



## Intro

Om meer klanten naar de 1007 te lokken heeft Peugeot momenteel een actie. 24 uur proefrijden in de 1007 om te ontdekken of deze auto bij jou past. Modellen met dubbel nul in het midden van de typeaanduiding vervullen in het Peugeot-gamma een speciale rol. Gemak staat voorop bij deze bijzonder vormgegeven auto. Daarvan getuigen de twee grote schuifdeuren (Sésame genoemd) wel. Ik heb dan wel niet 24 uur met de 1007 gereden, maar wel lang genoeg om een goede indruk van hem te krijgen.



Sésame open u!

## Het exterieur

Het is duidelijk dat het design van de 1007 niet alledaags is. De auto is slechts 3,73 meter lang, maar wel 1,62 meter hoog (vandaar die verrassende hoofdruimte). Het korte neusje gaat naadloos over in de voorruit. De daklijn is iets gebogen en de achterkant loopt kaarsrecht af. Dit is overigens wel een voordeel bij het parkeren, je ziet precies waar de achterkant ophoudt. Voor de veiligheid is de test-1007 wel uitgerust met een parkeerhulp (samen met elektrisch inklapbare spiegels € 360). Als Sporty heeft de 1007 wat (de naam zegt het al) sportieve accenten meegekregen. Een honingraat grille, mistlampen, uitlaatsierstuk en 16-inch "Antilope" lichtmetalen velgen bijvoorbeeld. Staat hem goed, zeker in Noir Obsidien (zwarte metaallak). De grote handgrepen van de schuifdeuren zijn wat mij betreft iets te duidelijk in het ontwerp aanwezig. Deze hadden wel wat onopvallender getekend mogen worden. Over de achterklep loopt een zilveren sierstrip met daarop de merknaam PEUGEOT. De strips lopen om de hoeken door om dienst te doen als rail voor de schuifdeuren.



Extreem korte motorkap en achterklep

In zijn klasse is de 1007 een van de veiligste auto's. Hij scoort op het gebied van inzittende veiligheid de maximale score van vijf sterren. Volgens Euro-Ncap is de compacte carrosserie extreem stevig. Ook bij



de zijdelingse crashtest wordt een goed resultaat bereikt, ondanks de schuifdeuren. Op het gebied van airbags zijn op alle uitvoeringen zeven airbags standaard, inclusief een knieairbag voor de bestuurder en de raamairbags lopen door zodat ze ook de achterpassagiers beschermen.

Vreemd is dat de veiligheidsgordels voorin niet in hoogte zijn te verstellen.

Tot een ander soort veiligheid behoort de zogenaamde spionspiegel boven de achteruitkijkspiegel. Zo kunnen kinderen op de achterstoelen goed in de gaten worden gehouden.

## Het interieur

Voorin gezeten biedt de 1007 een zeer ruimte lijk gevoel. De voorruit staat ver van je af en de hoofdruimte is enorm. De voorstoelen zitten en prima en bieden voldoende steun aan alle ledematen. De hoogteverstelling heeft een groot bereik, alleen het stuur zou nog wat meer naar je toe te halen moeten zijn. Voor mijn gevoel zit dat nu nét te ver weg als ik met mijn benen goed zit ten opzichte van de pedalen. Het stuur is in deze Sporty bekleed met leer en dat voelt goed aan. Op de middenconsole is de versnellingspook geplaatst. Deze staat zo perfect onder handbereik. Een zilveren pookknop is ook een onderdeel van de Sporty-uitrusting.



