



Peugeot 107

Kleine charmeur

De fabrikanten maken er geen geheim van. Op de neus en het logo na, zijn de Peugeot 107, Citroën C1 en Toyota Aygo dezelfde auto's. Het belangrijkste verschil is te vinden in de uitrusting en daarmee de prijs. De Peugeot 107 komt nu, als laatste van het trio, op de markt. Hoe onderscheidt de 107 zich van de concurrenten?

Het is duidelijk dat de knapste koppen van Peugeot, Citroën en Toyota bij elkaar zijn gestoken om een kleine auto te maken die voordelig maar toch volwaardig is. Daarom staat de auto bol van de vindingen die de productiekosten verlagen zonder in te leveren op de kwaliteit of bruikbaarheid.

Slim

De meest opvallende vondst is de achterklep. Die bestaat niet uit een metalen frame met daarin de achterraut. In plaats daarvan kozen de ontwerpers voor één grote glasplaat. Het deel dat over het metaal van de auto valt is zwartgespoten en daarmee is de achterklep klaar. Dat kost minder materiaal, is eenvoudiger te produceren en werkt bijna net zo goed als een traditionele achterklep. Bijna, want de opening naar de bagageruimte is onhandig klein.

De vijfdeursuitvoering heeft achterdeuren die overlopen in de achterlichten. Dat bespaart een "c-stijl", maakt de bouw opnieuw eenvoudiger en zorgt ook nog eens voor een royale instap naar achteren. Ook het klepje van de tankdop grenst direct aan de achterlichten waarmee opnieuw is bespaard zonder dat de klant er nadeel van ondervindt. Heel slim allemaal!



Het grootste verschil tussen de Peugeot 107, Citroën C1 en Toyota Aygo is het uiterlijk. De drie auto's zijn in de basis gelijk, maar ieder merk kiest voor een eigen front en eigen achterlichten. De Peugeot 107 is de meest charmante van het trio. Het is nog steeds een kleine auto, maar de neus met enorme grille geeft de 107 het chique accent dat kenmerkend is voor Peugeot. Bovendien staat de witte kleur de testauto erg leuk.

Interieur

Binnenin zijn de verschillen tussen de Peugeot, Citroën en Toyota nog kleiner. Alleen het logo op het stuurwiel en de bekleding van de stoelen verschilt. Opnieuw is het ontwerp een uitgekende combinatie van moderne vormgeving en eenvoudige productie. Zo zijn de snelheidsmeter en (optionele) toerenteller aan de stuurkolom bevestigd. De vorm van het dashboard is daarmee minder complex en bij het verstellen van het stuurwiel (alleen in hoogte, niet in afstand tot de bestuurder) bestaat nooit het risico dat de rand van het stuur het zicht op de klokken blokkeert.

De bediening van de kachel bestaat uit niet meer dan twee grote hendels die tegelijk de buitenrand van de middenconsole vormen. Dat is niet alleen effectief, maar staat bovendien erg leuk. Heel fraai is het effect van de half doorzichtige kunststof in de middenconsole waar bij donker de dashboardverlichting in een oranje gloed doorheen schijnt. Ook simpel en effectief is de radio. Die speelt geen mp3, want daar is een dure computerchip voor nodig. In plaats daarvan is een aansluiting gemaakt waarop iedere willekeurige mp3-speler kan worden aangesloten.



Ruimte

Voorin biedt de 107 veel ruimte, ook lange bestuurders zitten hier prima. De stoelen, met geïntegreerde hoofdsteunen, zijn aangenaam groot en ondersteunen de bestuurder goed. Ook op lange ritten blijft de 107 daarom aangenaam. De rugleuningen keren na opklappen om toegang te geven tot de achterbank helaas niet in de vorige positie terug. Nadat een passagier heeft plaatsgenomen op de achterbank, moet de rugleuning van de voorstoel iedere keer opnieuw worden ingesteld. Op dit punt had de fabrikant beter niet kunnen besparen, want dit is in de praktijk onhandig. Zowel de ruimte

op de achterbank als de bagageruimte zijn iets kleiner dan gemiddeld in dit segment.

Alle beschikbare meters zijn gebruikt om volop ruimte voorin te bieden. Wie uit een Peugeot 106 komt, zal de 107 voorin direct als ruimer en moderner ervaren. Bij een ruim interieur hoort ook bergruimte en daarin voorziet de 107 royaal. Helaas is het dashboardkastje niet meer dan een uitsparing in het dashboard. Dat is opnieuw handig om de kosten te drukken en verplicht de eigenaar kostbaarheden uit de auto te nemen bij parkeren, maar soms is het prettig eigenwijs iets achter te kunnen laten. De bekerhouders zijn niet meer dan uitsparingen bij de versnellingshendel, maar voldoen net zo goed als de listig uitklappende wondertjes in andere auto's. Zelfs in een muntenbakje en een CD-rekje (4 stuks naast de versnellingshendel) is voorzien.



De 107 is onder andere leverbaar met een door Toyota ontwikkelde 3-cilinder 1-liter benzinemotor. Vreemdgenoeg lijkt die motor stiller en zuiniger te lopen dan in Toyota's eigen Aygo. Omdat de techniek gelijk is, wordt dit verschil vooral verklaard door het betere inrijden van dit testexemplaar.

De testauto is voorzien van een "2Tronic" automaat. Die kent een automatische stand, maar laat zich indien gewenst ook sequentieel schakelen. Net als bij de eerder geteste Toyota Aygo, waar deze voorziening "M-MT" wordt genoemd, voelt de automaat de bestuurder niet goed aan. Bij accelereren in stadsverkeer duurt het vaak te lang voordat de automaat terugschakelt, op de snelweg wacht de automaat storend lang met het kiezen van de hoogste versnelling.

Daarom is het in de meeste gevallen prettiger om zelf sequentieel te schakelen. Dit vraagt echter enige gewenning.

Om een hogere versnelling te kiezen, moet de versnellingshendel omlaag worden geduwd, een lagere versnelling betekent een tikje omhoog. Dit is hoe raceauto's schakelen, maar voor de gemiddelde 107-bestuurder is het onnatuurlijk.

Om te voorkomen dat de auto inhoudt tijdens het schakelen, is het aan te raden de voet even van het gas te halen bij het wisselen van versnelling. Kortom: als een automaat niet noodzakelijk is, dan liever een handschakelende 107.



Motor

De prestaties van de 3-cilinder zijn redelijk. De beloofde topsnelheid van 157 km/u werd bij lange na niet gehaald, iets boven de 140 km/u geven de 68 paardekrachten de strijd op. In de stad komt de 107 nooit vermogen tekort en is ook snel invoegen geen probleem. In vergelijking met andere compacte auto's presteert de 107 per saldo iets minder. Het verbruik is echter opmerkelijk. Zelfs met automaat zet de testauto een voorbeeldige 1 op 22,5 neer. Niet alleen in aanschaf, maar ook in gebruik is de 107 dus uiterst voordelig.

De 107 is makkelijk te overzien (o.a. omdat het glas van de achterklep zo groot is) waarmee parkeren kinderspel is. In druk verkeer is de 107 uitstekend handelbaar en hier voelt de auto zich merkbaar goed thuis. De stuurbevestiging, standaard op iedere 107, doet z'n werk zoals het hoort: alleen assisteren, maar niet opdringen of het sturen gevoelloos maken. In vergelijking met andere kleine auto's (Daihatsu Cuore, Suzuki Alto, Fiat Panda) ligt de Peugeot 107 bijzonder rustig en stabiel op de weg. De wegligging is prima en het is ook op de lange afstand lekker sturen met de 107.

Op het gebied van veiligheid is niet bezuinigd en zijn geen

compromissen gesloten. Iedere Peugeot 107 is voorzien van ABS en twee airbags. Voor luxere XS varianten komen daar nog zij-airbags en hoofdsteunen op de achterbank bij. In het dagelijks gebruik is de Peugeot 107 compact en voordelig, maar nooit geeft de 107 het gevoel van een Spartaanse of onvolwaardige auto. Kiezen voor de Peugeot 107 betekent slim bezuinigen en dat heeft z'n charme.



Conclusie

De techniek en rijeigenschappen van de Peugeot 107, Citroën C1 en Toyota Aygo verschillen nauwelijks. De keuze zal daarom vooral worden beïnvloed door de vormgeving en de uitrusting, want de basisuitrusting en prijsstelling verschilt per fabrikant. Bij Peugeot is stuurbevestiging altijd standaard, maar bijvoorbeeld een radio niet.

In de keuze voor een auto speelt ook het imago van een merk een grote rol. Ieder van de drie bijna identieke auto's heeft toch een eigen gevoel en eigen karakter. De Toyota Aygo is stoer en trendy. De Citroën C1 is vrolijk en eigenwijs. De Peugeot 107 is een echte charmeur met typische Franse flair. ■



Technische fiche

Peugeot 107 1.0 12v Trendy 2Tronic

Afmetingen

Lengte	343 cm
Breedte	163 cm
Hoogte	147 cm
Wielbasis	234 cm
Gewicht	800 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	35 l
Kofferinhoud	139/712 l

Motor en prestaties

Cilinderinhoud	998 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	68 pk @ 6000 tpm
Koppel	93 Nm @ 3600 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	14 sec.
Topsnelheid	157 km/u
Verbruik gemiddeld	4,6 l / 100 km
Verbruik stad	5,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	103 gr. / km



Prijs

Prijs	10.200 €
Basisprijs	8.850 €