

INHOUD

AUTOWERELD 263 • 25 MAART 2010



AUTO

8 Wereld op wielen

ACTUA

16 VW op weg naar nummer 1

EERSTE TEST

- 18 AUDI R8 SPYDER
- 24 CITROEN C-ZERO & PEUGEOT ION
- 40 MERCEDES SLS AMG
- 48 HYUNDAI i30 ECOSPORT
- 49 BMW X1 23d
- 49 BMW 750i xDRIVE
- 50 CITROEN DS3 1.6 VTI
- 50 VOLVO V70 Drive

DETAILTEST

- 66 HONDA CR-V 2.2 i-DTEC
- 82 VOLKSWAGEN SCIROCCO R

TWEEKAMP

- 52 NISSAN GT-R vs.
PORSCHE 911 TURBO

DRIEKAMP

- 26 FIAT PUNTO EVO 1.3 Mjet vs.
OPEL CORSA 1.3 CDTI ECOFLEX vs.
PEUGEOT 207 1.6 HDi 99g

REPORTAGE

- 72 PORSCHE PANAMERA on ice
- 90 BUGATTI BRESCIA TYPE 22
ROADSTER opgevist

RETROTEST

- 94 TRIUMPH TR4 IRS (1967)

SPORT

RACETEST

- 78 MAZDA MX-5

RUBRIEKEN

- 5 TegenLigger
- 6 Groothoek
- 22 AutoShop
- 38 Web op wielen
- 64 Tuning
- 51 Abonneer je!
- 100 Outbox
- 130 Volgend nummer