Aluminium pookknop op de Sporty

Hét sterke punt van de 1007 zijn de bekledingsdelen die heel eenvoudig kunnen worden verwisseld. Zo kan iedereen een bekleding naar zijn zin uitkiezen, zouden autofabrikanten vaker moeten doen! Peugeot heeft er allerlei originele namen voor bedacht. Deze testauto is bijvoorbeeld voorzien van "Trimix Zilver" (volgens de folder techno-stijl). Maar "Oleboron" (sportief), "Speed'Up" (dynamisch) of "Ethiko" (geraffineerd) zijn ook mogelijk. De ergonomie is in de 1007 goed te noemen. De meeste knoppen zijn logisch geplaatst. Het tweede item waarin de 1007 uniek is, zijn de schuifdeuren. Om de schuifdeuren van binnenuit te openen zijn er drie mogelijkheden. Een druk op de schakelaar links naast het stuur, een ruk aan de portierhandgreep of een klikje met de afstandsbediening in de sleutel. Bij vlot uitstappen werkt het systeem niet zo snel als het open gooien van een normaal portier, maar op deze manier kunnen er geen parkeerschades ontstaan. Wel zo netjes natuurlijk. Uitkijken met een vieze dorpel, door zijn breedte bevuilt deze zo je broekspijpen.

De instap naar de twee achterstoeltjes (uitdrukkelijk: stoeltjes) is perfect doordat de voorstoelen ver naar voren schuiven en er een opening van 92 centimeter beschikbaar is als de schuifdeur open staat. De voorstoelen hebben een geheugen, dus ze nemen de laatst ingestelde stand weer aan na het terugklappen. Hoofdruimte is er op de achterbank, net als voorin, in overvloed. Met de beenruimte is het wat minder goed gesteld. Je komt al gauw met de knieën tegen de voorstoelen aan. Ook staan de achterstoelen nogal laag bij de grond zodat een gemiddeld persoon met enigszins opgetrokken benen zit.



Met de achterstoelen in de normale positie is de bagageruimte niet overvloedig. Gelukkig is deze ruimte eenvoudig te vergroten. Hier komt de flexibiliteit van de 1007 weer om de hoek kijken. De achterstoelen zijn te verschuiven en om te klappen. Ook is de rugleuning van de passagiersstoel naar te klappen om extra lange voorwerpen mee te kunnen nemen. De tildrempel is behoorlijk hoog en de bagageruimte diep, dus kijk uit met het tillen van zware last.

Opbergvakjes kent de 1007 genoeg. Zelfs in de vloer achter de voorstoelen zit een deksel waar een vak onder zit. In de middenconsole is, heel handig, een houder opgenomen voor een pasje. In de rugleuning van de voorstoelen zitten handige elastieken en de achterpassagiers hebben aan beide zijden een diep vak onder de armsteun.

## Het rijden

Zelf ben ik nou niet direct een dieselliefhebber, maar het karakter van dit zelfontbrandertje (een motorinhoud van slechts 1,4 liter is niet veel voor een diesel) staat me wel aan. De 8-kleps common-rail motor trekt goed op vanuit een laag toerental, laat slechts op de achtergrond een donkere brom en een subtiele turbofluit horen en heeft een breed bruikbaar toereengebied. Kortom, erg fijn zo'n moderne HDi. Een scheurneus is het echter niet, 68 pk op 1143 kilogram zorgt nou niet direct voor bijster inspirerende prestaties. Dit hoge gewicht wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door de zware schuifdeuren. Maar door het koppel van 160 Nm, dat heel duidelijk al bij 2.000 toeren paraat is, komt de 1007 HDi toch vlot over. De bijgeluiden vallen me enorm mee. Zoals gezegd laat de motor zich alleen op de achtergrond horen en op snelheid zijn wind- en bandengeruis niet irritant aanwezig.



