

## Peugeot RCZ - Émotion Mécanique

En 2010, trois motorisations prendront place sous le grand capot coiffant en aluminium de la RCZ. Des motorisations performantes dans tous les sens du terme : couple et puissance généreux, consommation de carburant et rejets de CO2 particulièrement maîtrisés ainsi que le respect de la norme Euro 5. Ces préoccupations environnementales sont situées au coeur des priorités du projet, constituant, pour un véhicule de ce segment, une approche moderne et responsable.

### 1.6 I THP 147 kW (200 ch) BVM6

Ce tout nouveau moteur (qui apparaîtra à l'été 2010) permet de tirer toute la quintessence du châssis de la voiture. Avec son couple maximal de 255 Nm à 1 700 tr/min (voire 275 Nm avec overboost) et sa puissance maximale de 147 kW à 5 800 tr/min, la RCZ bénéficie de reprises et d'accélération de tout premier ordre (80 à 120 km/h en 6,5 s sur l'avant-dernier rapport ; 0 à 100 km/h en 7,6 s) tandis que sa consommation ne dépasse pas les 7,1 l/100 km en cycle mixte (moins de 165 g/km de CO2).

Pour ce faire, ce bloc quatre cylindres de 1 598 cm<sup>3</sup> combine, et est une première mondiale, toutes les technologies les plus récentes : le turbocompresseur Twin-Scroll pour les performances et la réactivité instantanée dès les très bas régimes, l'injection directe essence et, ici, la levée variable des soupapes d'admission couplée aux déphaseurs d'arbres à cames d'admission et d'échappement (technologie VTi), pour la maîtrise de la consommation et les rejets de CO2. La « mélodie du moteur » à l'accélération est également particulièrement travaillée, grâce à une mise au point spécifique de son acoustique. La technologie Sound System va, en effet, permettre de délivrer des harmoniques différentes au rythme du moteur. À l'image d'un véritable instrument de musique, une membrane vibrante sur le tempo d'un piquage à l'admission délivre une sonorité gérée et amplifiée par un conduit acoustique, tout en préservant le niveau sonore sur long parcours.

### 1.6 I THP 115 kW (156 ch) BVM6 ou BVA6

Ce moteur turbocompressé à injection directe d'essence réussit une remarquable synthèse entre performances (240 Nm dès 1 400 tr/min et 115 kW à 5 800 tr/min) et consommations (6,9 l/100 km ; 159 g/km de CO2 en boîte de vitesses manuelle). Il sera également disponible, dès l'été 2010, en association avec une toute nouvelle boîte de vitesses automatique séquentielle à six rapports.

### 2.0 I HDi FAP 120 kW (163 ch) BVM6

Avec une cylindrée de 1 997 cm<sup>3</sup>, ce moteur, lancé cette année, développe une puissance maximale atteignant 120 kW à 3 750 tr/min ainsi qu'un couple maximum généreux de 340 Nm à 2 000 tr/min. Pour obtenir de telles performances, il comprend une chambre de combustion nouvelle génération de type ECCS (Extreme Conventional Combustion System), un turbocompresseur à géométrie variable de faible inertie, une pompe haute pression permettant d'atteindre 2 000 bar dans la rampe commune, ou encore des injecteurs à solénoïde à huit trous. Ce bloc permet de profiter pleinement du comportement routier de la RCZ tout en limitant sa consommation à seulement 5,4 l/100 km en cycle mixte pour des rejets de CO2 de 139 g/km.

(Source : Peugeot)