Essai – Peugeot RCZ R : Le lion sort ses griffes… et les dents !

La Peugeot RCZ est une auto qu'on aime particulièrement à la rédaction. Tant la première version que celle restylée nous avaient convaincus par son originalité stylistique et surtout ses prestations. Et quand le modèle est chargé d'incarner le retour aux affaires sportives de la marque de Sochaux on ne peut que se réjouir !

- 4 cylindres essence, turbo, 1'598 cm^3
- 270 CV à 6'000 t/min
- 330 Nm de 1'900 à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.9 sec.
- Poids : 1'355 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'287 x 1'845 x 1'359
- Conso. mesurée : 7.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 145 g/km (E)
- dès CHF 51'900.-, mod. essayé: CHF 53'150.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Voici la Peugeot de série la plus puissante de l'histoire. Ni plus, ni moins. Pour l'occasion, le lion a sorti son arsenal de guerre en conviant Peugeot Sport autour de la table. Et c'est une première pour un modèle de grande série, prouvant que Peugeot ne veut rien laisser au hasard.

Jamais endormie, la division compétition de la marque regroupe des compétences ultra reconnues depuis les 205 et 405 T16, en passant par les 905 et 908 des 24 Heures du Mans et plus récemment les 208 Pikes Peak et la 2008 DKR. Avons-nous affaire à une stratégie marketing qui risque de discréditer un glorieux héritage sportif ou une vraie sportive au comportement à la hauteur du palmarès de ses géniteurs et capable de venir faire de l'ombre aux ténors allemands, Audi TTS en tête ? C'est la question principale à laquelle nous allons répondre.

A l'extérieur

Le temps n'a aucune emprise sur cette ligne particulière. Le toit bosselé, le regard acéré et l'équilibre des proportions suggèrent sans fioritures les velléités sportives de l'engin. Le profil et les ailes musculeuses font immédiatement penser au félin à l'affût prêt à bondir.

Cette livrée « R » se distingue par ses arches de toit noir mat, les fonds de projecteurs xénon noir assombris et un aileron fixe proéminent sur la malle arrière. Les plus observateurs noteront un bouclier arrière spécifique abritant une double sortie d'échappement pour le moins suggestive et des jantes spécifiques au modèle. Avec l'assiette abaissée de 10 mm, ces dernières remplissent à la perfection les arches de roues. Seuls deux petits badges R très discrets habillent la calandre et l'arrière.

Finalement, Peugeot a opté pour une individualisation discrète du modèle, à l'Allemande d'une certaine manière, histoire de ne pas caricaturer un modèle à la personnalité marquée à l'origine et en faire un suppôt de tuner. Du côté du nuancier, quatre coloris sont disponibles : rouge Erythrée, noir Perla Nera, gris Sidobre et blanc opale.

A l'intérieur

Une fois la lourde porte ouverte, notre regard est immédiatement attiré sur les baquets mêlant cuir et alcantara. Larges et imposants, ils sont flanqués d'un gros logo R sur fond métallique et soulignés de surpiqûres rouges. Les panneaux de porte, le tableau de bord et la console centrale sont aussi doublés de cuir et piqués de carmin. Ca en jette ! Attention cependant : si vous souhaiter opter pour une sellerie entièrement cuir pour les sièges, celle-ci vous interdit l'accès au sièges baquets.

Je regrette aussi le petit côté vieillot de la planche de bord. Bien que richement équipée, elle trahit son âge avec un écran de l'ordinateur de bord qui fait face au conducteur à matrice LCD orange/noir d'un autre âge, comme les afficheurs de température de la climatisation. L'ensemble des commandes regroupées sur la console sont également conçues dans un plastique dur qui n'a plus cours dans la production automobile qui se dit « premium ». Pas de quoi en faire un plat cependant, ce n'est pas ce qu'on demande à notre RCZ R, ce d'autant que l'atmosphère proposée est en droite ligne avec la vocation de l'auto, rappelant certaines productions allemandes ou italiennes bien plus onéreuses.

En termes d'habitabilité, les baquets offrent un confort et un maintien idéal et parfaitement en accord avec l'auto. L'assise se révèle cependant un peu haute pour mon gabarit, mais les possibilités de réglages de la colonne de direction et du siège permettent de trouver aisément la position de conduite idéale. Les surfaces en alcantara évitent de glisser lorsqu'on encaisse les G latéraux.

Les strapontins arrière, comme déjà signalé lors de nos précédents essais de la RCZ, servent avant tout d'espace de chargement d'appoint au coffre. Leur dossier s'abaisse par ailleurs en une seule partie, permettant au volume de la malle de passer de 321 à 639 litres.

Sous le capot

C'est ici que se cachent les principales évolutions proposées avec la RCZ R.

Tout d'abord le moteur. Le désormais sempiternel et énergique bloc 1.6 l. turbo « EP6 » ou « Prince » dans le jargon PSA, voit ici sa puissance portée à 270 CV. Oui, oui, 270 CV ! Soit une puissance spécifique de 170 CV/litre. Le couple quant à lui culmine à 330 Nm entre 1'900 et 5'500 t/min. Pour arriver à de tels

résultats, le moteur à subi nombre d'améliorations, notamment en ce qui concerne la gestion calorifique. Les bielles-pistons ont été revues, de même que le turbo et le collecteur d'échappement afin de supporter les hautes températures. Sur le papier, la dernière mouture de ce moteur bien né n'a pas à rougir face aux TSI ou TFSI d'Outre-Rhin en affichant un 0 à 100 km/h en 5.9 secondes et une vitesse maximale de 250 km/h. Et pour couronner le tout, si la consommation mixte normalisée est annoncée à 6.3 l./100 km, j'aurai mesuré une moyenne de 7.7 l./100 km sur les 2'000 km de mon essai. Autant dire quasi rien compte tenu des performances annoncées… et délivrées !

Parmi les autres optimisations réalisées sur la RCZ R, notons l'adoption de freins avant à étriers fixes et 4 pistons qui mordent des disques de 380 mm montés sur bol alu.

Le châssis n'est pas en reste puisque ses voies sont élargies et les suspensions sont exclusives au modèle. Afin de faire passer la puissance de feu au sol, notre coupé est équipé d'un bon vieux différentiel mécanique Torsen. Eprouvé, certes, mais efficace. Ca a le mérite d'être souligné dans une catégorie où désormais la plupart des constructeurs préfèrent quelques lignes de code informatique de plus dans un boîtier ABS pour un résultat « à la manière de » qui reste, avouons-le, très souvent en-deçà des performances d'un vrai différentiel. Enfin, la RCZ R, aussi curieux que cela puisse paraître avec une telle cavalerie sur le train avant, fait l'impasse sur les pivots découplés dont certains constructeurs se gloussent d'avoir monté sur certaines de leurs productions du segment inférieur… Mais on n'apprend rien à la vénérable maison de Sochaux en matière de trains roulants.

Au volant

Au tour de clé, les aspirations de la RCZ R ne laissent aucun doute. Grave et rauque, la sonorité qui s'échappe des tuyères arrière est amplifiée dans l'habitacle au moyen d'un « sound system ».

Les premiers tours de roues démontrent une versatilité à toute épreuve de la part de notre coupé. Parfaitement docile, il évolue en toute quiétude en ville ou à allure modérée sur les tracés campagnards. Le couple maxi disponible dès 1'900 t/min autorise une conduite coulée, sur le couple justement, en enquillant les rapports sans que le moteur ne semble s'étouffer. Bon point par ailleurs pour le

guidage et le verrouillage du levier de vitesses, ferme et précis à la fois. Il m'est même apparu que le confort de suspension à basse vitesse se montre même plus prévenant que la version 200 CV essayée il y a quelques mois. Un petit tour par le dossier de presse me confirme que pour privilégier la motricité, Peugeot Sport a durci de 44% le train arrière contre seulement 14% à l'avant. De plus, l'essieu avant bénéfice aussi d'une barre antiroulis moins rigide, rendant le comportement global plus régulier et dynamique. Et tout ça en se passant, ici aussi, de toute assistance électronique de contrôle de la dureté !

Mais c'est surtout lorsque les courbes se profilent dans votre champ de vision que la RCZ Z démontre l'entier de ses qualités. Admirablement campé sur ses pneumatiques, elle se joue de son poids de 1'355 kg avec maestria. En haussant le rythme, la pertinence des choix techniques retenus vous saute au visage, tout comme la mise au point réalisée dans les moindres détails. Le différentiel permet des relances canon en sortie de virage sans dévier de sa trajectoire, tandis que les effets de couple dans le volant sont bien contenus. La direction par ailleurs est précise et renvoie juste ce qu'il faut d'informations. Les envolées du moteur sont exaltantes, l'auto vit et ne rechigne jamais à la tâche.

Sur route ouverte, le comportement de la petite lionne est imperturbable. En tout temps sécurisant et prévenant, les courbes sont avalées à toute berzingue dans une stabilité impériale, comme fixée sur des rails. Le roulis ? Connaît pas. La confiance augmentant, il est même possible d'enrouler les courbes au lever de pied ou en entrant sur les freins à la manière des porschistes de la grande époque. Là aussi en toute quiétude car il faut réellement provoquer grossièrement l'engin pour à la fois commencer à sentir une amorce de décrochage de l'arrière ou encore déclencher l'ESP dont les limites d'intervention semblent repoussées à des années-lumière. Encore une preuve de la maîtrise parfaite de la mise au point d'un châssis par les ingénieurs Peugeot.

Il n'y a guère que lorsque les conditions d'adhérence se dégradent que la RCZ R demandera de calmer vos ardeurs sans pour autant devenir piégeuse.

Verdict

J'aurais envie de dire que « quand on veut, on peut ». Je ne peux que féliciter Peugeot d'avoir pris le lion par la crinière, ou plutôt le taureau par les cornes,

pour nous gratifier d'un engin en définitive relativement simple en conception, presque de la vieille école pourrait-on dire, dont les prestations sont largement aussi bonnes, voire supérieures en certains points, à la concurrence. D'ailleurs, l'implication de Peugeot Sport dans la gamme de route ne va pas s'arrêter là. La RCZ R est le premier résultat de cette fructueuse collaboration, la 208 GTI 30th a suivi et mon petit doigt me dit que la 308 devrait aussi avoir sa mouture délurée d'ici à quelques mois. Et c'est tant mieux, bravo !

Côté finances, la RCZ R est affichée à CHF 51'900.- en prix de base. Bien équipée à la base, la liste des options est particulièrement courte, se résumant essentiellement à des attributs esthétiques ou des équipements comme un système multimédia plus sophistiqué que celui monté de série. Avec l'abandon du taux plancher de l'euro contre franc suisse, la marque propose aussi des primes alléchantes et cumulables à d'autres offres, évoluant en fonction du contexte sur les marchés.

Prix et options – Peugeot RCZ-R

Prix de base : CHF 51'900.-

Aide au stationnement avant : CHF 500.-

Peinture métallisée : CHF 750.-

Prix TOTAL : CHF 53'150.-

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

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette Peugeot RCZ-R ainsi qu'au garage Peugeot BYmyCAR Acacias à Genève pour la logistique.

A lire aussi

Premier contact – Peugeot 208 GTI 30th : Pour le plaisir !

Essai – Peugeot 308 SW : Jamais sans mon break !

Premier contact – Nouvelle Peugeot 508 : Toujours convaincante, mais…

Essai – Peugeot 308 1.6 e-HDi Féline : La nouvelle qui a tout pour elle !

Essai – Peugeot 208 XY : Glam, chic and juicy

Essai – Peugeot RCZ (Mk II) : Lifting discret

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

Nouveauté – Peugeot 308 GT

Présentation – Peugeot Quartz

Nouveauté – Peugeot 208 GTi 30th

Nouveauté – Peugeot 508

Présentation – Peugeot Exalt

Economie – Déjà 10’000 Peugeot 208 GTI produites !

Nouveauté – Peugeot 108

Nouveauté – Peugeot 308 SW

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.Y.

PEUGEOT

W.A.Y.

ZH·711524
W.A.Y.

W.A.Y.

AIRBAG
W.A.Y.

W.A.Y.

PEUGEOT
SPORT

PEUGEOT
SPORT

24c
13 00
GENEVE
PREMANON
NYON
CHATELBLANC
L'ABBAYE
THONON-LES-BAINS
(Begnins)
5km
715 m
W.A.Y.

ZH 711524
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·711524
W.A.Y.

ZH 711524
W.A.Y.

W.A.Y.

RADIO
MUSIC
SETUP
PHONE
MODE
NAV
TRAFFIC
AUTO
A/C
20
20
W.A.Y.

W.A.Y.

12V
PEUGEOT
SPORT
AIRBAG
RCZ
W.A.Y.

PEUGEOT
ZH 711524
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 711524
W.A.Y.

ZH 711524
W.A.Y.

ZH 711524
W.A.Y.

ZH 711524
W.A.Y.

ZH-711524
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.