1.4 HDi-motor met een prettig karakter

Het weggedrag van dit korte wagentje, waarvan de wielen op de uiterste hoeken van de carrosserie staan, is erg goed. Sturen gaat met lekker wat tegendruk van de bekrachtigde installatie en hij helt weinig over gezien zijn hoogte. ESP is op elke 1007 standaard. Bij voluit optrekken begint het ASR-lampje wel te branden, maar dan moet je echt alle 68 paarden aanspreken. De remmen reageren erg direct op het pedaal en het ABS-systeem houdt de wagen prima bestuurbaar in noodsituaties. De kenmerkende ABS-ratel in het rempedaal is bij de 1007 gelukkig niet zo erg aanwezig als bij andere auto's wel eens het geval is. Dat komt het gevoel van veiligheid ten goede naar mijn mening. Vaak is het toch schrikken als het pedaal ineens gek begint te doen. Schakelen gaat met de hooggeplaatste pook als boter. Alle versnellingen zijn goed te vinden. Een vreemde gewaarwording is dat er vanuit de spleet bij de kunststof handrembekleding warmte komt, ook al staat de automatische airco (€ 490, handmatige airco is standaard op de Gentry en Sporty) op 15°C. Misschien is dit wrijvingswarmte die niet helemaal goed is geïsoleerd. Bij koude ochtenden is dit kwaaltje eigenlijk wel lekker voor een koude rechterhand!



Helaas is er niet voorzien in een temperatuurmeter voor de koelvloeistof. Zeker bij een dieselmotor is het handig om te kunnen zien wanneer de motor op temperatuur komt.

De cruise-control bezit een vreemde eigenschap. Vooral bij lage snelheden (bijvoorbeeld 50 km/h) geeft hij steeds gas bij en laat het daarna weer los. Vooral helling op geeft dit het effect dat je elke vijf seconden de turbo hoort fluiten. Ook aan de verbruiksmeter is te zien dat er niet een constante gaspedaalstand aangenomen wordt. Dit euvel heb ik nog nooit eerder meegemaakt.

Dat veel functies altijd nog fijner kunnen werken bewijst Peugeot. Bij veel auto's moet voor de "one-touch-down"-functie voor de zijruiten de knop een seconde vastgehouden worden. Bij de 1007 is voor het openen en sluiten van de voorportier ramen één enkele klik voldoende. Overigens kunnen de achterste zijruitjes niet op een ventilatiestand gezet worden.

Het overzicht is door de grote voorruit prima en ook de driehoekige zijruitjes zijn erg nuttig. Vooral bij een rotonde verdwijnt er nogal eens een auto of fietser in de brede A-stijl, maar door deze extra raampjes kunt je ze toch nog precies zien. Schuin over de schouder kijkend zit de haaks staande en brede C-stijl wel enigszins in de weg, maar ook hier zijn de extra ruitjes een veilige voorziening.

## Slot

De 1007 is een erg origineel uitziende auto. Rijdt erg fijn en zijn diesel heeft een rustgevend karakter. De schuifdeuren zijn natuurlijk, samen met de verwisselbare bekledingsdelen in het interieur hét Unique Selling Point van deze ruimtelijk aandoende Peugeot. Op de achterstoeltjes is de beenruimte niet overdreven groot, net als de kofferruimte in standaard opstelling, maar deze auto zal voornamelijk bereden worden met twee personen voorin en eventueel twee kinderen achterin.



Donkere koplampen horen ook bij de Sporty-uitrusting

Kortom, een hele leuke auto voor een ... iets minder leuke prijs naar mijn mening. Vanaf € 16.800

(benzine) of € 20.500 (diesel) is hij leverbaar. Daar krijg je wel een redelijk uitgebreide uitrusting voor (ESP, ASR, 7 airbags, afstandsbediening op de deuren en opklapbare achterstoelen) maar voor een 3,73 kort autootje is het behoorlijk wat. Tsja, concurrenten, die heeft de 1007 eigenlijk niet. Geen enkele auto heeft schuifdeuren bijvoorbeeld. Echt een uniek segment dus. Toch zijn er wel wat andere unieke auto's te noemen. Bijvoorbeeld de Fiat Panda 4x4 (vanaf € 12.995), Smart Forfour (€ 12.990) en de nieuwe VW CrossPolo (€ 19.975).

## Plus

+ Origineel ontwerp



- + Uitgebalanceerd rijgedrag
- + Ruimte voorin

## Min

- Beenruimte achterin
- Werking cruise-control
- Tildrempel bagageruimte