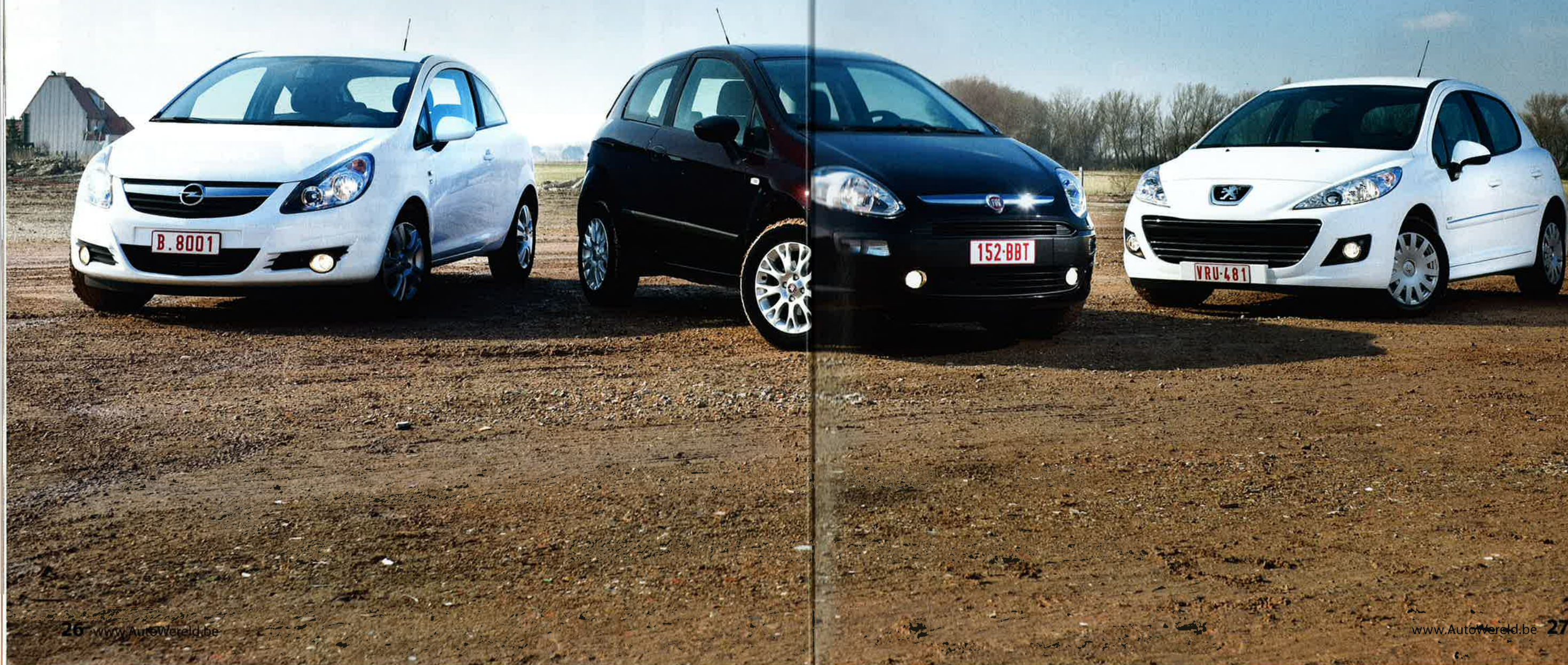
Het verzet

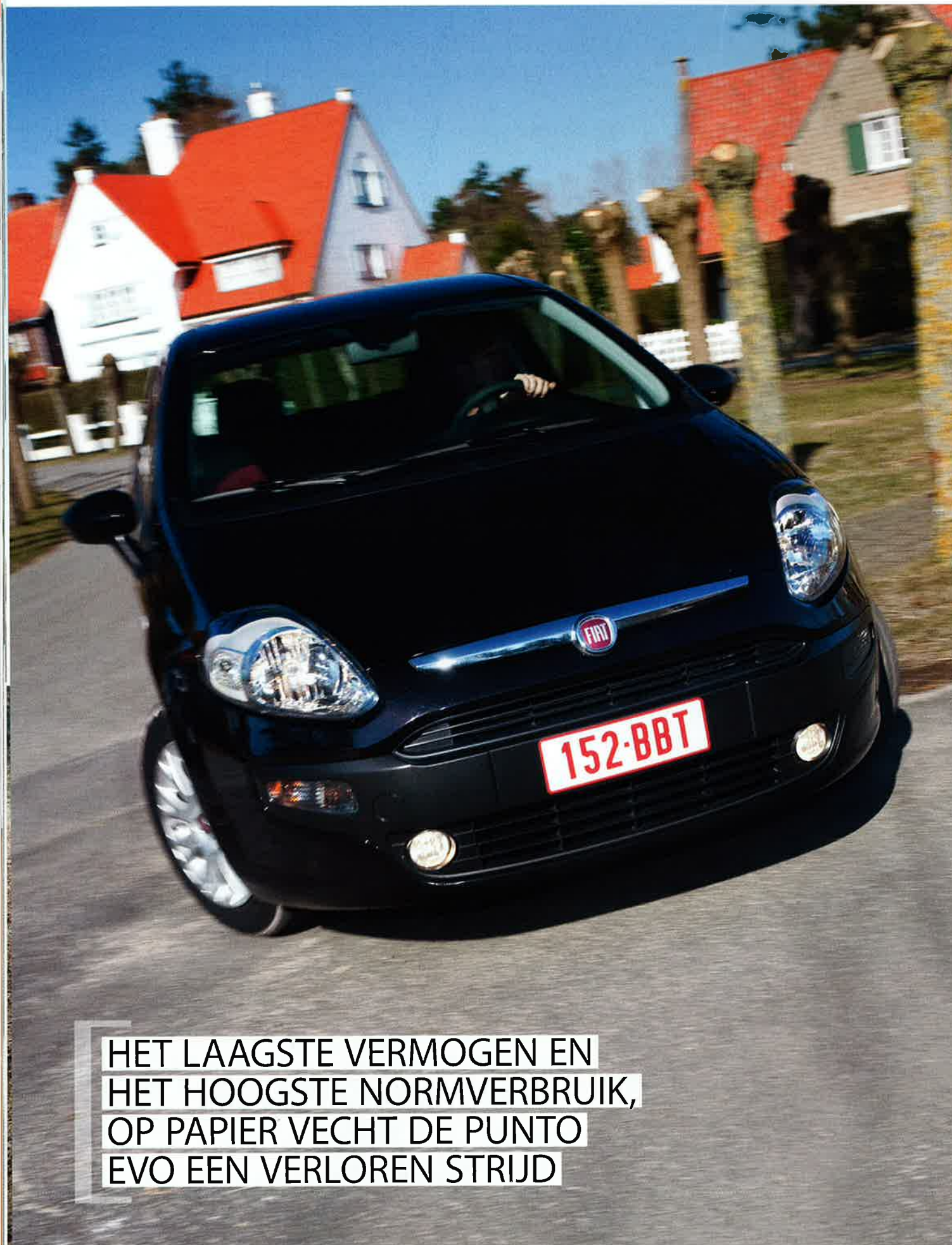
Je kan gelaten wachten op een aanval van de concurrentie en hopen dat je niet wordt afgeslacht. Of je kan in het verzet gaan. Zoals de Punto, de Corsa en de 207, die een facelift ondergingen en een zuinige ecovariant verwelkomeen.

Tekst: Klaas Janssens Foto's: Frieda Vanhauwaert

Het is druk in de stadswagenklasse. Terwijl de ene constructeur een nieuw model onder de schijnwerpers parkeert, komen de andere met verse modelgeneraties of facelifts aandraven. Vandaag heeft de klant zoveel opties dat hij het bos nog nauwelijks door de bomen ziet, zodat de stadsmussen moeten vechten voor elk kruimeltje brood. Leuke looks zijn mooi meegenomen en het ding mag prettig rijden ook, maar de prijs en het verbruik zijn de voorname wapens in die bloederige strijd. Kijk maar naar het succes van de Ford Fiesta

Econetic, de Seat Ibiza Ecomotive of de VW Polo BlueMotion, zuinige wagens die het totale kostenplaatje kunnen drukken dankzij de fiscale stimuli van de overheid. Wie de CO₂-uitstoot onder de 105 g/km krijgt, geniet immers een ecokorting van 15%. Fiat, Opel en Peugeot wisten wat hen te doen stond. Hun stadsridders hielden het immers niet bij esthetische fjinslijperij, de recente facelift van zowel de Punto als de Corsa en de 207 leverde tevens een zuinige ecoversie met lage emissiewaarden op. Wie van die drie heeft de meeste kans op slagen? ►►





HET LAAGSTE VERMOGEN EN
HET HOOGSTE NORMVERBRUIK,
OP PAPIER VECHT DE PUNTO
EVO EEN VERLOREN STRIJD



CONCEPT

De Grande Punto heet nu Punto Evo en is meteen herkenbaar aan zijn hertekende smelwerk. De knipperlichten verhuizen van de koplampen naar een in kunststof opgetrokken gezichtsmasker dat het radiatorrooster in twee stukken snijdt. Het centrale Fiat-logo siert een chromen snor, terwijl de optionele mistkijkers hun vierkante voor een ronde behuizing ruilen en een statische bochtenverlichting krijgen. Achteraan beperkt de facelift zich tot een nieuwe bumperpartij en lichtunits met een mooie nachtsignatuur. Esthetisch blijft de Italiaan zijn twee opponenten dan ook moeiteloos de baas.

Opel heeft niet eens geprobeerd. Van cosmetica moeten de Duitsers niet weten, het koetswerk van de Corsa van voor de facelift is immers identiek aan dat erna. Nu hebben we daar geen problemen mee, want gedateerd kan je het lijnenspel moeilijk noemen. De proporties kloppen nog steeds als een bus, met een herkenbaar frontje en evenwichtig vormgegeven flanken. In tegenstelling tot de andere twee, maakt Opel bovendien een duidelijk verschil

tussen de sportief gesneden driedeurs en de klassiekere vijfdeurs. Met het oog op een gunstigere luchtweerstand doet de EcoFlex-versie het met een geoptimaliseerde luchtinlaten en een met 20 millimeter verlaagd onderstel. Als je niet voor lichtmetalen velgen met sportrubber opteert, staat de ecologisch verantwoorde Corsa op stalen velgen met aerodynamisch opgewaardeerde wieldeksels en banden met een verlaagde rolweerstand.

Peugeot doet nog beter. Bovenop een met 5 millimeter verlaagde ophanging, specifieke wioldoppen, energiebanden en aangepaste luchtinlaten pronkt de 207 ook met een flexibele strip onderaan de voorbumper, een in twee tonen uitgevoerde dakspoiler en een vlakke bodemplaat. Het effect is opmerkelijk, want tegenover een gewone 1.6 HDi zakt de Cx-waarde van de 99g-versie van 0,31 naar nauwelijks 0,27. De facelift zelf houdt het bij een nieuwe voorbumper met hertekende nissen voor de mistlichten en een minder groteske luchthapper, alsof Peugeot beseft heeft dat groter niet altijd beter is. Achteraan merken we voortaan met led-elementen opgefleurde achterlichtblokken.

Onderduikadres

De veranderingen onder de motorkap richten zich vooral op de reductie van zowel het dieselverbruik als de CO₂-emissies. Dankzij een specifiek motormanagement, de toevoeging van EGR-uitlaatgasrecirculatie en uitgeroken versnellingsbakverhoudingen zakt het gemiddelde normverbruik van de 207 1.6 HDi van 4,3 naar 3,8 liter per 100 kilometer. Of van 115 naar 99 g/km CO₂, zoals het achtervoeg-



De witte producten, allebei gezegend met een aerodynamisch koetswerkpakket.



Fiat nam het interieur opnieuw onder handen. En stevig, waardoor de Punto opnieuw bij de les is.



Nog steeds degelijk afgewerkt, stijlvol vormgegeven en ergonomisch doordacht. Nu met extra kleuropties.



De uitstekende rijhouding compenseert het ietwat trieste zootje. En achterin is de 207 het krapst.



Bijna zo groot als de Corsa, maar de Punto is minder praktisch.



De Corsa heeft de ruimste koffer, een dubbele vloer zorgt desgewenst voor een vlakke laaddrempel.



Met maximaal 920 liter heeft de 207 de kleinste koffer van ons testdrielal.

INTERIEUR

Binnenin ondergaat de Punto een metamorfose. Van de deurpanelen over het dashboard tot de tellerpartij, het lijkt wel alsof Fiat het hele interieur opnieuw ontworpen heeft. Nieuwe materialen geven het geheel met een betere kwaliteitsindruk,

terwijl herplaatste bedieningsknoppen de ergonomie bevorderen en aangepaste opbergvakken meer spulletjes slikken. Voor een kleine meerprijs kan je de Punto zelfs opleuken met sfeerverlichting. De optionele Blue&Me-navigatiemodule voorziet voort-

aan een geïntegreerde voet voor TomTom-navigatietoestellen die komaf maakt met de als spaghetti's lierten over de middenconsole bengelende kabels. Opel en Peugeot melden een met betere materialen en nieuwe kleurtjes opgewaar-

deerd interieur. Een vergelijkbare behandeling, maar het resultaat is totaal anders. Degelijk afgewerkt, stijlvol vormgegeven en gezegend met een doordachte ergonomie hebben we de Corsa altijd al kunnen smaken. En de frisse bries die langs het

dashboard dartelde, zegent het geheel met een frivole toets. Net wat de 207 ontbeert, want binnenin blijft het een ietwat triest zootje. Gelukkig is de rijhouding top met een lage zitpositie en goed steunende zetels. ■

sel reeds aangeeft. De Corsa EcoFlex doet nog beter met 3,7 liter en 98 g/km. Of 99 g/km indien je voor de vijfdeursversie kiest. Met dank aan de nieuwe versie van de 1.3 CDTI, de van bij Fiat afkomstige zelfontbrander die het voortaan met de jongste common-railinjectie en een turbo met variabele schoepen doet. Speciale software en uitgerokken versnellingsbakverhoudingen doen de rest. Omdat het vermogen intussen aanzwelt van 75 naar 95 pk, toont de nieuwe EcoFlex-generatie zich naast zuiniger ook sneller. En de 207 en de Corsa kunnen nog beter, want voorsnog stellen beide ecovarianten het zonder start-stop-technologie. Fiat heeft dat systeem wel, maar combineert het niet met deze basisdiesel. Niet nodig, oordelen de Italianen. Ook zonder ecologische lapmiddelen haalt de Punto Evo een CO₂-uitstoot van 104 g/km. Alleen vergeten ze erbij te vertellen dat je het dan met de 70 pk-variant van de 1,3 liter-dieselmotor moet rooien, en dus niet met de modernere 95 pk-specificatie die het vooronder van de Corsa EcoFlex vult. En ook dat de Fiat slechts een Euro 4-certificaat draagt en geen dieselpartikelfilter heeft.

ONDERWEG

Het laagste vermogen en het hoogste normverbruik, op papier vecht de Punto Evo een verloren strijd. De realiteit vertelt evenwel een genuanceerder verhaal. Wanneer we het testverbruik bekijken, moet Fiat inderdaad zijn meerdere erkennen in de spaarversies van Opel en Peugeot. Maar met een gemiddelde van 5,2 liter per 100 kilometer tegenover 5,1 voor de Corsa EcoFlex en 4,9 voor de 207 99g blijft het verschil verwaarloosbaar. En dankzij de betere spreiding van zijn handgeschakelde vijfbak toont de Punto Evo zich kwiek en vinnig waar de andere twee lui en tegendraads uit de hoek komen. Een gevoel dat wordt gestaafd door de chronometer. Of je nu de sprintnummers vanuit stilstand of de hernemingen bekijkt, je zou nooit vermoeden dat de Fiat minstens 20 pk moet toegeven op de andere twee.

Nu voel je wel dat het HDi-blok over het meeste potentieel beschikt. De grotere cilinderinhoud en het hogere maximumkoppel tekenen voor de nodige daadkracht, maar het vijfde verzet is zo lang dat het elke voortgang in de kiem smoort. Bovendien is de 207 bijna 200 kilogram zwaarder dan de andere twee, waardoor de Fransman ondermaats presteert. Lang genoeg wachten vooraleer je schakelt is de boodschap, want anders valt de motor in de kelder van het toerentalgebied en vraagt het een eeuwigheid vooraleer je weer aan het versnellen bent. Gelukkig helpt de schakelindicator je het nodige momentum te houden. Bij de EcoFlex word je ook geholpen door een op het dashboard oplichtend pijltje dat het optimale schakelmoment aangeeft, alleen brengt het nauwelijks zoden aan de dijk. Hoewel hij de krachtigste van ons testtrio is, voelt de Corsa het sloomst aan. Bovendien klinkt de CDTI bij koudstart als een vrachtwagen die zich puffend op gang trekt, terwijl de vijfversnellingsbak zich stroef en onprecies door het schakelrooster beweegt. ■▶



De 207 rijdt veruit het leukst. Tijdens het bochtenwerk kan de Punto enkel aanklampen.

Piepende banden

Ook aan het onderstel werd gesleuteld. Vooral in Rüsselsheim, waar de vernieuwde Corsa een andere stuurinrichting en een aangepaste chassisset-up kreeg. Zowel de veren, de schokdempers en de aanslagrubbers als de stabilisatorstangen, de achteras en het stuurhuis genoten een flinke update, waarmee Opel in de eerste plaats een betere rijdynamiek nastreefde zonder concessies op het comfortvlak. En de operatie blijkt succesvol. Van enige feedback is nog steeds geen sprake en de terugkeerneiging blijft een zwak punt, maar de Corsa stuurt alvast een stuk leuker dan voorheen. Vooral omdat het onderstel mooi luistert en netjes aangeeft wanneer de bandjes niet meer kunnen volgen. Omdat de door ons geteste EcoFlex op Dunlop SP Sport-rubber stond, bleken de gripgrenzen bovendien behoorlijk ver te liggen. Maar om de Corsa nu leuk te noemen? Neen, dat gaat ons nog steeds wat ver.

