



Peugeot RCZ Genial oder verrückt?

Autotest | Genialität und Verrücktheit liegen manchmal nah beieinander. Beide wagen es, radikal mit den Normen zu brechen. Über den Verrückten wird wegen seiner abweichenden Ideen nur schlecht gesprochen. Das Genie aber wird gerade deswegen bewundert und bekommt Anhänger. Der Peugeot RCZ ist auch so ein Zweifelsfall. Das Auto ist mit keinem anderen zu vergleichen und wirft die Frage auf: Ist der RCZ nur anders oder tatsächlich besser als der Rest?

Auf jeder Autoshow zeigen die Hersteller sogenannte "concept cars". Das sind experimentelle, händisch zusammengebaute Autos, mit welchen eine Marke zeigt, wozu sie im Stande ist und wie die Modelle in Zukunft aussehen könnten.

Viele Konzept-Wagen werden Jahre nach ihrem Auftritt bei einer Autoshow produziert, jedoch in stark angepasster Form. Das geschieht zum Teil deshalb, um die Produktionskosten zu drücken und auch, um das konservative Publikum für sich zu gewinnen. Und hier ist der RCZ sofort anders, denn das Produktionsmodell gleicht dem ehemaligen gewagten Konzept wie ein Ei dem anderen! Sogar das Dach und die Heckscheibe mit den Rundungen wurden übernommen (die Designer hatten beides vom Le-Mans-Rennwagen von Peugeot abgeguckt).



Im Vergleich mit anderen Coupés ist der RCZ flamboyanter, doch zugleich auch eleganter. Eine einzigartige Kombination! Während der Testfahrt zeigte sich der RCZ außerdem als beeindruckende Erscheinung, denn manches andere Auto machte spontan Platz, wenn der RCZ im Innenspiegel erschien.

Interieur

Der gewagte Entwurf beschränkt sich nicht nur auf das Interieur, auch in der Kabine haben die Designer alles mögliche getan, um den Insassen das Gefühl zu geben, in einem besonderen Auto zu fahren. Sogar das Armaturenbrett des Testwagens war mit Leder verkleidet ("integrales Lederpaket"), was stark zu der exklusiven Ausstrahlung beiträgt. Man sollte diese Verkleidung aber nur in dunklen Farben wählen, denn ein hellgraues Armaturenbrett reflektiert störend in der Frontscheibe (siehe Foto).



Bislang lässt das Ausrüstungsniveau des RCZ kaum zu wünschen übrig. Einer der wenigen Wünsche ist die Unterstützung für den Apple iPod, denn das Audiosystem liest nur MP3-Dateien von einem USB-Stick. Die Vollendung des Interieur ist ausreichend, doch bei Weitem nicht so gut wie bei der stärksten Konkurrenz, dem Audi TT. Letzterer ist denn auch viele tausend Euro teurer. Sicher, in Anbetracht des Preises liefert Peugeot mit dem RCZ ein ausgezeichnetes Produkt.

Der Raum vorne ist gut. Weil die Sitze stark in der Höhe verstellt werden können, sitzen auch größere Fahrer gut unter dem niedrigen Dach. Es ist dem niedrigen Sitz und der geringen Glasfläche zu

verdanken, dass die Kabine des RCZ ein Gefühl von Geborgenheit gibt. Die geringere Glasfläche hat aber auch einen Nachteil: Der A-Still (also der Balken zwischen Frontscheibe und vorderem Seitenfenster) nimmt einen großen Teil der Sicht weg. Der Innenspiegel versperrt durch seine Größe einen Teil der Sicht, zum Beispiel im Kreisverkehr.

Der Raum auf dem Rücksitz ist minimal, dieser ist eigentlich nur zur Dekoration vorhanden. Der Gepäckraum ist etwa mit dem eines durchschnittlichen Fließhecks vergleichbar. Außerdem kann der Rücksitz herunter geklappt werden, und damit ist der RCZ für ein Coupé schon überdurchschnittlich praktisch.



Fahren!

Genug Vorschau? Dann wird es Zeit, um die große Frage zu beantworten: Fährt der RCZ genau so gut, wie er aussieht? Um die Antwort zu finden, wurden zwei Testfahrten gemacht, denn abhängig vom Motor wird der RCZ mit unterschiedlichen Fahrgestellen ausgestattet, und das macht einen großen Unterschied. Achten Sie bei der Probefahrt darauf: Begnügen Sie sich nicht mit einer "ähnlichen" Ausführung.



Dabei ist es wichtig zu wissen, dass der RCZ nicht als Vollblut-Sportwagen konzipiert wurde. Er ist ein sportliches Coupé, dessen besonderes Äußeres eine spannende Erfahrung bringen soll. Bezüglich der Technik basiert der RCZ auf dem Peugeot 308. Die Spurbreite wurde jedoch vergrößert, der Schwerpunkt ist niedriger (-4 cm) und die Räder sind (viel) größer. Trotz des besonderen Äußeren ist es kein vom Heck aus angetriebener Sportwagen mit dem Motor in der Mitte, sondern der Motor liegt vorne und treibt die Vorräder an.

Diesel

Der Dieselmotor kommt mit dem standardmäßigen Fahrgestell, der standardmäßigen Lenkung und dem standardmäßigen Getriebe. Damit ist der RCZ schon bemerkenswert lebendig und vor allem sehr herausfordernd. Schnelles Fahren und vor allem schnelle Kurven geben eine große Genugtuung.

Der 2.0 HdiF bringt sehr gute Leistungen und ist durch den großen Drehmoment (340 Nm) vor allem stark bei Zwischenbeschleunigungen. Zurückschalten ist kaum notwendig; in jedem Gang ist das angenehme Gefühl vorhanden, dass eine Lawine zusätzlicher Zugkraft bereit steht.

Ein Schaltindikator zeigt an, welcher der ökonomisch beste Moment ist, um in den nächsten oder vorherigen Gang zu schalten. Wer den Instruktionen genau folgt, verbraucht in der Praxis etwa 6 Liter Diesel pro 100 km (Herstellerangabe: 5,3 Liter pro 100

km). Ein ausgesprochen sportlicher Fahrstil kostet einen Liter extra.



Benzin

Speziell für den RCZ hat Peugeot zusammen mit BMW einen ganz neuen 1.6 Liter Turbomotor entwickelt. Dieser liefert 200 PS (!) und 275 Nm Zugkraft. In der Praxis ist der RCZ damit kaum schneller, doch viel ehrgeiziger als mit dem Dieselmotor. Vor allem ab einer Drehzahl von 4.000 pro Minute kann das Auto herrlich beschleunigen. Um das Vergnügen zu erhöhen, wird dann noch eine Klappe im Auspuff geöffnet, und es erklingt ein unerwartet tiefer Laut für einen kleinen Motor wie diesem.

Durch die kluge Turboteknik war der Verbrauch beim Test des Benziners nicht viel höher als der des Diesel: 7,3 Liter pro 100 km.

Der Benziner "1.6 THP" wurde mit einem sportlichen Fahrgestell (mit einer zusätzlichen Strebe unter der Vorderachse), kleinem Lenkrad und kürzeren Schalthebeln ausgestattet. Damit reagiert das Auto sehr deutlich und alert auf die Kommandos des Fahrers, aber nicht notwendigerweise besser. Die Straßenlage wird nicht sehr verbessert, aber der Fahrer muss mehr tun.

Während eines Rennens auf der Rennstrecke ist der RCZ mit sportlichem Fahrgestell zweifellos schneller. Auf freier Strecke gibt das Auto mit standardmäßigem Fahrgestell ein besseres Gefühl, weil der RCZ dann mit alle Aufgaben mit geringerem Aufwand meistert.



Fazit

Ist der Peugeot RCZ ein geniales oder verrücktes Auto? Die Antwort lautet: beides. Obwohl "genial" doch schon hochtrabend ist, fällt das Auto durch die guten Motoren auf. Die hier gefahrenen "1.6 THP" und "2.0 HdiF" bringen beide sehr gute Leistungen und sind doch ziemlich sparsam. Die Straßenlage des RCZ lässt sich mit einem Wort beschreiben: ausgezeichnet. Außerdem ist der RCZ ziemlich praktisch für ein Coupé. In Anbetracht des Preises ist die Ausrüstung komplett zu nennen.

Die Formgebung ist verrückt, flamboyant und gewagt, und das ist nur bewundernswert. Außerdem ist sie der Grund, weshalb der RCZ wirklich überdurchschnittlich ist. Rein rational gesehen fährt der RCZ nicht besser als ein schneller Wagen mit Heckantrieb, doch durch die verrückte Formgebung bietet der Peugeot wirklich mehr Vergnügen. ■



Technische Daten

Peugeot RCZ 2.0 HDiF

Maße und Gewichte



| | |
|-----------------------|--------------------|
| Länge x Höhe x Breite | 429 x 185 x 136 cm |
| Radstand | 261 cm |
| Leergewicht | 1.370 kg |
| Anhänger | n.b. |
| Bremsgewicht Anhänger | 500 kg |
| Tankinhalt | 55 l |
| Gepäckraum | 321/1639 l |
| Reifen | 235/45R18 |

Motor und Leistung



| | |
|-------------------------------|---------------------|
| Motorinhalt | 1997 cc |
| Zylinder / Ventile | 4/4 |
| Max. Leistung | 163 PS @ 3750 U/min |
| Drehmoment | 340 Nm @ 2000 U/min |
| Antrieb | vordere Räder |
| Beschleunigung 0 - 100 km/h | 8,2 Sek. |
| Höchst- geschwindigkeit | 220 Km/h |
| Durchschnittlicher Verbrauch | 5,3 l / 100 km |
| Verbrauch Stadt | 6,8 l / 100 km |
| Verbrauch außerhalb der Stadt | 4,5 l / 100 km |
| CO2 Ausstoß | 139 gr. / km |

Preis

| | |
|------------|----------|
| Preis | € 28.950 |
| Grundpreis | € 26.450 |