



## Peugeot Rifter L2 1.5 BlueHDI 130 Allure

**Fünftüriger Hochdach-Kombi der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)**

Der Zusatz "L2" weist darauf hin, dass es sich beim Rifter um die Langversion handelt. Im Vergleich zum Standardmodell wächst der Radstand um knapp 20 Zentimeter, die Gesamtlänge um 35 Zentimeter auf 4,75 m an. Vorteile bringt der Zuwachs vor allem beim Kofferraum. Das Standardvolumen bis zur Ablage erhöht sich um rund 100 auf insgesamt 670 Liter. Bei geklappter Rückbank finden bis unter das Dach beladen sogar 2.850 Liter Platz. Darüber hinaus empfiehlt sich die Langversion, wenn man die zwei Einzelsitze in der dritten Sitzreihe ordert. Denn dadurch haben die ganz hinten Sitzenden mehr Beinfreiheit als im kurzen Rifter. Für die zwei klapp- und ausbaubaren Sitze verlangt Peugeot einen Aufpreis von 750 Euro. Wer auch in der zweiten Sitzreihe klappbare Einzelsitze anstatt der Bank haben möchte, muss 200 Euro extra bezahlen. Auch wenn hinter der dritten Sitzreihe nicht mehr viel Platz für Gepäck bleibt, fällt die maximale Zuladung von 615 kg für sieben Insassen eher knapp aus.

Angetrieben wird der Testwagen vom 130 PS Diesel. Der Motor bietet im Rifter eine auffallend gute Laufkultur und belästigt den Fahrer weder mit nennenswerten Vibrationen noch mit lästigem Brummen oder Dröhnen – zumindest solange man den Motor unterhalb von 3.500 Umdrehungen pro Minute arbeiten lässt.

Im ADAC Ecotest überzeugt der Peugeot sowohl bei den Prüfstands- als auch Straßenmessungen mit einer sehr guten Abgasnachbehandlung, lässt aber wertvolle Punkte beim Verbrauchskapitel liegen. Der Durchschnittsverbrauch von 6,2 l Diesel auf 100 Kilometer ist für einen modernen Diesel kein Ruhmesblatt.

Nicht besonders niedrig ist auch der Kaufpreis, den Peugeot für den Hochdachkombi samt dem 130 PS starken Diesel aufruft. Denn dieser liegt bei der getesteten Ausstattungsvariante Allure inklusive der sieben Sitze bei mindestens 29.290 Euro. Dafür zeigt sich der Familienwagen zwar gut ausgestattet, mit einigen sinnvollen Details wie dem Kinder-Innenspiegel samt den Rollos für die hinteren Seitenscheiben oder auch dem Sicherheitspaket und dem Navigationssystem lässt sich dieser noch weiter aufrüsten. **Konkurrenten:** u. a. Citroën Berlingo XL, Fiat Doblò Kombi lang, Ford Grand Tourneo Connect, Mercedes Citan Tourer lang, Opel Combo Life XL, VW Caddy Maxi.

- +** fünf Einzelsitze im Fond, umfangreiche Sicherheitsausstattung
- billige Materialien, weiter Schwenkbereich der Heckklappe, kein Xenon- oder LED-Licht erhältlich

### ADAC-Urteil

**AUTOTEST** 2,7

**AUTOKOSTEN** 2,1

### Zielgruppencheck

	Familie	2,1
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,5
	Langstrecke	3,0
	Transport	0,9
	Fahrspaß	3,4
	Preis/Leistung	2,4

**EcoTest** ★★☆☆☆

## 2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,9 Verarbeitung

Der Peugeot Rifter zeigt sich wie auch seine Pendanten bei Citroën und Opel insgesamt zufriedenstellend verarbeitet. Grundsätzlich ist die Karosserie ordentlich gefertigt, dennoch fallen kleinere Nachlässigkeiten wie nicht gänzlich akkurate Spaltmaße oder unsauber abgedichtete Falze ebenso negativ auf wie die fehlende Gasdruckfeder an der Motorhaube - leider muss man mit einem primitiven Haltestab auskommen.

Der Innenraum ist solide gebaut, doch auch hier gefallen

### 2,6 Alltagstauglichkeit

Der Peugeot Rifter BlueHDi 130 mit dem langen Radstand schlägt sich im Alltag zufriedenstellend. In engen Parkhäusern erweist sich die Parkplatzsuche mit dem rund 4,75 m langen und samt Außenspiegeln 2,11 m breiten Hochdachkombi aber etwas schwierig.

