

# Prêt-à-porter

*Na enkele economisch wat mindere jaren moeten ze bij Peugeot gedacht hebben: "Het kan wel weer eens, een bijzondere auto in de markt zetten". Resultaat is de RCZ, een coupé die wezenlijk afwijkt van de middelmaat, maar niettemin zeer betaalbaar is. En leuk.*

*tekst: Peter Dielissen, fotografie: Michiel Mulder*





**F**ransrijk staat al geruime tijd bekend als het land waar met enige regelmaat erg leuke auto's vandaan komen. De drie grote merken houden zich voornamelijk bezig met motorisering van de massa, maar gunnen zich zo nu en dan een tikje meer speelsheid en komen dan op de proppen met vaak verrassende én betaalbare speeltjes voor de echte liefhebbers. Denk aan de Renault 5 Turbo of de Peugeot 205 in Rally- en GTI-uitvoering. Maar ook aan de recente Citroën DS-modellen. Na enkele economisch wat mindere jaren moeten ze bij Peugeot gedacht hebben: "Het kan wel weer eens!". En dus toverden ze een tweepersoons sportcoupé met een stevig, zelfs masculien design uit de hoge hoed en plaatsten deze doodleuk in de markt als concurrent van de gesette Audi TT. Om potentiële kopers in die niche te overtuigen van flair in tegenstelling tot grondigheid, wisten ze de prijs ook nog eens heel aantrekkelijk te houden. Kijk, dat is nu precies waarom we die Franse slag zo kunnen waarderen.

#### RCZ-Concept

We schrijven september 2007 als tijdens de IAA in Frankfurt het doek van de RCZ-concept wordt gehaald. De auto krijgt direct veel bijval en de gang naar productie lijkt, hoewel gewaagd, onvermijdelijk. De Fransen luisteren daarbij gelukkig naar de enthousiaste reacties van pers en publiek en

schakelen een tandje bij om de auto in 2010 in nagenoeg ongewijzigde vorm bij de dealers te kunnen parkeren. Chicane ging eind vorig jaar op pad met een zwarte RCZ in 156 pk benzine-uitvoering en reed de auto naar zijn - in onze ogen - natuurlijke habitat. Tijdens die test, maar ook nu nog, is de RCZ een redelijk zeldzame verschijning en het moet gezegd, al direct na het ophalen voelen we de blikken van de medeweggebruikers op ons gericht. En dat is ook precies waarvoor deze auto gebouwd is: opvallen. Ga maar na: onderhuids is de RCZ identiek aan een 'gewone' 308. Het chassis, de motor en versnellingsbak komen van dezelfde productielijn. Het onderstel wordt vervolgens met luttele centimeters verlaagd, de spoorbreedte aanzienlijk opgerekt, de vering en demping vervangen door steviger exemplaren en er komen brede sloffen op die standaard al rond 18 inch velgen liggen. Het dikke koetswerk en het kekke dubbele uitlaatje onder de achterbumper doen de rest. Met deze ingrepen staat er opeens een 'poseur' van jewelste op de stoep. De vormgeving is echt spot-on. Breed uitgeklopte en goedgevulde wielkasten, een breed front en wellustig gevormde heupen worden gecombineerd met een van Zagato afgekeken 'double-bouble' dak met fraaie aluminium-look omlijsting. Die bollingen in het dak lopen zelfs door tot in de achterraut: mooie detaillering! Tijdens het eerste rondje om de auto valt ook de uitdieping van het kofferklepje in positieve zin op,

samen met het spoilerlipje. Daar blijft het overigens niet bij. Er komt daadwerkelijk een spoiler uit de derrière zetten op het moment dat de snelheid boven de 80 km/uur komt. En voor de ware poseur is die spoiler natuurlijk middels een schakelaar ook al bij lagere snelheden beschikbaar: noblesse oblige... Alle gekheid op een stokje, de RCZ ziet er qua exterieur gewoon erg goed uit en daarvoor verdient de eigen designafdeling van Peugeot zeker een pluim. In een niet zo ver verleden was het immers vaak Pininfarina dat werd ingeschakeld om de meer extraordinaire modellen vorm te geven, zoals bijvoorbeeld de 406 coupé en de 306 cabrio.

#### Kwaliteitsbeleving

Bij het openen van het portier valt direct de kwaliteitsbeleving in positieve zin op. Een zwaar aanvoelend portier dat met een stevig 'kloenk' weer in het slot valt. Zoals het hoort bij een auto van dit kaliber. Het interieur is tegelijkertijd sportief, modern en strak, maar zeker ook herkenbaar vanwege de geleende 308-onderdelen. Dat is overigens geen minpunt. De stoelen zijn sportief vormgegeven en zitten bovengemiddeld goed. Let wel, dat geldt voor mij persoonlijk met m'n bescheiden lengte van 1,78 meter. Fotograaf Mulder, die een flink stukje hoger boven het aardoppervlak uittorent is



*...“een breed front en wellustig gevormde heupen worden gecombineerd met een van Zagato afgekeken 'double-bouble' dak”...*

iets minder te spreken over zijn zithouding, hoewel deze nog altijd als ruim voldoende wordt gekwalificeerd. Knelpunt zit 'm wat hem betreft vooral in de vrij korte en platte zittingen in combinatie met 's mans lange benen. Hij had liever iets gekantelde sportzetels gezien. Voor volwassen achterpassagiers is er eigenlijk geen ruimte, het mooi gestileerde achterbankje ten spijt. Het noodgedwongen op de achterbank laten bivakkeren van je buurkinderen voor een ritje naar school tijdens een regenbui behoort echter wel tot de opties. Ook biedt de ruimte achterin een mooie aanvulling voor het vervoeren van bagage. Omdat die achterbank ook nog neerklapbaar is, kan er in combinatie met de riant kofferbak zelfs een zeer acceptabele hoeveelheid koffers, tassen, zakken en dozen met de RCZ vervoerd worden, maar dat is natuurlijk niet

waarvoor je deze auto in essentie aanschaft, toch? Het uitzicht op het mooi vormgegeven en degelijk afgewerkte dashboard is een traktatie. Goed afleesbare tellers en een prettig dik stuurwiel. Meer heb je eigenlijk al niet nodig. Wel had voor mijn gevoel het stuur ietsje kleiner gemogen voor meer sportiviteit. Ook in het interieur hebben de Peugeot designers dus goed werk geleverd. Tot de fijne details die ook het vermelden waard zijn, behoren de pedalen die een laagje lichtmetaal meekregen en het centraal geplaatste klokje. Indien gewenst kunnen de stoelen, het achterbankje en ook het dashboard in leder worden verpakt. Met bijna niet van echt te onderscheiden stiknaden in een contrasterende kleur. Een slimme optische truc, die een luxueuze uitstraling geeft. Allemaal optioneel natuurlijk. Voor 2.700 Euro bovenop de aanschaf-

**Openingspagina en boven: Rotterdam zoals Rotterdam bedoeld is. Links: de gedrongen vormgeving komt driekwart van voren het best tot zijn recht.**



Boven: het kleine 1.6 motortje is in staat prima prestaties te leveren. De dubbele uitlaat is een beetje een poseursding, want feitelijk niet nodig. Links: de enorme spiegels maken het mogelijk om de auto heen te kijken. Letterlijk! Onder: de cockpit is goed toeven, zoals we van een Peugeot gewend zijn.



prijs zet Peugeot de schaar in enkele koeienhuiden. Wij moeten het helaas doen met een zwart stoffen bekleding, maar daar malen we vandaag niet om. Tijd om een stukje te gaan sturen en de rijkwaliteiten in beeld te brengen, want daartoe nodigt de auto absoluut uit.

**Stevig maar niet oncomfortabel**

Met het nemen van enkele korte bochtjes en het opdraaien van de snelweg vallen de stevige, maar allerminst oncomfortabele ophanging en de directheid in het reageren op koersveranderingen op. De drempels die we eerder al waren tegengekomen werden overigens uitermate soepel voor ons opgevangen. Complimenten. Het stugge karakter van het onderstel zit het comfort dus niet in de weg. Een klassieke eigenschap in de Franse autowereld. Ik trek stevig door op de invoegstrook om de RCZ te lanceren en zodoende nog ruim voor een 'colonne' vrachtwagens te kunnen invoegen. Schakelen door de korte, eerste vier verzetten gaat vlot en soepel. Heel even tik ik de 160 aan om me daarna terug te laten vallen naar een acceptabele kruissnelheid op de rand van hetgeen de wet voorschrijft. De zeskak is duidelijk gericht op snel optrekken en daarna relaxed cruisen, want de voorwaartse drang in vijf en zes is vanwege de beduidend langere verhoudingen een stuk minder dan in de lagere verzetten. Waar ik vooraf mijn bedenkingen had bij de relatief kleine viercilinder, moet ik daar direct op terugkomen. Niet zozeer het vermogen van 156 pk dat uit de 1.598 cc's wordt gepeuterd is plezierig, maar toch zeker wel het koppel van 240Nm dat al bij 1.400 toeren beschikbaar is! Het 1.6 THP blok, dat ook door BMW o.a. in de Mini wordt gelepeld, geeft de berijder een soepelheid die in het drukke, Nederlandse verkeer erg plezierig is.

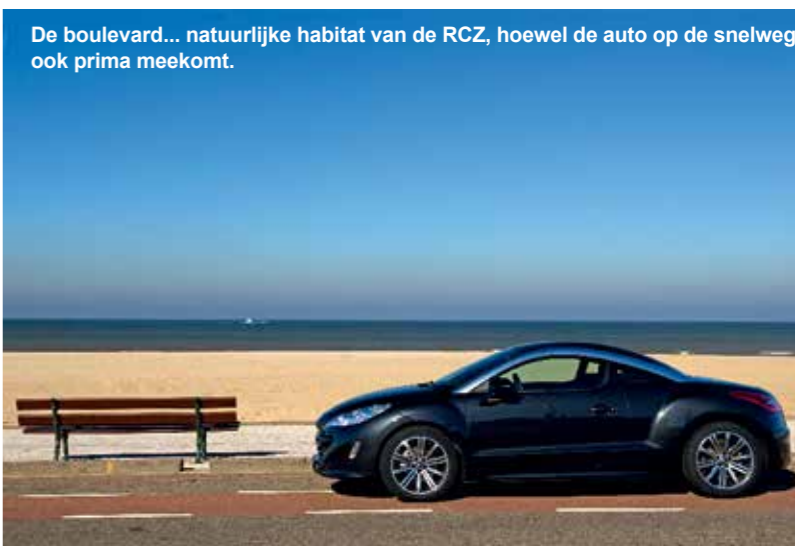
**Op het gas sturen**

De wegligging van de RCZ is prima. Over klaverblaadjes kun je de auto heerlijk op het gas sturen, waarbij het weggedrag goed te noemen is en het bochtgedrag strak, wel met een lichte neiging tot onderstuur. Maar dat is natuurlijk geen enkele voorwielaandrijver vreemd. "Neutraal met een zweem van sportiviteit" is naar mijn idee een correcte omschrijving van de totale beleving. De RCZ weegt in de door ons gereden uitvoering slechts 1.250 kilo en wil prima van zijn plek. Een topsporter is het niet, maar het is absoluut een vlotte auto. Peugeot belooft in de specificaties een topsnelheid



*...“de voorwaartse drang in vijf en zes is vanwege de beduidend langere verhoudingen een stuk minder dan in de lagere verzetten.”...*

van 215 km/uur en ja, die is haalbaar. Zij het met het nodige geduld. Boven de 170 is de fut er wel uit en kruipt de snelheidsmeter vooruit. Pas bij 6.000 toeren wordt het maximale vermogen bereikt en dan zit je al bijna aan het rode gebied. Het geeft wel aan dat dit een echt toerenblok is en vooral in de lagere versnellingen krijgt het blok toestemming van de bak om lekker los te gaan. Dit lijkt me ook een heerlijke auto voor heuvelachtige landweggetjes in de Vogezen of dichterbij huis in de Ardennen. Het is wel zaak om het blok steeds op toeren te houden, dat wil zeggen boven de 2.000. De elektronische schakelhulp vindt het dan eigenlijk al te bont worden – met dank aan het nieuwe rijden – maar wat mij betreft begint de pret dan pas! Met deze motorisering is de auto dus zeker geen snelwegblazer, maar kan er wel plezier gemaakt worden



De boulevard... natuurlijke habitat van de RCZ, hoewel de auto op de snelweg ook prima meekomt.



FABRIKANT	PEUGEOT / PARIJS / FRANKRIJK
MODEL	RCZ / 2010-HEDEN
VIN	VF34J5FV89P00307
Motor:	4-cilinder lijnmotor
Cilinderinhoud:	1.598 cc
Max. vermogen:	156 pk / 5.800 t/min
Max. koppel:	240Nm / 1.400 t/min
Aandrijving:	voorwielaandrijving
Versnellingen:	handmatige 6-bak
Afmetingen LxBxH:	4,29 / 1,85 / 1,36 meter
Wielbasis:	2,61 meter
Tankinhoud:	55 liter
Leeg gewicht:	1250 kg
Topsnelheid:	215 km/u
0-100 km/u:	8,3 sec.
Prijs:	vanaf € 32.700,-
Internet:	www.peugeot.nl
Met dank aan Peugeot Nederland	

*...“Van het unieke Haute Couture beursprototype is een perfecte prêt-à-porter versie gecreëerd”...*

De RCZ op 14th Avenue, althans, op de Wilhelminapier, waar de link met de nieuwe wereld duidelijk merkbaar is. Van hier vertrokken duizenden emigranten naar New York. Onder: double bouble.

op stads- en B-wegen in het buitengebied. Met de versnellingsbak in z'n zuinige zes, die als een echte overdrive fungeert, zetten we koers naar Rotterdam. De meest Amerikaanse stad van Nederland, vooral vanwege z'n skyline en de mentaliteit. Niet #llen maar poetsen. Er wordt hard gewerkt in de havenstad en er wordt geld verdiend. En natuurlijk mag dat getoond worden. Hoe kan je dat beter doen dan met een auto die zeker niet patserig is, maar de buurman wel tot overwerken aanzet? Koffie in Hotel New York lijkt ons daarom een prima idee.

**Stella McCartney**

Na een broodje en een bakkie gaat het echte werk beginnen. Hier aan de Maas staat het bol van de architectuur en we willen de Peus op diverse plekken 'passen'. De stad als boetiek en de RCZ als Franse prêt-à-porter. In Nederland noemen we dat confectie, maar dat zou in dit geval vloeken in de kerk zijn. Natuurlijk is de RCZ ten opzichte van 'echte' sportauto's een massaproduct, maar dan wel met een couture-twist. Je ziet gewoon dat van het unieke Haute Couture-beursprototype een perfect draagbare prêt-à-porter versie is gecreëerd. Niet een heftige Jean Paul Gaultier-jurk die iets minder opzichtig en extravagant gemaakt is, waardoor het 'een soort van jammer' wordt, maar een elegante Yves Saint Laurent-creatie die ook beschikbaar is voor de minder gefortuneerde medemens. Of, zo u wilt: een Stella McCartney for H&M...

Manoeuvrerend door het centrum van Rotterdam op een vrijdagmiddag ervaar ik de lichte bediening van koppeling en bak van onze Stella McCartney for H&M als erg prettig. Dit is een auto die amper gewenning vraagt. Natuurlijk is het draaien, steken en keren op de Wilhelminapier bij Hotel New York en langs de Maaskades wat lastig omdat je niet exact kunt bepalen waar de carrosserie ophoudt. Maar dat zijn van die zaken die wennen, zeker als je elke dag in deze auto rijdt. Geen minpunten wat mij betreft. Op aangeven van de fotograaf rijd ik van gebouw naar brug naar uitkijkpunt en geniet van de auto. En van het voorbijflitsende spiegelbeeld in etalages en ramen... En daarmee kom ik toch weer terug op de belangrijkste eigenschap van de auto: zien en gezien worden.

Als we in de avondspits voor Rotterdam Centraal bij het stoplicht staan, horen we het commentaar van een groepje jochies dat uit school komt: "Héé moneymakers!". Natuurlijk kunnen we een glimlach niet onderdrukken. Deze auto is absoluut geen poseur an sich. Hij maakt namelijk waar wat er beloofd wordt. Natuurlijk valt hij op, het uiterlijk is schitterend en hij oogt gewoonweg veel duurder dan hij in werkelijkheid is. Maar daarbij zijn de rijeigenschappen bijzonder prettig. Deze auto geeft je een erg rijk gevoel en fijne prestaties tegen een uiterst bescheiden prijs. En dat lijkt mij een goeie deal. ○

