



Peugeot 207 HDi FAP 90 99G Tendance

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(66 kW / 90 PS)

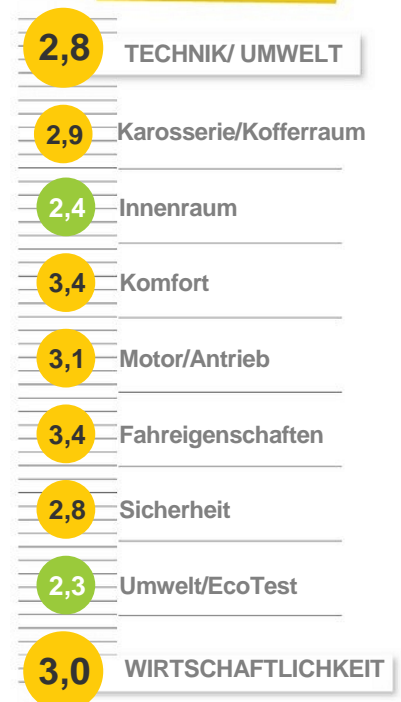
Peugeot will mit dem 207 1,6 HDi FAP 90 99G die magische Grenze von 100 g/km CO₂-Ausstoß unterschreiten. Dazu wurde u.a. die Getriebeübersetzung optimiert, die Aerodynamik durch ein tiefergelegtes Fahrwerk, Modifikationen an Front, Heck und Unterboden und speziellen Radblenden verbessert und der cw-Wert dadurch auf 0,27 reduziert. Reifen mit reduziertem Rollwiderstand ergänzen die Maßnahmen. Im praxisnahen ADAC-EcoTest emittierte er 114 g/km CO₂. Günstig in der Anschaffung ist er nicht, man erhält für 16.500 € Grundpreis aber ein umwelt-freundliches Auto mit hoher passiver Sicherheit, das zwei Leuten viel Platz bietet. In der heutigen Zeit müsste aber ESP zur Serienausstattung gehören. Die Fixkosten sind hoch, die Betriebskosten gering. Je mehr Kilometer man im Jahr fährt desto wirtschaftlicher wird der Peugeot. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer, Kombi SW, Cabrio CC **Konkurrenten:** Ford Fiesta, Hyundai i20, Nissan Micra, Opel Corsa, Renault Clio, Skoda Fabia, VW Polo

+ üppiges Platzangebot auf den vorderen Plätzen, hohe passive Sicherheit, sehr günstige Betriebskosten, Schadstoffarmes Abgas

- ESP nur gegen Aufpreis, unkomfortables Fahrwerk, rauher Motor, hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL



2,9

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

Der Peugeot 207 macht auf dem Gebiet der Verarbeitung eine etwas durchwachsene Figur. Die Karosserieteile sind passgenau zusammengefügt, Türen und Klappen schließen leicht, das Ganze macht aber keinen besonders stabilen Eindruck. 420 kg Zuladung sind für einen Fünfsitzer Mittelmaß.

+ Im Innenraum wirken die Qualität und die Verarbeitung der Materialien überwiegend gut. Zwischen den Achsen sind am Unterboden Abdeckungen angebracht, welche die Aerodynamik verbessern. In den Stoßfängern sind massive unlackierte Kunststoffeinlagen verbaut, welche eine kostengünstige Reparatur ermöglichen. Vor allem vorne werden die Fahrzeugecken allerdings kaum geschützt.

- Der Motorraum ist nach unten wenig verschlossen, das sorgt für verbrauchserhöhende Luftwirbel. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel auf- und abgeschlossen werden. Die Türausschnitte sind nach außen kaum abgedichtet und verschmutzen schnell. Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord, Wagenheber und Radmutternschlüssel aber nicht. Gegen Aufpreis (70 €) gibt's ein vollwertiges Ersatzrad inklusive Werkzeug. Die seitlichen Stoßleisten sind lackiert und erfüllen dadurch ihren Zweck nicht 100%ig.