Die zulässige Zuladung des Testwagens mit 615 kg reicht zwar locker für vier Insassen samt Gepäck, für sieben Mitfahrer wird es aber eng - dann wird aber auch zusätzlich der Platz für das Gepäck knapp. Auf der Reling dürfen bis zu 100 kg befördert werden.

Mit einer Tankfüllung (50 l) kommt man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,2 l/100 km rund 805 km weit. Der AdBlue-Tank fasst 17 Liter.

### 3,1 Licht und Sicht

Der lange Rifter schneidet zufriedenstellend im Sichtkapitel ab. Das vordere Ende lässt sich nur erahnen. Dies liegt am langen Armaturenbrett und daran, dass sich die vordere Motorhaubenkante dem Blick des Fahrers entzieht - immerhin ist die Haube nicht allzu lang. Das Fahrzeugheck dagegen ist durch die steile Heckklappe gut abzuschätzen. Unterstützend wirken beim getesteten Modell serienmäßigen nur Parksensoren am



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

Details wie die unverkleidete Sitzkonstruktion der Rückbank nicht. Die Materialauswahl überzeugt kaum. Geschäumte Kunststoffe sucht man vergebens, sodass es hier und da bei Berührung auch mal knarzt - es wird deutlich, dass der Rifter als Nutzfahrzeug konzipiert ist.

⊕ Seitlich ist der Rifter großflächig mit Stoßleisten bestückt, allerdings sind diese recht tief angebracht.

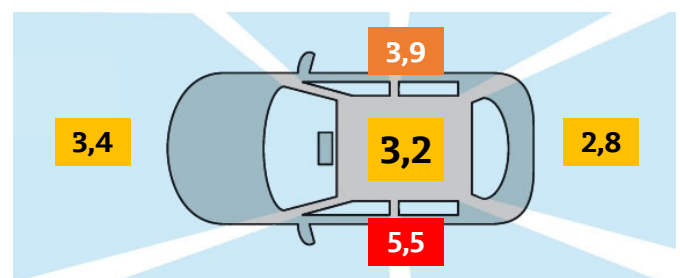
Die aufpreispflichtige Anhängerkupplung wartet mit einer Stützlast von 74 kg auf - zwei schwere E-Bikes können also problemlos huckepack mitfahren. Gebremste Anhänger dürfen maximal 1.450 kg, ungebremste gar nur 600 kg wiegen.

⊕ Praktisch sind die zwei Schiebetüren im Fond (ab Ausstattung Active), die den Platz zu den drei Einzelsitzen hinten freigeben.

⊖ Unpraktisch im Alltag ist, dass der Tankdeckel mit dem Schlüssel aufgeschlossen werden muss. Serienmäßig hat der Rifter nur ein Pannenset an Bord, gegen Aufpreis ist allerdings ein Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutterenschlüssel erhältlich.

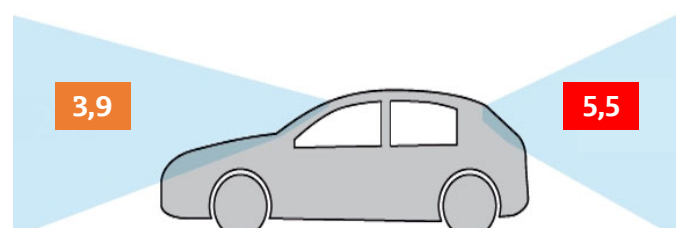
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Heck. Gegen Aufpreis gibt es entweder weitere Sensoren vorn (Easy-Paket) oder zusätzlich noch einen Parkassistenten sowie eine Heckkamera (Easy-Paket Plus). Letztere visualisiert ein 180°-Bild, wenn dafür aufgrund der zurückgelegten Strecke genügend Bildmaterial vorliegt. Der Parkassistent zeigt dem Fahrer auf Wunsch passende Lücken an und lenkt darüber hinaus das Fahrzeug bei Längslücken hinein und auch wieder heraus. Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Resultat zufriedenstellend aus. Störend wirken sich die insgesamt breiten Dachsäulen aus, die vor allem aber den Blick nach schräg hinten stark einschränken.

Die Scheibenwaschanlage fällt mit in den Wischern integrieren Spritzdüsen positiv auf, da somit kein Scheibenwaschwasser verschwendet wird, allerdings dürften die Wischer sowohl links als auch rechts näher an den Windschutzscheiben-

## 2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Seiner Fahrzeuggattung entsprechend bietet der Rifter - zumindest vorn - einen komfortablen Ein- und Ausstieg. Die vorderen Türen sind groß und öffnen weit, die Sitze befinden sich in praktischer Höhe (knapp 65 cm über der Fahrbahn). Die Schweller liegen in zufriedenstellender Höhe und besitzen eine durchschnittliche Breite.

