

Testnotizen zum Peugeot Rifter L1 HDi 130 EAT8

Im Test vom 5. bis zum 22. Mai 2019.
Kennzeichen: K – QK 6391

Von Redaktion taxi heute, Dietmar Fund
HUSS-VERLAG GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München
Tel. 0 89 / 3 23 91 -2 52
Home Office: 0 86 31 / 92 85 35
-Mail: dietmar.fund@gmx.de / dietmar.fund@hussverlag.de

Karosserie

Der Fahrer hat den **Bug** des Rifter vom höhenverstellbaren Fahrersitz aus gut im Blick. Die **Außenspiegel** sind schön groß, haben aber kein unteres Weitwinkelfeld. Den Bereich vor den hinteren Radläufen, an dem man häufig an Hindernissen entlang schrammt, sieht man dennoch gut im Rückspiegel.

Der Kasten-Kombi bietet **rundum einen angenehmen Einstieg** auf eine angenehme **hohe Sitzposition**. Die seitlichen Schiebetüren öffnen weit genug und gleiten satt in ihrer Führung. Sie machen einen robusten Eindruck. Das **schlüssellose Zugangssystem** funktioniert beim Rifter sehr zuverlässig, wenn man mit dem Schlüssel in der Tasche an den Griff der Fahrer- oder der Beifahrertüre greift oder ans Schloss der Heckklappe. Verriegeln kann man ihn leicht und zuverlässig an zwei Tastenfeldern in den Vordertüren.

Die recht **schwere Heckklappe** öffnet auch für große Taxifahrer weit genug. An der innenliegenden Schlaufe lässt sie sich sogar schließen, ohne dass man von außen nachdrücken muss und sich schmutzige Hände holt. Wegen des hohen Heckfensters ist auch der **Wischbereich des Heckwischers erfreulich groß**. Die Höhe der Ladekante ist akzeptabel. Der **quaderförmige Kofferraum** lässt sich einwandfrei beladen und bietet viel Platz. Die Kofferraumabdeckung ist nur eingelegt. Man kann sie in zwei Höhen einlegen und zum Beladen das vordere Drittel nach hinten klappen, was ganz nützlich ist. Leider gibt es im Boden keinen Platz für sie, weshalb Taxiunternehmer sie höchstens gleich ganz zu Hause lassen können.

Die im Testwagen eingebaute **Rückfahrkamera**, deren Bild mit Hilfslinien auf dem zentralen Bildschirm angezeigt wird, bietet bei gutem Wetter ein scharfes Bild. Bei Feuchtigkeit setzt sie gerne zu und ist kaum mehr verwendbar. Offenbar sitzt die Linse in einem Bereich, in dem sie leicht von Spritzwasser erfasst wird und häufig gereinigt werden sollte.

Innenraum

Der Rifter mit kurzem Radstand L1 bietet vorn wie hinten auch großen Fahrgästen eine **gute Beinfreiheit**. An Kopffreiheit mangelt es im Kasten-Kombi ohnehin nicht. Auf allen drei Einzel-Sesseln im Fond, die gleich breit sind, sitzt man bequem. Bei allen dreien lässt sich die Lehne herunterklappen, wodurch eine beinahe ebene Ladefläche entsteht. An allen Plätzen sind die Kopfstützen weit herausziehbar. Vor dem Umklappen muss man sie allerdings absenken.

Der **Mittelplatz** im Rifter **taugt auch für große Erwachsene**. Anders als in vielen anderen Taxis haben sie wegen des nicht vorhandenen Mitteltunnels einen guten Fußraum und drücken mit ihren Knien nicht in eine harte Vordersitzlehne. Der Durchstieg ist auch einfach. Nicht zeitgemäß ist allerdings der obere Gurtanlenkpunkt im Dachhimmel oberhalb des Kofferraums, zumal einer der unteren Gurtanlenkpunkte nach dem Absenken des Mittelsitzes gerne mal nicht richtig zugänglich ist. Bei den Außensitzen gibt es damit keine Probleme.

In die Rückenlehnen der Vordersitze sind unten Taschen integriert, die sich beispielsweise zur Auslage von Werbeflyern eignen würden. Oben sind in sie **Hartplastik-Klapptischchen** eingebaut, gegen die schon mal die Knie großer Fahrgäste drücken können, wenn die Lehnen stärker nach hinten geneigt sind als es gesund ist. Aufgeklappt, halten die Tischchen aber gut, was bei anderen Modellen nicht selbstverständlich ist.

Der Rifter hat ein **großes Handschuhfach mit Hartplastik-Deckel oben**, das auch Atlanten oder DIN A4-Unterlagen aufnimmt. Darunter befindet sich eine offene Ablagerinne mit rutschiger Hartplastik-Oberfläche. Unterhalb von ihr nimmt ein weiteres Handschuhfach im Wesentlichen die Fahrzeugunterlagen auf. In den Vordertüren kann man **Literflaschen verstauen**, die man allerdings nicht stellen, sondern nur legen kann. Oben auf der Armaturentafel direkt an den A-Säulen kann man **Getränkebecher und 0,5-l-Flaschen abstellen**. Hinter dem fest eingebauten Bildschirm oben auf der Mittelkonsole gibt es noch eine offene Ablage. Eine weitere sehr **tiefe Ablage bietet die Mittelkonsole**, in die mehrere Literflaschen passen und die außerdem noch eine ebene Ablagefläche bietet. Beide sind mit Rollos abdeckbar. Eine große flache Ablage hat der Rifter auch oberhalb des Cockpits. Im Fußraum im Fond bietet er weitere Ablagen mit Deckeln, in denen man beispielsweise Putzzeug unterbringen könnte.

Das für Peugeot mittlerweile typische **flache Lenkrad**, über das hinweg man auf die klar gezeichneten Armaturen blickt, ist im Rifter so angeordnet, dass es wahrscheinlich auch zu kleineren Fahrerinnen und Fahrern passt. In den Pkw-Modellen passt es nicht zu allen Fahrergrößen.

Die Grundfunktionen lassen sich im Rifter einfach bedienen. Auch die **Lenkradtasten** geben keine Rätsel auf und die Anzeigen des Bordcomputers mit einfacher Taste zum Nullen kann man über ein Rädchen links im Lenkrad variieren. Der Touchscreen reagiert gut und schnell.

Ein **Smartphone kann man leicht koppeln**. Anschließend lässt es sich wie auch die Audioanlage und das Telefon auch über die **Sprachsteuerung** bedienen, die man per Lenkradtaste aktiviert. Wenn man sich an die auf deren Start-Bildschirm angezeigten Ausgangsbefehle hält, kann man leicht jemanden aus dem Telefonverzeichnis auf- und anrufen oder ein Navi-Ziel eingeben. Der **Klang der Freisprecheinrichtung** ist sowohl im Auto als auch bei den Angerufenen **sehr gut**. Das Navi funktioniert sehr gut. Es zeigt sogar den passenden Kraftstoffpreis der nächstliegenden Tankstellen an – in diesem Fall also den Preis des Dieselkraftstoffs.

Links hinter dem Lenkradkranz versteckt ist der Satellit für den Geschwindigkeitsregler, den man schon seit Urzeiten aus dem Peugeot-Programm

kennt. Mit seiner Funktion muss sich der Fahrer unbedingt vor Fahrantritt vertraut machen, denn einsehen kann er ihn nicht.

Taxi-Ausstattung von INTAX

Im Testwagen war ein HALE-Taxameter in einer **Dachkonsole** verbaut. Sie enthielt auch die für INTAX typische LED für die Innenbeleuchtung, die vorn ein sehr helles Licht verbreitet. Das Funkgerät war gut sichtbar und einigermaßen griffgünstig in der Mittelkonsole vor dem Drehregler der Automatik eingebaut.

Fahrerassistenzsysteme

Der Testwagen hatte die **Verkehrszeichen-Erkennung**, die allerdings **nur Tempolimits** erkennt. Sie und ihre Aufhebung zeigte die Kamera recht zuverlässig an. Weder zeitliche Einschränkungen noch Überholverbote werden angezeigt, was sehr schade ist. Der Fahrspurassistent greift zum Teil rigoros in die Lenkung ein, wenn man das Blinken vergessen hat. Bei einem länger dauernden Spurwechsel sollte man besser nicht nur die Antippfunktion nutzen, sondern die Dauerblinkstellung.

Motor und Antriebsstrang

Der **1,6-l-Vierzylinder mit 96 kW/130 PS** ist ein munter drehender und sehr gut gedämmter Geselle. Er harmonisiert hervorragend mit der sanft rauf und runter schaltenden **Achtgang-Wandlerautomatik**, deren Fahrstufen über einen **Drehregler** angewählt werden. Das funktioniert bestens, auch wenn man beim Rangieren zwischen Vorder- und Rückwärtsgang wechselt. Die manuelle Taste wird man kaum brauchen, denn die Automatik schaltet mit einer überzeugenden Logik. Sie schaltet sanft hoch, sobald man den Gasfuß lupft. Dann legt sie innerorts bei Tempo 50 die fünfte Fahrstufe ein und außerorts bei Tempo 100 die achte Stufe. Bergab kann man mit **Schaltpaddeln hinter dem Lenkrad** eingreifen, um die Motorbremswirkung zu nutzen. Meistens schaltete die Automatik in solchen Situationen selbsttätig wieder hoch, auch wenn man nicht über das Antippen des Gaspedals signalisiert hatte, dass das Gefälle jetzt zu Ende ist und der Wagen ausrollen oder wieder beschleunigt werden kann. Das ist lästig.

Der Motor ist nach der Abgasnorm Euro 6d-TEMP eingestuft, die derzeit den größten Schutz vor etwaigen Diesel-Fahrverboten bietet. Dazu braucht er AdBlue. Der Einfüllstutzen zu dessen Tank sitzt direkt neben dem Deckel für den Dieseltank am Heck an der linken Seite.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit Sommerreifen des Typs Michelin Primacy 3 in der Dimension 215/65 R 16 bestückt. Mit ihnen ist das **Fahrwerk komfortabel abgestimmt**, was sich in schnell angegangenen Kurven und Kreisverkehren bei der Seitenneigung bemerkbar macht.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.056 Test-Kilometern verbrauchte der Peugeot Rifter L1 HDi 130 EAT8 zwischen 5,3 Litern und 5,6 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **5,4**

Liter. Das ist ein sehr guter Wert für ein Auto mit solch großer Stirnfläche und Wandlerautomatik. Aus dem Kanister wurden über diese Distanz rund zwei Liter AdBlue nachgefüllt.