

PEUGEOT 104 ZS₂

PEUGEOT RCZ

V S.



RETRO testaa

Edellisen vertailun lähtökohtana oli autojen tilavuus sekä säilytystilat, mutta tässä vertailussa tuo tekijä on jotain aivan muuta. Oikeastaan kaksi asiaa yhdistää tämän vertailun molempia malleja: ne on rakennettu perusmallien pohjalta ja ennen kaikkea niiden tuotanto on aloitettu vaatimuksesta!



MISTÄ IHMEEN VAATIMUKSESTA?

FIA:n ralliautoluokitus 70-luvulla vaati 1000:n kappaleen sarjatuotantoa mallista, jolla haluttiin ajaa rallia. Peugeot 104 ZS2:sta valmistettiin tammikuun ja maaliskuun välisenä aikana vuonna 1979 juuri tuo kyseinen tuhat kappaletta. Tämän jälkeen FIA hyväksyi sen oikeaksi ralliautoksi.

Peugeot RCZ oli esillä ensi kertaa Frankfurtin autonäyttelyssä 2007 konseptiautona. Sen esiintyminen näyttelyssä oli suorastaan sensaatiomainen ja useampi taho halusi saada mallin sarjatuotantoon. Tehdas hörösti korviaan, kuunteli asiakkaiden pyyntöjä ja näin RCZ:n tuotanto eteni askeleittain eteenpäin. Peugeotin uusi iskulause, Motion and Emotion (liike ja

tunne), toimii – tehdas suunnitteli tunteella tämän häikäisevän autokaunottaren ja liikautti tuotantokoneistonsa käyntiin uskomattomassa kolmessa vuodessa!

IKÄEROISTA

Autoilla on ikäeroa 31 vuotta kun taas testikuljettajillamme, isä ja poika, Nirosilla eroa kertyy 37 vuotta. Autoista ikäeron huomaa näkyvimmin muotoilukielessä, mutta molemmista huokuu nuo tärkeimmät, nuorekkuus ja menohalut. Testikuljettajamme **Seppo ja Alex** ovat taasen konepesun ja kuivausrummun kestäviä Pösö-miehiä, parhaita A-luokan testikuljettajia – ikä on heille merkitykseton suure!



TEKNIikka

Molemmat autot ovat etuvetoisia ja kaksiovisia. ZS2-mallit olivat kaikki samanlaisia, niin väriltään kuin tehoiltaan. Moottori on nelisylinterinen 1361 cm³ tilavuudeltaan ja hönkii tehoa 93 hv 5800 rpm. Paras vääntö on 124,5 Nm ja saavutetaan 4500:n kierroksen kohdalla. Moottori on luonnollisesti bensiinikäyttöinen ja sitä syötetään kahdella kaksikurkkuisella Solex PHHE9 –kaasuttimella. Moottoriäännet ovat rehellisen miehekkäät ja ne päästessään ilmoille komeasta kaksihääräisestä pakoputkesta.

RCZ jatkaa edellisen testin linjaa modernien moottoreiden osalta ollen, edellisen vertailun tavoin, HDI-mallinen ja tilavuudeltaan 1997 cm³. Moottorina tämä dieselkäyttöinen on käsittämätön jo vääntönsä puolesta, maksimi vääntömomentti saavutetaan 2000:n kierroksen kohdalla.

Vääntönsä, tehojen ja tekniikan osalta voitto menee RCZ:lle, mutta ZS2 tasoittaa eroa erittäin kevyellä korillaan.

ULKONÄKÖ JA ÄÄNET

ZS2 on 70-lukulainen ja edustaa sen aikaista muotoilua. Automallin koristelu on niukkaa - vain aggressiivinen ZS2 -logo edessä ja takana. Auto suorastaan uhkuu uhoa ja vauhtia.

RCZ herätti kuvauspaikoilla niin paljon huomiota, että saimme hätistellä ihmisiä kauemmaksi kuvausten aikana. RCZ onkin jo kauniine muotoineen valittu Festival Automobile International -äänestyksessä vuoden 2010 kauneimmaksi autoksi. Vaikka molemmat mallit ovat aikansa lapsia, RCZ vie nämä ulkonäköpisteet.



Auton soundit, mörinät pakoputkesta -osiossa, ZS2 vie kirkkaasti voiton. ZS2 kuulostaa niin sanotusti ”oikealta” autolta, kiitos tupla-Solexin toteaa testiryhmämme.

RCZ bensiinimalliin on tarjolla erillinen Sound System, joka laulattaa auton moottoriäänien urheilullisesti auton sisälle. Vanhan ajan rallimiehinä me olemme kuitenkin näiden ”oikeiden” moottoriäänien kannalla.

SISÄTILAT JA VARUSTEET

Molemmissa malleissa on tilaa yllättävän paljon kokoonsa nähden. RCZ:ssä tavaratila on jopa luokkaa suurehko,

mutta siinä on taas pienempi takapenkki. Testiryhmämme oli harvinaisen yksimielinen, että tilavertailua emme pisteytä – perusteluna autojen erilainen tausta: ZS2 on karu ralliauto ja RCZ on kaupallinen uutuus.

RCZ:n viimeistely on saanut kovasti kehujia, kuin myös sen laadukkaat materiaalit. Nahkasisusta tarkoittaa muutakin

kuin nahkapenkkejä, tässä mallissa nahkaa ovat muun muassa kojelauta ja ovet. Sisustan kruunaa kaunis, retro -tyyppinen kello. Lisävarusteita on paljon ja auto riittää useimmille kuskeille pelkästään vakiovarusteinkin.

NÄKYVYYS

Testiryhmämme mielestä RCZ:n pakusu A-pilari vie näkyvyyttä verrattuna

ZS2:seen vastaavaan, joten tässä osiossa voitto menee ZS2:lle. Eroa voi tietysti selittää 70-luvun turvamääräykset, jos semmoisia nyt edes voi sanoa olleenkaan? Kuitenkin kilpailijoihinsa, kuten esimerkiksi Audi TT:hen verrattuna, RCZ:n sisäinen sekä ulkoinen näkyvyys ovat aivan toista luokkaa. Automallin takaikkuna on yllättävän suuri, älkää antako sen tyylikkään naamiointin, joka saa sen näyttämään olevan katon kanssa yhtä sulavaa linjaa hämätä. Takanäkyvyys on näillä muodoilla moderniksi autoksi erinomainen.



AJO-OMINAISUUDET JA SUORITUSKYKY SEKÄ KULUTUS

Testiryhmä antoi täydet pisteet molempien ajettavuudesta. Nämä autot ovat tehty todellisen ajajan autoiksi. Molemmissa on erinomaiset alustat, nopea ohjaus ja RCZ:ssa vielä erittäin jäykkä kori. Oli tie sitten mutkainen, epätasainen tai mäkinen niin kummatkin autot pysyvät kuskin käsissä ja tuntuma tiehen on loistava.

Edellisessä testissämme talvenliukkaus testi suorituskyvyn mittaukset. Tällä kertaa ne estivät nopeusrajoitukset, joten tyydyimme muiden suorittamiin mittauksiin. Suorituskykyarvot löytyvät artikkelissa olevasta taulukosta. Huippunopeudessa tulee suurin ero, mutta se johtuu välityksistä ja ZS2:ssahan on vain neljä vaihdetta. RCZ tarjoaa 6-vaihteisen laattikon sekä manuaalina että automaattina (jälkimmäinen vain THP156-mallissa). Jos ikä otetaan huomioon sekä viritystas-

ZX2:n kulutuslukemat ovat kohtuulliset: 7,4-11,7l/100km.

RCZ HDI laittaa luvut paremmiksi: yhdistelmäkulutus vain 5.3l/100km ja tuleva RCZ Hybrid4 tulee alittamaan nämäkin luvut: vain uskomattomat 3,4l/100km!

LOPPUPÄATELMÄ

Haluamme ensiksi kiittää asianosaisia erittäin harvinaisen ZS2:n ja erittäin halutun RCZ:n lainaamisesta kerholeh-temme testiin. ZS2:siä on jäljellä erilais-ten tietolähteiden mukaan ainoastaan reilut 30 kpl, joten erityiskiitokset auton omistajalle **Pekka Hokkaselle** auton lainaamisesta! Maan Auton viestintäpääl-likkö, **Riitta Luomala**, tuskaili po-sitiivisesti pyyntööni lainata RCZ:aa, ”Pekka, kalen-teri on ihan täynnä varauksia.”

Riitta teki kuitenkin kaikkensa ja onnistui hoitamaan auton, tästä suuri ja lämmin kiitos hänelle!

Testikuskimme kiteyttivät lopputuloksen: palkintoja ei jaeta, koska oli jo palkinto päästä ajamaan tämänlaisia autoja. ”Voit-tajia olivat testissä testaajat”, huudahtivat

kuskit yhteen ääneen hurmaantunut kat-se silmissään! Voidaan todeta, että jälleen kehitys on tuonut superautot mahdolli-siksi tavallisille ostajille. Se kiinnostus ja palaute, jonka RCZ on viime kuukausina saanut yli merkkirajojen, on ollut aivan poikkeuksellista.

teksti Pekka Ylimutka kuvat Kari Havaste

Malli	Peugeot 104ZS2	Peugeot RCZ hdi	RCZ THP 156	RCZ THP 200
Pituus (m)	3,36	4,287	4,287	4,287
Paino (kg)	780	1445	1350	1372
Korkeus (m)	1,39	1,362	1,362	1,362
Leveys (m)	1,52	1,845	1,845	1,845
Rengaskoko (tuuma)	165/70/13	235/45/18	235/45/18	235/45/18
Moottori (cm3)	1361	1997	1598	1598
Vääntömomentti (Nm)	124,5/4500	240/1400	275/1700	340/2000
Moottorin teho (hv)	93	163	156	200
Kiihtyvyys 0-100 (km/t)	10,5	8,2	8,0	7,5
Huippunopeus (km/t)	173	220	215	235

