



Peugeot RCZ Géniale ou folle?

Génial ou fou sont parfois proches l'un de l'autre de façon angoissante. Tous les deux osent parfois rompre radicalement avec la norme. Le fou est toutefois diffamé à cause de ses idées déviantes. Le génie est précisément admiré pour cela et cela conduit finalement à l'imitation. La Peugeot RCZ est également un pareil cas de doute. La voiture n'est comparable à aucune autre et soulève tout de suite la question: la RCZ est-elle seulement autre ou est-elle vraiment meilleure que le reste?

À chaque show de voiture, les constructeurs de voiture montrent les soi-disantes "voitures de concept". Ce sont des voitures expérimentales, faites à la main, avec lesquelles la marque veut montrer de quoi elle est capable et de quoi des modèles dans un futur lointain pourraient avoir l'air.

Des années après leur apparition à un show de voiture, beaucoup de voitures de concept sont mises en production, bien que dans une forme fortement adaptée. Ceci partiellement afin de serrer les coûts de production et aussi pour plaire à un public conservateur. Et ici, la Peugeot RCZ est tout de suite différente, car le modèle de production ressemble comme deux gouttes d'eau au concept tellement hardi d'antan! Même le toit et le vitre arrière avec rondeurs ont été récupérés (ceci a été copié par les concepteurs de la voiture de course Le Mans de Peugeot).



En comparaison avec d'autres coupés, la RCZ est plus flamboyante, mais en même temps aussi plus élégante. Une

combinaison unique! De plus, durant le tour de test, la RCZ se confirme comme apparition imposante, puisque un tas de voitures dégagent spontanément quand la RCZ apparaît dans le rétroviseur intérieur.

Intérieur

Le concept audacieux ne se limite pas à l'extérieur, mais dans la cabine aussi les concepteurs ont tout fait pour donner le sentiment aux passagers qu'ils roulent une voiture spéciale. Même le tableau de bord de la voiture de test est couvert de cuir ("paquet de cuir intégral"), ce qui renforce le charme exclusif. Toutefois, choisissez ce revêtement seulement en couleur foncée, puisque le gris léger reflète de façon gênante dans la pare-brise (voyez la photo).



Provisoirement, la RCZ n'est livrable que dans un seul niveau d'équipement et cela laisse peu à désirer. L'un des seuls désirs est du support pour l'Apple iPod, car le système lit seulement des fichiers mp3 à partir d'un stick USB. La qualité de finition de l'intérieur est suffisante, mais pâlit par rapport à la concurrente principale : la Audi TT. Fait non surprenant, cette dernière coûte beaucoup de dizaines de milliers d'euros de plus. En tenant compte du prix, Peugeot livre certainement un excellent produit avec la RCZ.

L'espace avant est excellent. Puisque les chaises peuvent être ajustées considérablement en hauteur, des conducteurs de haute taille sont également très bien assis sous le toit bas. Grâce à l'assise basse et la surface de verre limitée, la RCZ donne un sentiment de sécurité. La surface de verre limitée a pourtant aussi un désavantage : le montant de pare-brise (le barreau entre la pare-brise et la fenêtre latérale à l'avant) enlève une bonne partie de la vue. La grande entité du rétroviseur intérieur enlève une partie de la vue du conducteur sur par exemple une rotonde.

L'espace sur l'arrière-banc est minimal, voire y est vraiment seulement à titre décoratif. L'espace du coffre à bagages est exactement comparable à celui d'un véhicule bicorps moyen. De plus, le dos de l'arrière-banc peut être baissé et en cela la RCZ est pratique au-dessus de la moyenne pour un coupé.



Rouler

Assez de préconisations ? Il est temps alors de répondre à la grande question: la RCZ roule-t-elle aussi bien qu'elle n'a bonne apparence? Pour trouver la réponse, deux parcours de test ont été faits, car dépendamment du moteur la RCZ est dotée d'un autre châssis et cela fait un monde de différence. Faites attention ici si vous faites un parcours de test: ne vous contentez pas d'un parcours de test avec une version "semblable".



Durant cela, il est important de savoir que la RCZ n'est pas conçue comme une voiture de sport pur sang. Ceci est un coupé sportif qui grâce à son aspect spécial doit procurer une expérience plus saisissante. Techniquement parlant la RCZ est basée sur la op de Peugeot 308. La largeur de voie s'est

pourtant agrandie, le centre de gravité a été baissé (-4 cm) et les pneus sont (beaucoup) plus grands. Malgré l'aspect spécial, ceci n'est pas une voiture de sport à propulsion roues arrière motrices et moteur moyen, le moteur se trouve à l'avant et propulse les roues avant.

Gazole

Le moteur à gazole est couplé à un châssis standard, la conduite standard et la boîte à vitesses standard. Avec cela, la RCZ est déjà remarquablement vive et surtout terriblement provocatrice. Rouler vite et surtout le travail en virages rapide donnent une satisfaction énorme.

La 2.0 HDiF livre des prestations excellentes et grâce au couple musclé (340 Nm) elle est surtout forte dans les accélérations intermédiaires. Descendre les vitesses est à peine nécessaire ; à chaque accélération, il y a le sentiment agréable qu'une avalanche de force de traction supplémentaire est disponible.

Un indicateur d'embrayage indique le moment le plus économe pour choisir une vitesse suivante ou précédente. Celui qui suit strictement les instructions, consomme en pratique autour de 6 litres de gazole par 100 km (spécifications d'usine: 5.3 litres par 100 km). Un style de conduite sportif prononcé coûte un litre supplémentaire.



Essence

Spécialement pour la RCZ, Peugeot, ensemble avec BMW, a développé un tout nouveau moteur turbo 1.6 litres. Celui-ci livre une puissance de 200 pk (!) et 275 Nm. En pratique cela rend la RCZ à peine plus rapide, mais bien beaucoup plus avide qu'avec le moteur à gazole. Surtout à partir de 4.000 tours par minute, la voiture peut accélérer de manière

superbe. Pour augmenter le plaisir, une soupape dans l'échappement s'ouvre à cet instant précis et un bruit profond retentit, surprenant pour un moteur aussi petit.

Grâce à la technique turbo intelligente, la consommation du moteur à essence n'est pas beaucoup plus élevée que celle du moteur à gazole : 7.3 litres par 100 km.

La voiture "1.6 THP" à essence est dotée d'un châssis sportif (avec barre anti-rapprochement supplémentaire), volant plus petit et levier de changement de vitesses plus court. Avec cela, la voiture réagit manifestement de façon plus directe et alerte aux commandes du conducteur, mais pas nécessairement de façon meilleure. Le comportement routier ne s'améliore pas significativement, tandis que le conducteur doit bien travailler plus durement.

Durant une course sur circuit, la RCZ avec châssis sportif est sans doute plus rapide. Sur la voie publique, la voiture avec châssis standard donne un meilleur sentiment parce que dans ce cas la RCZ livre déjà de meilleures performances avec moins de peine.



Conclusion

La Peugeot RCZ est-elle une voiture géniale ou folle ? La réponse est : les deux. Bien que le terme "genial" soit très grandiloquent, la RCZ se fait remarquer entre autres par ses moteurs excellents. Les "1.6 THP" et "2.0 HDiF", roulées ici, livrent toutes les deux des prestations excellentes et sont pourtant assez économes. Le comportement routier de la RCZ est en un mot excellent. De plus, la RCZ est relativement pratique pour un coupé. Vu le prix, l'équipement peut être qualifié de complet.

L'esthétique est folle, flamboyante et osée et ceci est

seulement admirable. De plus, c'est pourquoi la RCZ est réellement au-dessus de la moyenne. Parlant purement rationnellement, la RCZ ne roule pas plus vite qu'un véhicule bicorps rapide, mais grâce à l'esthétique exorbitante, cette Peugeot offre sans doute plus de plaisir. ■



Technique

Peugeot RCZ 2.0 HDiF

Dimensions et poids

Longueur	429 cm
Largeur	185 cm
Hauteur	136 cm
Empattement	261 cm
Poids	1370 kg
Remorque	n.b.
Remorque avec frein	500 kg
Capacité carburant	55 l
Volume du coffre	321/1639 l



Moteur et prestations

Cylindrée	1997 cc
Cylindres/soupapes	4/4
Puissance	163 ch @ 3750 tr/min
Couple	340 Nm @ 2000 tr/min
Traction	avant
Accélération 0-100 km/h	8,2 s.
Vitesse maxi	220 km/h
Conso mixte	5,3 l / 100 km
Conso urbaine	6,8 l / 100 km
Conso extra	4,5 l / 100 km
Emissions de CO2	139 Gr./km



Prix

Prix	29.180 €
Prix du modèle de base	27.080 €