



## Peugeot Bipper Tepee HDi FAP 75 Outdoor

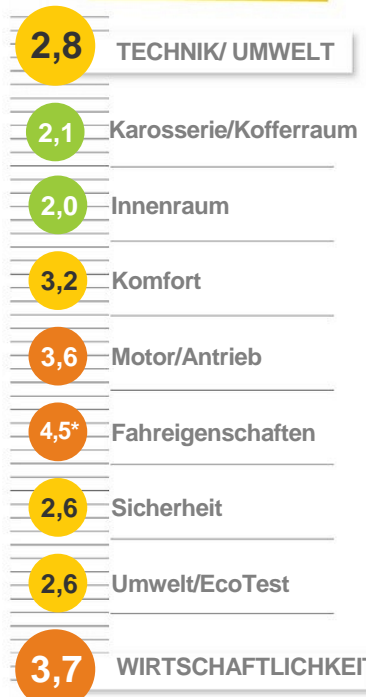
Fünftürige Kombilimousine in der Kleinwagenklasse (55 kW / 75 PS)

Der Peugeot Bipper ist auch als Outdoor-Variante erhältlich. Für 990 Euro Aufpreis erhält man eine etwas höher gelegte Karosserie, Kunststoffbeplankung sowie Nebelscheinwerfer und Dachreling. Das sorgt für eine gefällige Offroad-Optik. Die ebenfalls nur der Outdoor-Variante vorbehaltenen Allwetterreifen bergen allerdings ein deutliches Sicherheitsrisiko. Bei der ADAC Bremswegmessung schneidet das Fahrzeug mangelhaft ab. Ein Bremsweg von 45 m aus 100 km /h ist schlicht inakzeptabel. Hier muss Peugeot dringend nachbessern. Ansonsten bietet der Bipper einen großzügig dimensionierten Innenraum und viel Platz für Gepäck. Das holprige Fahrwerk und der träge Motor sind zwar keine Indizien für eine gute Langstreckentauglichkeit, doch zeigt sich der Motor auch dank Start-Stopp-Automatik speziell in der Stadt genügsam. Insgesamt ein praktisches Freizeitmobil, das auf kleiner Grundfläche viel Platz bietet. ESP gibt es nun serienmäßig, Kopfairbags fehlen leider immer noch. Der Preis beträgt noch vertretbare 16.400 Euro. Klimaanlage und Radio kosten aber extra. **Karosserievarianten:** Kastenwagen. **Konkurrenten:** Citroen Nemo, Fiat Qubo, Renault Modus.

- +** großer, variabler Kofferraum, vorn und hinten viel Platz, praktische Schiebetüren
- zu langer Bremsweg (nur Outdoor-Variante), holprige Federung, keine seitlichen Kopfairbags, magere Zuladung, schlechte Fahrleistungen, großer Wendekreis, hohe Fixkosten



### ADAC-URTEIL



\* abgewertet, wegen Bremsweg

Die Karosserie ist ordentlich verarbeitet, Tür- und Klappenspalten sind gleichmäßig und ziemlich schmal, die Türen schließen leicht. Der Innenraum wirkt nicht besonders hochwertig. Die verwendeten Materialien wirken überwiegend einfach und fühlen sich nicht besonders hochwertig an. An den Türen findet man viel unverkleidetes Metall, das in Wagenfarbe lackiert ist.

**+** Auf dem Dach dürfen 100 kg Gepäck transportiert werden. Der Outdoor ist serienmäßig mit einer Dachreling ausgestattet. Vorn und hinten schützen wuchtige unlackierte Stoßfänger bei kleinen Parkremplern das Fahrzeug. Zudem verhindern kräftige Seitenleisten Beschädigungen an den Türen durch kleine Parkrempeler. Ein vollwertiges Reserverad in Fahrbereifung gibt es gegen Aufpreis (Sicherheitspaket).

**-** Der Unterboden wirkt zwar recht stark zerklüftet, immerhin ist die Outdoor-Variante aber im Bereich des Motors mit einer stabilen Metallplatte verkleidet. Dadurch verschmutzt der Dieselmotor nicht so stark und wird etwas besser abgeschottet. Der Tankdeckel ist umständlich mit dem Schlüssel auf- und abzuschließen. Die maximale Zuladung beträgt magere 380 kg. Mit fünf Personen darf kaum Gepäck zugeladen werden, weil sonst das zulässige Gesamtgewicht überschritten wird. Die Türausschnitte sind nach außen nicht abgedichtet und verschmutzen schnell. Außerdem sind die Schweller kratzempfindlich.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Bipper gerade noch akzeptabel ab. Die hinteren Dachsäulen sind viel zu breit, die zusätzlichen Fenster in der C-Säule zu weit oben angesetzt. Dadurch wird der Blick nach schräg hinten stark eingeschränkt. Nach hinten ist die Sicht beim Einparken zufriedenstellend. Das Rückfenster reicht weit nach unten, die drei Kopfstützen der Rückbank können versenkt werden. Trotzdem sind Gegenstände direkt hinter dem Fahrzeug nur schlecht erkennbar. Es gibt aber gegen Aufpreis Parksensoren. Das Abblendlicht ist zufriedenstellend hell, die Ausleuchtung homogen. Die Sicht im Innenspiegel ist gut, leider gibt es keine automatische Abblendfunktion.

**+** Der Fahrer sitzt erhöht und hat einen sehr guten Überblick. Die abfallende Front kann gut überblickt werden, Gegenstände auf der Fahrbahn kann der Fahrer auch nahe am Fahrzeug noch einsehen. Die Außenspiegel sind sehr groß und gestatten so dem Fahrer eine gute Sicht nach hinten.

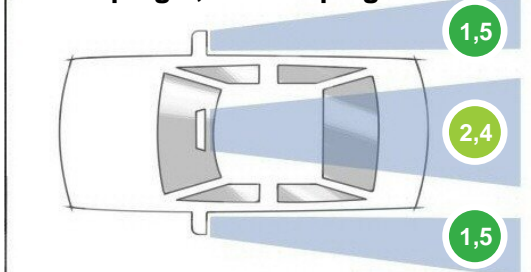


Nach schräg hinten ist die Sicht besonders stark eingeschränkt.

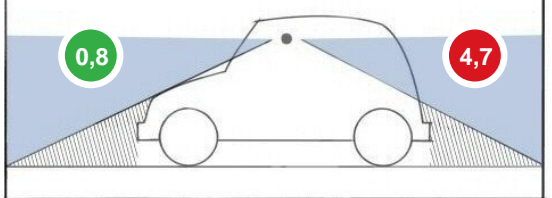
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

Sie können beheizt werden und sind elektrisch einstellbar. Leider fehlt ein aspährischer Bereich, welcher Objekte im toten Winkel besser sichtbar machen würde.

1,9

## Ein-/Ausstieg

**+** Die Outdoor-Variante ist nochmals 10 mm höher gelegt als die ohnehin schon leicht erhöhte Karosserie des Bipper. Dadurch steigt man vorn besonders bequem ein und aus. Die Sitzfläche befindet sich in angenehmer Höhe. Die hohen, geraden Türen sorgen dafür, dass selbst große Personen beim Einsteigen nicht den Kopf einziehen müssen. Auch hinten ist der Zustieg komfortabel. Der Schweller liegt etwas höher als vorn, wodurch die Beine etwas weiter angehoben werden müssen. Die Türausschnitte sind nicht besonders breit, trotzdem kann man selbst in engen Parklücken dank der Schiebetüren bequem ein- und aussteigen. Die Schiebetüren sind an Steigungen fest arretiert und werden sicher offengehalten. Die vorderen Türaufhalter könnten etwas kräftiger ausgelegt sein. Durch Betätigen des Fernlichthebels lassen sich die Scheinwerfer bei Dunkelheit noch für kurze Zeit aktivieren und beleuchten den Weg. Die Dauer der Nachleuchtfunktion kann durch mehrmaliges Ziehen des Fernlichthebels in 30-Sekunden-Schritten eingestellt werden.

**-** Die drei Tasten der Fernbedienung verwechselt man ständig. Die extra Taste für den Kofferraum ist eher hinderlich, zu oft wird die Heckklappe versehentlich entriegelt.

1,2

## Kofferraum-Volumen\*

**+** Der Kofferraum ist für die Fahrzeugklasse sehr groß, er fasst 335 Liter. Durch Vorklappen bzw. Herausnehmen der Rückbank lässt er sich noch auf 730 l vergrößern. Auch Sperriges hat gut Platz, da das Karosserieformat fast rechteckig ist und sich das Fahrzeug über einen großen Bereich bis zum Dach beladen lässt.



Mit 335 l Kofferraumvolumen kann der Bipper Tepee überzeugen.

1,5

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich zwar einfach entriegeln, doch benötigt man zum Anheben der riesigen Heckklappe etwas zuviel Kraft. Die Heckklappe öffnet dann zwar weit, so dass Personen bis knapp 1,90 m darunter Platz finden, doch schlägt man sich schnell am spitzen, abstehenden Schloss den Kopf an.

**+** Der Kofferraum lässt sich sehr bequem beladen, denn die Ladeöffnung ist sehr groß und der Boden tief. Es stört auch keine Bordwand, die es zu überwinden gilt. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig. Auch wenn die Rückbank vorgeklappt bzw. herausgenommen wurde bleibt der Boden vollkommen eben. Die Beleuchtung des Heckabteils fällt zwar recht spärlich aus, die herausnehmbare Taschenlampe, die sich automatisch auflädt, ist aber trotzdem ein nettes und auch hilfreiches Detail.

2,3

## Kofferraum-Variabilität

**+** Die asymmetrisch geteilte Rücksitzbank lässt sich mit wenigen Handgriffen vor- und zurückklappen. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Zudem lassen sich die Rücksitze auch komplett ausbauen, was allerdings nicht ganz einfach ist, da die Sitzteile sehr schwer sind (18 kg bzw. 30 kg).

**-** Für kleinere Utensilien fehlen Ablagen.

2,0

## INNENRAUM

2,7

### Bedienung

Aufgrund der wenigen Schalter und des schlicht gehaltenen Cockpits lässt sich der Bipper schon nach kurzer Eingewöhnung einfach bedienen, auch wenn nicht alle Bedienelemente optimal angeordnet sind. So findet man die Drehregler für die Heizung weit unten abgebracht, wodurch der Fahrer den Blick stark von der Fahrbahn abwenden muss. Zudem ist der Regler für die Luftverteilung unlogisch aufgeteilt: Schalter nach unten zeigend bedeutet Luft nach oben, Schalter nach oben bedeutet Luft nach unten. Der mechanisch zu betätigende Umluftschalter hat keine automatische Rückschaltung. Vergisst man den Hebel zurückzustellen, droht vorzeitige Ermüdung aufgrund von Sauerstoffmangel. Die Instrumente sind zufriedenstellend ablesbar, bei Nacht könnte der Kontrast aber etwas besser sein. Die orange Beleuchtung ist für die Augen bei Nacht nicht ideal. Die Innenraumbeleuchtung könnte etwas heller sein. Vorn gibt es zwar separate Leseleuchten, hinten findet man aber nur eine Leuchte, die zudem nicht mittig, sondern am rechten Dachholm platziert ist. Ablagen finden man vorn genügend, hinten fehlen Lehnentaschen in den Sitzlehnen. Das Handschuhfach ist zwar recht groß, doch vom Format her unpraktisch und unbeleuchtet. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen, der Einstellknopf ist aber etwas zu weit vom Fahrer weg platziert.



**Im Innenraum erwarten den Fahrer eine nutzfahrzeugorientierte Materialanmutung und eine verbesserungsbedürftige Funktionalität.**

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen, ist aber insgesamt etwas zu flach angeordnet. Der Schalthebel liegt gut zur Hand. Das sehr weit oben platzierte, aufpreispflichtige Radio ist optimal erreichbar und lässt sich einfach einstellen, auch über Lenkradtasten. Die Lautsprecher vermitteln aber wenig Hörgenuss, zudem ist der Radioempfang nicht besonders gut. Die vorderen Fensterheber haben eine Auf-/Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird). Hinten gibt es leider nur Ausstellfenster, deren Mechanismus sich zumindest ohne großen Kraftaufwand betätigen lässt. Serienmäßig gibt es einen Berganfahrassistenten, der das Fahrzeug am Zurückrollen hindert und so das Anfahren erleichtert. Praktisch ist der verbaute Antippblinker (einmal tippen, dreimal blinken). Der serienmäßige Bordcomputer informiert den Fahrer über Durchschnittsverbrauch und Restreichweite.

1,0

### Raumangebot vorne\*

⊕ Auf den Vordersitzen gibt es Platz im Überfluss, die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse sehr großzügig bemessen. Das subjektive Raumgefühl fällt aufgrund der großen Scheiben und des hohen Daches sehr gut aus. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 2,00 m zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für weitaus größere Personen ausreichen.

1,8

### Raumangebot hinten\*

⊕ Auch auf den Rücksitzen hat man sehr viel Platz; es sind zwei vollwertige Sitzplätze vorhanden und dazwischen ein schmaler Platz für kurze Strecken.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

Für bis zu 2,0 m große Personen ist genügend Beinfreiheit vorhanden (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Die Kopffreiheit ist auch hinten enorm.

## 3,2 KOMFORT

### 3,3 Federung

Das Fahrwerk ist ziemlich hart abgestimmt, mehr auf höhere Zuladung ausgelegt. Sitzt der Fahrer allein im Auto, stößt die Federung arg und auch Stuckern ist ihr nicht fremd. Mit zunehmender Beladung wird der Federungskomfort aber eher besser, wenngleich dann die Wankbewegungen der Karosserie ausgeprägter sind.

### 2,8 Sitze

Die Vordersitze sind körpergerecht gestaltet, bieten genügend Unterstützung im Rückenbereich. Der Fahrersitz hat eine Höheneinstellung (besonders tiefgestellt ist die Sitzfläche zu schräg nach hinten geneigt), auch kann die Rückenkontur eingestellt werden (Einwege-Lordosenstütze). Der Seitenhalt der Vordersitze ist passabel. Die Sitzbank hinten hat eine Lehne mit angenehmer Schräge, die jedoch nicht allzu hoch ist. Da die Sitzfläche genügend Abstand zum Boden hat, bietet sie selbst etwas größeren Mitfahrern ordentliche Unterstützung für die Oberschenkel. Die Polsterung ist ausgewogen straff.

➖ Für den Beifahrer gibt es keine Sitzhöhen-einstellung.

### 3,2 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum ist bei 130 km/h noch passabel. Fährt man schneller, nehmen die Windgeräusche deutlich zu. Der Motor hält sich akustisch angenehm zurück.

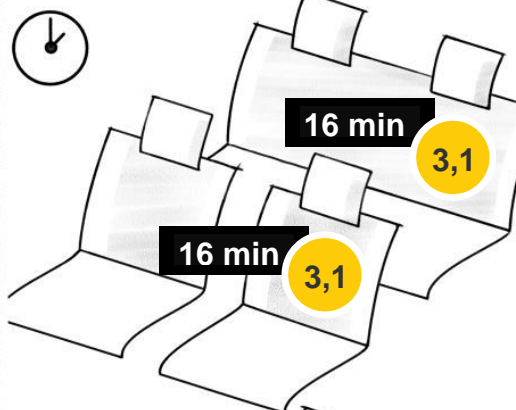
### 3,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei  $-10^{\circ}\text{C}$  in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht zufriedenstellend an und erwärmt den Innenraum in noch akzeptabler Zeit. Hinten dauert es kaum länger, bis Wohlfühltemperatur erreicht wird. Eine manuelle Klimaanlage gibt es nur gegen saftigen Aufpreis. Eine Klimaautomatik ist gar nicht lieferbar.

➖ Die Temperatur und Luftmengenverteilung lässt sich nur grob vorwählen, es muss oft nachjustiert werden.

#### Heizungsansprechen



#### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von  $-10^{\circ}\text{C}$  auf  $+22^{\circ}\text{C}$

3,6

## MOTOR/ANTRIEB

5,3

### Fahrleistungen\*

– Die Fahrleistungen des 75 PS Dieselmotors sind ausreichend für die Stadt oder Landstraße. Überholvorgänge können noch in akzeptabler Zeit durchgeführt werden. Doch sobald die Tachonadel die 100 km/h Marke überschritten hat, sollten Überholmanöver gut überlegt sein. Auf der Autobahn beschleunigt das Fahrzeug nur noch sehr träge.

2,3

### Laufkultur

+ Der kleine Dieselmotor besitzt eine ordentliche Laufkultur. Vibrationen im Innenraum halten sich auch bei hohen Drehzahlen in Grenzen. Erstaunlich gut gedämpft sind die Brummfrequenzen des Motors bei niedrigen Drehzahlen.

3,2

### Schaltung

Die Gänge lassen sich zufriedenstellend einlegen. Die Präzision könnte speziell bei schnellen Schaltvorgängen etwas besser sein, was auch an den recht langen Schaltwegen liegt.

+ Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer im möglichst optimalen Gang zu fahren, um Kraftstoff zu sparen.

– Der Rückwärtsgang ist nicht klar von den Vorwärtsgängen abgetrennt und besitzt keine Sperre gegen versehentliches Einlegen. Zudem kracht es auch schon mal im Getriebe, wenn man den Rückwärtsgang bei noch leicht rollendem Fahrzeug verwendet.

2,5

### Getriebeabstufung

+ Die fünf Gänge sind gut abgestuft, lediglich der Sprung zwischen dem dritten und vierten Gang ist etwas zu groß. Dadurch fällt es speziell bei Stadttempo schwer, den optimalen Gang zu wählen. Die Gesamtübersetzung ist nicht zu lang gewählt, was dem leistungsschwachen Motor entgegen kommt. Trotzdem muss auf der Autobahn oft einen Gang nach unten geschaltet werden. Ein sechster Gang würde kaum Vorteile bringen.

4,5

## FAHREIGENSCHAFTEN

2,7

### Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität ist passabel. Spurrillen auf der Fahrbahn beeindrucken den Wagen wenig, jedoch neigt er bei Lenkkorrekturen zu leichten Pendelschwingungen, die sich beladen noch verstärken. Beim ADAC Ausweichtest schneidet der Bipper dank nun serienmäßigem ESP zufriedenstellend ab. Das stark untersteuernde Fahrverhalten wird durch effektive ESP-Eingriffe unterbunden. Es besteht weder Kipp- noch Schleudergefahr.

⊕ Die elektronische Traktionskontrolle Grip-Control ist wie auch ESP serienmäßig an Bord. Sie sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird.

### 3,3 Kurvenverhalten

Die auf dem Bipper Outdoor montierten Allwetterreifen mit M+S Kennzeichnung lassen keine besonders hohen Kurvengeschwindigkeiten zu. Das Fahrzeug beginnt früh zu untersteuern und wird dann durch starke ESP-Eingriffe eingebremst. Erstaunlich gutmütig zeigt sich das Fahrzeug bei plötzlichen Lastwechseln. Das Heck drängt sanft nach und wird sofort wieder stabilisiert. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung etwas zu.

### 3,4 Lenkung\*

Die Lenkung spricht akzeptabel an und zeigt eine zufriedenstellende Präzision. Der Fahrbahnkontakt geht in Ordnung. Die um die Mittellage recht indirekt ausgelegte Lenkung zentriert gut, benötigt aber hohe Lenkwinkel beim Umfahren von Kurven. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt trotz Servolenkung etwas zu hoch aus.

⊖ Der Wendekreis beträgt knapp 11,5 m und ist für diese Fahrzeugklasse zu groß.

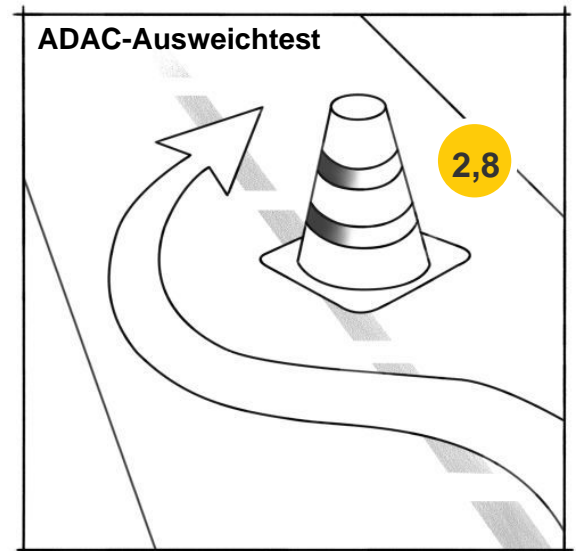
### 5,0 Bremse

⊖ Auch wenn das Ansprechen und die Dosierbarkeit der Bremse akzeptabel sind, bei der Bremswegmessung kann der Bipper Outdoor nicht überzeugen. Die Allwetterreifen Pirelli P2500 M+S sorgen für deutlich schlechtere Bremswege als die Serienbereifung des normalen Bipper. Aus 100 km/h steht der Wagen erst nach nicht akzeptablen 45 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Pirelli P2500 M+S der Größe 185/65 R15). Zum Vergleich: Der weitgehend baugleiche Fiat Qubo benötigt mit Serienreifen rund acht Meter weniger Bremsweg, das sollte auch beim Bipper mit normaler Bereifung so sein. Hier sollte Peugeot dringend nachbessern und auch die Outdoor-Variante mit normalen Sommerreifen ausliefern. Der zu lange Bremsweg führt zur Abwertung des Kapitels "Fahreigenschaften".

## 2,6 SICHERHEIT

### 2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Peugeot stattet nun auch den Bipper serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten aus. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.



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.

## 2,9 Passive Sicherheit - Insassen

Der mit dem Peugeot Bipper weitgehend baugleiche Citroen Nemo erhält bei den ADAC Crashtests nur 59% der Punkte für die Insassensicherheit. Gründe dafür sind vor allem die fehlenden Kopfairbags. Das Fahrzeug ist nur mit Front- und Seitenairbags ausgestattet. Beim Frontaufprall bleibt die Insassenzelle weitgehend stabil, erhöhte Belastungswerte an den Oberschenkeln und Knien aufgrund harter Strukturen am Armaturenbrett wirken sich ebenfalls negativ auf das Ergebnis aus. Beim Seitencrash gibt es dank wirkungsvoller Seitenairbags kaum Probleme. Die Kopfstützen lassen sich vorn für maximal 1,80 m große Personen einstellen und befinden sich nahe am Kopf. Anschnallerinnerer gibt es für beide vorderen Insassen, nicht aber für die hinten Sitzenden.

⊖ Die hinteren Kopfstützen sind für große Personen zu kurz. Das Warndreieck und der Verbandskasten haben keine sinnvollen Halterungen im Fahrzeug.

## 2,0 Kindersicherheit

⊕ Bei den ADAC Crashtests erreicht der nahezu baugleiche Citroen Nemo bei der Kindersicherheit noch gute 74% der Punkte. Das Schutzz Potenzial für Kinder ist beim Front- und Seitencrash insgesamt gut. Die beiden äußeren Rücksitzplätze sind zur sicheren Befestigung von Kindersitzen gut geeignet - mit den vorhandenen Gurten und dem Isofix-System plus Ankerhaken. Der rechte Front-Airbag lässt sich per Bordcomputer deaktivieren, dann ist auch auf dem Beifahrersitz ein rückwärts gerichteter Kindersitz erlaubt.

⊖ Der Platz hinten in der Mitte ist für Kindersitze eher ungeeignet. Die Gurte und Schlösser passen nicht, die Form des Sitzes ist ungünstig. Dazu kommt, dass der seitliche Platz gering ausfällt. Drei Kindersitze haben nebeneinander nicht genügend Platz. Aufgrund der losen Gurtschlösser hinten ist es nicht besonders einfach, Kindersitze fest zu fixieren.

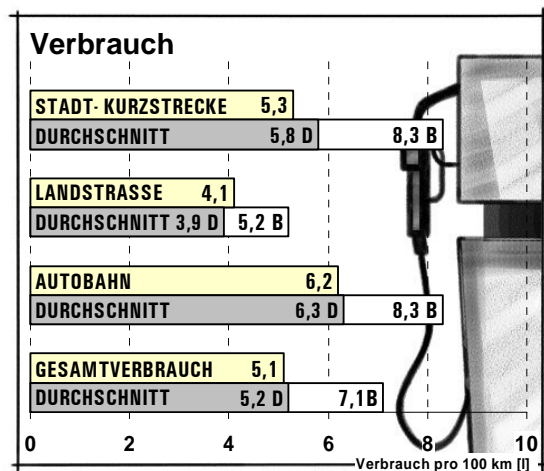
## 2,8 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist zufriedenstellend. Es werden 55% der möglichen Punkte erreicht. Der komplette Stoßfänger und die Vorderkante sowie die mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft. Die seitlichen und insbesondere hinteren Bereiche der Motorhaube sind aber zu aggressiv gestaltet.

## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,4 Verbrauch/CO2\*

Der Verbrauch des 75 PS starken Dieselmotors liegt bei gemessenen 5,1 l/100 km. Der kleine Dieselmotor zeigt sich dabei auch dank moderner Start-Stopp-Technik speziell in der Stadt genügsam (5,3 l/100 km). Außerorts liegt der Verbrauch bei 4,1 l und auf der Autobahn bei leicht erhöhten 6,2 l pro 100 km. Mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 133 g/km erreicht der Peugeot Bipper Outdoor beim ADAC EcoTest 26 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel.



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



1,8

## Schadstoffe

+ Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind niedrig. Der Dieselmotor ist mit einem geschlossenen Rußpartikelfilter ausgestattet. Dafür sichert sich der kleine Franzose 42 Punkte in der Schadstoffwertung. Trotzdem verpasst das Fahrzeug mit 68 Punkten knapp die vier Sterne im EcoTest.

3,7

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,4

### Betriebskosten\*

+ Da sich der Verbrauch im Rahmen hält und Dieselkraftstoff nicht ganz so teuer ist wie Superbenzin, erhält der Bipper Outdoor noch eine gute Bewertung bei den Betriebskosten.

3,6

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 km oder alle 24 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,3 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens 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 verhindern eine bessere Benotung.

2,9

### Wertstabilität\*

Der Peugeot Bipper Outdoor bietet neben einer weitgehend kompletten Sicherheitsausstattung (außer Kopfairbags) auch viel Platz und einen nicht zu hohen Verbrauch. Das sollte sich auch auf den Restwertverlauf positiv auswirken, der sich im guten bis zufriedenstellenden Bereich bewegen sollte.

3,7

### Kosten für Anschaffung\*

Peugeot verlangt für den Bipper Outdoor 16.400 Euro. Das sind rund 1.000 Euro Aufpreis gegenüber der normalen Variante und lohnt sich kaum. Die Geländetauglichkeit wird durch die Beplankung und leicht erhöhte Bodenfreiheit nur marginal verbessert. Dachreling sowie Nebelscheinwerfer (beim Outdoor Serie) gibt es für geringen Aufpreis auch beim normalen Bipper. Ärgerlicher ist, das bei beiden Varianten sowohl Radio als auch Klimaanlage Aufpreis kosten. Beides gibt es nur im Paket für 1.390 Euro.

4,4

### Fixkosten\*

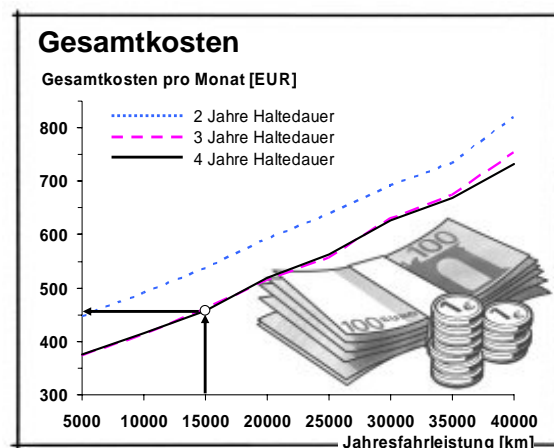
Es werden jährlich 133 Euro KFZ-Steuer fällig. Die Einstufungen der Teil- und Vollkaskoversicherung liegen im normalen Bereich.

- Teuer ist nur die sehr ungünstige Einstufung der Haftpflichtversicherung.

3,9

## Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Kosten liegen gerade noch im akzeptablen Bereich. Die nicht zu hohen Betriebskosten verhindern trotz des hohen Anschaffungspreises eine schlechte Beurteilung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 457 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1399 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	190 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/65R15T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>11,45 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	152 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	18,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>11,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>45,2 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,3/ 4,1/ 6,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	113g/km / <b>133g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3959/1716/1721 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1360 kg/350 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>335 l/730 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>880 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	330 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	180 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage (inkl. Klimaanlage)	1.390 Euro <sup>o</sup>
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage (inkl. Radio)	1.390 Euro <sup>o</sup>
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>105 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>47 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>78 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>227 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>457 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19V/16V/16V
Grundpreis	16.400 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 Bipper Tepee HDi FAP 75 Outdoor

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,8**

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

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

**ADAC autotest**