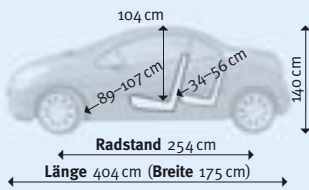


Zahlen



Innenbreite vorne 145 cm, hinten 123 cm
Kofferraum 145-370 Liter
Reifen 205/45 ZR 17, min. 195/55 R 16

Preise und Modelle

Testfahrzeug: Peugeot 207 CC Platinum; Coupé-Cabriolet, 2 Türen, 2+2 Plätze: Fr. 26 950.- (wie getestet: Fr. 37 120.-)
Varianten: 1.6 Trendy (Fr. 26 950.-) bis 1.6 Turbo Platinum (Fr. 34 670.-)
Motorenpalette: 1,6 l (88 kW/120 PS) bis 1,6 T (110 kW/150 PS)

Technische Spezifikationen

Motor: vorne quer, 4 Zylinder in Reihe, 16 Ventile, 2 obenliegende Nockenwellen (Kette), 1598 cm³, 8,15 Steuer-PS, 110 kW/150 PS bei 5800/min, 240 Nm bei 1400/min
Kraftübertragung: Vorderrad-antrieb, 5-Gang-Getriebe
Gewichte in kg (inkl. Fahrer von 75 kg): ab 1493 (Testwagen 1495), zulässiges Gesamtgewicht 1760, Anhängelast: 1070

Sicherheit

Airbags: 5 serienmässig
ABS/Bremsassistent/ESP: Serie
Bremsweg (100-0 km/h): 35,3 m

Sonderausstattungen

Lederausstattung: Fr. 1100.-
Metallic-Lack: Fr. 500.-
Windschott: Fr. 400.-

Garantie

Werk: 2 Jahre
Lackgarantie: 3 Jahre
Mobilitätsgarantie: 2 Jahre
Rostschutzgarantie: 12 Jahre (mit Auflagen)

Fahrleistungen

in Sek.
 0-100 km/h 8,8
 im 4. Gang:
 von 60 auf 100 km/h 7,0
 von 80 auf 120 km/h 7,5

Handlichkeit

Wendekreis: 11 m
Lenkradumdrehungen: 3

Importeur

Peugeot (Suisse) SA
 Gewerbestrasse 19
 3302 Moosseedorf
 Tel. 031 850 26 26
 www.peugeot.ch

Ein Cabriolet hat seinen Weg gefunden

Mit seinen Coupé-Cabriolets machte Peugeot versenkbare Stahldächer quasi zum Allgemeingut. Die jüngste Variante – der 207 CC – vermag im Test zu überzeugen.



Wegweisend bei den Coupé-Cabriolets: der Peugeot 207 CC mit gelungenem Design.

Martin Michel Mäder

- + Ausgereiftes Fahrzeugkonzept ist alltagstauglich
- + Kräftiger Motor mit guten Fahrleistungen
- + Sportliche Fahreigenschaften mit Top-Bremsen
- + Reichhaltige Ausstattung

- Sitze im Fond nicht für Personentransport tauglich
- Schlechte Übersicht bei geschlossenem Dach
- Hakelige Schaltung und kein sechster Gang
- Tankdeckel mit Schlüssel

Innenraum	★★★★☆
Komfort	★★★★☆
Ausstattung	★★★★☆
Fahrleistungen	★★★★☆
Fahreigenschaften	★★★★☆
Sicherheit	★★★★☆
Preis	★★★★☆



Auch als Coupé ein schönes Auto.



Gutes Layout, spiegelndes Chrom.



Untaugliche Notsitze im Fond.

Ja, auch der Peugeot 207 CC ist mit – oder trotz – des klappbaren Metall-dachs ein richtiges Cabriolet. Er darf sich mit diesem Attribut schmücken, selbst wenn Cabriolet-Puristen finden, nur Autos, bei denen ein Fetzen Stoff im Sommergewitter der Nässe widersteht, seien würdig.

Vielleicht ist der 207 CC als Ganzjahres-Auto sogar das bessere Cabrio, denn man ist mit ihm quasi für alle meteorologischen Bedingungen gewappnet. Scheint die Sonne und ist es genügend warm, kann das Dach abgeklappt werden, ist es im Winter kalt und nass, genießt man bei geschlossenem Festdach angenehmen Coupé-Komfort.

Rundum schönes Coupé-Cabriolet

Für ein Coupé-Cabriolet untypisch gefällt der 207 CC offen wie geschlossen. Dies ist der gelungenen Heckgestaltung zuzuschreiben. Mutierten Konkurrenzprodukte wegen des Platzbedarfs der zu versenkenden Dachelemente zu «Buckelwalen», wirkt der Peugeot optisch stets wie aus einem Guss. Als einziger Makel sticht nur die zerklüftete wie unharmonische Wagenfront ins Auge. Die Perfektion des 207 CC beruht auch auf diversen Verbesserungen gegenüber dem Vorgänger 206 CC. So ist die Länge des 2+2-Sitzers um

20 cm auf jetzt 404 cm angewachsen, was speziell den Frontinsassen mehr Platz verschafft.

Ein Teil des Wachstums wurde auch für die aktiven Überrollbügel zum Überschlagsschutz hinter den zwei Notsitzen im Fond verwendet. Ehrlicherweise sei gesagt, dass die Sitzgelegenheit im Fond höchstens nur für Kinder taugt und wohl meist als willkommene Ablage dient. Immerhin haben diese Plätze Dreipunkt-Gurten, doch die Absenz von Fond-Kopfstützen ist ein grosses Manko. So wären diese Sitze auch bei mehr Raum – namentlich die Kopffreiheit ist bei geschlossenem Dach praktisch null – gewiss nicht als vollwertige Plätze einzustufen.

Alltagsauto mit wenig Schwächen

Besser macht es der 207 CC beim Kofferraum. Dieser leidet zwar trotz Wachstum noch immer unter der bei offenem Verdeck konstruktionsbedingten Unzugänglichkeit – irgendwo müssen die zwei Dachelemente ja gestapelt werden – doch immerhin hat er eine für den Alltag mehr als taugliche Grösse, was natürlich besonders für den Coupé-Betrieb mit geschlossenem Dach gilt. Übrigens muss das Dach vor dem Öffnen nicht mehr manuell entriegelt werden, der 26 Sekunden

dauernde Prozess geschieht nach Knopfdruck automatisch. Der Peugeot 207 CC leistet sich nur wenige Schwächen, die wirklich stören. So etwa die schweren Türen, die knappen Sitzflächen der Vordersitze oder die Spiegelungen in der Frontscheibe durch Alu-Einlagen am Armaturenbrett. Ebenfalls gewöhnungsbedürftig ist die Skalierung des Tachos mit Einteilungen für die Tempi 50, 90 und 130 km/h. Im geschlossenen Zustand ist die limitierte Übersichtlichkeit zu kritisieren.

Softie mit viel Sportlichkeit

Im Fahrbetrieb fällt sofort der kräftig und spontan agierende 1.6-l-Benziner auf, dem aber ein 6. Gang für die Autobahn gut getan hätte. Das Turbo-Aggregat mit 150 PS aus einer Co-Produktion von BMW mit Peugeot verleiht dem 207 CC viel Dynamik. Jedoch wünscht man sich eine etwas knackigere Schaltung.

Leider ist die zu diesem Motor ab Werk spendierte sportliche Abstimmung des Fahrwerks eine Spur zu straff ausgefallen, wenn auch die Fahreigenschaften insgesamt überzeugen. Besonders die Bremsen sind auf Sportwagenniveau, was doch für einen «Softie» wie ein Coupé-Cabrio auch nicht schlecht ist.

Martin Michel Mäder

TCS-Exklusiv

■ Innengeräusch ★★☆☆

60 km/h	60 dB (A)
80 km/h	63 dB (A)
120 km/h	70 dB (A)

■ Kosten

Service-Intervalle

Wartung (km/Mte)	Aufwand (Std.)	Arbeitskosten (Fr.)
30 000/24	2,1	305.–
60 000/48	2,8	406.–

Abgaswartung

als Alleinauftrag mit Service	65.– 25.–
-------------------------------	--------------

Gesamtkosten für Wartung

auf 180 000 km		
15 000 km/Jahr	21,7	4567.–

Betriebskosten

km/Jahr	Rp./km	feste	Fr./Monat variable
10 000	97	567.–	243.–
15 000	75	567.–	365.–
20 000	63	567.–	486.–
30 000	52	567.–	729.–
40 000	46	567.–	972.–

Stundenansatz

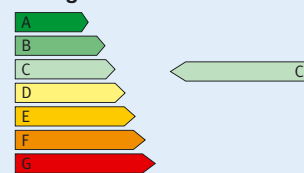
für TCS-Berechnungen:
Fr. 145.– (BFS), Peugeot-Händler: Fr. 114.– bis Fr. 170.–

■ **Umweltaspekte**

Kohlenmonoxid (CO)	★★★★☆
Kohlenwasserstoffe (HC)	★★★★☆
Stickoxide (NO _x)	★★★★☆

Das Abgasverhalten wurde auf dem Prüfstand der EMPA Dübendorf im Neuen Europäischen Fahrzyklus und bei drei konstanten Geschwindigkeiten (100, 115 und 130 km/h) gemessen.

■ **«energieEtikette»**



■ **Normverbrauch auf Prüfstand**

	(nach 99/100/EG)		
	Städtisch	Ausserstädtisch	Gesamt
TCS	10,0	5,5	7,1
Werk	9,6	5,8	7,2

■ **Testverbrauch** ★★☆☆

7,9 l/100 km	Reichweite 633 km
Tankinhalt: 50 Liter	

Dieser Test ist das Resultat einer Zusammenarbeit zwischen dem TCS-Bereich Technik und Umwelt, Emmen, und der Redaktion «Touring», Bern.

Technik: Robert Emmenegger

im tcs-vergleich

Kopien der Testberichte gibt es in den TCS-Geschäftsstellen oder auf dem Internet www.infotechtcs.ch



	Peugeot 207 CC	Citroën C3	Mini Cooper S	Mitsubishi	Nissan
	1.6 Turbo	1.6 Automat	1.6	Colt CZC 1.5	Micra C+C
	Platinum	Pluriel	Cabriolet	Turbo	tekna
Preis (Fr.)	34 670.–	29 660.–	35 100.–	31 990.–	30 790.–
Hubraum (cm ³)	1598	1587	1598	1468	1597
Leistung (kW/PS)	110/150	80/110	125/170	110/150	81/110
Max. Drehmoment (Nm/min)	240/1400	147/4000	220/4000	210/3500	153/4000
Verbrauch (l/100 km)	7,1 C ²	6,7 ¹ B ²	8,8 ¹ E ²	7,1 ¹ C ²	6,7 ¹ C ²
Innenlärm bei 120 km/h (dBA)	70	72 ⁵	—	72 ⁶	—
Betriebskosten (Fr./km) ³	–,75	–,67	–,76	–,72	–,67
Wartungskosten ⁴	★★★★☆	★★★☆☆	★★★★☆	☆☆☆☆☆	★★★★☆
Test «Touring»	8/2007	13/2002 ⁵	—	15/2004 ⁶	—

¹ Wert laut Importeur ² Energieeffizienz laut Importeur ³ Bei 15 000 km/Jahr ⁴ Gesamtkosten auf 180 000 km bei jährlich 15 000 km ⁵ Citroën C3 1.6i 16V ⁶ Mitsubishi Colt 1.5 16V