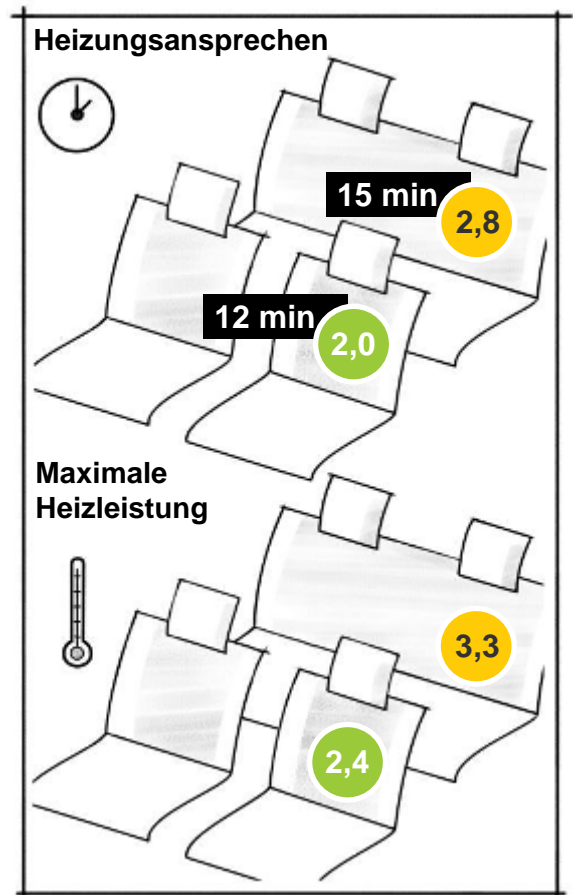
Das Fahrgeräusch ist durchschnittlich und meist unaufdringlich, selbst bei Autobahntempo. Mit steigender Drehzahl sind aber deutliche Motorgeräusche vorhanden. Der Dreizylinder-Motor hört sich dann rau und unkultiviert an.

### 2,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

+ Die kräftige Heizung sorgt auf den Vordersitzen schnell für angenehme Temperaturen, auch hinten dauert es nicht zu lange, bis der Innenraum erwärmt ist. Eine manuelle Klimaanlage inklusive Pollenfilter ist gegen Aufpreis lieferbar.

– Die Temperaturverteilung lässt sich nur grob regeln. Im Armaturenbrett sind in der Mitte keine Lüftungsdüsen vorhanden, wodurch die Luftmengenverteilung nicht optimal dosierbar ist. Die hinteren Seitenfenster sind nicht ausstellbar.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

---

## 3,0 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,6 Fahrleistungen\*

Der drehmomentschwache Dreizylinder-Motor kann bei der Elastizitätsmessung nicht überzeugen. Im fünften Gang ist kaum noch Kraft vorhanden, um das Fahrzeug bei Landstraßentempo zu beschleunigen.

⊕ Anders sieht es aus, wenn die Gänge weit ausgedreht werden. Dann können gute Fahrleistungen erzielt werden.

---

### 3,3 Laufkultur

Der Dreizylinder-Motor läuft nicht besonders kultiviert und mit steigender Drehzahl sehr rau. Störende Brummfrequenzen sind aber nicht vorhanden.

---

### 3,2 Schaltung

Die Präzision der Schaltung ist zufriedenstellend. Alle Gänge lassen sich recht einfach einlegen, die Schaltwege sind akzeptabel.

⊖ Der Rückwärtsgang kracht, wenn man ihn schnell einlegt.

---

### 3,0 Getriebeabstufung

Das Getriebe ist sehr lang übersetzt; der 1. Gang reicht bis 50, der 2. bis 100, der 3. bis 140 und der 4. Gang bis 170 km/h - den 5. Gang kann man nur noch als Schongang werten, der sich aber auch schon zum gemütlichen Bummeln ab 50 km/h durch Ortschaften nutzen lässt. Erstaunlich ist, wie gut der kleine Motor mit der ellenlangen Übersetzung zurecht kommt. Zumindest mit nur einer Person besetzt lässt sich der 107 flott bewegen, auf Landstraßen und auf der Autobahn muss aber trotzdem oft zurückgeschaltet werden, was eine gewisse Unruhe aufkommen lässt.

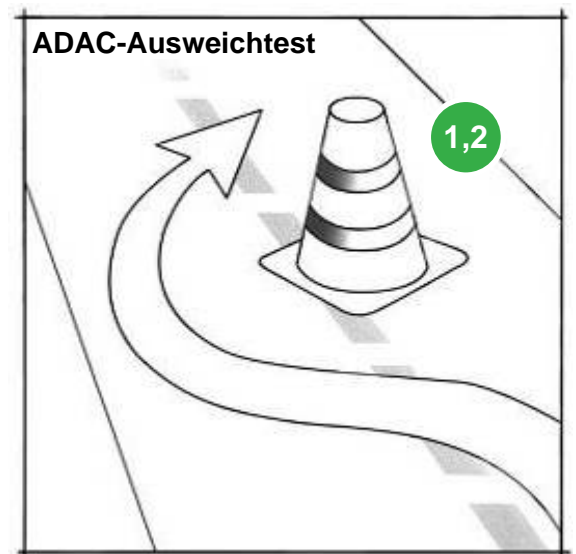
---

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,7 Fahrstabilität

⊕ Trotz des kurzen Radstandes zeigt sich der Peugeot 107 auch auf der Autobahn kaum nervös. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen beeindrucken den kleinen Stadtfliitzer wenig. Die Richtungsstabilität ist selbst bei höherem Tempo gut. Das gegen Aufpreis erhältliche ESP beinhaltet auch eine Traktionskontrolle, wodurch die Antriebsräder selbst auf rutschiger Fahrbahn kaum durchdrehen. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt das Fahrzeug keine Tücken und lässt sich spurtreu durch den Parcours fahren. Das ESP greift effektiv ein, um das leichte Überschieben der Vorderräder beim Gegenlenken zu unterbinden. Dadurch sind sehr hohe Durchfahrsgeschwindigkeiten möglich.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

---

2,0

## Kurvenverhalten

⊕ Das Fahrzeug zeigt lange ein weitgehend neutrales Fahrverhalten, bevor es leicht untersteuert. Dadurch sind recht hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich. Das gegen Aufpreis lieferbare elektronische Stabilitätsprogramm greift recht spät, dann aber feinfühlig und effektiv ein, um das Richtung Kurvenrand schiebende Fahrzeug zu stabilisieren. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.

---

2,4

## Lenkung\*

⊕ Die präzise Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Die zufriedenstellend direkt ausgelegte Lenkung erfordert wenig Kraftaufwand und unterstützt damit die Handlichkeit des Wagens.

⊖ Der Wendekreis ist mit 10 m für einen Kleinstwagen, der oft im engen Stadtverkehr bewegt wird, zu groß.

---

2,7

## Bremse

Der Bremsweg des Peugeot 107 ist trotz veralteter Trommelbremsen an der Hinterachse mit 39 m akzeptabel (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

⊕ Die Bremse lässt sich gut dosieren und spricht spontan an.

---

3,3

## SICHERHEIT

---

4,0

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Für den Peugeot 107 ist ab der Ausstattungsvariante Filou gegen Aufpreis ein elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) lieferbar, welches auch einen Bremsassistenten beinhaltet. ABS und eine elektronische Bremskraftverteilung sind serienmäßig an Bord.

⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

---

3,5

### Passive Sicherheit - Insassen

Der kleine Peugeot 107 erreicht dank Front- und Seitenairbags sowie einer stabilen Fahrgastzelle akzeptable vier von fünf Sternen (26 von 37 Punkten) beim EuroNCAP-Crashtest für die Insassensicherheit. Die Kombination aus den einstufigen Airbags, den Gurten mit Strammern und Kraftbegrenzern kann zwar die Belastungswerte beim Frontcrash relativ niedrig halten, aber nicht verhindern, dass der Fahrer während des Crashes das Lenkrad mit der Brust berührt. Die Knie von Fahrer und Beifahrer sind unnötig gefährdet, da hinter den Verkleidungen im Beinraum (besonders beim Fahrer) harte Fahrzeugteile lauern, an denen man sich verletzen kann. Die Deformation des Fußraums bleibt dagegen in einem erfreulich niedrigen Bereich, lediglich das Bremspedal stört mit seinem Stoß in den Innenraum das Bild etwas. Der Seitenschutz ist wegen der stabilen Struktur und der serienmäßigen Seitenairbags für das kleine Auto recht eindrucksvoll. Es werden lediglich leicht erhöhte Werte im Bereich der Brust und des Bauches gemessen. Der Pfahlaufpralltest wurde nicht durchgeführt, da der seitliche Kopfairbag nicht serienmäßig ist.

– Die vorderen in die Sitzlehne integrierten Kopfstützen reichen nur für Personen bis 1,70 m Körpergröße. Der Abstand der Kopfstützen zum Kopf ist zu groß. Hinten reichen die Kopfstützen für Personen bis 1,60 m. Nur der Fahrerplatz ist mit einem Anschnallerinnerer ausgestattet. An den Klapp-Außengriffen lässt sich wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind. Das Warndreieck und der Verbandskasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

## 2,2 Kindersicherheit

+ Die Crashtests laut EuroNCAP wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für ein eineinhalb- und dreijähriges Kind durchgeführt: „Britax Römer BabySafe“ und Britax Römer Duo Isofix“ mit drittem Verankerungspunkt (top tether). Der Schutz der Kinder ist insgesamt gut und erreicht fast 4 Sterne, lediglich die Brustbelastungen beim jüngeren Kind sind etwas erhöht. Es werden gute 36 von max. 49 Punkten erreicht. Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitze mittels Isofix-System (Serie ab Ausstattungsvariante Filou) einfach und stabil befestigen. Der rechte Front-Airbag ist mit dem Zündschlüssel zu deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.

– Die vorderen elektrischen Fensterheber haben zwar keine Antippsfunktion, sollten aber dennoch mit einer Einklemmsicherung ausgestattet sein. Da der Wagen hinten keine Türen hat, gestaltet sich das Befestigen der Kindersitze auf der Rückbank umständlich, vor allem da die Anlenkpunkte des Gurtes ungünstig liegen und man durch die schlechte Zugänglichkeit kaum die benötigte Kraft zum lagestabilen Befestigen der Kindersitze aufbringen kann.

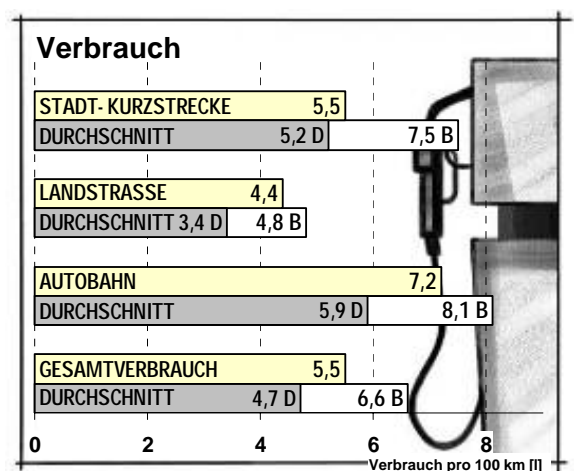
## 3,5 Fußgängerschutz

Die Zonen auf der Motorhaube, auf deren bei einem Fußgängerunfall Erwachsene und Kinder mit dem Kopf aufschlagen, sind einigermaßen nachgiebig gestaltet. Die Stoßfänger sind ebenfalls nicht sonderlich aggressiv, lediglich die Vorderkante der Motorhaube ist eindeutig zu steif ausgebildet. Laut EuroNCAP erreicht der Peugeot 107 beim Fußgängerschutz 14 von max. 36 Punkten.

## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 4,0 Verbrauch/CO2\*

Im Schnitt benötigt der Peugeot 107 laut ADAC-Messung 5,5 l Super auf 100 km. Mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 126 g/km erreicht das Fahrzeug beim ADAC-EcoTest 20 von 50 möglichen Punkten im Kapitel CO<sub>2</sub>. Auf der Landsstraße benötigt der kleine Peugeot 4,4 l auf 100 km. In der Stadt fällt der Verbrauch mit 5,5 l im Schnitt günstig aus, auf der Autobahn dagegen mit 7,2 l auf 100 km zu hoch.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)



## 1,3 Schadstoffe

⊕ Dank des geringen Schadstoffausstoßes erhält das Fahrzeug gute 47 von 50 möglichen Punkten. Aufgrund des erhöhten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes verpasst der Peugeot 107 1,0 Filou mit insgesamt 67 Punkten beim ADAC-EcoTest knapp die vier Sterne.

## 2,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 4,0 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten liegen auf akzeptablem Niveau

### 2,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig, die zum einheitlichen Komplettpreis in der Peugeot-Vertragswerkstatt durchgeführt werden kann. Der Motor besitzt eine Steuerkette; ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel ist damit ausgeschlossen.

⊕ Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

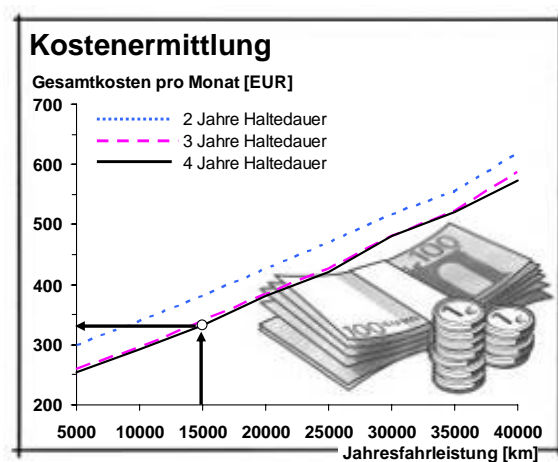
⊖ Kurze Inspektionsintervalle und erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung.

### 3,3 Wertstabilität\*

Der kleine Stadtfliker lässt einen durchschnittlichen Restwertverlauf erwarten.

### 2,3 Kosten für Anschaffung\*

⊕ Mit einem Grundpreis von 10.300 Euro zeigt sich der Peugeot 107 Filou in der Anschaffung recht günstig. Allerdings sollte beachtet werden, dass wichtige Sicherheitssysteme wie ESP und Kopfairbags Aufpreis kosten. Beide Systeme sollten beim Kauf unbedingt mitbestellt werden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 333 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,0

## Fixkosten\*

Die Einstufungen der Versicherungsklassen bewegen sich alle auf durchschnittlichem Niveau.

+ Dank des geringen Hubraums und einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von unter 120 g/km (laut Herstellerangabe) fallen für den Peugeot 107 kaum Steuern an.

2,1

## Monatliche Gesamtkosten\*

+ Dank der geringen Fixkosten und des geringen relativen Wertverlustes fallen die effektiven monatlichen Kosten gering aus.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

<b>TYP</b>	107 70
<b>Aufbau/Türen</b>	SR/3
<b>Zylinder/Hubraum [ccm]</b>	3/998
<b>Leistung [kW(PS)]</b>	50(68)
<b>Max. Drehmoment[Nm] bei U/min</b>	93/3600
<b>0-100 km/h[s]</b>	13,7
<b>Höchstgeschwindigkeit [km/h]</b>	157
<b>ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]</b>	5,5 S
<b>Versicherungsklassen KH/VK/TK</b>	14/15/15
<b>Steuer pro Jahr [Euro]</b>	20
<b>Monatliche Gesamtkosten [Euro]</b>	328
<b>Preis [Euro]</b>	9850

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	998 ccm
Leistung	50 kW (68 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	93 Nm
bei	3600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	155/65R14T
Reifengröße (Testwagen)	155/65R14T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10 m
Höchstgeschwindigkeit	157 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	8,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/ 4,4/ 7,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	106g/km/ 126g/km
Innengeräusch 130km/h	73dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3430/1630/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	850 kg/330 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	140 l/360 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	635 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

ABS	Serie
Automatikgetriebe(2-Tronic)	600 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch(inkl. ASR)	420 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	Serie
Servolenkung	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	260 Euro
Audioanlage	400 Euro°
Drehzahlmesser	50 Euro°
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	950 Euro°
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Lenkrad, höheneinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	400 Euro°
Nebelscheinwerfer	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	104 Euro
Monatliche Werkstattkosten	37 Euro
Monatliche Fixkosten	56 Euro
Monatlicher Wertverlust	136 Euro
Monatliche Gesamtkosten	333 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/15/15
Grundpreis	10.300 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Peugeot 107 70 Filou

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,4</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>
Verarbeitung	3,1	Fahrstabilität	1,7
Sicht	3,2	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	2,4
Kofferraum-Volumen*	3,4	Bremse	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,3	<b>Sicherheit</b>	<b>3,3</b>
Kofferraum-Variabilität	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,0
<b>Innenraum</b>	<b>3,0</b>	Passive Sicherheit - Insassen	3,5
Bedienung	3,2	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	2,3	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	3,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,7</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	4,0
<b>Komfort</b>	<b>3,1</b>	Schadstoffe	1,3
Federung	2,8		
Sitze	3,3	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>2,4</b>
Innengeräusch	3,6	Betriebskosten*	4,0
Klimatisierung	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,2
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>3,0</b>	Wertstabilität*	3,3
Fahrleistungen*	2,6	Kosten für Anschaffung*	2,3
Laufkultur	3,3	Fixkosten*	2,0
Schaltung	3,2	Monatliche Gesamtkosten*	2,1
Getriebeabstufung	3,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest