

Peugeot Rifter

Votre nouveau partenaire...

L'engouement pour les SUV a mis un terme à la mode des monospaces. Les ludospaces tentent de combiner ces deux mondes. Taillé pour l'aventure en famille, le nouveau Rifter dévoile ses nombreux atouts lors de notre essai sur les hauteurs de Nice..

Le Rifter prend donc le relais du Partner (seulement en version particulière, l'utilitaire garde le nom Partner). Si la silhouette globale du lion ne change guère, le nouveau venu désire mieux s'intégrer dans la gamme. Plus athlétique, il aborde une face avant en phase avec la production actuelle. La calandre verticale ainsi que les larges optiques fumées balafrées des feux de jour LED renforcent sa virilité. Le contour des antibrouillards ainsi que le bas de bouclier noir mat confirment qu'il est prêt à passer du bitume aux chemins de terre. De profil, l'esprit baroudeur est marqué par de généreuses barres de toit, des passages de roues protégés et une protection en bas des portières. Le ludospace chic conserve les vitres arrières surteintées ainsi que ses portes latérales coulissantes pour un accès aisé à bord. L'arrière aborde une signature lumineuse maison avec les trois griffes. Le hayon s'ouvre de bas en haut, une

contrainte lorsqu'un autre véhicule est stationné trop près, mais, petite astuce, la vitre peut s'ouvrir indépendamment du hayon. Le Rifter est proposé en deux longueurs, 4,40 m ou en version longue de 4,75 m. Il repose sur des jantes de 16 ou 17 pouces et peut accueillir jusqu'à 7 personnes, même en châssis standard. Le volume de chargement sous tablette en 5 place est de 775 litres en châssis court, 1050 en long et avec deux personnes supplémentaires, 65 litres en court et 209 en long (la troisième rangée est coulissante). Le nouveau Rifter inaugure aussi une version GT Line (notre essai) au look sportif et inserts spécifiques.

VIE À BORD

C'est à l'intérieur que le nouveau Peugeot fait sa petite révolution en adoptant à son tour le i-Cockpit. Cette élégante planche de bord digne d'une berline s'intègre parfaitement au gabarit du Rifter. Le combiné

tête haute associé au petit volant est un régal en conduite. Notre version d'essai en boîte automatique s'affranchissait de levier de vitesse laissant place à une molette rotative intégrée dans la large et haute console centrale. Au-dessus, l'écran multimédia de 8 pouces ne gêne pas trop la visibilité. Il affiche l'image de la caméra de recul à 360°, vos Apps favoris grâce au système Mirror Link ou la navigation TomTom Traffic. L'équipement technologique fait un bond en avant, Reconnaissance des panneaux, Alerte franchissement de ligne, Alerte de fatigue du conducteur... Le confort n'est pas en reste : Accès et démarrage sans clé, Frein à main électrique ou encore Recharge du téléphone par induction font partie de la dotation suivant les versions. Le point fort de ce Rifter reste son habitabilité. En jouant avec les diverses positions des sièges et en appréciant les nombreux rangements, le terme ludospace prend ainsi toute sa dimension. Outre la capucine de pavillon, les



plus jeunes pourront identifier les objets posés le long d'une arche flottante lumineuse et translucide d'une capacité de 14 litres. On notera également que l'airbag passager est "rangé" dans le pavillon laissant la place à un grand rangement réfrigéré qui surmonte une boîte à gants traditionnelle. Selon les modèles, ce n'est pas moins de 186 litres de rangements dispatchés dans l'habitacle.

SUR LA ROUTE

La gamme moteurs est déjà prête pour la nouvelle norme WLTP en adoptant sur les blocs essence un filtre à particules. Le

petit 1,2 litre PureTech se décline en deux puissances 110 et 130 ch. Cette dernière version pourra recevoir la très agréable boîte auto EAT8 l'année prochaine. En Diesel, c'est le 1,5 l BlueHDi qui propose 75, 100 ou 130 ch. Si les deux premiers sont mariés à une boîte manuelle 5 rapports, les 130 ch de notre version d'essai était pourvu de l'EAT8 avec palettes au volant s'il vous plaît ! Filtre à particules de mise pour les Diesel qui sont équipés également d'un système de dépollution dès que l'on démarre le moteur. La position haute est sécurisante et le comportement routier digne d'une Peugeot. Pour les plus aventuriers, certaines

versions du Rifter peuvent disposer de l'Advanced Grip Control qui, en agissant sur le patinage des roues avant, et associé aux pneumatiques Michelin spécifiques, peuvent vous sortir d'une mauvaise passe. Pour ceux qui en veulent encore plus, un pack optionnel, développé avec le partenaire historique de la marque Dangel, permet de bénéficier des 4 roues motrices. Le tarif du nouveau fauve de Sochaux débute à 23 150 € (110 ch essence) jusqu'à 32 300 € (HDi 130ch EAT8 GT Line).

Texte / Photos © Thierry ANDRE

