



Peugeot RCZ 155 THP

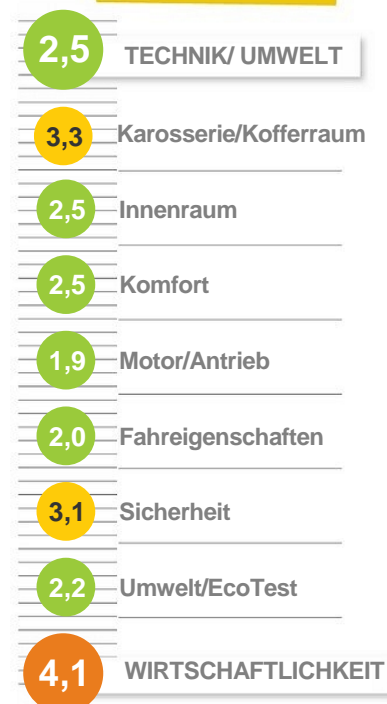
Zweitüriges Coupé der unteren Mittelklasse
(115 kW / 156 PS)

Ein Blickfang ist er auf jeden Fall, der neue Peugeot RCZ. Auch erkennt jeder sofort eine gewisse Designverwandtschaft mit dem Audi TT, was vermutlich von Peugeot nicht ganz unbeabsichtigt war. Und viele Betrachter ziehen das frische, freche Design sogar dem des TT vor. Der RCZ ist kompromisslos auf Sportlichkeit ausgelegt, wenn er auch übermäßig zum Untersteuern tendiert. Der Komfort wird knapp bemessen. Wieso ihm Peugeot eine Rücksitzbank spendiert hat, ist nicht erklärbar. Sie kann allenfalls als Ablagefläche verwendet werden. Vorbildlich ist der Fußgängerschutz per aktiver Motorhaube - eine noch selten angewandte Technologie. Alles in allem ist der RCZ ein Sportwagen mit Charakter, der aber auch einen Grundpreis von 26.950 € hat. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u. a.: Audi TT, Renault Mégane Coupé, VW Scirocco

- +** vorbildlicher Fußgängerschutz (aktive Motorhaube), sehr sauberes Abgas, sehr standfeste Bremse, hervorragende Fahrleistungen, vorne gutes Raumangebot, gute Heizleistung
- sehr hohe Unterhaltskosten, sehr hoher Anschaffungspreis, kaum nutzbare Rücksitzbank, schlechte Kindersicherheit, unpraktischer Ein- und Ausstieg



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

+ Alles in allem ist die Karosserie des RCZ sauber verarbeitet. Nur die Motorhaube wirkt, als würde sie aus einem anderen Presswerk stammen. Die Übergänge zu den Türen und Scheinwerfern sind nicht schön geformt und die Spaltmaße riesig. Durch das optionale Volllederpaket dominiert im Innenraum feines Leder. Leider wird es durch kratzempfindliches Plastik ergänzt. Verarbeitet ist der Innenraum solide. Es klappert nichts, nur im Detail gibt es Verbesserungsmöglichkeiten. Die Tankklappe wird mit der Zentralverriegelung verschlossen. Die Türausschnitte sind großzügig abgedichtet und somit vor Verschmutzung geschützt. Auf den Schwellern sind Stoßleisten vorhanden, die allerdings zum Großteil lackiert sind. Die maximale Zuladung von 420 kg ist für ein Auto, das wohl zum Großteil mit maximal zwei Personen besetzt ist, sehr großzügig.

- Motorraum und Unterboden sind kaum verkleidet. So entstehen unnötige Luftwirbel, die den Kraftstoffverbrauch erhöhen. Auch die Lärmemissionen werden kaum gedämpft. Es ist keine Dachlast erlaubt. Nur im vorderen Stoßfänger ist eine, leider lackierte, Kunststoffeinlage verbaut, welche bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur erlaubt. Sonst ist das Fahrzeug rundum ungeschützt gegen Rempler. Im Falle einer Reifenpanne muss man sich mit einem Reparaturset begnügen. Einen Wagenheber oder Radmutterenschlüssel gibt es nicht. Die Zapfpistole muss beim Tanken senkrecht von oben in den Tankstutzen eingeführt werden. Dass Kraftstoff über den Lack läuft lässt sich kaum verhindern. Die Nebelschlussleuchte ist mittig an der Unterseite der Heckschürze angebracht. Rangiert man rückwärts an einen Erdwall oder Schneehaufen, so ist eine Beschädigung sehr wahrscheinlich.

Sicht

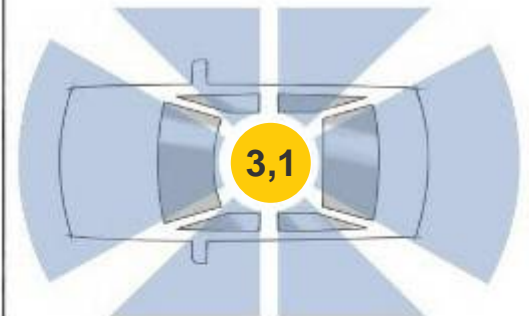
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Peugeot durchschnittlich ab. Die Sicht in den Innen- und Außenspiegeln ist nicht optimal.

+ Sowohl Front als auch Heck sind tief herunter gezogen. So können auch niedrige Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug gut erkannt werden. Die Scheibenwischerarme sind außen angeschlagen, wischen innen überlappend nach außen und reinigen somit die Windschutzscheibe vorbildlich. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (optional). Dank Tagfahrlicht ist das Fahrzeug auch bei Helligkeit gut zu erkennen.

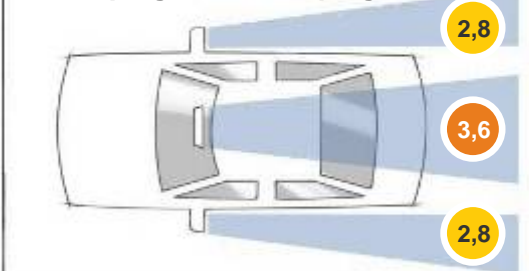


Trotz schmaler Dachsäulen ist die Sicht nach hinten aufgrund der tiefen Sitzposition gerade noch zufriedenstellend.

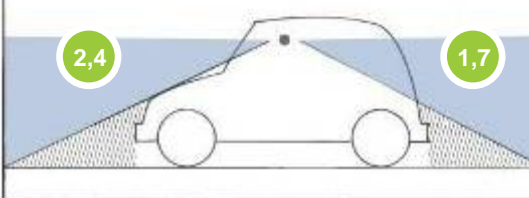
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

– Das vordere Karosserieende lässt sich noch grob abschätzen, aber das hintere ist für den Fahrer absolut unsichtbar. Zumindest ist die hintere Einparkhilfe serienmäßig. Durch die tiefe, sportliche Sitzposition ist der Überblick über den Verkehr dürftig. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn unzureichend aus.

4,0 Ein-/Ausstieg

Die Sitze sind tief eingebaut. Beim Einsteigen fällt man weit, beim Aussteigen muss man sich aus den Schalensitzen ziehen. Ver- und entriegelt wird mit einer Fernbedienung, bei welcher sich aber die Tasten im Dunkeln kaum unterscheiden lassen. Die Türrasten dürften stärker ausgeführt sein.

+ Aufgrund der tiefen Schweller muss man zum Einsteigen die Füße nicht weit anheben. Durch die Follow-me-home-Funktion bleiben die Scheinwerfer nach dem Verlassen des Fahrzeugs noch für gewisse Zeit eingeschaltet, wodurch ein sicherer Heimweg garantiert wird.

– Die Sitze sind sehr weit ins Fahrzeug gerückt. Man muss einen großen Schritt machen um ins Fahrzeug zu gelangen. Zudem ist das Dach sehr flach. Große Personen laufen Gefahr sich den Kopf zu stoßen. Der Zustieg zu den hinteren Plätzen gleicht einem Abenteuer. Eine Easy-Entry-Funktion gibt es nicht, bei welcher der Sitz zum Ein- und Aussteigen nach vorne gleiten würde. Man kann ihn allenfalls mit der elektrischen Verstellung nach vorne fahren. Diese schaltet aber nach einer bestimmten Zeit nach dem Motorstopp automatisch ab, dann können sich nur noch Kinder aus dem Fahrzeug schlängeln. Haltegriffe, welche das Aussteigen erleichtern könnten gibt es nicht.

3,3 Kofferraum-Volumen*

Ein Kofferraumvolumen von 315 Liter bzw. 530 Liter mit umgeklappten Rückenlehnen (gemessen bis zur Scheibenunterkante) ist Klassendurchschnitt und für einen Sportwagen schon eher üppig.



Der Kofferraum mit 315 l Volumen ist in dieser Fahrzeugkategorie recht üppig.

3,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe kann per Schlüssel oder über eine Taste am Heck entriegelt werden. Die Taste befindet sich aber nicht an der Heckklappe, so dass man immer zweimal greifen muss um den Kofferraum zu öffnen. Für die tatsächliche Größe des Gepäckraums ist die Ladeöffnung herrschaftlich.

– Die Ladekante ist zu hoch. Beim Einladen müssen Gepäckstücke 74 cm angehoben werden, beim Ausladen immerhin 22 cm. Der Kofferraum ist sehr flach, wodurch die Transportmöglichkeiten stark eingeschränkt werden. Außerdem ist er sehr tief. Sind Gegenstände bis zu den Sitzlehnen vorgerutscht, so muss man in den Gepäckraum kriechen, um an sie heran zu kommen. Am abstehenden Heckklappenschloss stößt man sich leicht den Kopf an. Die Gepäckraumbelichtung ist schwach.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist einteilig und somit nur komplett klappbar. Vorgeklappt wird sie vom Kofferraum aus, zurückklappen kann man sie nur im Innenraum. Der Mechanismus funktioniert aber problemlos. Unter einem einhängbaren Gepäcknetz können im Kofferraum kleinere Gegenstände fixiert werden.

2,5

INNENRAUM

2,1

Bedienung

Das Zündschloss ist nicht optimal angebracht. Es ist vom Fahrer nicht direkt einsehbar und unbeleuchtet. Viele Schalter sind unpraktisch platziert: Die Leuchtweitenregulierung ist vom Fahrer kaum zu erreichen, die Taster in der Mittelkonsole sind bei vorgeschobener Armlehne schlecht bedienbar, auch die Schalter für die Sitzheizung sind auf der Außenseite des Sitzes ungeschickt angebracht - der Schalter des Beifahrersitz ist vom Fahrer nicht bedien- und kontrollierbar. Will man den Blinker nur antippen, so landet man meist unbeabsichtigt in der Raststellung. Auch wenn das Radio über einen Satelliten am Lenkrad bedient werden kann, einfach ist die Bedienung nicht, es bedarf gewisser Eingewöhnungszeit. Auf den vorderen Plätzen gibt es viele Ablagemöglichkeiten. Diese sind aber meist klein. Getränkeflaschen können nicht verstaut werden. Die Innenbeleuchtung ist nur über den vorderen Plätzen angebracht. Die indirekte Ambientebeleuchtung wird vom Fahrer wahrgenommen und lenkt ab.



Der Peugeot RCZ bietet im Innenraum solide Verarbeitungsqualität und Funktionalität.

⊕ Das Lenkrad lässt sich großzügig in Höhe und Weite justieren. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet, allerdings sind sie zu labil befestigt. Tritt man auf das Kupplungspedal, so bewegt sich das Bremspedal. Gut greifbar zur Hand liegt der Schalthebel. Per Sensor werden die vorderen Scheibenwischer aktiviert (optional). Das Bedienteil der Klimaautomatik ist etwas weit unten eingebaut und die Tasten sind klein. Aber alles in allem ist es recht einfach zu bedienen. Sehr gut platziert ist das Radio, sein Lautsprecherklang ist in Ordnung. Die Vordersitze werden elektrisch eingestellt, die Bedienung ist aber nicht optimal platziert. Das Handschuhfach ist geräumig. Die Instrumente sind einwandfrei ablesbar, die wichtigsten Kontrollleuchten und Signale vorhanden. Der Innenraum des RCZ ist ergonomisch gestaltet. Er kann ohne große Eingewöhnung bedient werden. Serienmäßig sind ein Tempomat und ein Bordcomputer eingebaut. Das Navigationssystem kostet aber Aufpreis. Die serienmäßige Berganfahrhilfe hält das Fahrzeug an Steigungen fest und erleichtert somit das Anfahren

⊖ Einen Heckscheibenwischer gibt es nicht. Bei der flachen Heckscheibe wäre er aber definitiv von Vorteil. Die Nebelleuchten werden über einen Tastring am Lenkstockhebel bedient. Ein Drehring mit Rastung wäre praktikabler. Für die hintern Passagiere gibt es keine sinnvoll nutzbaren Ablagen. Die Lordosenstützen sind schlecht zu bedienen. Zwischen Handbremshebel und Mittelarmlehne besteht Kollisionsgefahr.

1,7

Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Plätzen sitzen Personen bis fast 1,95 m bequem. Die Innenbreite ist großzügig. Ein Gefühl der Enge kommt bei den Insassen nicht auf. Nicht typisch für einen Sportwagen.

5,1 Raumangebot hinten*

– Auch als Notsitze sind die hinteren Plätze kaum nutzbar. Selbst kleine Personen können dort nicht vernünftig sitzen. Man muss sich regelrecht zusammenfallen und den Vordersitz zwischen die Beine nehmen. Das Platzangebot ist unzureichend.



Der Platz im Fond ist nicht einmal Kindern für kurze Fahrten zuzumuten. Viel besser eignen sich die Plätze als zusätzlicher Stauraum fürs Gepäck.

2,5 KOMFORT

2,8 Federung

Die Feder-Dämpfer-Abstimmung ist kompromisslos hart und sportlich. Eine gewisse Stuckerneigung ist vorhanden.

+ Auf langen Bodenwellen ist aufgrund der harten Abstimmung keinerlei Nachschwingen spürbar. Einzelhindernisse, wie z. B. Kanaldeckel filtert das harte Sportfahrwerk verblüffend gut heraus. Karosseriebewegungen treten weder bei Kurvenfahrt, noch beim Beschleunigen oder Verzögern nennenswert auf.

– Kurzweilige Fahrbahnunebenheiten werden ungefiltert an die Insassen weiter gegeben, was sich auf Dauer als echte Körperbelastung herausstellt.

2,7 Sitze

+ Beide vorderen Sitze sind höheneinstellbar und besitzen eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Sowohl Sitzlehnen als auch -flächen haben eine angenehme Form, wenn auch die Flächen etwas flach und kurz sind. Der Seitenhalt der Sportsitze ist einwandfrei, die straffe Polsterung ist bequem. Die Lehnen sind sehr hoch, verjüngen aber leider sehr früh und sind im oberen Bereich schmal. Die Sitzposition des Fahrers ist sportlich aber gut. Der linke Fuß kann entspannt abgestellt werden, die Schenkel werden aber von der Sitzfläche nur mäßig unterstützt.

– Auf den Ledersitzen neigt man zum Schwitzen. Die hintere Rücksitzbank ist selbst für kurze Strecken für erwachsene Personen untragbar. Sitzlehnen und -flächen haben keine Kontur, sie sind einfach platt. Die Lehnen reichen gerade mal bis zur Mitte des Rückens. Eventuelle Mitfahrer müssen sich regelrecht zusammenfallen und den Vordersitz zwischen die Beine nehmen. Eine angenehme Polsterung entschuldigt in diesem Fall nichts.

2,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt das Innengeräusch bei akzeptablen 69,5 dB(A). Im Innenraum nimmt man deutliche Abrollgeräusche wahr.

+ Der Motor ist leise und wird bald von anderen Fahrgeräuschen übertönt. Auch Windgeräusche treten kaum auf.

1,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Vorne wie hinten ist die Heizleistung hervorragend. Vorne dauert es gerade mal zwölf Minuten bis Raumtemperatur erreicht ist, auf den hinteren Plätzen vergeht auch nur eine Minute mehr. Die Zweizonen-Klimaautomatik ist serienmäßig, die Luftverteilung wird allerdings für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen sind hervorragend. Beim simulierten Überholvorgang, unter voller Beschleunigung von 60 auf 100 km/h, vergehen gerade mal 4,5 Sekunden. Ebenso souverän meistert der Peugeot die Elastizitätsmessungen im vierten, fünften und sechsten Gang.

2,3 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Benziner hat eine gute Laufkultur. Vibrationen nehmen die Passagiere kaum wahr. Nur jenseits der 5.000 Umdrehungen pro Minute dröhnt er etwas. Brummfrequenzen gibt es nicht.

2,4 Schaltung

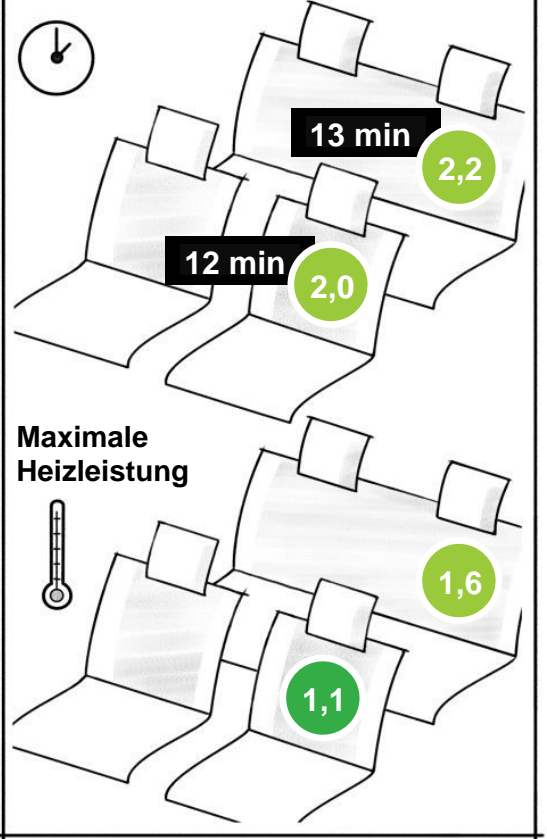
Die Schaltpräzision des Sechsgang-Getriebes ist in Ordnung. Die Schaltwege sind durchschnittlich. Optional wird ein Sportpaket angeboten, in welchem u. a. verkürzte Schaltwege enthalten sind.

⊕ Aufgrund der Leichtgängigkeit lässt sich das Getriebe sehr zügig durchschalten. Der Rückwärtsgang ist synchronisiert und lässt sich auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen. Eine Gangempfehlung weist auf den optimalen Gang hin und hilft somit Kraftstoff zu sparen.

1,8 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes ist hervorragend. Die Gesamtübersetzung ist gut. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang gerade mal mit 2.700 Touren.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

Die Lenkung wirkt bei hohen Geschwindigkeiten und unebener Fahrbahn manchmal etwas nervös.

⊕ Plötzliche Richtungswechsel steckt das Fahrwerk gelassen weg. Beim ADAC-Ausweichtest bekommt der RCZ die Note 1,6. Geprägt von sehr ausgeprägtem Untersteuern schiebt er sich durch den Parcours. Das ESP muss kaum eingreifen. Die serienmäßige Traktionskontrolle sorgt für gutes Vorankommen, auch bei weniger griffigem Untergrund.

2,8 Kurvenverhalten

Moderne Fahrzeuge sind fast ausnahmslos untersteuernd ausgelegt, da dieses Fahrverhalten von weniger geübten Fahrern besser beherrschbar ist. Der RCZ schiebt aber in schnell gefahrenen Kurven übertrieben über die vorderen Räder. Ein untypisches Fahrverhalten für einen Sportwagen.

⊕ Da der Peugeot sehr schnell ins Überschieben übergeht, zeigt er annähernd keine Lastwechselreaktionen.

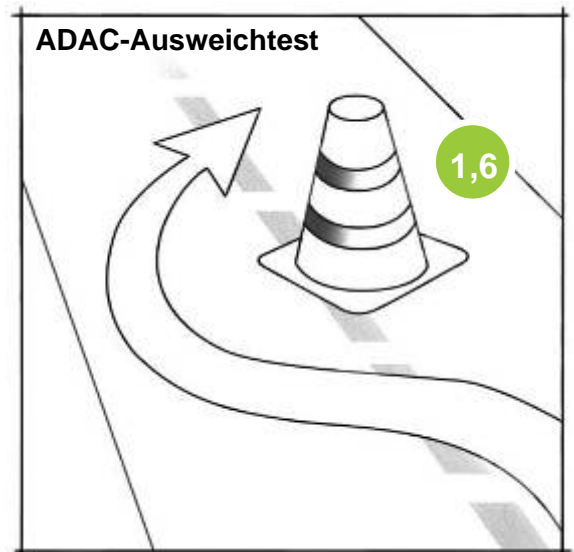
2,6 Lenkung*

⊕ Beim Anlenken baut der Peugeot RCZ sehr schnell Seitenführungskräfte auf und folgt willig dem Lenkwinkel. Die Lenkung ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer gute Rückmeldung von der Fahrbahn. Die Direktheit ist in Ordnung, wenn durch das riesige Lenkrad auch mit viel Körpereinsatz gearbeitet werden muss. Auch hier könnte das optionale Sportpaket Abhilfe bieten, da es ein kleineres Sportlenkrad beinhaltet. Der Kraftaufwand ist gering.

⊖ Ein Wendekreis von 11,6 Metern ist in dieser Fahrzeugklasse zu groß. Fahrbahnunebenheiten rütteln kräftig am Lenkrad.

1,2 Bremse

⊕ Ein Bremsweg von 34 Metern (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Conti SportContact 3 98 W der Größe 235/45 R 18) ist hervorragend. Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse ist gut. Ein Bremsassistent unterstützt den Fahrer.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,1

SICHERHEIT

2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ ESP und Bremsassistent sind serienmäßig verbaut. Gegen Aufpreis wird der Reifenluftdruck elektronisch überwacht. Im Falle einer Gefahrenbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert und warnt somit den nachfolgenden Verkehr. Die an den Türen installierten Einstiegsleuchten machen geöffnete Türen für von hinten nahende Fahrzeuge erkennbar.

3,6

Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung noch nicht vor. Der RCZ hat neben Fahrer- und Beifahrerairbag sogenannte Thorax-Seitenairbags für die vorderen Insassen, die Oberkörper und Kopfbereich vor Verletzungen schützen.

+ Auf den vorderen Plätzen sind Gurtwarner vorhanden, für die hinteren Plätze wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte benutzt werden. Die stabilen Bügeltürgriffe erlauben im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte an der Tür. Ordert man den RCZ mit dem optionalen Navigations- und Telematiksystem WIP Com 3-D, so ist die Funktion PEUGEOT Connect SOS enthalten. Per Knopfdruck oder im Falle einer Airbag-Aktivierung wird automatisch Verbindung zur Peugeot-Hilfszentrale aufgenommen und die Fahrzeugposition übermittelt, welche die weitere Rettungskette einleiten kann. Dieser Dienst ist kostenlos, es ist nur eine SIM-Karte nötig.

- Die vorderen Kopfstützen haben nur für Personen bis 1,70 m Größe ausreichende Schutzwirkung. Die Hinteren haben für Kopf und Nacken überhaupt keine Schutzwirkung. Sie reichen gerade mal bis zu den Schultern. Warndreieck und Verbandskasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und bei beladenem Gepäckraum nicht erreichbar.

4,0

Kindersicherheit

Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung noch nicht vor.

+ Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze problemlos befestigen. Die Beifahrerairbags sind serienmäßig mit dem Fahrzeugschlüssel abschaltbar. ISOFIX oder Top-Tether gibt es hier allerdings nicht.

- Obwohl es Peugeot ausdrücklich empfiehlt können auf der Rücksitzbank keine Kindersitze installiert werden. Es ist schlichtweg kein Platz vorhanden. ISOFIX und Top-Tether sind vorhanden, können aber nicht verwendet werden.

1,0

Fußgängerschutz

Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung noch nicht vor.

+ Das Fahrzeug ist mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, welche im Falle einer Kollision mit einem Fußgänger angehoben wird und das Verletzungsrisiko minimiert.

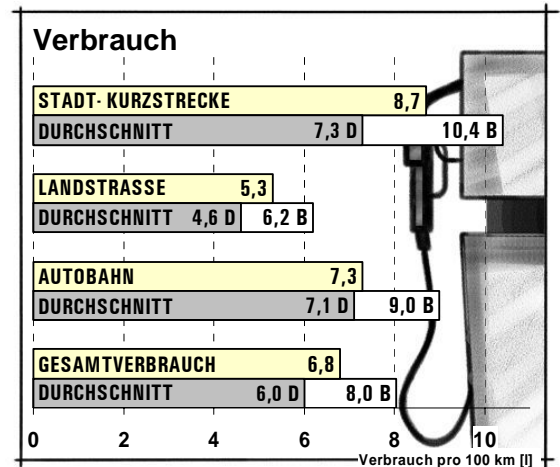
2,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

Der Testverbrauch des RCZ (6,8 l/100 km) birgt Verbesserungspotenzial. In der Stadt verbraucht der Sportler 8,7 Liter, über Land 5,3 Liter und auf der Autobahn 7,3 Liter auf 100 Kilometer. Der CO₂-Ausstoß beträgt 158 g/km, wofür er beim ADAC-Ecotest gerade mal 26 Punkte erhält.

1,0 Schadstoffe

⊕ Absolut rein ist das Abgas. Beim ADAC-Ecotest erhält der Peugeot bezüglich der Schadstoffe im Abgas die Höchstwertung von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten reicht das für 76 Punkte und vier Sterne.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

4,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,7 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein nur durchschnittlicher Verbrauch von Superbenzin führt zu relativ hohen Betriebskosten.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Der 1,6 Liter Benziner besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Die zeitgemäß langen Abstände verringern Werkstattaufenthalte und Kosten. Auch eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung wird gewährt.

⊖ Teure Werkstattstundensätze und hohe Kosten für den Reifenersatz, bedingt durch die üppige Bereifung, verhindern eine bessere Benotung.

0,8 Wertstabilität*

⊕ Mit seiner ansprechenden Optik wird der Peugeot RCZ bald seinen eigenen Fankreis finden. Der schicke Sportwagen ist neu auf dem Markt und ein Modellwechsel in weiter Ferne. Deswegen wird ihm im vierjährigen Berechnungszeitraum ein sehr stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

4,6

Kosten für Anschaffung*

– Der Grundpreis des Peugeot RCZ 155 THP beträgt 26.950 €. Viel teurer wird er allerdings nicht, er ist ziemlich komplett ausgestattet. Trotzdem ein stolzer Preis, der realistisch nur als Zweisitzer betrachtet werden kann.

3,7

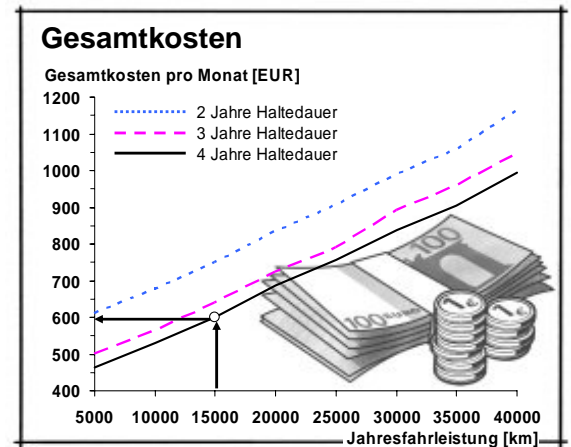
Fixkosten*

Die Fixkosten liegen nur im Mittelfeld. Die Kfz-Versicherung ist in allen Versicherungsklassen sehr teuer für den RCZ. Die Kfz-Steuer schlägt mit 102 € pro Jahr zu Buche.

4,6

Monatliche Gesamtkosten*

– Der Peugeot RCZ ist im Unterhalt sehr teuer. Auch wenn der prozentuale Wertverlust gering ist, durch den hohen Anschaffungswert ist der monatliche Wertverlust doch beachtlich. Betriebs- und Fixkosten sind durchschnittlich und die Werkstatt- und Reifenkosten sind überzogen teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 599 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	155 THP	200 THP	HDi FAP 165
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1997
Leistung [kW(PS)]	115(156)	147(200)	120(163)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	240/1400	275/1700	340/2000
0-100 km/h[s]	8,3	7,6	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	235	225
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 S	7,1 S	5,5 D
CO2 [g/km]	155	159	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/23	17/22/23	17/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	102	110	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	599	648	591
Preis [Euro]	26.950	29.450	29.450

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	115 kW (156 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/45R18
Reifengröße (Testwagen)	235/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	4,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,7/ 5,3/ 7,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	155g/km / 158g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4288/1844/1363 mm
Leergewicht/Zuladung	1320 kg/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	315 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/500 kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	805 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Regen- und Lichtsensor (Komfort-Paket)	500 Euro ^o
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
aktives Fußgängerschutzsystem	Serie
Automatikgetriebe	1.500 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Xenon-Paket)	950 Euro
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle (Xenon-Paket)	950 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Xenon-Paket)	950 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend (Komfort-Paket)	500 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.990 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	141 Euro
Monatliche Werkstattkosten	72 Euro
Monatliche Fixkosten	83 Euro
Monatlicher Wertverlust	303 Euro
Monatliche Gesamtkosten	599 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/23
Grundpreis	26.950 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Peugeot RCZ 155 THP

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,3	Fahreigenschaften	2,0
Verarbeitung	2,9	Fahrstabilität	1,9
Sicht	2,9	Kurvenverhalten	2,8
Ein-/Ausstieg	4,0	Lenkung*	2,6
Kofferraum-Volumen*	3,3	Bremse	1,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,5	Sicherheit	3,1
Kofferraum-Variabilität	3,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Innenraum	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	3,6
Bedienung	2,1	Kindersicherheit	4,0
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	1,0
Raumangebot hinten*	5,1	Umwelt/EcoTest	2,2
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,4
Komfort	2,5	Schadstoffe	1,0
Federung	2,8		
Sitze	2,7	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,1
Innengeräusch	2,6	Betriebskosten*	3,7
Klimatisierung	1,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Motor/Antrieb	1,9	Wertstabilität*	0,8
Fahrleistungen*	1,3	Kosten für Anschaffung*	4,6
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	3,7
Schaltung	2,4	Monatliche Gesamtkosten*	4,6
Getriebeabstufung	1,8		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest