



## Peugeot 207 SW HDi 110 FAP Outdoor

Fünftürige Kombilimousine im  
Kleinwagenformat (82 kW / 112 PS)

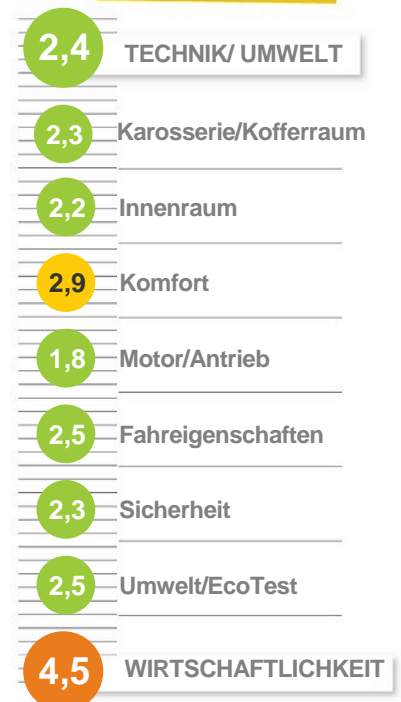
**D**er Kombi-Variante des erfolgreichen 207 gibt Peugeot das Kürzel SW. Schon beim Einsteigen empfängt einen der Kleinwagen mit einem sehr hellen Innenraum - das große Panorama-Glasdach macht's möglich. Das Platzangebot für die Insassen ist ordentlich und der Kofferraum zwar nicht der größte, er lässt sich aber gut nutzen. Außen ist die Outdoor-Variante an den Kunststoffumrandungen zu erkennen, etwas mehr Bodenfreiheit gibt's zusätzlich. Der 1,6-l-HDi wurde überarbeitet, er leistet nun 112 PS und sorgt für flottes Vorwärtskommen - der Verbrauch bleibt dennoch moderat. Das Fahrwerk bietet wenig Komfort, gerade kleine Bodenwellen dringen recht deutlich durch. Sicher abgestimmt ist es jedoch und ESP serienmäßig an Bord. Das Ganze hat aber auch seinen Preis, bei 21.000 Euro geht's los, und Extras wie die Klimaautomatik kommen noch hinzu. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Fünftürer, Kombi **Konkurrenten:** u.a. Renault, Clio Grandtour, Seat Ibiza ST, Skoda Fabia Combi

**+** vorne ordentliches Platzangebot, kräftiger Motor mit moderatem Verbrauch, Sechsgang-Getriebe, gute passive Sicherheit

**-** unkomfortables Fahrwerk, hoher Anschaffungspreis, hohe Unterhaltskosten



### ADAC-URTEIL



2,3

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

### Verarbeitung

⊕ Der Peugeot 207 SW macht auf dem Gebiet der Verarbeitung einen recht guten Eindruck. Die Karosserieteile sind passgenau zusammengefügt, Türen und Klappen schließen leicht. Im Innenraum wirkt die Verarbeitung der Materialien überwiegend gut, wobei die Qualität der Kunststoffe etwas unterschiedlich ist - insgesamt fällt sie jedoch klar besser aus als bei früheren Peugeots. Kunststoffleisten schützen die Karosserie rundum bei kleineren Remplern - Vorteil der Outdoor-Variante. Der Motorraum ist nach unten fast vollständig abgeschottet, das reduziert Lärmemissionen und verbrauchserhöhende Luftverwirbelungen während der Fahrt. Die Türausschnitte sind gut abgedichtet, es fehlt aber ein effektiver Schwellerschutz, um den Lack vor Kratzern zu bewahren. Auf der Dachreling können Lasten bis 75 kg transportiert werden. Als Gesamt-Zuladung sind bis zu 420 kg erlaubt (inkl. Fahrer). Unter dem Kofferraumboden findet sich ein vollwertiges Reserverad (70 Euro Aufpreis).

⊖ Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel auf- und abgeschlossen werden. Das Wechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich schwierig.

2,9

### Sicht

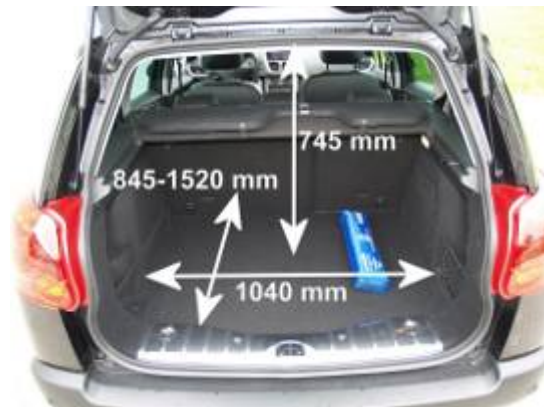
⊕ Nach vorn ist die Sicht gut, dafür sorgt die flach abfallende Front. Die Kopfstützen der Rückbank lassen sich weit nach unten schieben und stören dann nicht mehr den Blick nach hinten. Die Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus. Parkesensoren für's Heck sind im City-Paket erhältlich.

⊖ 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. Den Außenspiegeln fehlt ein asphärischer Bereich, um leichter in den toten Winkel blicken zu können.

3,0

### Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man relativ bequem ein. Die Schweller sind nicht zu breit und nicht zu hoch und auch die Sitzhöhe über der Straße geht in Ordnung. Beim Einsteigen muss man ein wenig auf seinen Kopf achten, um ihn nicht an der flach verlaufenden A-Säule zu stoßen. Hinten gelingt das Ein- und Aussteigen ebenfalls ohne Probleme, nur die breiten Schweller sind etwas ungünstig.

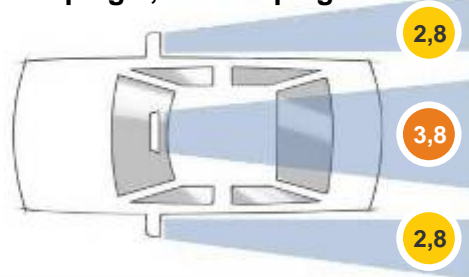


Mit 325 l Volumen ist der Kofferraum des 207 SW in dieser Fahrzeugklasse recht großzügig.

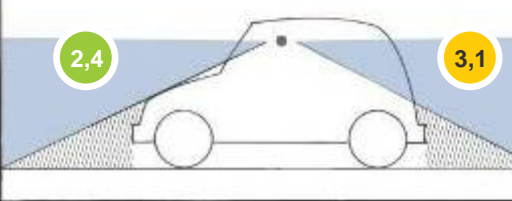
#### Rundumsicht



#### 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.

- + Für die zentrale Türverriegelung ist eine Fernbedienung vorhanden, allerdings verwechselt man die Tasten zu leicht. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.
- Die Türbremsen sind recht schwach ausgelegt und verfügen zudem nur über zwei Rasterungen - das ist deutlich zu wenig.

---

## 1,5 Kofferraum-Volumen\*

- + Das Ladeabteil fasst im Normalfall 325 l. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 685 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich über einen großen Bereich bis unter das Dach beladen, da die Heckscheibe recht steil steht - damit können problemlos auch sperrigere Gegenstände transportiert werden.

---

## 1,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Die Klappe öffnet etwa 1,87 m hoch, größere Personen sollten dennoch ein wenig auf das leicht abstehende Schloss achten. Die Ladekante liegt mit 59 cm angenehm niedrig, innen stört keine Bordwand, Gepäck kann bequem ein- und ausgeladen werden. Die Ladeöffnung fällt groß aus. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig und der Stauraum aufgrund der begrenzten Tiefe gut zugänglich. Eine Besonderheit beim Peugeot 207 SW: die Heckscheibe kann separat geöffnet werden.
- Leider fällt die Beleuchtung im Kofferraum etwas schwach aus.

---

## 2,3 Kofferraum-Variabilität

- + Die Rückbank kann asymmetrisch geteilt umgeklappt werden. Der Klappmechanismus funktioniert sehr einfach und leichtgängig.
- Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Für kleine Utensilien fehlen im Kofferraum Fächer oder Netze, es gibt nur seitlich Gummibänder zum Einspannen.

---

## 2,2 INNENRAUM

---

### 2,0 Bedienung

- + Insgesamt lässt sich der Peugeot 207 SW einfach bedienen. Das längs- und höheneinstellbare Lenkrad kann sich der Fahrer gut anpassen. Pedale und Schalthebel liegen insgesamt günstig. Der Schalter der Nebelleuchten ist mit dem Lichtschalter kombiniert und verfügt über gut erkennbare Kontrollleuchten - auch für das Fahrlicht. Das Radio ist gut zu erreichen, zusätzlich per Satellit am Lenkrad; etwas Kritik verdient aber die Radiobedienung, die Auslegung der Tasten verfolgt eine ganz eigene Logik.



**Bis auf wenige Ausnahmen sind die Funktionalität des Fahrerplatzes und die Verarbeitungsqualität im Innenraum vorbildlich.**

Ein Bordcomputer informiert u.a. über Restfahrstrecke und Kraftstoff-Verbrauch. Die elektrischen Fensterheber sind gut zu bedienen und mit einer Antippautomatik auf- und abwärts ausgestattet. Das Handschuhfach ist groß, beleuchtet (nur mit Zündung) und gekühlt. Das Navigationssystem verfügt über ein großes Farbdisplay, seine Bedienung bedarf aber einer gewissen Eingewöhnung. Die Berganfahrhilfe erleichtert das Losfahren an Steigungen. Der Blinker verfügt über eine Antippfunktion (1x tippen, 3x blinken). Das Angebot an Ablagen im Innenraum geht in Ordnung, man vermisst aber größere Fächer (z.B. auch einen Flaschenhalter).

⊖ Die Position der Heizungs- und Lüftungsbedienelemente ist zu weit unten. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

---

## 1,8 Raumangebot vorne\*

⊕ Personen bis zu einer Größe von 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 nebeneinander dennoch zu gering. Mitfahrer über 1,71 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.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,71 m Körpergröße gerade noch ausreichend Platz vor.

---

## 2,9 KOMFORT

---

### 3,3 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer fällt zufriedenstellend aus. Für ein kleines Familienauto ist das Fahrwerk eigentlich zu straff und besonders bei kleinen Unebenheiten unharmonisch, weil die Karosserie ständig angeregt wird. Lange Bodenwellen werden ordentlich pariert, kurze Wellen reicht das Fahrwerk jedoch deutlich an die Insassen weiter. Manche Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen etwas gröber durch. Stuckern fällt negativ auf. Die Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich in Grenzen, ebenso die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven. Beladen spricht die Federung etwas weicher an und lässt die Karosserie mehr nachschwingen, alles aber im üblichen und unproblematischen Bereich.

---

## 2,5 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz verfügen über eine Höheneinstellung, damit lassen sie sich verschiedenen Personengrößen gut anpassen. Die Lehnen und Sitzflächen sind günstig geformt und bieten damit auch in Kurven einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Die Sitze sind ausgewogen gefedert und bequem.



Die Höhe der Lehnen der vorderen Sitze fällt gut aus. Insgesamt ergibt sich eine angenehme Sitzposition für den Fahrer. Nicht ganz so bequem geht es auf der Rückbank zu, die geringere Konturierung bringt weniger Seitenhalt, insgesamt geht der Sitzkomfort aber für einen Kleinwagen in Ordnung. Erwachsene haben etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

## 2,6 Innengeräusch

Gemessen hält sich der Geräuschpegel bis 130 km/h im Rahmen. Der Motor bleibt die meiste Zeit zurückhaltend, nur unter Last dringt er akustisch vernehmlicher in den Innenraum. Fahr- und Windgeräusche werden erst bei höheren Geschwindigkeiten dominant.

## 2,8 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC Klimakammer)  
Die Heizung spricht vorne ordentlich an und zeigt eine zufriedenstellende Heizleistung. Hinten sind Ansprechen und Leistung etwas schlechter - aber immer noch besser als bei manch anderen Diesel-Kleinwagen.

⊕ Eine Klimaanlage gibt es serienmäßig, sie sorgt auch bei hohen Außentemperaturen rasch für einen kühlen Innenraum. Optional ist eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik erhältlich (im Testwagen vorhanden). Die Luftmengenverteilung funktioniert nur in bestimmten Kombinationen.

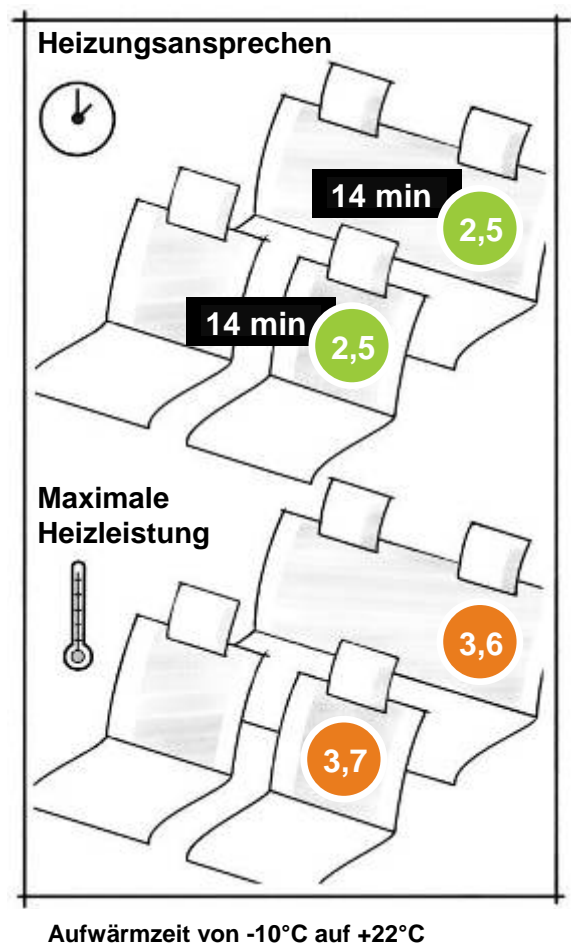
## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 1,6 Fahrleistungen\*

⊕ Mit dem 1,6-l-HDi ist der 207 SW flott unterwegs. Unter 2.000 U/min spürt man eine leichte Anfahrschwäche, darüber geht es mit Nachdruck voran. Dreht man die Gänge aus, können gute Beschleunigungswerte erzielt und beispielsweise Überholmanöver rasch absolviert werden. Schaltfaules Fahren ist genauso möglich, das hohe Drehmoment von 270 Nm lässt den Peugeot selbst im sechsten Gang nicht lahm erscheinen.

## 2,0 Laufkultur

⊕ Für einen Dieselmotor im Kleinwagen geht die Laufkultur voll in Ordnung. Beim Kaltstart noch etwas rau, legt der Common-Rail-Diesel schnell seine guten Manieren an und verschont die Insassen weitgehend von störenden Vibrationen. Auch Brummen oder Dröhnen fallen nicht negativ auf. Insgesamt auch für längere Strecken ein angenehmes Triebwerk.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

## 2,1 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe lässt sich gut schalten, der Ganghebel ist präzise geführt und die Gänge kann man leicht wechseln. Schnelles Schalten lässt sich gut umsetzen, hier ist das Getriebe auch dank seiner optimierten Präzision deutlich besser als frühere Peugeot-Getriebe. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos, er ist deutlich von den Vorwärtsgängen abgesetzt und durch einen Ring am Schaltknäuf zusätzlich vor Fehlbedienung gesichert. Es gibt auch eine Hochschaltempfehlung im Kilometerstand-Display, die ist aber leicht zu übersehen und wirkt sehr halbherzig.

## 1,4 Getriebeabstufung

⊕ Peugeot macht es richtig und verbaut ein Sechsgang-Getriebe. Die einzelnen Gänge passen einwandfrei zueinander, beim Schalten entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Für jede Geschwindigkeit steht eine passende Übersetzung parat. Im ersten Gang kann man problemlos anfahren und der sechste Gang bietet genug Drehzahlreserven, um selbst auf der Autobahn ökonomisch unterwegs sein zu können. Die Gang-Anzahl und die Wahl der Übersetzungsstufen sind insgesamt ideal - hier kann sich die Konkurrenz mal ein Beispiel nehmen.

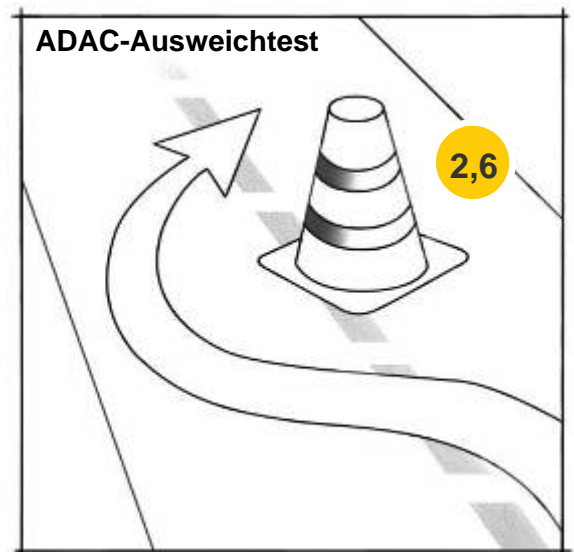
## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Peugeot 207 SW fährt bei jedem Tempo richtungsstabil und lässt sich von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Ist die Fahrbahn weniger griffig, greift die Traktionskontrolle ein und unterbindet ein Durchdrehen der Antriebsräder. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt der 207 SW kein ideales Bild, dank ESP besteht aber keine Schleuder- oder Kippgefahr. Das ESP greift recht spät ein, so dass wenig Geschwindigkeit in der Anfangsphase abgebaut wird und bei den Richtungsänderungen deutliche Lastwechsel auftreten. Der leicht übersteuernde Kombi wird erst dann vom ESP eingefangen.

### 2,2 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der 207 SW leicht, ein Verhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert. Im Grenzbereich hilft ESP, das Auto auf Kurs zu halten. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verhält sich der 207 SW untüchtig. Auch beladen bleibt der Peugeot gut beherrschbar.



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.

---

## Lenkung\*

2,7

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 knapp 11 m recht groß aus.

---

2,7

## Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 207 SW in der getesteten Version durchschnittlich 38 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremsanlage zeigt sich dabei recht standfest.

Die Bremse spricht insgesamt gut an und lässt sich relativ fein dosieren.

---

2,3

## SICHERHEIT

---

2,7

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Ohne Aufpreis bringt der 207 SW das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten mit. Bei einer Vollbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.

Der Tankstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Fahrzeugseite. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

---

2,3

### 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 1,65 m ausgezogen werden. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist auch hier gering. Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen.

Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Standard-207 die vollen fünf Sterne. Ein ähnliches Ergebnis ist für die SW-Variante zu erwarten. Sie bietet wie die Limousine 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.

---

1,7

### Kindersicherheit

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

Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erhält der 207 vier von fünf möglichen Sternen, ähnlich sollte der 207 SW abschneiden. Für die beiden hinteren Außenplätze gibt es Isofix-Befestigungen und Ankerhaken. Das Angurten fällt nicht schwer, weil die Gurtschlösser fixiert sind (außer Mittelgurt). Die

➔ rtlängen reichen auch für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf aus. Der Abstand zwischen den Gurtanlenkpunkten ist auf den Außenplätzen groß genug. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, dann können auch rückwärtsgerichtete Babyschalen auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Die Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.

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 Front des 207 SW ist vergleichbar gestaltet.

2,5

## UMWELT/ECOTEST

3,2

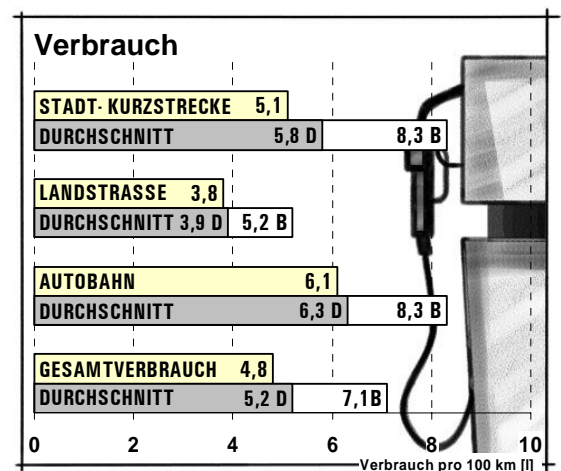
### Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Peugeot 207 SW mit dem 1,6-l-HDi liegt bei 4,8 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 127 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 28 Punkte. Innerorts genehmigt sich der Kleinwagen nur 5,1 l, außerorts 3,8 l und auf der Autobahn 6,1 l Diesel pro 100 km.

1,7

### Schadstoffe

➔ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering, nur der Stickstoffoxid-Anteil im Autobahnzyklus zeigt sich leicht erhöht - ein typisches Bild bei sparsamen Dieselmotoren, im Falle des 207 SW ist der Anstieg aber moderat. Insgesamt gibt es wenig Kritik, da ein geschlossenes Partikelfilter-System effektiv den Ruß aus dem Abgasstrom herausfiltert. So können beim EcoTest im Bereich Abgas 43 von 50 möglichen Punkten erreicht werden. Zusammen mit der CO<sub>2</sub>-Bewertung ergeben sich 71 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

4,5

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,8

### Betriebskosten\*

➔ Die Kosten für den Betrieb werden hauptsächlich durch die Aufwendungen für den Kraftstoff verursacht. Da der Verbrauch recht niedrig liegt im Umfeld seiner Konkurrenten, kann der 207 SW hier eine gute Bewertung erzielen.

5,5

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 20.000 km oder alle 24 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,6 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings spätestens erst nach 240.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss.



- ⊕ Die zeitgemäß langen Abstände verringern Werkstattaufenthalte und Kosten. Auch eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung wird gewährt.
- ⊖ Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

2,7

## Wertstabilität\*

Dem Peugeot 207 SW wird nur eine durchschnittliche Restwertentwicklung prognostiziert. Es fehlen besondere Spritsparfunktionen, ansonsten ist der 207 SW auf dem aktuellen Stand. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums wird mit einem Modellwechsel gerechnet, das wird den Wert des Wagens etwas drücken.

5,3

## Kosten für Anschaffung\*

⊖ Auch wenn die Serienausstattung des 207 SW Outdoor umfangreich ist, 21.000 Euro sind für einen Kleinwagen-Kombi sehr viel Geld. Immerhin ist die Sicherheitsausstattung komplett mit allem Erforderlichen, aber beim Komfort kann man schon noch weiter aufrüsten, beispielsweise mit der Klimaautomatik. Dann steigt der Kaufpreis noch weiter.

4,0

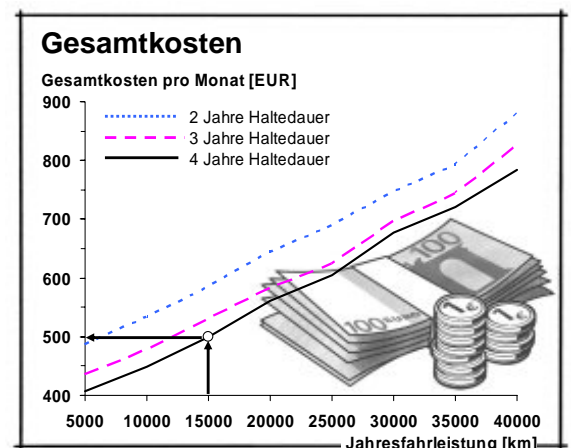
## Fixkosten\*

⊖ Die festen jährlichen Kosten fallen recht hoch aus. Der Staat verlangt 160 Euro Steuer im Jahr, hinzu kommen durchschnittlich hohe Aufwendungen für Haftpflicht und Vollkasko. Sehr ungünstig liegt die Einstufung für die Teilkaskoversicherung.

5,2

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊖ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, die für diesen Peugeot 207 SW anfallen, dann reiht sich der Kleinwagen im sehr teuren Schlussfeld seiner Klasse ein. Die Kraftstoffkosten fallen günstig aus, können aber die hohen Fixkosten und den verhältnismäßig hohen absoluten Wertverlust in Euro und Cent nicht mehr aufwiegen. Auch die Werkstattkosten liegen sehr ungünstig hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 500 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	75	95 VTi	120 VTi	HDi FAP 90	HDi FAP 110
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1360	4/1397	4/1598	4/1560	4/1560
Leistung [kW(PS)]	54(73)	70(95)	88(120)	68(92)	82(112)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	118/3300	136/4000	160/4250	230/1750	270/1750
0-100 km/h[s]	14,7	12,4	9,6	12,3	11,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	167	185	200	182	193
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 S	6,4 S	6,6 S	4,6 D	4,8 D
CO2 [g/km]	149	137	140	114	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/17	15/17/17	15/18/17	15/18/19	15/18/19
Steuer pro Jahr [Euro]	86	62	72	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	441	448	519	436	474
Preis [Euro]	13.600	14.600	18.600	16.400	19.200

### 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-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1560 ccm
Leistung	82 kW (112 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,2 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,1/ 3,8/ 6,1 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	124g/km / <b>127g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4156/1748/1556 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1355 kg/420 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>325 l/685 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1150 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>1040 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten, City-Paket)	360 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	70 Euro
Tempomat	210 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD/MP3)	Serie
Fahrersitz, höhenstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik (Komfort-Paket)	Serie/550 Euro°
Navigationssystem	1150 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (1/3 : 2/3)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1540 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	210 Euro°
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Panorama-Glasdach	Serie

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>94 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>60 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>76 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>270 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>500 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/19
Grundpreis	21.000 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 SW  
HDi 110 FAP Outdoor

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,4

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

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

**ADAC** autotest