



**Naturbursche** | Mit seinen schwarzen Kunststoffplanken versprüht der Rifter einen Hauch SUV-Charakter



Fotos: Michael Blumenstein/Autorflotte

**Das passt** | Haptik und Ergonomie stimmen, dazu kommen zahlreiche große Ablagemöglichkeiten

#### Im Detail | Peugeot Rifter

**Blue HDi 130 EAT8 Active L1** ab 22.933 Euro  
R4/1.499 cm<sup>3</sup> | 96 kW/130 PS | 300 Nm/1.750 | U/min  
8-G.-Aut. | 10,4 s | 180 km/h | 4,3 D | 114 g/km

**Pure Tech 110 Access L1** ab 17.429 Euro  
R3/1.199 cm<sup>3</sup> | 81 kW/110 PS | 205 Nm/1.750 | U/min  
6-Gang | 12 s | 169 km/h | 5,5 S | 126 g/km

4.403 x 1.848 x 1.874 – 1.878 mm | 571 – 2.693 Liter  
Wartung: 12 Monate/30.000 km (Diesel); 25.000 km (Benziner)  
Effizienzkl. | Schadstoffnorm: A+; B | Euro 6d-Temp  
Haftpfl. | Teilkasko | Vollkasko: k.A.  
Garantie: 2 Jahre ohne km-Begrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

# Praktisch und ein bisschen cool

**Fahrvorstellung** | Mit dem Rifter zeigt Peugeot, wie Konzern-Differenzierung bei PSA aussieht. Und das, obwohl das Aussehen eines Hochdachkombis meist zweitrangig ist. Schön, wenn der Praktiker dennoch gefällt.

— Citroën Berlingo, Opel Combo und Peugeot Rifter sind ein Trio, das ab Herbst den Markt der Hochdachkombis aufmischen soll. Der Rifter spielt dabei den Naturburschen; hemdsärmelig, robust und vielleicht sogar ein bisschen cool.

**Dangel-Allrad als Option** | Dazu haben die Franzosen den 4,40-Meter-Raumriesen im Vergleich zu den Geschwistern mit Rundum-Bepunktung versehen und 16 Millimeter mehr Bodenfreiheit gegönnt. Neue Dämpfer und Federn sowie größere Reifen straffen nicht nur die Fahreigenschaften, sie nehmen tiefen Furchen auf dem Weg zur Baustelle oder zur Streuobstwiese den Schrecken. Ein Motorblech schützt für 59 Euro das Aggregat. Allradantrieb wird vom Spezialisten Dangel kurz nach dem Marktstart über die Peugeot-Händler im Zwei-Rechnungs-Geschäft beigesteuert.

Im Inneren stimmen Haptik und Ergonomie. Einzige die stämmigen A-Säulen behindern die Sicht. Die Sitzposition passt, das kleine Lenkrad liegt Peugeot-mäßig in der Hand. Der gut ablesbare Analog-Tacho thront weit oben, die Ablage davor ist pfiffig.

Apropos Ablagen. Die gibt's zahlreich. Der ein oder andere Gegenstand wird eventuell in der Versenkung verschwinden. Das Meiste passt in die beiden Handschuhfächer, denn der Airbag klettert in Stirnhöhe.

**Automatik empfehlenswert** | Beim Weg in den fünften Gang der wabbeligen Schaltbox wird der rechte Arm sehr lang. Nicht nur aus dem Grund ist die Aisin-Achtgang-Automatik eine Empfehlung. Sie schaltet flink, akkurat und sanft zugleich, zum Marktstart jedoch nur für den kräftigen 130-PS-Topdiesel (als Active ab 22.933 Euro). Topseller wird laut Peugeot der angenehm ruhige und flotte 110-PS-Dreizylinder-Benziner. So motorisiert beginnt bei 17.429 Euro der Einstieg in die Rifter-Welt. Für 1.092 Euro mehr gibt es die Ausstattung Active. Für den Allure sind nochmals 1.639 Taler zu berappen.

Immer mit an Bord sind Heizspiegel, Tempomat, Spurassistent, Verkehrszeichen-erkennung und sechs Airbags. Den Beifahrerklappsitz gibt es ab Active für 210 Euro. 168 Euro kosten drei Einzelsitze in Reihe zwei, allesamt mit Isofix-Bügel. Zwei Einzelsitze in Reihe drei sind für 630 Euro zu haben,

der 35 Zentimeter längere L2 (30 Prozent Anteil) kostet 1.008 Euro mehr. 252 Euro fallen für die separat zu öffnende Heckscheibe an. Teuer, aber praktisch. Auch teuer, aber nicht praktisch ist das Multifunktions-Glasdach. Fahrer und Beifahrer haben davon nichts. Achtung: Die Basisversion besitzt lediglich rechts eine Schiebetür. Die linke gibt es ab Active kostenlos, versenkbare Scheiben in der zweiten Reihe nur für den Allure und LED-Scheinwerfer gar nicht.

**Nutzfahrzeug heißt weiter Partner** | Infotainmenttechnisch sind ein Bluetooth-Radio und USB vorhanden, einen Acht-Zoll-Toucher mit Smartphone-Spiegelung gibt es für den Allure (336 Euro); Tomtoms Navi kostet 1.008 Euro und Digitalradio 168 Euro (ab Active). Für die 230-Volt-Steckdose im Beifahrerfußraum werden 84 Euro aufgerufen. Preislich rangiert der Peugeot rund 1.000 Euro über seinen PSA-Brüdern. Ob das von den gut 40 Prozent B2B-Kunden geduldet wird, muss sich zeigen. Die Nutzfahrzeug-Version, die nach wie vor Partner heißt, folgt im Herbst und sieht „normal“ aus.

| Michael Blumenstein