3,0

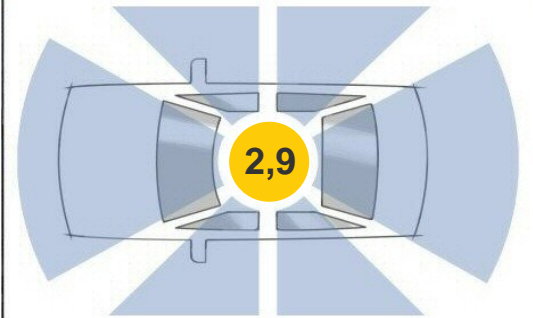
Sicht

Die Übersichtlichkeit des 207 ist durchschnittlich, die Fahrzeugenden sind nicht klar zu erkennen. Auch die Rundumsicht ist, vor allem durch die breiten C-Säulen eingeschränkt. Die Sicht, durch Innen- oder Außenspiegel, nach hinten ist Mittelmaß.

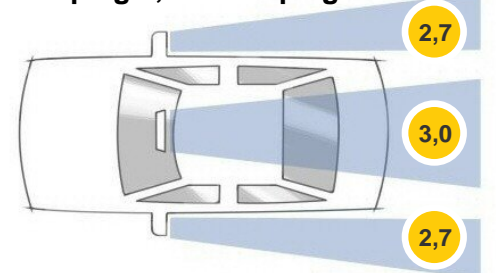
+ Nach vorn ist die Sicht gut, dafür sorgt die flach abfallende Front. Die Kopfstützen der Rückbank lassen sich weit nach unten schieben und stören dann nicht mehr den Blick nach hinten. Hindernisse können vor und hinter dem Fahrzeug gut erkannt werden. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus.

- Die Sicht nach schräg hinten ist wegen der breiten C-Säulen schlecht, zu leicht kann man beim Abbiegen ein anderes Auto oder einen Radfahrer übersehen. Xenonlicht ist nicht erhältlich. Die geriffelte Armaturenbrettabdeckung spiegelt sich in der Windschutzscheibe. Parksensoren sind für diese Ausstattungslinie nicht erhältlich (nur Zubehör). Den Außenspiegeln fehlt ein asphärischer Bereich, um leichter in den toten Winkel blicken zu können.

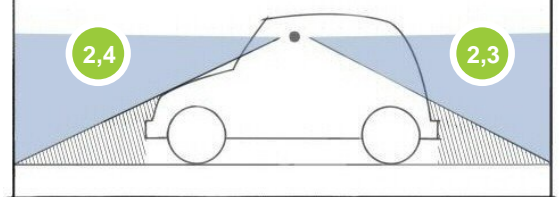
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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 breiten Dachsäulen schränken die Sicht stark ein.

3,1 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man relativ bequem ein. Die Schweller sind nicht zu breit und angenehm niedrig und auch die Sitzhöhe über der Straße geht in Ordnung.

- + Für die zentrale Türverriegelung ist eine Fernbedienung vorhanden, allerdings verwechselt man die Tasten zu leicht. Außer für den Fahrer sind auf allen Außenplätzen Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Die Scheinwerfer leuchten auch bei verriegeltem Fahrzeug gewisse Zeit weiter und ermöglichen nachts einen sicheren Heimweg.
- Beim Einsteigen muss man auf seinen Kopf achten, um ihn nicht an der flach verlaufenden A-Säule zu stoßen. Der Abstand zwischen Sitzfläche und Dach ist knapp bemessen. Anspruchsvoll gestaltet sich, typisch für einen Dreitürer, das Einsteigen zu den hinteren Plätzen. Die Sitzlehnen klappen vor und der komplette Sitz gleitet auf seinen Schienen vor, rastet dort aber nicht ein. Deswegen neigt er dazu während des Ein- oder Aussteigens wieder zurück zu fahren. Die Türbremsen sind recht schwach ausgelegt.



Wie bei den meisten Dreitürern sind die hinteren Sitzplätze nur schlecht erreichbar. Besonders hinderlich ist beim Aussteigen der nicht arretierbare Vordersitz. Man kann sich dort nicht festhalten, ohne den Sitz wieder zurück nach hinten zu ziehen.

2,9 Kofferraum-Volumen*

Mit 245 l ist der Kofferraum innerhalb dieser Klasse durchschnittlich groß.

- + Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne stehen 565 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante befindet sich üppige 69 cm über der Straße. Etwas störend ist die innere Bordwand von 18 cm, über die das Gepäck beim Ausladen gehoben werden muss. Durch die unten nach innen laufenden Rücklichter wird die Ladeöffnung geschmälert. Bei umgeklappter Rückbank behindert eine kleine Stufe das Verschieben von Gepäck.

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Die Klappe öffnet etwa 1,85 m hoch, größere Personen sollten auf das abstehende Schloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen. Das Format des Laderaums ist zweckmäßig und der Stauraum aufgrund der begrenzten Tiefe gut zugänglich.



Beim 207 ist trotz gewachsener Außenabmessungen der Kofferraum mit 245 l Volumen kleiner als beim Vorgänger 206 (255 l).

2,6 Kofferraum-Variabilität

Rücksitzlehne und -bank können geteilt umgeklappt werden, die Kopfstützen müssen dafür nicht extra abgezogen werden. Inzwischen gibt es jedoch Klappmechanismen, die einfacher funktionieren. Kleine Utensilien lassen sich nur in der Reserveradwanne oder an einem Halteband im Kofferraum aufbewahren.

- Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Sicherheitsgurte eingeklemmt und beschädigt werden.

2,4

INNENRAUM

2,5

Bedienung

⊕ Insgesamt lässt sich der Peugeot 207 einfach bedienen. Das längs- und höheneinstellbare Lenkrad kann sich der Fahrer gut anpassen. Der Scheibenwischer vorn besitzt eine Antippfunktion sowie Intervall- und Permanentschaltung in zwei Geschwindigkeiten, hinten gibt es eine Wasch- und eine Intervallfunktion. Ein Bordcomputer informiert u.a. über Restfahrstrecke und Kraftstoffverbrauch. Die elektrischen Fensterheber sind gut zu bedienen und auf der Fahrerseite mit einer Antippautomatik auf- und abwärts ausgestattet. Das Handschuhfach ist groß, beleuchtet (nur mit Zündung) und gekühlt. Bis auf die Bedienelemente der Lüftungsdüsen sind alle anderen beleuchtet. Das Radio ist gut, sein Display hervorragend positioniert. Es kann über einen Satelliten am Lenkrad fernbedient werden, welcher allerdings nicht intuitiv bedienbar ist. Man muss seine Funktionen erlernen. Vor geöffneten Türen und der Heckklappe wird der Fahrer gewarnt. Der Blinker hat eine Antippfunktion (1x tippen, 3x blinken).



Bis auf wenige Ausnahmen ist die Funktionalität des Fahrerplatzes im 207 vorbildlich.

⊖ Die Fahrzeugbeleuchtung wird über einen glatten Drehschalter am Lenkstockhebel bedient, eine nicht optimale Lösung. Die Position der Heizungs- und Lüftungsbedienelemente ist zu weit unten, zumindest sind die einfach gehaltenen Bedienelemente klar ablesbar. Die Innenraumbeleuchtung fällt mit einer Lampe vorn etwas mager aus. Leselampen gibt es nicht. Hinten gibt es wenige Ablagen. Der Schalter für die Umluftklappe ist sehr klein und schaltet die Umluftschaltung nicht selbständig ab, was einer vorzeitigen Ermüdung und anlaufenden Scheiben vorbeugen könnte. Die Bedienung der hinteren Ausstellfenster ist unpraktisch. Für die hinteren Passagiere gibt es außer Cupholder keine weiteren Ablagen. Um die Türen zu schließen, muss man sich vorne weit aus dem Fahrzeug beugen, was angeschnallt sehr mühsam sein kann.

1,6

Raumangebot vorne*

⊕ Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m finden auf den Vordersitzen bequem Platz, Kopffreiheit ist üppig vorhanden. Auch an Innenbreite mangelt es nicht. So ergibt sich ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

3,4

Raumangebot hinten*

Die Innenbreite ist zwar verhältnismäßig groß, für drei Erwachsene dennoch zu gering. Mitfahrer über 1,75 m Größe stoßen mit den Knien an die Vordersitzlehnen, wenn diese für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Darunter leidet auch das subjektive Raumempfinden.

3,4

KOMFORT

4,1

Federung

Der Peugeot 207 HDi 99 G hat dem Luftwiderstand zuliebe ein tiefergelegtes Fahrwerk, das viel zu hart ausgelegt ist.

- ⊕ Durch die straffe Federung treten kaum Wankbewegungen der Karosserie auf.
- ⊖ Kurzweilige Fahrbahnunebenheiten werden kaum abgefedert. Auf welligen Straßen tritt eine dauerhafte Nickbewegung auf, die für die Insassen schnell zur Belastung wird. Beim Überfahren von Einzelhindernissen werden harte Schläge an die Passagiere weiter gegeben. Das Fahrzeug hat eine ausgeprägte Stuckerneigung.

2,6

Sitze

Die Sitzlehnen und -flächen der Vordersitze sind günstig geformt und bieten damit auch in Kurven einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Etwas höher könnten die Lehnen der vorderen und hinteren Sitze ausfallen. Nicht unbedingt bequem geht es auf der Rückbank zu, die geringere Konturierung bringt kaum Seitenhalt, die Polsterung ist sehr weich.

- ⊕ Der Fahrersitz ist höhenverstellbar und lässt sich somit gut auf unterschiedliche Körpergrößen anpassen. Die Vordersitze sind zwar etwas weich gefedert, aber bequem. Die Atmungsaktivität der Polster ist gut. Der Fahrer nimmt eine entspannte Sitzposition ein, Füße und Beine werden gut unterstützt.
- ⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nur längs verschieben und seine Rückenlehne neigen.

3,3

Innengeräusch

Bei 130 km/h wurde ein Innengeräusch von 70,7 dB(A) gemessen. Das ist Durchschnitt.

- ⊖ Der Motorlauf ist in jedem Betriebszustand sehr deutlich im Innenraum wahrzunehmen. Auch deutliche Windgeräusche trüben den Fahrkomfort.

3,6 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC Klimakammer). Auf den vorderen Plätzen funktioniert die Heizung akzeptabel. Nach 15 Minuten wird beim ADAC-Test die Wohlfühltemperatur von 22° C erreicht, das Temperaturniveau ist durchschnittlich. Eine manuelle Klimaanlage ist serienmäßig an Bord.

– Auf den hinteren Plätzen ist die Heizung zu schwach. Die Wohlfühltemperatur wird erst nach 21 Minuten erreicht. Das Temperaturniveau ist niedrig. Über einen simplen Drehknopf wird die Raumtemperatur für alle Plätze zentral eingestellt. Auch die Luftverteilung für Fahrer und Beifahrer kann nur gemeinsam und in vorgegebenen Stufen reguliert werden.

3,1 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen*

+ Die Fahrleistungen des Diesels sind rundum gut. Bei voller Beschleunigung ist der Franzose sehr agil. Die Elastizität ist gutes Mittelmaß.

3,8 Laufkultur

Kein Geheimnis macht der Peugeot aus seinem Verbrennungsverfahren. Der Selbstzünder gibt deutliche Vibrationen in den Innenraum und an seine Passagiere weiter, welches auch durch typisches Dieselbrummen untermalt wird.

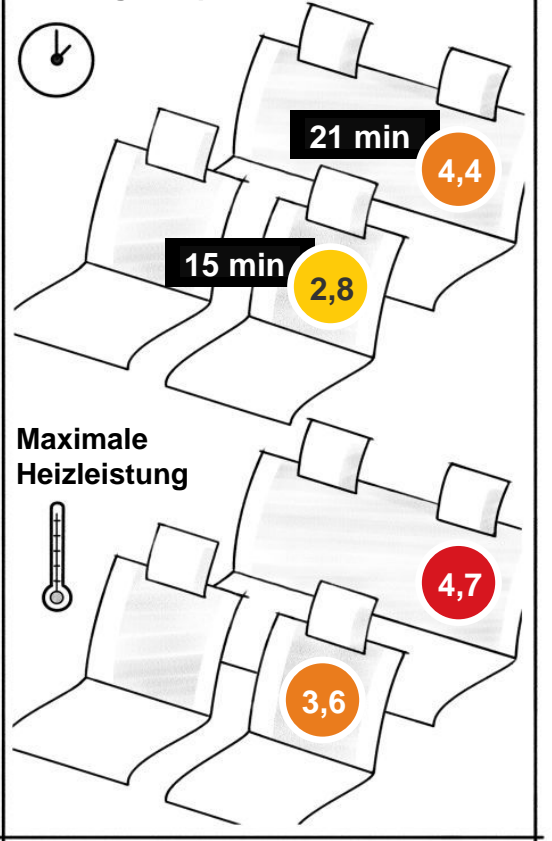
3,2 Schaltung

Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich zufriedenstellend schalten, die Präzision geht in Ordnung, auch die Schaltwege sind nicht zu lang. Beim zügigen Wechsel vom 5. in den 4. Gang kann es aber schon zu deutlichem Haken kommen. Auch das Einlegen des Rückwärtsganges kann Probleme bereiten, wenn das Auto noch ausrollt. Der Rückwärtsgang ist nicht klar genug von den Vorwärtsgängen abgetrennt (z.B. Entsperrung durch Drücken oder durch Ring am Schaltknäuf).

3,0 Getriebeabstufung

Die Ganganschlüsse passen recht gut, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge. Ein sechster Gang würde aber gut tun. Bei 120 km/h dreht der Motor fast 3000 Touren, was für einen Diesel relativ viel ist. Das fördert den Kraftstoffverbrauch bei zügiger Fahrweise.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

4,3 Fahrstabilität

- + Plötzliche Impulse am Lenkrad nimmt der kompakte Peugeot gelassen hin, bei Spurrillen wird er aber etwas unruhig.
- Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP kostet Aufpreis - und war im Testwagen nicht verbaut. Damit fällt der 207 beim ADAC-Ausweichtest durch, er schleudert ab Phase 2 und dreht sich um mindestens 180 Grad. Ein Abfangen ist nicht möglich. Bei Trockenheit ist die Traktion gut, auf Nässe oder Schnee drehen die Räder schnell durch und verlangen nach einem gefühlvollen Fuß am Gaspedal - denn es fehlt auch eine elektronische Traktionskontrolle, diese ist Bestandteil des ESP-Pakets.

2,5 Kurvenverhalten

- + In Kurven untersteuert der 207 leicht, ein Verhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert. Das tiefer gelegte Fahrwerk ist sehr fahraktiv ausgelegt. Nur bei sehr unebener Fahrbahn neigt das Fahrzeug zum Hüpfen, die Räder zum Verlust des Fahrbahnkontakts. Im Grenzbereich würde ESP helfen, das Auto auf Kurs zu halten, dieses kostet aber Aufpreis - ESP sollte unbedingt mitbestellt werden. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verhält sich der 207 untückisch. Auch beladen bleibt der Peugeot gut beherrschbar.

2,7 Lenkung*

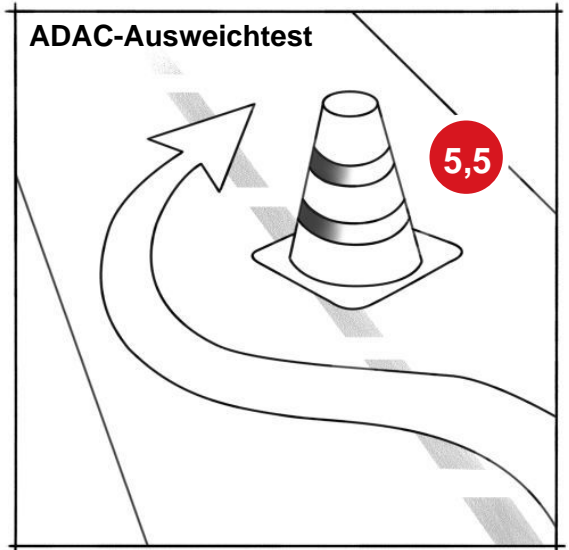
- + Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an. Sie arbeitet recht präzise und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist relativ direkt ausgelegt und unterstützt damit die Handlichkeit. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.
- Der Wendekreis fällt mit 11,1 m sehr groß aus.

3,7 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 207 in der getesteten Version durchschnittlich 41 m - heute kein guter Wert mehr (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Immerhin zeigt sich die Bremsanlage dabei standfest und frei von Fading.

- + Die Bremse spricht insgesamt gut an und lässt sich recht fein dosieren.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,8

SICHERHEIT

3,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Ohne Aufpreis bringt der 207 nur einen Bremsassistenten mit. Bei einer Vollbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.
- Das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP gibt es nur gegen Aufpreis, es sollte eigentlich Serie sein. Der Tankstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Fahrzeugseite.

2,2

Passive Sicherheit - Insassen

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,75 m guten Schutz, deren Abstand zu den Köpfen ist aber gering, wodurch das Risiko eines Schleudertraumas reduziert wird. Hinten können die Kopfstützen nur für Personen bis 1,60 m ausgezogen werden. Der Abstand zum Dach ist aber so gering, dass es eine gewisse Abstützfunktion übernehmen kann und damit keine besondere Gefahr für größere Insassen besteht. Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen, für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer der Anschnallstatus angezeigt.

- + Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der 207 die vollen fünf Sterne. Er bietet serienmäßig Front- und Seitenairbags sowie von vorne nach hinten durchgehende seitliche Vorhangairbags. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Beim Frontalcrash gewährleistet die stabile Fahrgastzelle nur geringe Verformungen auch im Fußbereich. Moderne Gurtsysteme und zweistufige Airbags halten die Insassen sehr gut zurück. Etwas zu hart ist jedoch noch die Lenksäule und der Lenkradversteller. Es werden 15 von max. 16 Punkten erreicht. Der seitliche Airbagschutz, bestehend aus Seiten- und Vorhangairbag, wirkt bei einem Seitencrash und Pfahlaufprall gut. Leicht erhöhte Belastungswerte werden nur am Brustkorb des Fahrers registriert. 17 von max. 18 Punkten werden erreicht.

3,0

Kindersicherheit

Es können nur zwei Kindersitze gleichzeitig auf der Rückbank installiert werden. Der Mittelplatz eignet sich kaum für einen Kindersitz.

- + Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erhält der 207 vier von fünf möglichen Sternen. Für die beiden hinteren Außenplätze gibt es Isofix-Befestigungen und Ankerhaken. Das Ansurten fällt nicht schwer, weil die Gurtschlösser fixiert sind. Die Gurtlängen reichen auch für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf aus. Lediglich der Abstand zwischen den Gurtanlenkpunkten ist auf den Außenplätzen etwas knapp. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, dann können auch rückwärtsgerichtete Babyschalen auf dem Beifahrersitz befestigt werden.
- Die hinteren Sitze sind etwas zu weich, um Kindersitzen einen festen Halt zu gewährleisten. Wegen der beengten Platzverhältnisse des Dreitürers gestaltet sich das Befestigen von Kindersitzen auf der Rückbank sehr schwierig.

2,9 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der 207 mit 19 Punkten nur mittelmäßig ab, er erhält dafür gerade so drei von vier möglichen Sternen. Die Vorderkante der Motorhaube und der Stoßfänger sind gut entschärft. Höhere Belastungswerte für Fußgänger drohen aber noch im seitlichen und hinteren Bereich der Motorhaube.

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch verpasst der 207 99G knapp eine gute Bewertung. Der Testverbrauch von 4,3 Litern auf 100 km setzt sich zusammen aus 4,8 l/100 km innerorts, 3,5 l/100 km außerorts und 5,1 l/100 km auf der Autobahn. Er emittiert 114 g/km CO₂, was ihm beim ADAC-EcoTest 33 Punkte beschert.

1,9 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Alle Messwerte sind unauffällig, außer dass im Autobahnzyklus die Stickoxide geringfügig erhöht sind. Durch das saubere Abgas bekommt der Peugeot im ADAC-EcoTest 41 Punkte und somit, kombiniert mit dem CO₂-Ausstoß 4 Sterne.

3,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,2 Betriebskosten*

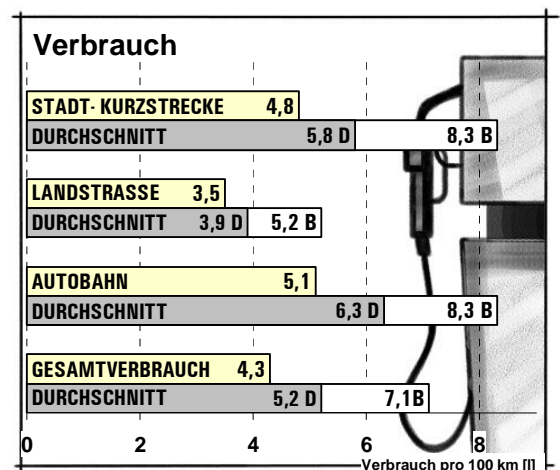
⊕ Obwohl der Verbrauch des Peugeot 207 HDi FAP 90 99G für einen Diesel nur im Mittelfeld liegt, erhält er aufgrund der weniger teuren Kraftstoffpreise von Diesel eine gute Note bei den Betriebskosten.

4,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder 24 Monate ist eine Inspektion fällig, die zum einheitlichen Komplettpreis in der Peugeot-Vertragswerkstatt durchgeführt werden kann. Der 1,6 l-Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der gemäß Hersteller spätestens bei 240.000 km bzw. nach 10 Jahren gewechselt werden muß. Der verbaute Rußpartikelfilter steht nach 180.000 km zum Wechsel an, das zugehörige Additiv bereits nach 120.000 km.

⊕ Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau.

⊖ Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung.



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

1,8 Wertstabilität*

⊕ Der 99G des 207 wird ein positiver Restwertverlauf prognostiziert. Moderne, sparsame Dieseltechnik und Partikelfilter sind eine gute Voraussetzung für einen gefragten Gebrauchtwagen.

3,8 Kosten für Anschaffung*

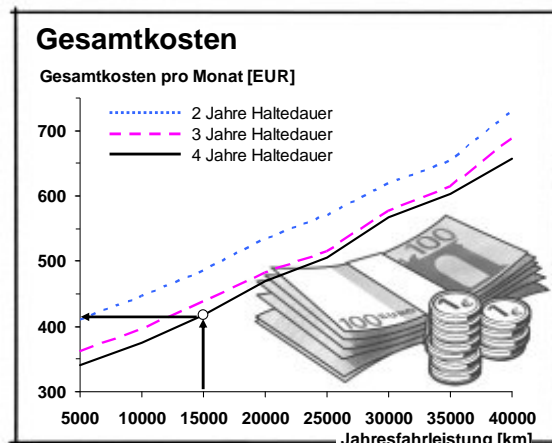
Auch der Anschaffungspreis ist nicht gerade günstig. Der Käufer muss erst mal tiefer in die Tasche greifen, um anschließend sparen zu können. Der Grundpreis des 207 liegt bei 16.500 €.

3,9 Fixkosten*

Bei den Fixkosten kann gerade noch eine durchschnittliche Wertung gegeben werden. Die Kfz-Steuer ist, typisch für Dieselfahrzeuge, mit 152 € pro Jahr nicht sehr günstig. Die Haftpflicht- und die Vollkaskoklasse der Versicherung liegen im Mittelfeld, aber die Teilkaskoklasse ist sehr hoch.

3,1 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassenschnitt. Die Betriebskosten und der Wertverlust sind zwar sehr gering, aber die hohen Fixkosten verhindern eine gute Bewertung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 417 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	75	95 VTi	120 VTi	150 THP	RC	HDi FAP 90	HDi FAP 110
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1360	4/1397	4/1598	4/1598	4/1598	4/1560	4/1560
Leistung [kW(PS)]	54(73)	70(95)	88(120)	110(150)	128(175)	66(90)	80(109)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	118/3300	136/4000	160/4250	240/1400	240/1600	215/1750	240/1750
0-100 km/h[s]	14,4	12,1	9,6	8,1	7,1	11,5	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	167	185	190	210	220	182	193
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,6 S	6,4 S	6,7 S	7,4 S	7,7 S	5,1 D	5,3 D
CO2 [g/km]	147	140	141	164	171	120	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/17	15/17/17	15/18/17	16/18/24	16/24/24	15/18/19	15/18/19
Steuer pro Jahr [Euro]	82	68	74	120	134	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	405	417	481	553	604	413	440
Preis [Euro]	12.100	13.100	16.600	20.150	21.750	14.900	17.000

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


4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1560 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	215 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	185/65R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	41,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,8/ 3,5/ 5,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	99g/km/ 114g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4030/1748/1472 mm
Leergewicht/Zuladung	1210 kg/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	245 l/565 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	65 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	1160 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	81 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	75 Euro
Monatlicher Wertverlust	208 Euro
Monatliche Gesamtkosten	417 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/19
Grundpreis	16.500 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 207 HDi FAP 90 99G Tendance

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	460 Euro
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (inkl. Wagenheber)	70 Euro
Rußpartikelfilter	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	210 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	460 Euro ^o
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung (Fernbedienung)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro
Nebelscheinwerfer	150 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,8

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest