

Essai - Peugeot RCZ (Mk II) : Lifting discret

Après 50'000 exemplaires vendus, dont plus d'un millier en Suisse, voilà que la Peugeot RCZ se refait une beauté. L'occasion pour Wheels And You de reprendre le volant de ce sympathique coupé.



- 4 cylindres turbo, 1'598 cm³
- 200 CV à 5'500 t/min
- 275 Nm à 1'700 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 237 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.5 sec.
- Poids : 1'372 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'287 x 1'845 x 1'359
- Conso. mesurée : 7.5 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 155 g/km (E)
- dès CHF 39'900.-, modèle essayé: CHF 48'250.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Elle nous avait déjà enchantés lors de l'essai de la première génération, voilà que la RCZ remet le couvert. Certainement l'une des autos les plus sexy du marché

dans une gamme de prix abordable « au plus grand nombre », la RCZ jouit d'un style très original et de réelles qualités qui en font une sportive attachante et efficace. J'en veux pour preuve qu'elle endosse à elle seule l'actualité sportive de Peugeot, au travers du championnat monotype « RCZ Racing Cup » et un succès remarqué aux 24 Heures du Nürburgring.

A l'extérieur

Dans une catégorie où l'effet de mode n'est pas qu'un simple concept et avec les derniers lancements au sein de la gamme (508, 208, 2008, 308) affichant une nouvelle identité, les designers ont voulu et dû replacer la RCZ là où elle mérite d'être.

C'est toute la face avant qui change. Nouvelle calandre dans la signature stylistique de la marque actuelle, inaugurée sur la 508. Les optiques et le bouclier changent également pour le meilleur. Au risque de choquer les aficionados de la « Mk I », caractérisée par cette bouche béante qui affiliait immédiatement le coupé RCZ à la gamme 308, la « Mk II » s'affirme avec une identité désormais propre et plus discrète, un tantinet germanique dans l'esprit avec la signature LED.

Pour le reste, les changements sont mineurs et concernent en priorité le catalogue d'options et accessoires. A côté de nouveaux coloris pour la caisse, comme ce magnifique rouge « Erythrée » habillant notre modèle d'essai, une palette importante de possibilités de personnalisation est mise à jour, allant du choix des jantes aux rétroviseurs ou au toit en carbone, en passant par les couleurs spécifiques que vous pouvez donner aux fameuses arches.

Hormis cette histoire de face avant, il faut bien avouer que le style du coupé RCZ est très réussi. Peut-être trop proche, pour certains, d'une Audi TT, la Peugeot a le mérite de jouir d'un dessin particulièrement travaillé, comme par exemple le double bosselage du toit ou le galbe des ailes arrière.

A l'intérieur

Point de révolution, les nouveautés portent également sur les couleurs des

garnissages. Nous y retrouvons donc les magnifiques sièges baquets siglés du lion, une banquette arrière anecdotique tant elle ne sert que de compartiment à bagages supplémentaire et une planche de bord bien léchée. Le choix des matériaux demeure bon, pour ce qui reste dans le champ de vision. De la peausserie sur toute la planche, surpiquée avec précision et ajustée au poil entre les contre-portes et la face afin de ne pas y déceler de décalage. Seuls les plastiques durs et grossiers entre les sièges, dans le prolongement de la console, le bas des contre-portes et sous le tableau de bord dénotent dans cet univers voulu premium.

Tant l'instrumentation que l'équipement sont complets. Malgré la mise à jour stylistique, Peugeot a laissé cet écran LCD orange suranné face au conducteur. De même, alors que le combiné multimédia/GPS sont, eux, au goût du jour, il demeure impossible de synchroniser son iPod/iPhone pour y écouter de la musique... Passage obligé via votre ordinateur pour transférer vos fichiers musicaux sur une carte « SD » que vous insérerez dans la fente prévue à cet effet. Enervant et surprenant, ce d'autant que la qualité de l'équipement audio est plutôt flatteuse et que sur tous les autres modèles du groupe PSA Peugeot-Citroën que nous avons testés, cette fonctionnalité était disponible...

Sinon, la position de conduite est excellente et facilement trouvée, la lisibilité de l'instrumentation parfaite et l'ambiance sport-chic bien au rendez-vous, grâce notamment aux cerclages chromés des cadrans, leur fond imitant le carbone et les faibles surfaces vitrées.

Pour le côté pratique, le coffre dispose de 321 litres de volume utile, extensible à 639 litres en rabattant la banquette arrière.

Sous le capot

Trois motorisations sont disponibles sur le coupé RCZ. A ma gauche, un diesel 2.0 litres HDi de 163 CV à 3'750 t/min et 340 Nm dès 2'000 t/min accouplé à une boîte manuelle six rapports. A ma droite, deux essence 1.6 litres, de 155 CV à 6'000 t/min et 240 Nm dès 1'400 t/min pour le premier, avec boîte manuelle ou automatique et le désormais bien connu 200 CV à 5'500 t/min, auquel nous avons affaire dans cet essai et que nous retrouvons sous le capot des Citroën DS3 Racing, DS4, DS5 et Peugeot 208 GTI. Ce propulseur se voit accouplé uniquement

à une boîte de vitesses manuelle à six rapports. Bien étagée, au guidage ferme et précis, cette transmission permet de tirer avec aisance la quintessence du bloc THP 200. Un vrai bonheur. Souple, coupleux (275 Nm entre 1'700 et 4'500 t/min), il ne rechigne en rien à venir taquiner la zone rouge en conduite sportive. A allure de sénateur, il enroule également avec facilité en jouant sur le couple. Une petite merveille ce moteur !

Côté consommation, nous sommes dans les mêmes eaux que lors de notre précédent essai, à savoir 7.5 l./100 km mesurés à la pompe. Encore une fois, compte tenu des performances offertes par ce bloc turbo de 1.6 l. de cylindrées, on peut le aisément le qualifier de frugal !

Au volant

200 CV sur le train avant, un look sportif, le châssis doit être à la hauteur ! Ce serait sous-estimer le savoir faire de la marque de Sochaux dans ce domaine en osant douter du résultat. La suspension est ferme, sans être inconfortable, bien au contraire. La direction, très consistante et précise participe également à la touche sportive de l'ensemble. Le coupé RCZ est très agile, vire à plat, et même si de prime abord nous pourrions regretter qu'il soit tracté et non propulsé, il délivre au conducteur une excellente perception de la route, synonyme de plaisir de conduite. Il arrive cependant, en frôlant les limites, que le train avant ait tendance à sous-virer à l'amorce d'une courbe. Impression fugace qui aurait peut-être été atténuée voire supprimée à l'aide d'un différentiel mécanique et non électronique comme en est équipé le RCZ. La très attendue version RCZ-R, forte de ses 270 CV annoncés, saura être irréprochable, du moins nous l'espérons !

En tout temps la Peugeot RCZ se veut rassurante et sûre, au grand dam de ceux aimant les arrières joueurs. Mais en tant que coupé « Grand Public », la RCZ offre un compromis parfait entre performance et confort, vous permettant à la fois d'aligner les kilomètres en toute sérénité et les séances d'arsouilles lorsque le cœur vous en dit.

Verdict

Depuis notre dernier essai, les prix ont fondu ! Disponible dès CHF 39'900.- pour la version THP 200 CV (CHF 35'900.- avec le moteur THP 155 CV), le coupé RCZ se place parfaitement bien dans le segment auquel il appartient, bien moins cher qu'une Audi TT, plus statuaire et mieux présenté qu'une Toyota GT-86. La RCZ, avec sa face avant liftée, ne fait pas que jouer les prolongations en attendant un éventuel remplacement. Elle a toujours toute sa place dans le paysage automobile actuel, en offrant originalité stylistique, rigueur dynamique et performances de premier rang.

Prix et options - Peugeot RCZ

Prix de base : CHF 39'900.-

Peinture métallisée : CHF 750.-

Sièges avant chauffants : CHF 300.-

Système Hifi JBL : CHF 700.-

WIP Nav : CHF 1'100.-

(système audio Arkamys, prises USB, Bluetooth, GPS, écran couleur escamotable 7")

Pack Cuir Nappa Intégral : CHF 4'400.-

(sièges, planche de bord et panneaux de portes en cuir)

Pack Vision : CHF 1'100.-

(correcteur d'assiette des phares, lave-projecteurs, phares aux Xenon avec projecteurs directionnels et masques Titane)

Prix TOTAL : CHF 48'250.-

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

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette Peugeot RCZ.

A lire aussi

Essai - Peugeot 208 GTI : Le lion est bel et bien vivant !

Premier contact - Peugeot 2008 : Elegant et urbain

Premier contact - Peugeot 208 GTI : Le retour d'un sacré numéro ?

Essai - Peugeot 508 RXH : L'hybride en mode baroudeur familial de luxe

Essai - Peugeot 4008 : Premium, mais pas trop

Essai - Peugeot 208 : La renaissance du lion

Essai - Peugeot 3008 HYbrid4 : Le crossover ludique

Essai - Peugeot 508 SW GT : Une lionne d'Outre-Rhin ?

Premier contact - Peugeot 3008 HYbrid4 : Le premier hybride diesel au monde !

Essai - Peugeot RCZ : L'élégance à la française

Présentation - Peugeot 308 R Concept

Nouveauté - Peugeot RCZ-R

Nouveauté - Peugeot 308

Nouveauté - Peugeot RCZ

Sport Auto - Peugeot 208 GTi Racing Experience

Présentation - Peugeot 2008

Genève 2012 - Peugeot 4008

Genève 2012 - Peugeot 208

Genève 2012 - Peugeot 208 GTI Concept

Nouveauté - Peugeot GTI Concept et XY Concept

Nouveauté - Peugeot 208





W.A.V.



W.A.V.

