Im Fond gibt es zwar praktische Schiebetüren, sodass man annähernd aufrecht einsteigen kann, allerdings muss man dabei die Füße etwas in den engen Fußraum einfädeln. Angenehm fällt auf, dass es hinten keinen Mittelunnel gibt. In die dritte Sitzreihe gelangt man am besten über den Kofferraum, da die zweite Sitzreihe nicht mit einer

## 1,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Rifter mit langem Radstand bietet viel Platz für sperriges Gut. Ohne die dritte Sitzreihe können bis zur Kofferraumabdeckung bereits 870 Liter verstaut werden. Bei eingebauter, aber umgeklappter dritter Sitzreihe fasst das Ladeabteil bis zur Abdeckung 670 Liter. Dachhoch sind es in dieser Konfiguration 1.455 Liter. Dann können bis zu 25 Getränkekisten gestapelt werden. Reicht das nicht aus, passen bei ebenfalls umgeklappter zweiter Sitzreihe bis zur Fensterlinie 1.305 Liter hinein (aus Sicherheitsgründen empfohlen), bis zum Dach lassen sich 2.650 Liter verstauen. Baut man die dritte Sitzreihe aus und klappt die zweite Reihe um, passen bis unter das Dach sogar bis zu 2.850 Liter hinein.

⊖ Vollbesetzt mit sieben Insassen finden im Kofferraum bis zur Abdeckung nur noch 215 Liter Platz.

## 2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die große Kofferraumklappe lässt sich zwar einfach öffnen, man muss dabei jedoch einen großen Schritt zurück machen,

rahmen heran wischen.

Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn nachts nur zufriedenstellend aus, zumindest Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer ist beim Allure Serie. Ein Fernlichtassistent ist optional erhältlich.

⊕ Dank der leicht höheren Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen sehr gut überblicken. Ein automatisch abblendender Innenspiegel gehört beim Allure zum Serienumfang.

⊖ Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige Objekte oder Kinder hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen - da ist die Rückfahrkamera eine sinnvolle Hilfe. Leider ist sie für die zwei niedrigsten Ausstattungsvarianten nicht erhältlich.

Einstiegshilfe ausgestattet ist.

Haltegriffe gibt es am Himmel, an den B-Säulen (für leichteres Einsteigen kleinerer Personen) fehlen diese aber. Ent- und Verriegelt wird der Rifter per Funkfernbedienung, ein schlüsselloses Zugangssystem ist optional erhältlich. Beim Aussteigen bzw. Aufschließen beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug.

⊖ Ungünstig ist, dass die Schiebetüren im Anschlag nicht fest arretieren, sondern nur mittels Widerstand offen gehalten werden.



Der Rifter L2 kann mit seinem großen Kofferraum punkten. Gewaltige 870 l Volumen stehen für das Gepäck zur Verfügung.

da die Klappe durch ihre Größe einen weiten Schwenkbereich hat. Steht sie offen, können Personen bis nur knapp 1,86 m

Körpergröße aufrecht darunter stehen, es muss aber auf die Gasdruckfedern geachtet werden, die seitlich etwas im Weg stehen.

⊕ Der Kofferraum hat ein gut nutzbares Format und eine große Kofferraumöffnung, was den Transport sperriger Gegenstände erleichtert. Die Ladekante liegt nur 62 cm über dem Boden, dadurch muss das Gepäck beim Beladen nicht weit angehoben werden. Genauso wie beim Ausladen, da die Ladefläche fast auf gleicher Höhe mit der Ladekante liegt. Praktisch ist die optional erhältliche separat zu öffnende

Heckscheibe, denn dadurch kommt man bei voll beladenem Kofferraum beispielsweise an kleinere Gegenstände, die sich obenauf befinden, ohne befürchten zu müssen, dass beim Öffnen der Klappe etwas aus dem Kofferraum fällt.

⊖ Die Schlaufe zum Herunterziehen der Klappe ist ungünstig, da man damit nicht genügend Kraft zum Schließen aufwenden kann - die Klappe muss immer von außen nachgedrückt werden, wobei die Hände schmutzig werden können. Zudem zeigt sich das Ladeabteil mit nur einer Lampe zu schwach beleuchtet.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die zweite Sitzreihe des Rifter ist optional dreigeteilt klappbar. Allerdings lassen sich die Vordersitze bei umgeklappter Rückbank nicht mehr ganz nach hinten schieben. Der an sich gut nutzbare Kofferraum hat, abgesehen von einem schmalen Staufach in der rechten Seitenverkleidung, keinerlei Ablagen für Kleingut. Immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen. Für lange, sperrige Gegenstände oder zur Nutzung als Tischchen lässt sich der Beifahrersitz nach vorn klappen - dafür muss aber die Armlehne abgebaut werden, da diese sonst an

der Mittelkonsole ansteht.

Zur Trennung des Innenraums vom Kofferraum ist ein Trennnetz optional erhältlich. Das lässt sich auch bei geklappter zweiter Sitzreihe hinter der B-Säule anbringen.

⊖ Ordert man den Rifter mit langem Radstand, muss man auf das Multifunktionsdach mit zusätzlichem Stauraum verzichten.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

⊕ Abgesehen von Lenkrad und Tachuanordnung unterscheidet sich der Rifter kaum von seinen "Halbbrüdern" Berlingo und Combo. Hier befindet sich das Kombiinstrument oberhalb des Lenkrads, das deutlich kleiner ausfällt als üblich. Dies ist zu Beginn gewöhnungsbedürftig, doch man kommt erstaunlich schnell gut damit zurecht. Dadurch, dass die Instrumente weit oben angeordnet sind, wird der Fahrer weniger stark vom Verkehrsgeschehen abgelenkt.

Die Bedienung im Rifter gibt wenig Rätsel auf, auch wenn der Funktionsumfang groß ist. Wie die meisten Hersteller bündelt Peugeot fast alle Funktionen in einem Touchscreen. Dieser befindet sich oben auf der Mittelkonsole und ist dem Fahrer zugeneigt. Nach einer gewissen Eingewöhnung lässt sich das Infotainmentsystem recht einfach bedienen, auch wenn man bestimmte Funktionen etwas länger suchen muss. Immerhin: Zur Regelung der Lautstärke gibt es einen großen und gut greifbaren Drehknopf. Annehmlichkeiten wie ein Licht-/Regensensor, elektrische Fensterheber vorn und hinten sowie der serienmäßige Tempomat erleichtern den Fahreralltag. Der Bediensatellit für den Geschwindigkeitsregler und -begrenzer ist aber wenig ergonomisch hinter dem Lenkrad angebracht.

⊖ Kritik verdient allerdings das Klimaanlagebedienteil. Es ist zwar insgesamt nicht zu tief positioniert, aber so in die Armaturentafel integriert, dass es unterhalb der Lüftungs-

düsen und zusätzlich leicht nach unten geneigt ist. Dadurch liegt es nicht optimal im Sichtfeld des Fahrers. Und anstatt Drehreglern gibt es zur Temperatureinstellung nur unbeleuchtete Wipp-Tasten.

Darüber hinaus sind manche Tasten ungünstig platziert: Die elektrische Kindersicherung beispielsweise befindet sich schlecht einsehbar links vom Lenkrad.



Die ordentliche Verarbeitung kann über das aus dem Nutzfahrzeugbereich stammende Interieur nur wenig hinwegtrösten. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

## 2,3 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung Allure hat der Rifter ab Werk ein Radio, USB- und AUX-Anschluss sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung an Bord. Zudem lassen sich Bedienoberflächen von Smartphones via Apple CarPlay, Android Auto und MirrorLink auf den Touchscreen spiegeln und das Telefon optional induktiv laden.

Gegen Aufpreis kann das System mit digitalem Radioempfang sowie einem Navigationssystem aufgewertet werden. Letzteres unterstützt die Routenführung mit Echtzeitverkehrsdaten. Ein CD-Player kann ebenso käuflich erworben werden wie eine 220-V-Steckdose.

## 1,8 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen ist das Platzangebot beachtlich. Die Beinfreiheit auf dem Fahrersitz reicht für Personen bis zu knapp zwei Metern aus - die Kopffreiheit reicht theoretisch sogar für Personen bis zu 2,35 m Körpergröße. In Verbindung mit der großen Innenbreite spiegeln sich die Messwerte auch subjektiv wieder, man hat ein großzügiges Raumgefühl. Das Panoramadach ist für die Langversion allerdings nicht erhältlich.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

## 2,9 Raumangebot hinten

Die Fondsitze bieten ein befriedigendes Platzangebot. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond ebenfalls für Insassen bis zu einer Größe von rund 1,85 m aus. Das hohe Dach würde auch hinten deutlich größeren Personen ausreichend Kopffreiheit zur Verfügung stellen.

Das Raumgefühl ist sowohl in der zweiten als auch in der

dritten Reihe aufgrund der üppigen Platzverhältnisse angenehm, wohlwissend dass man ganz hinten doch nur im Kofferraum Platz nimmt.

## 2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Vorn wie hinten finden sich zahlreiche Ablagen. Es gibt sowohl Flaschen- als auch Becherhalter und ein etwas größeres Fach oberhalb der Windschutzscheibe. Gleiches gilt für den Fond. Hier gibt es neben Bodenfächern und ausklappbaren Tischen ebenso Türfächer, diese fallen aber klein aus.

Beim getesteten Modell lassen sich die Rücksitze einzeln nach vorn klappen (Option), können aber weder längs verschoben noch ausgebaut werden. Die ebenfalls optionalen Einzelsitze mit je 16 kg für die dritte Sitzreihe sind sowohl klapp- als auch ausbaubar.

# 3,1 KOMFORT

## 3,1 Federung

Die Federung des Rifter mit langem Radstand ist prinzipiell weich abgestimmt, wodurch die Karosserie bei entsprechender Anregung auch gern nachschwingt bzw. der Aufbau sich deutlich zur Seite neigt. Allerdings spricht vor allem die

Hinterachse in unbeladenem Zustand bei Einzelhindernissen, vor allem aber Querfugen hölzernen an und reicht diese wenig gefiltert zu den Insassen durch. Rollt der Wagen über viele feine Unebenheiten, neigt er zu leichtem Stuckern.

## 3,7 Sitze

Die Einstellmöglichkeiten der Vordersitze sind überschaubar. Lediglich die Längseinstellung und Lehnenneigung sind bei beiden Sitzen anpassbar, der Fahrersitz ist zusätzlich in der

Höhe einstellbar und besitzt darüber hinaus eine Lordosenstütze. Mittelarmlehnen sind an beiden Vordersitzen angebracht. Störend ist, dass sich die Gurte in der Höhe nicht an

Personen unterschiedlicher Statur anpassen lassen. Die Vordersitze wecken aufgrund ihrer weichen Polsterung Erinnerungen an einen Sofasessel, bieten aber leider kaum Seitenhalt.

Auch die Einzelsitze im Fond sind zu weich gepolstert. Da sie

zudem recht schmal ausfallen, ist die Sitzposition im Fond - zumindest für weite Strecken - nicht ausreichend bequem. Die dritte Sitzreihe eignet sich aufgrund des unbequemen Kniewinkels nicht für besonders weite Strecken.

## 2,9 Innengeräusch

Der Rifter ist zwar kein Leisetreter, besonders laut wird es im Innenraum aber auch nicht. Die Messung bei Tempo 130 ergibt 67,6 dB(A). Der Vierzylinder-Diesel bleibt die meiste Zeit akustisch unauffällig und wird erst oberhalb von 4.000 1/min richtig laut und dröhnig. Im Alltag ist es aber definitiv nicht nötig,

diesen Drehzahlbereich zu nutzen. Ansonsten dominieren die allgemeinen Fahrgeräusche wie Achspoltern oder Wummern auf schlechten Untergründen, bei höheren Geschwindigkeiten vor allem Windgeräusche.

## 2,4 Klimatisierung

In der getesteten Ausstattung ist der Peugeot serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Diese verfügt über drei verschiedene Automatik-Modi, die die Intensität der Lüftung beeinflussen. Die hinten Sitzenden haben sogar selbst die Möglichkeit, die Gebläseintensität der hinteren Düsen zu verändern.

Für den Fond sind gegen Aufpreis sowohl getönte Scheiben als auch Rollos für die Seitenscheiben erhältlich. Für die kalten

Tage ist gegen Aufpreis eine Sitzheizung für die erste Reihe sowie eine Standheizung zu haben. Ein beheizbares Lenkrad gibt es aber nicht einmal gegen Aufpreis.

⊖ Die Luftdüsen am Armaturenbrett können zwar einzeln geschlossen, nicht jedoch die Intensität eingestellt werden (Koppelung an Ausströmungsrichtung).

## 2,8 MOTOR/ANTRIEB

### 2,9 Fahrleistungen

Der Vierzylinder-Dieselmotor weist einen Hubraum von 1,5 Litern auf und dank Turboaufladung werden ihm 130 PS entlockt. Sein maximales Drehmoment von 300 Nm liegt bei 1.750 Umdrehungen pro Minute an. Damit lässt sich der Rifter stets ausreichend flott bewegen. Die Höchstgeschwindigkeit von 183 km/h reicht im Alltag definitiv. Aufgrund des schwammigen Fahrverhaltens sind solch hohe Geschwindigkeiten ohnehin nicht empfehlenswert.

