

## Peugeot Rifter - Czekał w Monte Carlo

Autor: Wojciech Sierpowski  
Zmieniony 01.07.2018.

Dwadzieścia lat temu osobowe wersje francuskich furgonetek przebojem weszły na rynek stanowiąc poważną konkurencję dla minivanów. Istotny wpływ na rozwój tego segmentu miał koncern PSA z modelami Peugeot Partner i Citroen Berlingo. Francuzi starali się rozszerzyć ofertę opracowując pickupa oraz wersję 4x4, jednak popularność dostawczaków i wersji lajfstajlowo-turystycznych okazała się niedościgniona. Tę ostatnią klasę Peugeot traktuje bardzo poważnie i zapewne dlatego postanowił zaprezentować najpierw osobowego Riftera, a dopiero po nim dostawczego Partnera. Zmiana nazwy wersji osobowej wydaje się uzasadniona, bo dotychczasowa zbyt mocno zaczęła się kojarzyć z partnerem flotowym.

W Riftera wsiedliśmy dość nieoczekiwanie, bo podczas prezentacji nowego Peugeota 508 w Monaco. Chcieliśmy przejechać się po trasie wyścigu F1, ale objazdy oraz korki ograniczyły naszą obecność tylko do portu w Monte Carlo. Ciekawe było to, że Rifter przyciągał większą uwagę, niż Porsche, Jaguar, a nawet czerwone Ferrari. Powoduje to specyfika miejsca i przyzwyczajenie do widoku superaut, a poza tym zwykle spoglądamy na nowe sylwetki. Zresztą osoby mające coś wspólnego z jachtami i wodnym sprzętem sportowym, rozglądają się za samochodami praktycznymi, pakownymi. Rzeczywiście pod tym względem Rifter o pudełkowatym nadwoziu nie ma sobie równych. W porównaniu ze swoim poprzednikiem nie tylko został powiększony, ale po raz pierwszy występuje w wersji przedłużonej o 35 cm, 7-miejscowej. W jego designie przebijają się geny SUV-a. Okazuje się więc groźnym rywalem zarówno dla pseudooffroaderów jak i minivanów. Ukrytą zaletą Riftera jest bardzo wytrzymały układ jezdny, dostosowany do znacznie większych obciążeń i złych dróg.

To nie zmienia faktu, iż auto odznacza się dużym komfortem jazdy, niezłym wyciszeniem i dobrym prowadzeniem się. Zarówno przód jego nadwozia jak i deska rozdzielcza (i-Cockpit) ma elementy znane z modeli 3008 i 5008. Miejsca we wnętrzu jest wyjątkowo dużo. Może dlatego tylne trzy fotele wydały mi się relatywnie małe i z nisko zakończonymi oparciami. Gdybym miał podróżować w drugim rzędzie siedzeń, narzekałbym na płytę tworzącą podwójną podłogę. Tradycyjnie wykonano w niej zamykane schowki, ale co dorosłemu po nich, gdy musi siedzieć z lekko podkurczonymi nogami. Bagażnik, jak przystało na vana, jest gigantyczny: 775-4000 litrów. Ogólnie jazda Rifterem sprawia prawdziwą przyjemność, a przyczynia się do tego zwrotność, skuteczne wyciszenie i w sumie niezła dynamika. Gamę silnikową tworzą jednostki benzynowe 1.2 PureTech 110 i 130 KM oraz turbodiesle 1.5 BlueHDi 75/100/130 KM. W zależności od wersji stosowane są przekładnie M5/6 lub A6/8. Na wyjątkowo bogatej liście opcji znajduje się między innymi wersja GT-Line oraz Dangel 4x4. Rifter powstał na platformie EMP2, wersja standardowa ma długość 4,4 m, a długa 4,75 m. Fani Berlingo i Partnera mają teraz ból głowy; kupić starszy, tańszy model, czy też najnowszy, ale droższy?

Wojciech Sierpowski

## Galeria zdjęć