

Peugeot RCZ - Émotion Dynamique

La relation « passionnelle » et reconnue entre la route et une Peugeot prend ici tout son sens. À partir du savoir-faire de la Marque en termes de comportement routier et de tenue de route, la RCZ a pour objectif de porter la notion de plaisir de conduite au plus haut.

La RCZ bénéficie à la base des très efficaces liaisons au sol issues de la plate-forme 2 (train avant pseudo Mac Pherson, train arrière à traverse déformable). Ensuite, la voiture possède une assiette et un centre de gravité abaissés de, respectivement, 20 et 40 mm par rapport à une 308 Berline. De plus, la RCZ est plus large que cette dernière (+ 30 mm) avec des voies avant et arrière élargies (+ 54 mm et + 72 mm). Les trains roulants, de même que les amortisseurs, ont été adaptés en conséquence, et si l'on ajoute les montes pneumatiques très généreuses, (18" ou 19"), l'ensemble permet une tenue de route extrêmement efficace. Enfin, lorsque la RCZ est équipée du moteur THP 147 kW (200 ch), le train avant intègre une barre anti-rapprochement inférieure spécifique afin de donner à la voiture un comportement encore plus vif, plus agile, tout en lui garantissant une redoutable efficacité.

La direction assistée pilotée par un groupe motopropulseur hydraulique est paramétrée pour offrir une précision de premier ordre et une excellente remontée d'information. Quant au freinage, souhaité puissant et endurant, il est assuré par des disques ventilés largement dimensionnés, de 302 mm de diamètre et 26 mm d'épaisseur voire même, pour le moteur 1.6 l THP 147 kW (200 ch) notamment, de 340x30 mm. L'arrière est équipé dans tous les cas de disques de 290x12 mm. À noter que, pour faciliter les manoeuvres en côte, la RCZ dispose, quelle que soit sa version, de l'aide au démarrage en pente (Hill Assist). Cette fonction est couplée de série à l'ESP comprenant, sauf en boîte de vitesses automatique, un contrôle de traction intelligent (ASR sophistiqué adaptant automatiquement la motricité de chacune des deux roues en fonction de l'adhérence) et, bien sûr, le contrôle dynamique de stabilité (CDS), le répartiteur électronique de freinage (REF) et l'aide au freinage d'urgence (AFU). Les fonctions CDS, ASR et AFU sont déconnectables simultanément (ESP Off) pour permettre à une clientèle exigeante et expérimentée d'exploiter pleinement les capacités de la voiture. (Source : Peugeot)