Interessanter im Alltag sind die Durchzugswerte. Der simulierte Überholvorgang von Tempo 60 auf 100 km/h ist nach 7,4 Sekunden (3. Gang) abgeschlossen. Während die Elastizitätswerte im vierten und fünften Gang auf gutem Niveau sind, zieht der Rifter im sechsten Gang nicht mehr so kraftvoll durch. Beim Anfahren überzeugt der Hochdachkombi nicht gänzlich. Zwischen 15 und 30 km/h liegen knapp drei Sekunden.

### 2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Diesel besitzt eine ordentliche Laufkultur. Der Motor schickt zwar unter Last im Drehzahlbereich um 1.500 1/min merkbare Vibrationen in den Innenraum, diese fallen aber nicht als besonders störend auf. Unangenehm ist aber das Motordröhnen jenseits der 3.500 Umdrehungen pro Minute. Ab rund 4.000 1/min arbeitet der Motor sehr unkultiviert und laut - in der Praxis kann man allerdings auf diesen Drehzahlbereich getrost verzichten, da der Motor bei solch

hohen Drehzahlen auch kaum mehr Durchzug bietet. Bleibt man mit den Drehzahlen unterhalb von 3.500 1/min kann man mit den Laufeigenschaften des Motors gut leben. Der Motor spricht unterhalb von rund 2.000 1/min etwas verhalten an, zieht dann aber kräftig und gleichmäßig bis zum besagten Drehzahlbereich durch. Angesichts der Fahrzeuggattung sind Laufkultur und Ansprechverhalten angemessen.

## 2,7 Schaltung/Getriebe

Die sechs Vorwärtsgänge lassen sich ordentlich einlegen und haken nur, wenn es etwas schneller gehen soll. Der Schalthebel ist aber nicht besonders präzise geführt, wodurch man ihn mit etwas Spiel durch die Gassen bewegt. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und synchronisiert, so kracht es nicht im Getriebe wenn der Gang schon eingelegt wird, während das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt. Während das Anfahren beim Diesel gut klappt, kommt es bei höheren Gängen zum Rucken, wenn man schnell kuppelt. Die Gesamtübersetzung im größten Gang hat Peugeot

angesichts von Fahrzeuggattung und Motorgröße zugunsten des Kraftstoffverbrauchs tendenziell lang gewählt, der Motor dreht bei Tempo 130 mit rund 2.600 1/min.

⊕ Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig, das Start-Stopp-System funktioniert tadellos. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Bergabfahrhilfe. Letztere belässt die Fahrgeschwindigkeiten auf abschüssigem Terrain gering, sodass sich der Fahrer nur auf die Spurführung konzentrieren muss.

## 4,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,1 Fahrstabilität

Der Rifter mit langem Radstand fährt sich in Kombination mit der Testbereifung schwammig. Das träge Ansprechen auf Lenkbefehle merkt man deutlich, es dauert einen Moment bis der Hochdachkombi die Richtungsänderung vollzieht. Im ADAC Ausweichtest kann der weich gefederte Rifter nicht gänzlich überzeugen: Beim ersten starken Anlenken verhärtet die Lenkung so stark, dass ein Überlenken kaum möglich ist. Im Anschluss bremst das ESP den Wagen aus, sodass man problemlos wieder in die ursprüngliche Fahrspur lenken kann. Das Lenkungsverhärten fühlt sich für den Fahrer allerdings komisch und ungewohnt an, bringt im Ausweichtest aber was die Fahrsicherheit angeht keinen Nachteil. Insgesamt zeigt der

Rifter in schneller durchfahrenen Kurven viel Karosserieneigung - besonders hohe Kurvengeschwindigkeiten sind ohnehin nicht möglich. Bei nur einem Hauch von kritischem Fahrzustand fängt das ESP bereits das Regeln an und bremst den Hochdachkombi stark ein.

Einen Allradantrieb gibt es für den Rifter nicht, lediglich ein Grip-Control genanntes System mit Vorwahlregler auf der Mittelkonsole; dies beeinflusst aber nur die Regelung der Traktionskontrolle, um das Vorwärtskommen z.B. auf Schlamm oder Sand zu verbessern. Einen echten Vierradantrieb kann man damit jedoch nicht ersetzen.

### 3,2 Lenkung

Die Mittelstellung der Lenkung ist zwar grundsätzlich definiert in Verbindung mit der Testbereifung aber nicht exakt erfühlbar. Durch das verzögerte Anlenken und das schwammige Fahrverhalten erhält man als Fahrer wenig Rückmeldung und

hat dadurch auch kein gutes Gefühl für die Lenkung. In der Summe fällt es schwer, eine schöne Linie zu fahren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man drei Lenkradumdrehungen.

### 4,6 Bremse

⊖ In Verbindung mit der Testbereifung erzielt der Rifter bei den Bremsmessungen kein gutes Ergebnis. Der Hochdachkombi kommt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h erst nach durchschnittlich 41,4 m zum Stehen - für ein

modernes Fahrzeug ein viel zu langer Bremsweg. Zumindest Dosierbarkeit und Ansprechverhalten der Bremsanlage sind tadellos.

## 2,2 SICHERHEIT

### 1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der Rifter in der höchsten Ausstattungsvariante gut ab. Schon das Basismodell ist mit einem Notbremssystem (autom. Bremsung bis 85 km/h) samt Kollisions- und Abstandswarner, Spurhalteassistent sowie Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer umfangreich ausgestattet. Zudem gibt es standardmäßig eine Verkehrszeichenerkennung samt Tempoempfehlung. Erkennt die Kamera ein Limit, wird es dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt, durch Betätigen der entsprechenden Taste kann der Fahrer den Vorschlag für die Geschwindigkeitsregelung übernehmen. Optional sind für den Allure darüber hinaus ein Totwinkelassistent sowie eine Müdigkeitserkennung erhältlich. Des Weiteren gibt es gegen Aufpreis einen adaptiven Geschwindigkeitsregler, der den Abstand zum Vorausfahrenden automatisch einhält.

### 2,4 Passive Sicherheit - Insassen
























Im Crashtest (Stand 10/18) erreicht der Peugeot Rifter 91 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Der Franzose hat Front-, Seiten- und Kopfairbags für die vorderen Passagiere an Bord, Seitenairbags für die Fondpassagiere oder ein Knieairbag für den Fahrer sind allerdings nicht zu haben. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und haben einen geringen horizontalen Abstand zum Kopf; auch große Personen mit knapp zwei Meter Größe werden gut geschützt. In der zweiten und in der dritten Reihe reichen die Kopfstützen nicht so weit, sie bieten nur Personen bis knapp 1,75 m guten Schutz.

⊕ Gegen Aufpreis ist die Peugeot Connect Box erhältlich, die ein Notrufsystem beinhaltet. Nach einem Unfall (mit Airbagauslösung) wird automatisch eine Sprechverbindung zum Fahrer hergestellt und bei Bedarf werden Rettungskräfte alarmiert. Der Fahrer kann die Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste herstellen.

### 1,5 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit erhält der Hochdachkombi 81 Prozent der möglichen Punkte im Crashtest. Zeitgleich können bis zu sechs Kindersitze montiert werden, der Hersteller erlaubt auch auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen. Die Montage ist in der zweiten Sitzreihe sowohl mit den Gurten als auch mit Isofix auf allen drei Sitzplätzen problemlos möglich. Nur bei Sitzen mit Stützfuß gibt es kleine Einschränkungen, da der Fuß nicht auf dem Bodenfachdeckel aufliegen darf.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

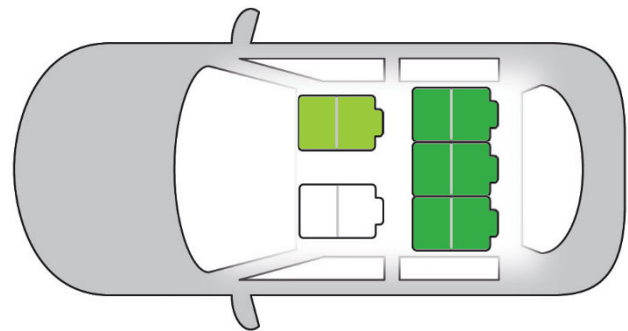
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie



Als Lösung empfiehlt Peugeot, den Deckel zu entfernen und den Stützfuß unten im leeren Fach aufliegen zu lassen. In der dritten Sitzreihe lassen sich Kindersitze allerdings nur mit den Gurten befestigen, da es keine Isofix-Halterungen gibt. Praktisch ist, dass beim Allure die Kindersicherung der Fondtüren vom Fahrerplatz aus bedient werden kann. Auch angenehm ist der optional erhältliche zweite Innenspiegel, mit dem man die Kinder im Fond im Blick hat.

## Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) 
 ■ gut (1,6 – 2,5) 
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5) 
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5) 
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

zur Windschutzscheibe und die A-Säulen bergen ein hohes bis sehr hohes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

## 4,0 Fußgängerschutz

⊕ Der Rifter ist serienmäßig mit einem Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung ausgestattet. Damit sollte das Risiko eines Zusammenstoßes reduziert werden.

⊖ Im Fußgängerschutz schneidet der Hochdachkombi beim EuroNCAP Crashtest mit nur 58 Prozent der möglichen Punkte ausreichend ab. Vor allem der Übergang von der Motorhaube

## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 4,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Absolut betrachtet schneidet der Rifter BlueHDi 130 im Verbrauchskapitel schlecht ab. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch beträgt im Ecotest 6,2 Liter pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 196 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das für 18 von möglichen 60 Punkten im CO<sub>2</sub>-Bereich. Innerorts verbraucht der Diesel, auch dank des wirkungsvoll arbeitenden Start-Stopp-Systems, annehmbare 5,4 l/100 km. Außerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 5,6 l, auf der Autobahn genehmigt sich der Hochdachkombi aber recht hohe 7,8 l/100 km.

### Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	5,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 1,0 Schadstoffe

⊕ Punkten kann der Rifter BlueHDi im Schadstoffkapitel. Der Antrieb erfüllt die Euro 6d-TEMP-Abgasnorm und setzt auf eine Stickoxid-Reinigung mit SCR-Katalysator. Die NO<sub>x</sub>-Reduktion gelingt im Peugeot sehr gut, er zeigt sich sowohl auf dem Prüfstand wie auch auf der Straße sauber. Daher erhält er

in diesem Kapitel die vollen 50 Punkte.

Zusammen mit den Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ergeben sich 68 Zähler und damit gradeso nur drei anstatt vier von fünf Sternen.

## 2,1 AUTOKOSTEN

### 2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Peugeot setzt für den Rifter mit langem Radstand und dem 130 PS starken Turbodiesel in der höchsten Ausstattung Allure bereits einen Basispreis von 28.340 Euro an. Das ist für einen Wagen der unteren Mittelklasse recht viel. Sollen zudem

sowohl in der ersten als auch in der zweiten Sitzreihe Einzelsitze verbaut sein, muss man bereits knapp 1.000 Euro draufzahlen. Der Testwagen, der u. a. mit Navigation, Rückfahrkamera sowie Totwinkelassistent ausgestattet war,

kostet schon 32.810 Euro. Immerhin wartet der Rifter serienmäßig mit einer umfangreichen Sicherheitsausstattung auf.

Während die Betriebs- und Versicherungskosten verhältnismäßig gering ausfallen, zeigt sich die jährliche

Steuer mit 244 Euro (nach WLTP) nicht besonders günstig. Zum Service muss der Peugeot BlueHDi 130 alle 30.000 km oder 12 Monate. Somit ist das zeitliche Intervall nachteilig für Wenigfahrer.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	L1 1.2 PureTech 110 Access	L1 1.5 BlueHDi 100 Active	L1 1.5 BlueHDi 130 Active
Aufbau/Türen	HKB/4	HKB/5	HKB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1499	4/1499
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	75 (102)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1750	300/1750	300/1750
0-100 km/h [s]	11,7	12,5	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	172	184
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	125	110	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/16	17/21/19	17/21/19
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	21.090	23.670	25.670

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Diesel (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	- l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	118 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,94 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/65 R16
Länge/Breite/Höhe	4.753/1.848/1.879 mm
Leergewicht/Zuladung	1.602/548 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	850/2.693 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.450 kg
Stützlast/Dachlast	74/100 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/6 Jahre
Produktion	Spanien, Vigo

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (.Gang)	7,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,1/11,7/18,1 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	41,4 m
Reifengröße Testwagen	215/65 R16 98H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Tour HP
Wendekreis links/rechts	11,8/11,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,4/5,6/7,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	164 g/km (WTW* 196 g/km)
Reichweite	805 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.705/615 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	670/1.305/2.650 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>119 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>71 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>144 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>323 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	657 Euro		
Steuer pro Jahr	248 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/19		
Basispreis Rifter L2 1.5 BlueHDi 130 Allure	28.340 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.10.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.810
Km-Stand bei Testbeginn	1.692 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	300 Euro (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/400 Euro (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	200 Euro°/Serie
Parklenkassistent	950 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	250 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	400 Euro

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	450 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/150 Euro/Serie/200 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	800 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 650 Euro
Metalllackierung	500 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	900 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**2,1**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,8</b>
Verarbeitung	3,9	Fahrleistungen	2,9
Alltagstauglichkeit	2,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	2,7
Ein-/Ausstieg	2,2	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>4,1</b>
Kofferraum-Volumen	1,0	Fahrstabilität	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	3,2
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	4,6
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,2</b>
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Multimedia/Konnektivität	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	1,5
Raumangebot hinten	2,9	Fußgängerschutz	4,0
Innenraum-Variabilität	2,0	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,6</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,1</b>	Verbrauch/CO2	4,2
Federung	3,1	Schadstoffe	1,0
Sitze	3,7		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	2,4		

Stand: August 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand