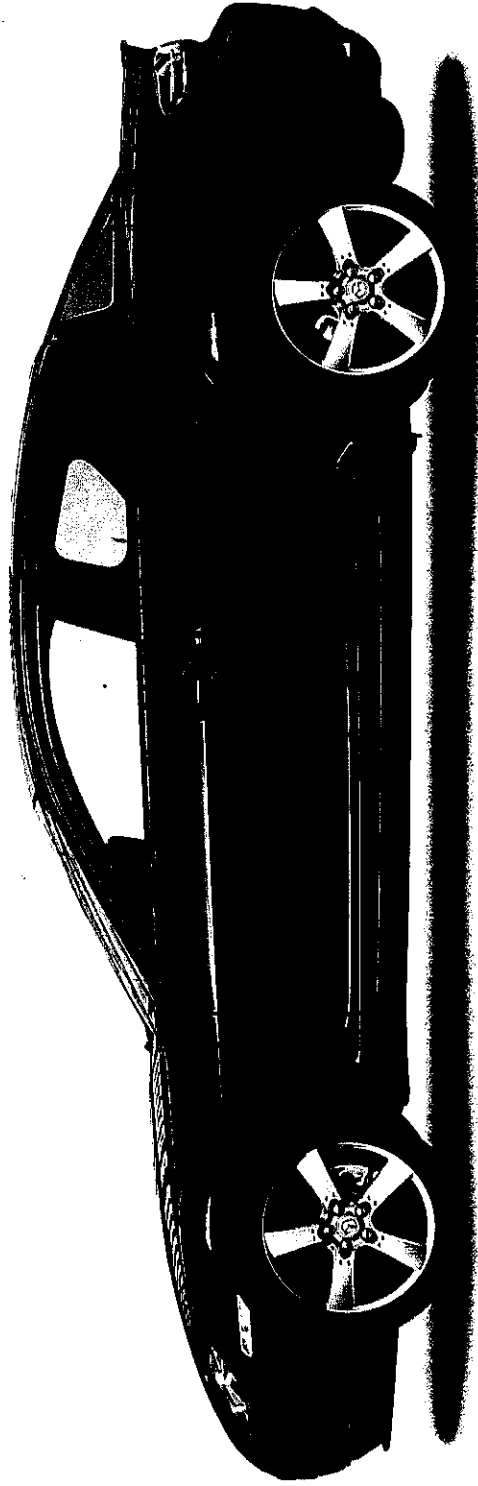


# ACHETER UNE MAZDA RX-8

Mazda est le seul constructeur à s'obstiner sur la voie du moteur rotatif. Galvanisé par une victoire au Mans en 1991 et le succès commercial de la RX-7, il a rempli avec la RX-8, un coupé à la musculature athlétique plutôt fonctionnel... et fiable !

TEXTE ET PHOTOS THOMAS RIAUD



Jadis fer de lance de NSU, le moteur rotatif Wankel est depuis complètement tombé dans l'oubli.

Complètement ? Non, en tout cas pas du côté d'Hiroshima, fief de Mazda. Depuis quarante ans, on y concocte de petites bombes animées par ce moteur pas comme les autres, privé de cylindres, de pistons et de soupapes. Ici, deux rotors « triangulaires » se déplacent chacun dans leur carter « ovale », autour d'un arbre de sortie commun. Un principe simple repris par la RX-8 et qui a le mérite d'éliminer de nombreuses pièces mécaniques. Ce qui limite la prise de poids et les risques de casse. Très compact, ce rotatif baptisé RENESIS avance une cylindrée ridicule : 1,3 litre ! Mais la puissance affichée par ce

« berlingo » de citadine force le respect : de 192 à 231 ch selon les versions ! Placé en position centrale avant, juste derrière la planche de bord, le birotor s'implante en profondeur, de manière à abaisser le centre de gravité au maximum. Avec une répartition des masses idéale de 50/50 %, la RX-8 avance un équilibre parfait. Ce qui profite autant à l'efficacité qu'à l'agrément de conduite. A vrai dire, cette propulsion se conduit comme un gros kart, avec une

direction précise et directe, des freins puissants et endurants, mais aussi des trains roulants de qualité permettant de la scotcher au sol, exactement là où on le souhaite. Livré de série, et heureusement déconnectable, le DSC, ou contrôle dynamique de stabilité, lui insuffle un caractère survivre et une bonne dose de fun. On en vient à réclamer un moteur plus généreux, car, à l'usage, ce rotatif laisse sur sa faim. Trop creux à bas régime, y compris en version 231 ch (21,5 mt/kg, mais pas avant 5 500 tr/mn !), il ne s'exprime véritablement qu'entre 6 000 et 8 500 tr/mn. C'est amusant pendant quelques kilomètres, mais à l'usage, cela oblige à « tomber » constamment au moins deux rapports d'un coup

pour avoir du répétant. Evidemment, cela se ressent sur la consommation, proche de celle d'un V8 : près de 20 l/100 km ! Pour se faire (en partie) pardonner, la RX-8 avance une plastique originale avec ses portes arrière antagonistes. Elles libèrent un accès facile vers les deux places arrière, un peu justes pour des adultes, mais parfaites pour des enfants. Quant au coffre, avec un volume de 287 litres, il permet d'envisager de partir en week-end.

Marginale à plus d'un titre, l'exotique RX-8 est très abordable neuve : à partir de 31 500 €. Elle l'est bien sûr encore plus d'occasion, puisque les premiers prix débute aux alentours de 15 000 € (modèle de 231 ch de 2003, affichant 72 000 km). ■

## LES ESSAIS SPORT AUTO

- N° 493 (02/03) : contact.
- N° 503 (12/03) : match RX-8 Performance/Audi TT 3.2 V6 Quattro.