De Peugeot 207 entertaint wel, zelfs op de Michelins met verlaagde rolweerstand. De stuurinrichting is consistent, de vooras gretig en de achterkant volgzzaam. Dankzij de verlaagde ophanging doet het rijgedrag van de ecoverisie bij momenten zelfs aan dat van de sportieve GT denken, inclusief het piepende rubber. Wie rijplezier predikt, komt automatisch bij de Fransman uit. Weet alleen dat je concessies moet sluiten, want tijdens snelwegtrajecten teisteren de rolgeluiden je trommelvliezen. Alweer vindt de Punto Evo de gulden middenweg. Het comfortniveau wordt geboost door aanpassingen aan de schokdempers en een doorgedreven ge-

luidsisolatie, terwijl de rijdynamiek niet hoeft te lijden onder speciale ecobanden. En dat maakt de Fiat comfortabeler dan de Peugeot en plezieranter dan de Opel.

BUDGET

De Corsa kost het minst. Verreken de ecorokting en de partikelfilterbonus en de vanafprijs van de EcoFlex zakt van 14.445 naar een luttele 12.068 euro. Dat is maar een tikkeltje meer dan beduidend compactere en kwalitatief minderwaardige budgetauto's zoals een Chevrolet Spark 1.2 of een Citroën C1 1.4 HDi. Al loopt die vergelijking een beetje mank, want Opel laat je wel mooi bijbetalen voor de airco en de radio. Interessante opties zoals een cruisecontrol, een open dak of een navigatiesysteem blijven bovendien voorbehouden voor het duurdere Enjoy-uitrustingsniveau. Dan speelt Fiat het spel eerlijker. De basisprijs ligt iets hoger en je hebt geen partikelfilter om in rekening te brengen, maar de airconditioning behoort altijd tot de standaarduitrusting en haast alle opties laten zich aanvinken. ►►



HOEWEL HIJ DE KRACHTIGSTE
VAN ONS TESTTRIO IS, VOELT
DE CORSA HET SLOOMST AAN

Hier verliest de Peugeot het pleit. Niet omdat hij stukken duurder is dan de andere twee, want intrinsiek is de 207 die meerprijs waard. Wel omdat de standaarduitrusting het kaalst en het aantal uitrustingsmogelijkheden het smalst is. Naast gangbare comfortitems zoals een snelheidsregelaar, parkeersensoren of automatische lichten hebben we het dan vooral over de veiligheidsuitrusting. Want de 99g-versie van de 1.6 HDi kan je niet combineren met een elektronische stabiliteitscontrole, niet optioneel en ook niet op een hoger uitrustingsniveau. Alsof ecologisch bewust en veiligheid zich niet laten rijmen. Nu moet je bij de Corsa EcoFlex ook een uitrustingsniveau stijgen om te mogen bijbetalen voor dat levensreddende ESP-systeem, maar het kan tenminste. De Punto Evo doet nog beter. Het ESP verhoogt de factuur dan wel met 650 euro, intussen kan je wel over zo maar eventjes zeven airbags beschikken. Naar het voorbeeld van de Cinquecento komt de Punto Evo voortaan standaard met een knieairbag voor de bestuurder. Opel en Peugeot staan erbij en kijken ernaar, want zij vragen extra centen voor extra plofkussens en hebben geen exemplaar voor de knieën in de aanbieding.

CONCLUSIE

De facelift en de daarbijhorende ecovariant geeft het testtrio extra munitie in de strijd tegen nieuwelingen zoals de Citroën C3, de Ford Fiesta en de Volkswagen Polo. Het koetswerk oogt weer bij de tijd, het rijgedrag zet zich een streepje strakker en de CO₂-uitstoot zakt

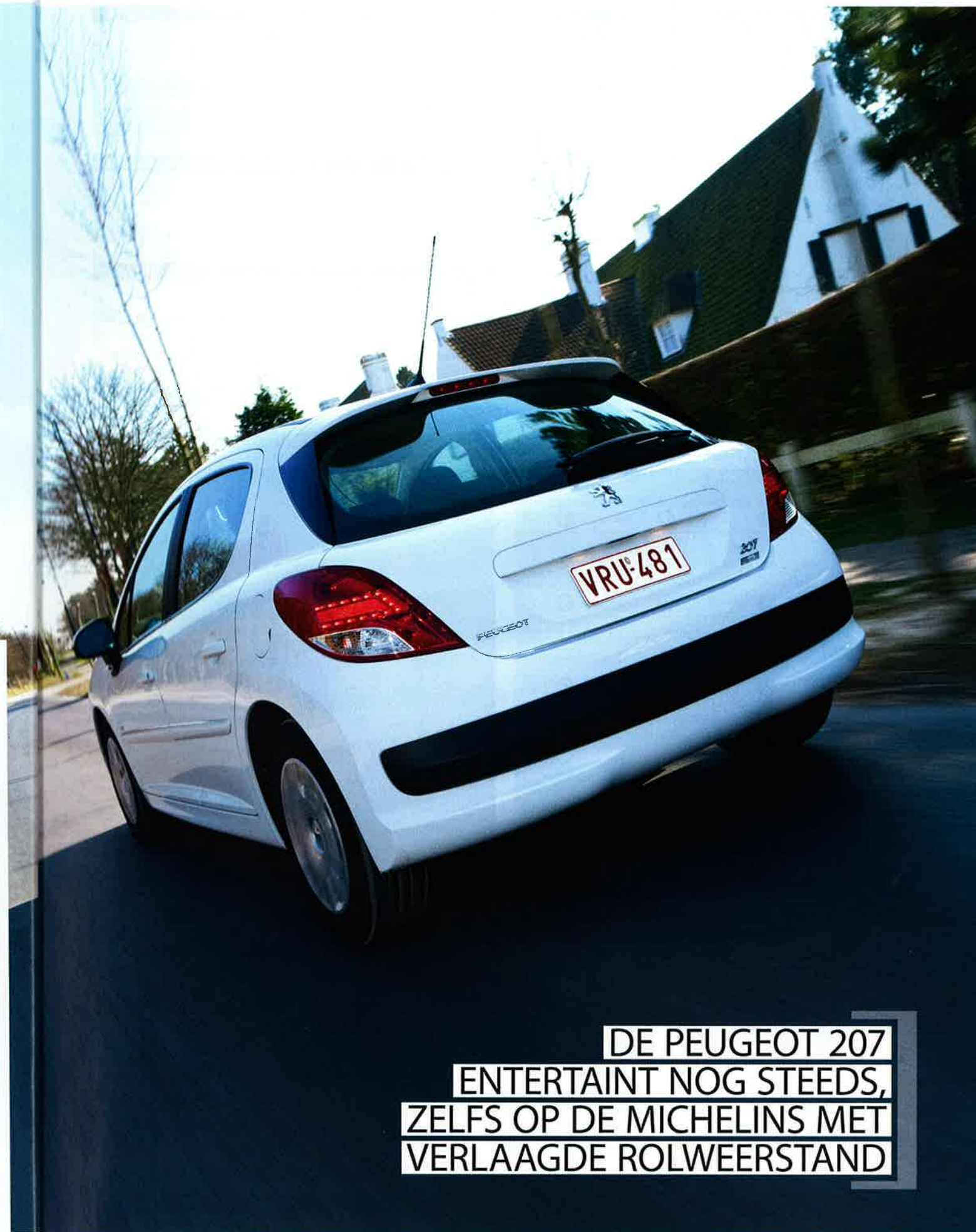


onder de fiscaal interessante 105 g/km-grens. En toch krijgen we de indruk dat geen van de drie underdogs echt een vuist kan vormen. Eigenlijk had Peugeot deze driekamp achter zijn naam moeten schrijven. De 207 1.6 HDi combineert de beste dieselmotor met het leukste rijgedrag, qua talent komen de andere twee niet eens tot aan zijn enkels. Maar de Fransman nekt zichzelf. Met zijn troesteloze interieur met te krappe achterbank en zijn gepeperde prijs met teleurstellende uitrustingsmogelijkheden.

Daar zou vooral de Corsa van moeten profiteren. De EcoFlex wint aan vermogen, is voortaan ook verkrijgbaar als vijfdeurs en kost het minst. De ecobehandeling beteugelt de dorst en helpt de fiscale vetpotten incasseren, maar fnuikt de algemene daadkracht. En zo komt de overwinningsbeker enigszins verrassend bij Fiat terecht. In plaats van zich te verliezen in aangepaste transmissies of aerodynamisch opgewaardeerde koetswerkvormen, bouwden de Italianen gewoon een leuk en betaalbare stadswagen met een zuinig dieselmotortje. De Punto Evo wint. ■



Dezelfde dieselmotor, al heeft die in de Corsa 25 paarden meer.



DE PEUGEOT 207
ENTERTAINT NOG STEEDS,
ZELFS OP DE MICHELINS MET
VERLAAGDE ROLWEERSTAND

SCOREBORD	PUNTO	CORSA	207
DESIGN	1	2	2
De Corsa oogt het stijlvolst en de 207 het sportiefst, maar het schoonheidslint is voor de Punto.			
MOTOR	3	2	1
De Peugeot 207 is niet alleen sneller dan zijn rivalen, zijn 1.6 HDi toont zich ook zuiniger.			
WEGLISSING	2	3	1
Vorig seizoen werd de 207 IRC-rallykampioen en je voelt meteen waarom. In het bochtenwerk slaat de Fransman een kloof.			
COMFORT	1	2	3
De ecobehandeling maakt de Corsa en vooral de 207 hard en rumoerig. De Punto vindt wel een mooi evenwicht.			
VEILIGHEID	1	2	3
De Punto beschikt altijd over alle airbags, inclusief eentje voor de knieën. En alle versies kunnen een ESP krijgen. Bij Opel moet je een uitrustingsniveau hoger, bij Peugeot moet je zelfs een andere motorisatie kiezen.			
INTERIEUR	1	2	3
Ook binnenin ziet de Punto er het leukst uit, al countert de Corsa met een genereuzere interieurruimte en de 207 met een superieur zitcomfort.			
UITRUSTING	1	2	3
De standaarduitrusting van de Punto is het volledigst, die van de 207 het kaalt. Bij Opel ga je beter meteen voor de Enjoy-versie.			
PRIJS	2	1	3
De Corsa kost het minst, maar de beste zaak doe je met de Punto. De Peugeot is het duurst.			
DUS	1	2	3
Intrinsiek superieur heeft de 207 de overwinning voor het grijpen, maar de Peugeot wordt genekt door zijn troosteloze interieur, hoge prijs en teleurstellende uitrusting. De andere twee zijn elkaar waard, maar de Punto Evo sprankelt waar de Corsa EcoFlex bikt. Fiat wint.			

TESTPRESTATIES	FIAT PUNTO	OPEL CORSA	PEUGEOT 207
Topsnelheid (km/u)	165	177	185
0 tot 100 km/u (sec.)	13,9	14,0	12,1
0 tot 400 m (sec.)	19,2	19,3	18,4
0 tot 1000 m (sec.)	35,4	35,2	34,0
50 tot 90 km/u in 3de/4de (sec.)	7,5/10,8	7,4/9,4	7,5/10,1
90 tot 120 km/u in 5de/6de (sec.)	10,7/13,7	10,9/13,3	12,1/13,6

VERBRUIK	FIAT PUNTO	OPEL CORSA	PEUGEOT 207
Gemiddeld norm-/test-verbruik (l/100 km)	4,1/5,2	3,7/5,1	3,8/4,9
Autonomie (km)	865	882	1020
100 km ecorit (l/100 km)	4,9	4,6	4,7

BUDGET	FIAT PUNTO	OPEL CORSA	PEUGEOT 207
Catalogusprijs (euro incl. btw)	14.999 (5-deurs: +500 euro)	14.445 (5-deurs: +550 euro)	16.275 (5-deurs: +500 euro)
BIV (euro)	61,50	61,50	123
Verkeersbelasting (euro)	164,74	164,74	242,75
Standaardwaarborg (jaar)	2 (geen kilometerbeperking)	2 (geen kilometerbeperking)	2 (geen kilometerbeperking)
Lak/roest (jaar)	3/8	2/12	3/12
Onderhoudsbeurt (km)	30.000	30.000	20.000



TECHNIEK	FIAT PUNTO	OPEL CORSA	PEUGEOT 207
Motor	1248 cc, dwars voorin geplaatste vier-in-lijn, 16 kleppen, common-railinjectie, turbodiesel	1248 cc, dwars voorin geplaatste vier-in-lijn, 16 kleppen, common-railinjectie, turbodiesel	1560 cc, dwars voorin geplaatste vier-in-lijn, 16 kleppen, common-railinjectie, turbodiesel
Vermogen (kW/pk bij opm)	51/70 bij 4000	70/95 bij 4000	66/90 bij 4000
Koppel (Nm bij opm)	190 bij 1750	190 bij 1750-3250	215 bij 1750
Verhouding vermogen/cilinderinhoud (pk/l)	56,1	76,1	57,7
Verhouding gewicht/vermogen (kg/pk)	15,6	11,6	13,4
Milieu	104 g/km CO ₂ , Euro 4	98 g/km CO ₂ , partikelfilter, Euro 5	99 g/km CO ₂ , partikelfilter, Euro 5
Transmissie	voorwielaandrijving, manuele vijfbak, schakelindicator	voorwielaandrijving, manuele vijfbak, schakelindicator	voorwielaandrijving, manuele vijfbak, schakelindicator
Ophanging voor	MacPhersons, schokdempers en schroefveren, stabilisator	MacPhersons, schokdempers en schroefveren, stabilisator	MacPhersons, schokdempers en schroefveren, stabilisator
Ophanging achter	torsieas, schokdempers en schroefveren, stabilisator	torsieas, schokdempers en schroefveren, stabilisator	torsieas, schokdempers en schroefveren, stabilisator
Remmen voor/achter (mm)	geventileerde schijven/trommels (257/228)	geventileerde schijven/trommels (n.b./n.b.)	geventileerde schijven/schijven (283/249)
Banden testwagen voor/achter	185/65 R15, Continental ContiEcoContact 3	185/65 R15, Dunlop SP Sport	185/65 R15, Michelin EnergySaver
Reservewiel	herstelkit	herstelkit	noodwiel
Stuurinrichting	elektrisch bekrachtigde tandheugel	elektrisch bekrachtigde tandheugel	elektrisch bekrachtigde tandheugel
Stuurromwentelingen/draaicirkel (m)	2,6/10,9	2,8/10,2	n.b./10,7

UITRUSTING	FIAT PUNTO	OPEL CORSA	PEUGEOT 207
COMFORT			
Automaat/sequentieel	-/-	-/-	-/-
Airco man./auto./aparte zones	S/500/idem	1.100/- (500 op Enjoy)/idem	1.100/-/-
Elektrisch bediende ruiten voor/achter	S/-	390/-	S/-
Centrale vergrendeling/sleutelvrij	S/-	S/-	S/-
Lederen zetelbekleding	1.100	1.299	-
Stuurverstelling diepte/hoogte	S/S	S/S	S/S
Radio/cd/mp3-speler	450/idem/idem	350/idem/500	500/idem/idem
Boordcomputer	S	- (S op Enjoy)	S
Navigatiesysteem/bluetooth	730/400	- (1.050 op Enjoy)/- (550 op Enjoy)	-/-
Snelheidsregelaar/actief	250/-	- (S op Enjoy)	-/-
Parkeerhulp achter/ (+ voor)/camera	300/-/-	- (350 op Enjoy)/-/-	-/-/-
Panoramisch dak/open dak	995/idem	- (700 op Enjoy)	-/-

LOOKS	FIAT PUNTO	OPEL CORSA	PEUGEOT 207
Metaalkleur	400	425	350
Lichtmetalen velgen	450	- (400 op Enjoy)	-

VEILIGHEID	FIAT PUNTO	OPEL CORSA	PEUGEOT 207
Tractie-/stabiliteitscontrole	650/idem	- (550 op Enjoy)/idem	-/-
Rijvak-/blindehoek-waarschuwing	-/-	-/-	-/-
Airbags frontaal/zijdelings/gordijnen/knieën	S/S/S/S	S/- (S op Enjoy)/idem/-	S/S/- (250 op X-Line)/-
Actieve hoofdsteunen/Isfix	-/S	- (150 op Enjoy)/80	-/S
Bandenspanningscontrole	-	-	-
Automatische lichten/ruitenwissers	250/idem	- (200 op Enjoy)/idem	-/-
Xenonlichten/bochten-verlichting statisch/dynamisch	-/160/-	-/- (400 op Enjoy)/idem	-/- (S op X-Line)/-
Mistlichten vooraan	160	- (160 op Enjoy)	(S op X-Line)

Prijzen in euro, S = standaard, - = niet verkrijgbaar

FIAT PUNTO

Technical drawings of a Fiat Punto car showing side and front views with dimensions:

- Side View Dimensions:**
 - Wheelbase: 2510 mm
 - Overall Length: 4065 mm
 - Height: 1490 mm
 - Ground Clearance (front): 275 mm
- Front View Dimensions:**
 - Track (front): 1473/1466 mm
 - Overall Width: 1687 mm

Leeggewicht (kg)	1090
------------------	------

Max. toegelaten gewicht (kg)	n.b.
------------------------------	------

Sleepgewicht geremd/ongeremd (kg)	1000/400
-----------------------------------	----------

Max. daklast (kg)	75
-------------------	----

Stroomlijn (Cx/SCx)	0,33/0,69
---------------------	-----------

Euro NCAP

★★★★★

OPEL CORSA

Diagram illustrating the dimensions of the Opel Corsa (285-1050 l):

- Overall length: 3999 mm
- Wheelbase: 2511 mm
- Overall height: 1488 mm
- Front height (v.a): 1485/1478 mm
- Front width: 1737 mm

Leeggewicht (kg)	1100
------------------	------

Max. toegelaten gewicht (kg)	1725
------------------------------	------

Sleepgewicht geremd/ongeremd (kg)	n.v.t.
-----------------------------------	--------

Max. daklast (kg)	75
-------------------	----

Stroomlijn (Cx/SCx)	0,33/0,72
---------------------	-----------

Euro NCAP

★★★★★

PEUGEOT 207

270-923 l

Diagram showing the side profile of the Peugeot 207. A red double-headed arrow indicates a wheelbase of 2540 mm. A longer red double-headed arrow below it indicates an overall length of 4045 mm.

Diagram showing the front view of the Peugeot 207. Red double-headed arrows indicate the front track width as 1475 mm and the rear track width as 1466 mm. A single red double-headed arrow at the bottom indicates a wheel width of 1748 mm.

Leeggewicht (kg)

1204

Max. toegelaten gewicht (kg)

1680

Sleepgewicht geremd/ongeremd (kg)

n.v.t.

Max. daklast (kg)

75

Stroomlijn (Cx/SCx)

0,27/0,57

Euro NCAP

Five yellow stars, indicating a 5-star Euro NCAP safety rating.