



## Peugeot RCZ R

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse  
(199 kW / 270 PS)

Die R-Version des RCZ ist das leistungsstärkste Peugeot-Serienmodell aller Zeiten. Der extravagante Sportwagen leistet dank Turboaufladung mit nur 1.6 l Hubraum stolze 270 PS. Das hohe Drehmoment von maximal 330 Nm sorgt in Verbindung mit dem kurz übersetzten Sechsgang-Getriebe für hervorragende Fahrleistungen. Den Sprint von 0 auf 100 km/h erledigt der RCZ R in nur 5,9 s. Aber auch die Elastizitätswerte des knapp 1,4 t schweren Coupés überzeugen auf ganzer Linie. Das dynamisch ausgelegte Fahrwerk, die bissige Vier-Kolben-Bremsanlage und die körperbetonten Sportsitze kennzeichnen die R-Version und sorgen für sehr hohen Fahrspaß. Angesichts der Leistung hält sich sogar der Verbrauch in Grenzen. Im EcoTest liegt der Durchschnittsverbrauch bei annehmbaren 6,8 l/100 km. Weniger annehmbar ist dagegen die eingeschränkte Alltagstauglichkeit. Der RCZ wird zwar als 2+2-Sitzer angeboten, die Platzverhältnisse im Fond sind aber so knapp bemessen, dass nicht einmal Kinder Platz haben. Auch sonst muss man mit einigen Einschränkungen leben. Der Kofferraum ist klein, das Raumgefühl selbst für die vorn Sitzenden nur zufriedenstellend und die Komforteigenschaften sind mäßig. So bietet der RCZ R für einen Grundpreis von 42.100 Euro zwar viel Fahrspaß und ein Design, das aus der Menge heraussticht, kann aber sonst keine Glanzpunkte setzen.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi TT, Nissan 370Z, Subaru BRZ, Toyota GT86.

- +** sehr durchzugsstarker Turbomotor, Fahrzeug vermittelt hohen Fahrspaß, sehr kräftige und standfeste Bremsanlage, aktive Motorhaube sorgt für guten Fußgängerschutz
- mäßige Alltagstauglichkeit, unkomfortabler Zustieg, kleiner Kofferraum, Rücksitze nicht nutzbar, teuer in Anschaffung und Unterhalt



### ADAC-URTEIL

**2,9** AUTOTEST

**4,4** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**3,9** Familie

**3,2** Stadtverkehr

**3,4** Senioren

**2,6** Langstrecke

**3,9** Transport

**1,3** Fahrspaß

**3,7** Preis/Leistung

⊕ Die Verarbeitung des Peugeot RCZ ist insgesamt gut. Der Karosserie wirkt solide gefertigt und gibt kaum Anlass zur Kritik. Das farblich abgesetzte Dach mit einzigartiger Doppelwölbung verleiht schon dem normalen RCZ eine unverwechselbare Optik. Die weit ausgestellten Kotflügel und der wuchtige, feststehende Heckflügel unterstreichen zusätzlich den sportlichen Charakter des RCZ R und heben die R-Version nochmals deutlich vom normalen RCZ ab. Nur die nicht perfekt passende Motorhaube mit breiten Spaltmaßen trübt das Gesamtbild etwas. Die Innenraumverarbeitung des sportlichen Franzosen liegt auf hohem Niveau. Die sauber eingepassten Kunststoffteile gefallen ebenso, wie das mit Leder überzogene Armaturenbrett, das durch rote Ziernähte aufgewertet wird. Die Ziernähte findet man auch an den optionalen Ledersitzen, sowie an Lenkrad, Schaltknauf und Mittelarmlehne. Zusammen mit den Aluapplikationen findet man ein angenehmes Ambiente vor, das gut zum sportlichen R-Modell passt. Die Türausschnitte sind gut abgedichtet und somit gut vor Verschmutzung geschützt. Die zusätzlichen Schwellerschutzleisten sind aber zu schmal und schützen den Lack kaum vor Beschädigungen. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert und lässt sich einfach bedienen. Dank einer Schutzklappe im Tankstutzen wird verhindert, dass das Fahrzeug versehentlich mit falschem Kraftstoff betankt werden kann.

⊖ Der Motorraum ist weitgehend unverkleidet und der Unterboden zerklüftet. Das verschlechtert die Aerodynamik, sorgt für eine verstärkte Verschmutzung des Motorraums und erhöht das Geräuschniveau. Die Stoßfänger sind komplett lackiert und können schon bei leichten Parkremplern teure Reparaturkosten nach sich ziehen. Seitenschutzleisten an den Türen sucht man ebenfalls vergebens. Die Nebelschlussleuchte ist mittig an der Unterseite der Heckschürze angebracht und dadurch bruchgefährdet.

Die Alltagstauglichkeit des Sportcoupés ist nur ausreichend. Der RCZ bietet zwei vollwertige Sitzplätze und zwei Notsitze im Fond, die aufgrund der beengten Platzverhältnisse aber kaum nutzbar sind.

⊕ Mit dem 55 l Kraftstofftank lassen sich auf Basis des EcoTest-Verbrauchs mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 805 km realisieren.

⊖ Das die Alltagstauglichkeit nicht zu den Stärken eines Sportwagens gehören muss, ist nachvollziehbar. Das ist auch beim Peugeot RCZ nicht anders. Während die maximale Zuladung mit 425 kg durchaus akzeptabel ausfällt, sind die weiteren Transporteigenschaften stark eingeschränkt. Auf dem Dach sind keine Lasten erlaubt und auch für den Anhängerbetrieb ist der RCZ ungeeignet. Im Falle einer Reifenpanne muss man sich mit einem Reparaturset begnügen. Einen Wagenheber oder Radmutterenschlüssel gibt es nicht. Aufgrund der unüblichen Position des Tankstutzens muss die Zapfpistole beim Tanken senkrecht von oben eingeführt werden. Da kann es schon mal vorkommen, dass Kraftstoff über den Lack läuft.

2,5

## Sicht

Die Rundumsicht des RCZ ist zufriedenstellend. Während die Sicht nach hinten dank der sehr großen Heckscheibe kaum eingeschränkt ist und auch der Blick zur Seite gut ausfällt, stören die wuchtigen und nahe am Kopf verlaufenden A-Säulen den Blick seitlich nach vorn. Vor allem beim Abbiegen schränken die A-Säulen das Blickfeld ein, wodurch die Gefahr besteht, dass ein anderer Verkehrsteilnehmer übersehen wird. Da man in dem Sportwagen sehr niedrig sitzt, hat man nur eine mäßige Übersicht auf den umliegenden Verkehr. Während die Front des RCZ kaum einsehbar ist, ist das hintere Fahrzeugende auch dank des beim R-Modell serienmäßigen feststehenden Heckspoilers gut abzuschätzen. Eine akustische und optische Einparkhilfe hinten gibt es serienmäßig. Die gegen Aufpreis lieferbaren Einparksensoren vorn sind aufgrund der schlecht einsehbaren Front eine sinnvolle Ergänzung und erleichtern das Rangieren. Die Sicht im Innenspiegel ist noch akzeptabel. Er blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (Serie). Die serienmäßig beheizbaren Außenspiegel sind recht groß, es fehlt ihnen aber ein zusätzlicher asphärischer Bereich, der den toten Winkel verkleinern würde.

⊕ Sowohl Front als auch Heck sind tief herunter gezogen. So können auch niedrige Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug gut erkannt werden. Die Scheibenwischer wischen gegenläufig haben dadurch einen großen Wischbereich. Der RCZ R ist serienmäßig mit dem Xenon-Paket ausgestattet. Dieses beinhaltet helle Bi-Xenon-Scheinwerfer, die insgesamt für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen. Das Abblendlicht sorgt für eine homogene aber nicht besonders weite Fahrbahnausleuchtung. Hervorragend funktioniert das Fernlicht. Zum einen blenden die Xenonscheinwerfer auf, zusätzlich gibt es aber auch noch Halogenleuchten, die das Xenonlicht unterstützen. Damit wird ein recht weiter Bereich vor dem Fahrzeug ausgeleuchtet. Das dynamische Kurvenlicht passt die Xenonleuchten dem Lenkeinschlag an und sorgt somit für eine bessere Fahrbahnausleuchtung bei Kurvenfahrt. Helles LED-Tagfahrlicht sorgt tagsüber für eine bessere Erkennbarkeit des Fahrzeugs.

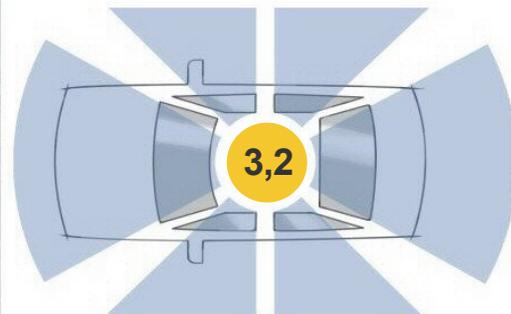
3,9

## Ein-/Ausstieg

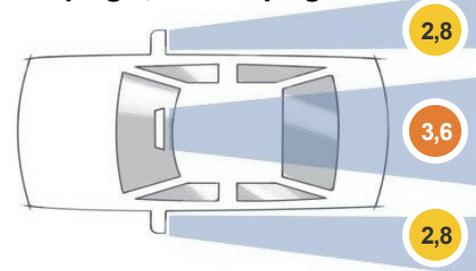
Das Fahrzeug lässt sich mittels Fernbedienung ver- und entriegeln. Die Tasten können aber bei Dunkelheit leicht verwechselt werden, da sie gleichförmig sind. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist für den RCZ nicht lieferbar. Die Türaufhalter besitzen zwar drei Raster, wodurch die langen Türen in der ersten Stufe nicht so weit aufschwingen und dadurch in einer engen Parklücke nicht seitlich anstoßen, doch die Raster sind schwach ausgelegt und können die Türen an Steigungen kaum offen halten.

⊕ Die Scheinwerfer bleiben nach dem Verlassen des Fahrzeugs noch für gewisse Zeit eingeschaltet und beleuchten das Vorfeld des Fahrzeugs.

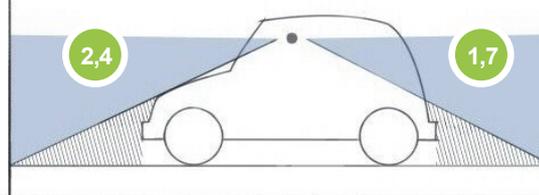
### Rundumsicht



### 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



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

– Das Ein- und Aussteigen fällt schwer. Der Türschweller ist breit, die Sitze sind tief angeordnet und die Dachlinie verläuft sehr flach. Das alles verhindert einen bequemen Ein- und Ausstieg. Da hilft es wenig, dass der Türschweller sehr niedrig ist und man die Beine dadurch kaum anheben muss. Der Zustieg zu den hinteren Plätzen ist sehr unkomfortabel. Eine Easy-Entry-Funktion gibt es nicht, bei welcher der Sitz zum Ein- und Aussteigen nach vorn gleiten würde. Man kann ihn allenfalls mit der elektrischen Einstellung nach vorn fahren. Diese schaltet sich aber nach einer bestimmten Zeit nach dem Motorstopp automatisch ab. Der Einstiegsbereich ist aber selbst bei vor gefahrenem Sitz sehr klein. Haltegriffe, welche das Aussteigen erleichtern könnten, gibt es nicht.

### 4,3 Kofferraum-Volumen\*

– Das Kofferraumvolumen liegt bei 315 l. Klappt man die Rücksitze um, lässt sich der Stauraum auf immerhin 530 l erweitern. Für ein Mittelklasse-Fahrzeug ist das kein guter Wert, für einen Sportwagen geht der Kofferraum aber durchaus in Ordnung.



**Der Kofferraum mit 315 l Volumen ist zwar nicht sehr groß, bietet aber deutlich mehr Platz als ein vergleichbarer Audi TT.**

### 3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe kann per Fernbedienung oder per Tastschalter unterhalb der Klappe entriegelt werden. Die Heckklappe schwingt dann automatisch auf. Zum Schließen der Klappe ist ein leicht erhöhter Kraftaufwand nötig, es muss von außen nachgedrückt werden. Die Taste befindet sich aber nicht an der Heckklappe, sondern schlecht erreichbar weit unten in der Kennzeichenausparung. Der Kofferraum ist zwar weitgehend glattflächig, was für eine gute Nutzbarkeit sorgt, sperrige Gegenstände können aber nicht transportiert werden, da der Kofferraum sehr flach und schmal ist. Die Kofferraumöffnung ist zufriedenstellend groß und die Heckklappe öffnet weit. Ist man unvorsichtig, kann man sich aber dennoch den Kopf am abstehenden Schloss stoßen. Nicht ideal ist die Ladekante, die sich 74 cm über der Fahrbahn befindet. Beim Ausladen muss dann eine rund 22 cm hohe Stufe überwunden werden. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet. Bei umgeklappter Rücksitzlehne ist der Kofferraumboden weitgehend eben.

### 4,2 Kofferraum-Variabilität

– Die Rücksitzlehne ist einteilig und somit nur komplett klappbar. Vorgeklappt wird sie vom Kofferraum aus, zurückklappen kann man sie nur im Innenraum. Da allerdings die Rücksitzgurte vorher ausgehängt werden müssen, um die Lehne vorzuklappen, gestaltet sich die Klappprozedur recht umständlich, was auch an den beengten Platzverhältnissen im Fond liegt. Es gibt so gut wie keine Ablagen im Kofferraum. An den stabilen Zurrösen im Kofferraum lässt sich aber immerhin auch ein Gepäcknetz einhängen, mit welchem dann kleinere Gegenstände fixiert werden können.

## 3,2 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

Die Bedienung des Sportwagens funktioniert weitgehend problemlos. Die meisten Schalter und Funktionen sind nach kurzer Eingewöhnung gut zu handhaben. Die Ergonomie des Innenraums ist dagegen nicht durchgehend ideal. Einige Schalter sind unpraktisch platziert.

Die Tasten in der Mittelkonsole sind bei vorgeschobener Armlehne schlecht bedienbar und die Schalter für die Sitzheizung sind auf der Außenseite des Sitzes ungünstig angebracht. Der Sitzheizungs-Schalter des Beifahrersitzes ist vom Fahrer nicht bedien- und kontrollierbar. Das Zündschloss ist vom Fahrer nicht direkt einsehbar und unbeleuchtet. Auf den vorderen Plätzen gibt es zufriedenstellend viele Ablagemöglichkeiten. Diese sind aber meist recht klein. Getränkeflaschen können nicht verstaut werden. Die Innenbeleuchtung fällt spärlich aus. Es gibt nur vorn eine Beleuchtung. Das Handschuhfach ist groß, beleuchtet und klimatisiert. Die Handschuhfachbeleuchtung funktioniert aber nur bei eingeschalteter Zündung. Das Bedienteil für die Klimaautomatik ist etwas weit unten platziert und die Tasten sind klein. Insgesamt funktioniert die Bedienung aber recht einfach und ist weitgehend sinnfälliger. Das Display des Audio-/Navigationssystems ist in der Höhe optimal positioniert, die Neigung lässt sich einstellen. Die Bedienung des Radios ist etwas unpraktisch, da der zentrale Bedienknopf schlecht greifbar und die Menüführung teilweise kompliziert ist. Das serienmäßige Navigationssystem funktioniert gut, aber auch hier nervt die teils komplizierte Menüführung.



**Der Peugeot RCZ bietet im Innenraum solide Verarbeitungsqualität und Funktionalität.**

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind gut angeordnet und der Schalthebel liegt einwandfrei zur Hand. Ein Regen- und Lichtsensor ist beim RCZ R Serie. Der Scheibenwischer besitzt zusätzlich eine Antippfunktion und zwei permanente Wischgeschwindigkeiten. Die Empfindlichkeit des Regensensors ist aber nicht einstellbar. Der Lichtschalter ist im Blinkerhebel integriert, lässt sich dadurch zwar einfach erreichen, ist aber glattflächig und nicht perfekt greifbar. Die eingestellte Funktion ist nur schlecht erkennbar, es gibt aber Kontrollleuchten, die anzeigen, ob das Fahrlicht eingeschaltet ist. Die Nebelleuchten werden ebenfalls am Lenkstockhebel aktiviert und der Status im Kombiinstrument angezeigt. Für einen richtig guten Klang sorgt das optionale JBL-Soundsystem. Die Bässe sind kräftig und der Klang ist auch bei lauterer Musik gut. Die Vordersitze lassen sich elektrisch einstellen. Die Schalter hierfür sind gut erreichbar. Die Instrumente sind einwandfrei ablesbar, die wichtigsten Kontrollleuchten und Signale vorhanden. Serienmäßig sind ein Tempomat und ein Bordcomputer verbaut. Die Bedienung des Bordcomputer erfolgt entweder über eine Taste im Lenkstockhebel oder über einen Bedienblock in der Mittelkonsole. Damit lassen sich auch die Fahrzeugeinstellungen ändern. Bei nicht richtig verschlossener Türe oder Heckklappe wird dem Fahrer eine Meldung angezeigt (nicht bei geöffneter Motorhaube). Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen, der Schalter ist aber nicht optimal in der Tür platziert, da der Türgriff im Weg ist. Die Außenspiegel lassen sich auch elektrisch anklappen.

⊖ Im Fond gibt es keine sinnvoll nutzbaren Ablagen. Die Lordosenstützen sind schlecht zu bedienen, da die Drehräder schlecht greifbar sind und man sehr oft drehen muss, bis die Lordosenstütze auch merklich verstellt ist. Die Gurtschlösser vorn können bei weit nach hinten gestelltem Sitz kaum noch erreicht werden. Die hinteren Gurte sind umständlich zu bedienen.

2,8

## Raumangebot vorne\*

Das Raumangebot vorn fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Personen bis zu einer Größe von knapp 1,95 m haben genügend Bein- und Kopffreiheit. Aufgrund der wuchtigen Mittelkonsole, der hohen Fensterlinie und den nahe am Kopf verlaufenden A-Säulen ist das subjektive Raumgefühl allenfalls zufriedenstellend. Die Innenbreite ist für ein Fahrzeug in der Mittelklasse recht gering.

---

## 5,4 Raumangebot hinten\*

– Auch als Notsitze sind die hinteren Plätze kaum nutzbar. Selbst kleine Personen können hier nicht vernünftig sitzen.

---

## 4,8 Innenraum-Variabilität

– Die Innenraumvariabilität des Peugeot RCZ ist schlecht. Die Vordersitze können nicht ganz in Liegeposition gebracht werden, da die integrierten Kopfstützen hinten anstoßen. Die Rücksitzlehne ist nur als komplett klappbar (nicht geteilt umlegbar).



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

---

## 3,0 KOMFORT

---

### 3,1 Federung

Die sportliche R-Version des RCZ ist mit einem nochmals deutlich strafferen Fahrwerk ausgestattet, als es bereits ohnehin im normalen RCZ zum Einsatz kommt. Das passt zum dynamischen Auftritt des Sportwagens und sorgt für nochmals verbesserte Fahreigenschaften, der Fahrkomfort wird dadurch aber deutlich eingeschränkt.

+ Der RCZ R liegt satt auf der Straße und folgt selbst ausgeprägten Bodenwellen beinahe unbeeindruckt und mit keinerlei Nachschwingtendenz. Selbst bei hohen Querbeschleunigungen treten kaum Karosseriebewegungen auf. Seitenneigung ist für den RCZ R quasi ein Fremdwort.

– Nicht überzeugen kann das Fahrwerk dagegen bei regelmäßigen kurzweiligen Fahrbahnunebenheiten. Diese werden sehr hart an die Insassen weitergegeben und sorgen für ein unruhiges Fahrverhalten. Durch die großen Räder und die straffe Grundabstimmung werden feine Unebenheit permanent in den Innenraum übertragen und sorgen für eine gewisse Stuckerneigung. Einzelhindernisse und Querfugen dringen recht hart und wenig gefiltert zu den Insassen durch.

---

### 3,0 Sitze

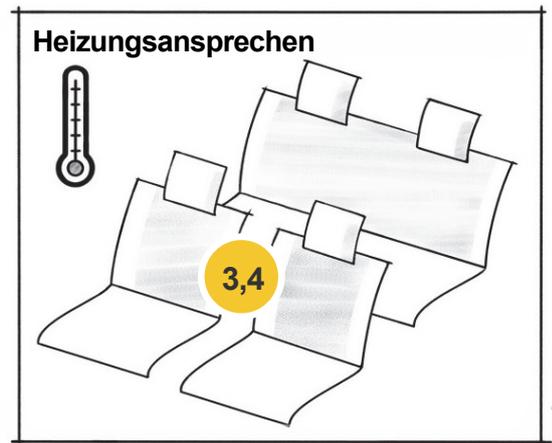
Beide vorderen Sitze sind elektrisch höheneinstellbar und besitzen eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Eine Sitzneigungseinstellung fehlt aber. Man findet dennoch schnell eine angenehme Sitzposition. Die im RCZ R verbauten Sportsitze haben verstärkte Sitzwangen, die für einen sehr guten Seitenhalt sorgen. Die Sitzlehne ist gut konturiert und angenehm gepolstert. Bei etwas breiteren Insassen können Sitzwangen im Lendenbereich unangenehm drücken, da die Sitzlehne eng geschnitten ist. Die Sitzfläche hat eine angenehme Form, sie ist aber etwas kurz und bietet bei großen Personen den Oberschenkeln wenig Halt.

– Auf den optionalen Ledersitzen (Leder-Paket) neigt man schnell zum Schwitzen. Die Rücksitzbank ist selbst für kurze Strecken für erwachsene Personen untragbar. Sitzlehnen und -flächen haben keine Kontur und sind nur mäßig gepolstert. Die Lehne reicht gerade mal bis zur Mitte des Rückens und steht für eine angenehme Sitzposition viel zu steil.

### 3,3 Innengeräusch

Der bei 130 km/h ermittelte Geräuschpegel im Innenraum liegt bei recht hohen 70,2 dB(A). Die Fahrgeräusche sind zufriedenstellend gedämmt. Abrollgeräusche der Reifen dringen bei entsprechenden Fahrbahnbelägen aber verstärkt in den Innenraum.

– Der Motor liefert auch dank des verbauten Soundgenerators einen sportlichen Klang, der gut zum RCZ R passt. Auf Dauer kann das aber auch nervig werden. In gewissen Drehzahlbereichen (z.B. ca. 2.000 1/min) ist auch bei Konstantfahrt permanenter Motorlärm im Innenraum präsent. Unter Last klingt der Motor dagegen kernig und vermittelt Fahrspaß. Schlecht gedämmt sind die Windgeräusche. Bis 130 km/h sind diese eher unauffällig, nehmen dann aber überproportional zu und sorgen ab ca. 190 km/h für eine extreme Geräuschkulisse, die einem Angst macht, noch schneller zu fahren.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

### 2,9 Klimatisierung

Der RCZ R ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Fahrer- und Beifahrer können sich somit die Temperatur separat einstellen. Die Luftmengenverteilung erfolgt für beide Insassen gleichzeitig, lässt sich aber gut justieren. Beim ADAC Heizungstest schneidet der RCZ R zufriedenstellend ab. Der vordere Fahrgastraum wird in akzeptabler Zeit auf angenehme Temperatur erwärmt. Im Fond konnte die Heizleistung aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht gemessen werden.

– Die hinteren Insassen sind aufgrund der großen Heckscheibe starker Sonneneinstrahlung ausgesetzt. Es gibt keinen Sonnenschutz. Vor allem wenn Kinder mitfahren, sollte man daran denken.

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 1,0 Fahrleistungen\*

+ Der 1.6-l-Vierzylindermotor des RCZ R leistet dank Turboaufladung stolze 270 PS. In Verbindung mit dem niedrigen Leergewicht von lediglich 1355 kg sind hervorragende Fahrleistungen möglich. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Sportwagen mühelos in 3,1 s (gemessen im 2. Gang). Aber auch die Elastizitätswerte des drehmomentstarken Motors sind in jedem Gang beeindruckend. So braucht der RCZ R im vierten Gang nur 4,8 s von 60 auf 100 km/h, im Fünften sind es 6,7 s und selbst im sechsten Gang fällt der Wert mit 8,1 s gut aus. Laut Peugeot braucht der RCZ R für den Sprint von 0 auf 100 km nur 5,9 s. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h.

### 2,2 Laufkultur

+ Die Laufkultur des Vierzylinder-Benziners fällt insgesamt gut aus. Vibrationen dringen kaum bis in den Innenraum durch. Erst bei hohen Drehzahlen läuft der Motor etwas unkultivierter. Dann neigt der Motor im Schubtrieb auch zu leichtem Dröhnen.

2,0

## Schaltung

⊕ Der RCZ R ist serienmäßig mit einem verkürzten Schalthebel ausgestattet (Sport-Paket). Dadurch fühlt sich das Getriebe durch die kürzeren Schaltwege noch knackiger an, der Kraftaufwand zum Wechseln der Gänge ist dadurch aber leicht erhöht. Beim Gassenwechsel (z.B. vom 3. in den 2. Gang) kann es auch mal leicht haken. Das Getriebe lässt sich insgesamt dennoch einfach und mit hohen Schaltgeschwindigkeiten durchschalten. Das Schaltschema ist wie üblich ausgelegt. Der vorn links angeordnete Rückwärtsgang ist synchronisiert und lässt sich auch bei noch leicht nach vorn rollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen. Eine Schaltpunktanzeige weist auf den optimalen Gang hin und hilft somit Kraftstoff zu sparen. Das Anfahren an einer Steigung klappt auch dank der Berganfahrhilfe, die das Fahrzeug am Zurückrollen hindert, weitgehend problemlos. Die Kupplung ist gut zu dosieren, bei unsensibler Kupplungsbetätigung sind aber deutliche Schaltschläge im Antriebsstrang spürbar.

⊖ Ein Start-Stopp-System ist beim RCZ R nicht verbaut.

3,0

## Getriebeabstufung

Das Sechsganggetriebe im RCZ R ist extrem sportlich ausgelegt. Die Spreizung der Gänge fällt gering aus. Bei starkem Beschleunigen kommt man kaum mit Schalten hinterher. Die geringen Drehzahlsprünge zwischen den Gängen sorgen für sehr gute Fahrleistungen, schon bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor im höchsten Gang mit 3.450 1/min. Das sind für ein Fahrzeug in dieser Leistungsklasse sehr hohe Drehzahlen. Der RCZ R würde auch mit einer deutlich längeren Übersetzung zurechtkommen, ohne an Agilität zu verlieren.

1,8

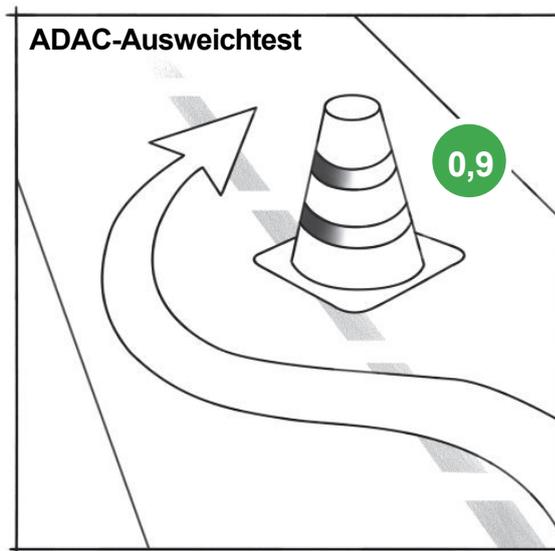
## FAHREIGENSCHAFTEN

1,9

### Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des RCZ R gibt kaum Anlass zur Kritik. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls werden fast verzögerungsfrei Seitenführungskräfte aufgebaut, die Hinterachse stabilisiert sich dann aber sofort wieder. Durch das fast schon aggressive Ansprechen der Lenkung wirkt der Peugeot aber insgesamt etwas nervös. Es müssen vor allem auf schlechten Straßen öfters leichte Lenkkorrekturen vorgenommen werden, um das Fahrzeug auf Kurs zu halten. Beim ADAC Ausweichtest überzeugt der RCZ R auf ganzer Linie. Der Sportwagen durchfährt den Ausweichparcours spielend und ohne den Fahrer zu fordern. Erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten neigt das Fahrzeug zu kontrolliertem Untersteuern. Bei schneller Kurvenfahrt zeigt der Peugeot ein sehr neutrales und damit auch für ungeübte Fahrer gut beherrschbares Verhalten. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen hoch und der Grenzbereich ist gut erfüllbar. Leitet man bei schneller Kurvenfahrt einen Lastwechsel ein, drängt das Heck recht deutlich nach. Das ESP unterstützt zwar den Fahrer das Fahrzeug zu stabilisieren, rechnet man aber nicht damit, dass das Heck nachdrängt, ist die Fahrzeugreaktion nicht besonders einfach zu kontrollieren.

### ADAC-Ausweichtest



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.

Die Traktion des Fronttrieblers fällt angesichts der enormen Leistung, die auf die Vorderachse übertragen wird, zufriedenstellend aus. Hier hat Peugeot ganze Arbeit geleistet und sowohl den mechanischen Grip als auch die Regelung der Traktionskontrolle gut hinbekommen.

## 2,7 Lenkung\*

Die Lenkung des RCZ spricht schon bei kleinen Lenkwinkeln giftig an und sorgt in Verbindung mit der nicht perfekten Mittenzentrierung für ein nervöses Fahrgefühl. Bei größeren Lenkwinkeln wird das Lenkgefühl besser und der Fahrer erhält eine gute Rückmeldung. Die Zielgenauigkeit der Lenkung geht in Ordnung. Im Stand fallen die Lenkkräfte für ein modernes Fahrzeug recht hoch aus. Die Lenkübersetzung ist zufriedenstellend. Um das Lenkrad von ganz links nach ganz rechts zu drehen, sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis von 11,6 m geht für ein Fahrzeug in der Mittelklasse in Ordnung.

– Bei starkem Beschleunigen sind deutliche Antriebseinflüsse in der Lenkung spürbar. Beim Überfahren von groben Fahrbahnebenheiten schlagen diese teilweise bis aufs Lenkrad durch.

## 1,2 Bremse

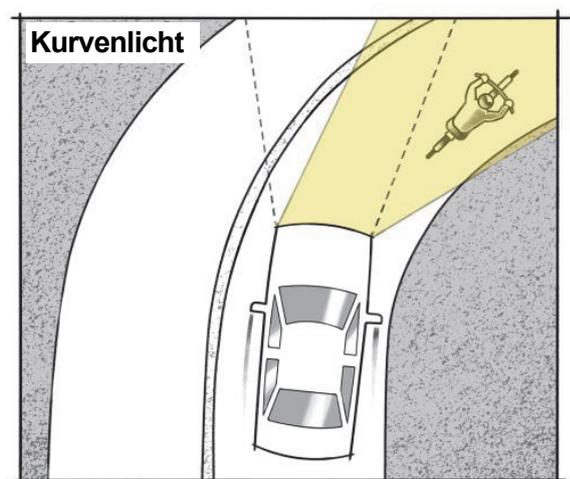
+ Der RCZ R ist mit einer Vier-Kolben-Bremsanlage mit 380 mm großen Bremsscheiben vorn ausgestattet. Damit liegt der ermittelte Bremsweg aus 100 km/h bei lediglich 33,9 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Goodyear Eagle F1 Asymmetric2 92Y der Größe 235/40 R19). Die Hochleistungsbremsanlage zeigt sich auch bei starker Beanspruchung sehr standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Durch die Festsattel-Bremsanlage spricht die Bremse sehr direkt an und lässt sich einwandfrei dosieren. Beim Bremsen in einer Kurve wird das Heck etwas unruhig und es muss leicht gegengelenkt werden.

## 3,0 SICHERHEIT

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP, einem Bremsassistenten und einem Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Das beim RCZ R ebenfalls in der Serienausstattung enthaltene Xenon-Paket beinhaltet neben den Xenonscheinwerfern auch dynamisches Kurvenlicht. Im Falle einer Gefahrenbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert und somit den nachfolgenden Verkehr gewarnt. Ein Geschwindigkeitslimiter ist Serie.

– Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion nicht möglich, dadurch kann man beispielsweise eine Richtungsänderung beim Abschleppen nicht anzeigen. Es gibt keine Startsicke rung, die das Starten des Motor mit eingelegtem Gang verhindern würde. Für den RCZ gibt es keine innovativen aktiven Sicherheitssysteme.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

3,7

---

## Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtest liegt für den Peugeot RCZ nicht vor. Das Coupé ist mit Frontairbags, sowie mit sogenannten Thorax-Seitenairbags für die vorderen Insassen ausgestattet, die den Oberkörper und Kopfbereich vor Verletzungen schützen. Separate Kopfairbags gibt es aber nicht. Die Vordersitze sind mit Gurtstraffer samt Gurtkraftbegrenzer ausgestattet. Im Fond findet man Gurtkraftbegrenzer vor. Die vorderen in die Sitzlehne integrierten und nicht höheneinstellbaren Kopfstützen haben nur für Personen bis rund 1,70 m Körpergröße eine ideale Schutzwirkung. Der Abstand zum Kopf ist gering genug, damit sie im Falle eines Heckaufpralls möglichst gut wirken können. Für das Warndreieck gibt es eine Halterung an der Innenseite des Heckdeckels sowie eine weitere unter dem Kofferraumboden.

- ⊕ 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. Der RCZ R ist serienmäßig mit dem Navigations- und Telematiksystem Connect Box ausgestattet, das unter anderem die Funktion PEUGEOT Connect SOS enthält. Per Knopfdruck oder im Falle einer Airbag-Aktivierung wird automatisch eine Verbindung zur Peugeot-Hilfszentrale aufgebaut, sowie die Fahrzeugposition übermittelt.
- ⊖ Die Kopfstützen im Fond haben für Kopf und Nacken überhaupt keine Schutzwirkung. Sie reichen gerade mal bis zu den Schultern. Der Verbandskasten ist unter dem Kofferraumboden untergebracht und bei beladenem Gepäckraum nicht erreichbar.

2,9

---

## Kindersicherheit

Ein ADAC Crashtestergebnis liegt für den RCZ nicht vor. Prinzipiell lassen sich auf den Rücksitzen zwar Kindersitze stabil befestigen, da die Gurtanlenkpunkte günstig liegen, doch man hat im Fond schlicht keinen Platz, um Kindersitze unterzubringen. Daher sind auch laut Betriebsanleitung keine Kindersitze auf der Rückbank empfohlen. Isofix und Top-Tether sind zwar an den Rücksitzen vorhanden, können aber aufgrund der Platzverhältnisse nicht verwendet werden.

- ⊕ Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze problemlos befestigen. Die Beifahrerairbags sind serienmäßig mit dem Fahrzeugschlüssel abschaltbar.

2,0

---

## Fußgängerschutz

- ⊕ Das Fahrzeug ist mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, die im Falle einer Kollision mit einem Fußgänger angehoben wird und das Verletzungsrisiko minimiert. Damit sollte der Fußgängerschutz gut ausfallen, ein ADAC Crashtestergebnis liegt aber nicht vor.

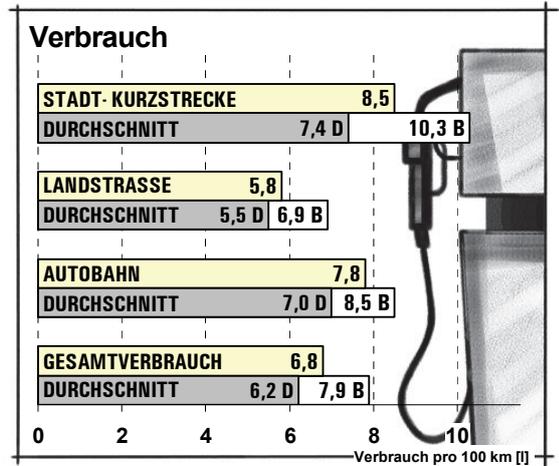
## 3,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Für die Fahrzeugklasse fällt der Verbrauch des RCZ R zwar nicht besonders niedrig aus, angesichts der hohen Leistung kann man mit einem ermittelten Durchschnittsverbrauch von 6,8 l/100 km aber durchaus zufrieden sein. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz liegt bei 187 g/km, das entspricht 27 Punkte im ADAC EcoTest. Innerorts wurde ein Verbrauch von 8,5 l/100 km gemessen, außerorts sind es 5,8 l und auf der Autobahn 7,8 l pro 100 km.

### 3,7 Schadstoffe

Nur wenig überzeugen kann der Schadstoffausstoß des RCZ R. Sowohl der CO-Ausstoß als auch der Ausstoß an Feinstaubpartikeln fallen hoch aus. Daher reicht es nur für magere 23 Punkte im Schadstoffkapitel. In der Summe erreicht der Peugeot RCZ R mit 50 Punkten geradeso drei Sterne im ADAC EcoTest.



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

## 4,4 AUTOKOSTEN

### 4,1 Betriebskosten\*

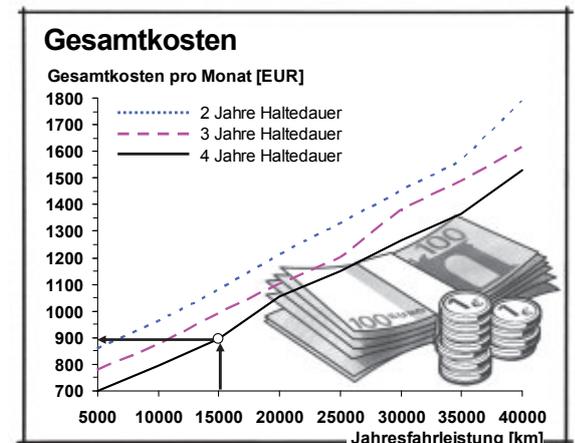
Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten. Da der Verbrauch an teurem Super-Kraftstoff nicht besonders niedrig ist, fallen die Betriebskosten entsprechend hoch aus.

### 5,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein Wartungsdienst fällig. Der 1,6 Liter Benziner besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Mit nur 20.000 km oder alle 12 Monate sind die Abstände zwischen den einzelnen Inspektionen nicht mehr zeitgemäß und bedeuten somit mehr Werkstattaufenthalte. Teure Werkstattstundensätze und hohe Kosten für den Reifenersatz, bedingt durch die üppige Bereifung, verhindern eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 896 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 3,7 Wertstabilität\*

Der prozentuale Restwertverlauf des Peugeot RCZ R fällt mäßig aus.

4,9

## Kosten für Anschaffung\*

– Die Top-Version des RCZ gibt es für 42.100 Euro. Das ist zwar ein hoher Preis, die Serienausstattung ist dafür aber weitgehend vollständig. Sogar das Xenon-Paket und ein Navigationssystem sind im Preis enthalten.

5,0

## Fixkosten\*

Die Fixkosten des RCZ fallen hoch aus, auch wenn die jährliche KFZ-Steuer nur 132 Euro beträgt.

– Schuld daran sind die sehr ungünstigen Versicherungsklassen, in die der RCZ R eingestuft ist. Die Haftpflichtversicherung ist noch einigermaßen tolerierbar (KH: 18). Sehr teuer ist der Peugeot aber in der Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 26; VK: 26).

4,2

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Die absoluten monatlichen Gesamtkosten des Peugeot RCZ R fallen hoch aus. Nicht nur der hohe absolute Wertverlust hat daran Anteil, auch die hohen Fix- und Betriebskosten treiben die Unterhaltskosten in die Höhe.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	THP 155	THP 200	R	HDi 160
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1997
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	147 (200)	199 (270)	120 (163)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/1400	275/1700	330/1900	340/2000
0-100 km/h[s]	8,0	7,5	5,9	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	235	250	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,4 S	6,7 S	6,3 S	5,0 D
CO2 [g/km]	149	155	145	130
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/23/23	15/23/23	18/26/26	15/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	140	152	132	260
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	732	778	896	714
Preis [Euro]	29.200	31.700	42.100	31.700

#### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1598 ccm
Leistung	199 kW (270 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	330 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/40R19
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/40R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,6 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	<b>3,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>33,9 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,5/5,8/7,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	145 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>187 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70,2 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4287/1845/1362 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2115 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1355 kg/425 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>315 l/530 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	-
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>805 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <b>fett</b>	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>144 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>99 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>143 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>510 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>896 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/26/26
Grundpreis	42.100 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
aktives Fußgängerschutzsystem	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Einparkhilfe vorne	200 Euro <sup>o</sup>
Lackierung Metallic	520 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,9**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen