

# Essai - Peugeot RCZ : L'élégance à la française

*Jadis, élégance et raffinement étaient l'image de marque de la France. Il faut reconnaître que jusqu'à ce jour, les constructeurs automobiles hexagonaux s'en sont peu soucié, à quelques exceptions près. Mais avec la RCZ, Peugeot nous prouve le contraire. Est-ce que le ramage est à la hauteur du plumage, nous allons le vérifier.*



- 4 cylindres, turbo, 1'598 cm<sup>3</sup>
- 200 CV à 5'500 t/min
- 255 Nm à 1'700 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rapports
- Vitesse maxi : 237 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.5 sec.
- Poids : 1'370 kg
- Conso. mesurée : 7.7 l./100 km
- Emissions de CO<sub>2</sub> : 159 g/km (C)
- dès CHF 46'350.-  
modèle essayé : CHF 51'700.-

---

Courant 2007, Peugeot nous présentait la 308 RCZ, un concept-car au style résolument sportif et moderne. Peu de personnes pensaient qu'il serait un jour produit en série. Pourtant en 2009, à l'occasion du Salon de Francfort, le constructeur français lance la commercialisation de son coupé sportif sous le nom définitif de RCZ. Audace d'autant plus extrême qu'il se veut le concurrent d'un coupé germanique, l'Audi TT, leader de son marché. La Peugeot RCZ est aussi l'une des rares voitures de la marque à ne pas être désignée par un chiffre à zéro central. Les premiers véhicules ont été livrés aux clients au printemps 2010 ; voilà donc un peu plus d'une année que la RCZ circule sur nos routes et le 21 juin dernier le 30'000ème exemplaire est sorti des chaînes de production de Magna, à Graz en Autriche. Nous avons pris le volant de sa déclinaison la plus sportive équipée du 1.6 l. THP 200 CV.

## ***A l'extérieur***

Il pleut à torrents au moment où je prends possession du coupé RCZ qui sera mien pour les prochains jours. Sa robe, toute de noir vêtue et ses très belles jantes 19" de la même couleur lui confèrent une apparence très féline, voire mystique par cette météo très sombre. Habitué des chats noirs, je ne fais pas cas de ce sentiment et j'aurai plus le temps de l'admirer le lendemain. Aurais-je dû utiliser le terme « contempler » plutôt ? Car si pour beaucoup de personnes le look de cette RCZ ne plaît pas, je suis pour ma part conquis. Je trouve ses lignes dynamiques et racées, presque agressives, telles le lion de l'emblème Peugeot. En fait il n'y a que sa face avant, en totale adéquation avec l'identité de la marque, qui ne me plaît guère. Mais l'originalité a ses limites et de nos jours il est primordial pour les constructeurs d'afficher une continuité stylistique entre les modèles d'une même marque. Les courbes sont fluides et depuis l'intérieur, en regardant dans les rétroviseurs, la vision des ailes arrière galbées est simplement sublime. Sa poupe relativement longue, ses ailes bombées et la double sortie d'échappement accentuent la sportivité de la voiture. Les arches de toit en aluminium séparent avec succès la carrosserie et le toit à double bosselage. Au sujet de ce dernier, le designer de la RCZ, Boris Reinmöller du centre de style Peugeot, explique qu'il s'est inspiré de la 908 qui a participé au 24 Heures du Mans en 2007. A mes yeux, avec en plus le « Z » à la fin de son appellation,

impossible de ne pas penser immédiatement au légendaire carrossier italien Zagato. Coïncidence ou hommage, cela n'a pas d'importance, le résultat est là, cette RCZ est une vraie réussite. Gage de ce succès, elle a reçu le prix de la plus belle voiture de l'année 2009 décerné par le Festival Automobile International.

## ***A l'intérieur***

Une fois installé à bord, je découvre progressivement l'espace confiné de cette RCZ. La garde au toit est relativement restreinte et avec la teinte noire omniprésente, un claustrophobe ne s'y sentirait pas très à l'aise. Les sièges recouverts de cuir Nappa estampillés du logo Peugeot dans les appuis-tête sont confortables et de très bonne qualité. Il m'aura juste fallu un certain temps pour trouver une bonne position de conduite, mais j'ai pu ensuite avaler les kilomètres sans souci malgré la conception légèrement convexe du dossier qui peut s'avérer dérangeante lors de très longs trajets. La planche de bord épurée est recouverte dans sa totalité par une matière à la texture lisse et innovante, similaire au cuir, avec des surpiquûres gris clair du plus bel effet. L'apparence est très valorisante. L'ensemble des compteurs ainsi que l'horloge placée au centre de la console sont cerclés de chrome avec un fond à l'aspect carbone alliant sportivité et élégance. L'équipement technologique habituel est bien évidemment présent, même si notre voiture d'essai ne comprenait pas de GPS. J'ai été agréablement surpris de découvrir qu'une fois mon iPhone synchronisé avec la voiture, je pouvais aussi profiter de la musique qu'il contient via la connexion Bluetooth. Petites fautes de goût à cet habitacle très stylé, l'intégration ou plutôt la non-intégration du frein à main et surtout le fond orange très vieillot de l'ordinateur de bord qui n'est pas digne d'une telle voiture. Si sur le papier cette RCZ est considérée comme une 2+2, je défie quiconque de considérer les deux sièges arrière comme des places pouvant accueillir des personnes de taille normale. Grâce au double bosselage du toit, ils pourront éventuellement vous dépanner sur des petites distances. Mais ils serviront principalement d'espace de rangement ou pour simplement augmenter la taille déjà très généreuse du coffre. Avec 384 litres en configuration standard, sa taille passe à 760 litres en rabattant les sièges arrière. De plus il dispose d'une accessibilité remarquable pour entreposer sans aucun souci vos bagages nécessaires pour un long, voire très long week-end.

## ***Sous le capot***

Le cœur de notre lionne est déjà bien connu puisqu'il s'agit de la même motorisation qui équipe la Citroën DS3 Racing dont nous vous avons proposé l'essai il y a quelques semaines. Dans la Peugeot RCZ, le petit quatre cylindres 1.6 l. turbo affiche la puissance de 200 CV à 5'500 t/min pour un couple de 255 Nm à 1'700 t/min, voire 275 Nm avec la fonction overboost (gain de couple supplémentaire disponible temporairement). Couplé à une boîte de vitesses 6 rapports à débattement réduit, ce moteur est rageur et coupleux. Il propose en plus une sonorité très plaisante lorsqu'on le sollicite. Pour les occupants, la mélodie est accentuée par un système de boîte de résonance qui s'active uniquement lors de fortes accélérations. Une fois de plus je suis conquis par ce bloc moteur d'origine PSA-BMW, et cela malgré un poids supérieur, 1'372 kg à vide, par rapport à la petite bombinette aux doubles chevrons. Mais pour la RCZ, Peugeot convoite plus des objectifs de grand tourisme que la sportivité extrême. Tout au long de cet essai, je n'ai pas lésiné sur l'exploitation des ressources de cette RCZ et c'est avec surprise que j'ai pu constater sa grande sobriété. En effet si le constructeur annonce une consommation moyenne de 6,9 l./100km en utilisation mixte, après plus de 2'000 km l'ordinateur de bord affichait seulement 7,4 l./100km et nos mesures ont révélé un 7,7 l./100km à la pompe. Sur un trajet purement autoroutier, l'électronique nous a même gratifié d'un tout petit 5,6 l./100km. De nos jours, les constructeurs travaillent activement sur la réduction de la consommation d'essence et il faut admettre que pour la RCZ, Peugeot peut être fier du résultat surtout pour les performances proposées. Au vu de ses origines, rien de surprenant à ce que la RCZ soit disponible en diesel, un 2.0 HDI de 163 CV, qui trouvera probablement beaucoup d'intéressés chez nos voisins français. Je n'ai pas testé cette version, mais deux RCZ de course équipées d'une version améliorée de cette motorisation (HDI FAP 200 CV) accumulent les bons résultats dans le championnat d'endurance VLN qui se court sur le mythique tracé de la Nordschleife, avec récemment une victoire en catégorie D1T et la 54ème place au classement général des 24 heures du Nürburgring.

## ***Au volant***

Mes trajets quotidiens combinent de la ville, de l'autoroute et des petites routes de campagne. J'ai ainsi pu pleinement profiter des compétences routières du

coupé RCZ. La GT française est basée sur la plateforme de la Peugeot 308, avec des voies avant et arrière élargies, un centre de gravité abaissé et une rigidité augmentée. Le résultat ? Un châssis bluffant d'efficacité et une tenue de route excellente en toutes circonstances. La prise de roulis est quasi nulle, les effets de couple dans le volant relativement faibles, et même sur revêtement mouillé, il est difficile de mettre en défaut cette RCZ. Malgré une motorisation performante, ce n'est pas une sportive pure et dure. Lors de parcours très sinueux, le poids de la voiture se ressent dans son comportement. Et si la direction est très agréable en ville, j'aurais aimé plus de fermeté quand le rythme s'accélère. Toutefois le potentiel est bien présent et il y a largement de quoi se faire plaisir. La suspension très ferme contribue probablement à ces bonnes aptitudes, mais combinée aux jantes 19'', le confort à bord est légèrement dégradé surtout pour le passager. Très belle avec cette monte de jantes, la RCZ devient presque trop dure et aura tendance à sautiller, voire être déséquilibrée, si la chaussée se dégrade.

## ***Verdict***

Avec son apparence de félin, la Peugeot RCZ est avant tout une réussite stylistique. Plus belle que bestiale, elle propose un design très différent de ce que l'on a l'habitude de trouver sur le marché automobile. Selon les informations reçues du constructeur français, les ventes en Europe sont un réel succès et la RCZ ferait même de l'ombre à sa concurrente, l'Audi TT, en se positionnant devant cette dernière au niveau des nouvelles immatriculations depuis son lancement en avril 2010. Pour ma part, je la trouve plus belle et plus originale que l'Allemande, mais tout cela reste subjectif et personnel bien évidemment. Ce qui ne l'est pas, c'est le prix et à ce jeu, la Française remporte la mise puisque à motorisation égale, l'Audi TT 2.0 TFSI (211 CV) coûte environ CHF 10'000.- de plus, dépendant de l'équipement. Avec un tarif de base juste au-dessus des CHF 40'000.- pour l'entrée de gamme, CHF 46'350.- pour la version 200 CV essayée, la Peugeot RCZ est un coupé GT très intéressant, relativement sobre, mais à privilégier si vous êtes deux passagers au maximum.

## **Prix et options - Peugeot RCZ 1.6 THP 200 CV**

**Prix de base : CHF 46'350.-**

**Jantes "SORTILEGE" Matt BlackOnyx 19" : CHF 1'100.-**

**Peinture métallisée : CHF 750.-**

**Pack Cuir Nappa : CHF 3'500.-**

Inclus : Sièges en cuir Nappa Club (avant chauffants et électriques) + Pack Easy Motion (extinction tardive des projecteurs, rétroviseur intérieur électrochrome, indexation des rétroviseurs au passage de la marche arrière, essuie-vitre automatique avec détecteur de pluie, éclairage d'approche au déverrouillage, aide au stationnement avant, allumage automatique des projecteurs)

**Prix TOTAL : CHF 51'700.-**

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette Peugeot RCZ 1.6 THP 200 CV.















