

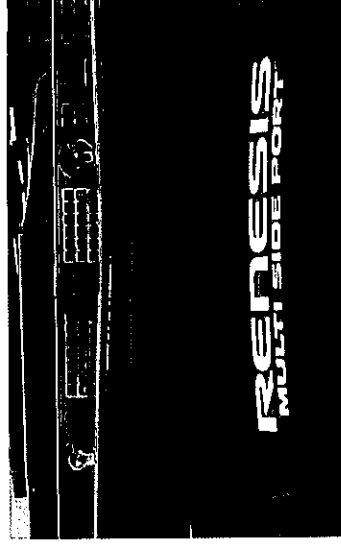
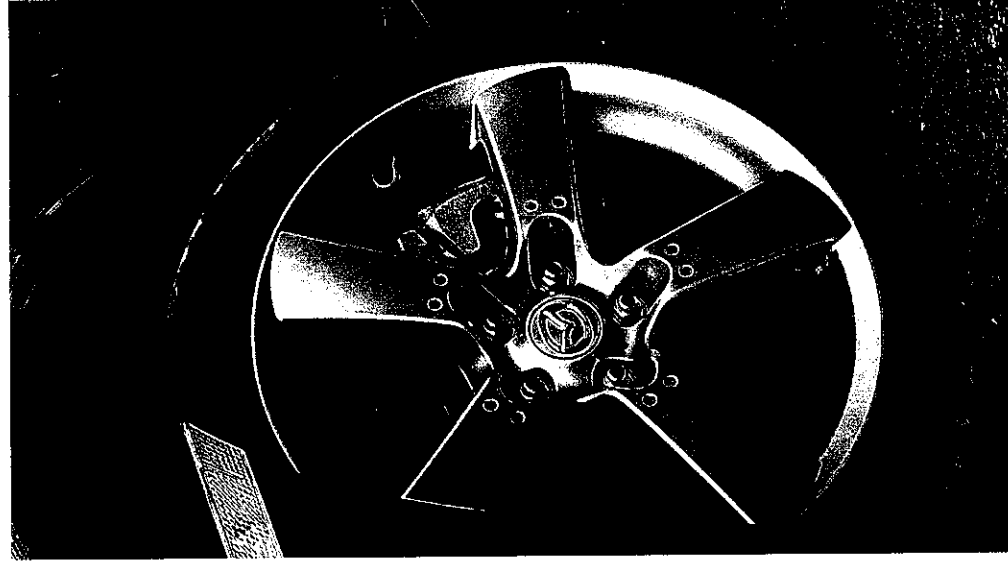
# ACHETER UNE MAZDA RX-8

## TRANS ROULANTS

■ La RX-8 bénéficie d'un châssis parfaitement équilibré et de trains roulants rigoureux – quatre roues indépendantes, avec essieu multibras à l'arrière. Ils lui confèrent une tenue de route sûre en toutes circonstances, sans pour autant détériorer le confort, toujours très acceptable. Il en va de même du freinage assuré par quatre disques ventilés, très suffisant en endurance, y compris en conduite sportive. La direction à assistance variable est aussi un régal de précision. Enfin, toutes les versions adoptent, de série, de belles jantes de 18 pouces de diamètre en alliage, assez vulnérables aux coups de trottoir. Quant aux pneus (225/45 R18 à 259 € l'unité), ils résistent assez bien à l'usure : ils peuvent durer près de 40 000 km. A noter : la RX-8 ne dispose pas de roue de secours en série, mais seulement d'un kit antirouille. Enfin, un rappel a été effectué en décembre 2005 sur trois cent soixante modèles produits entre le 21 juillet et le 27 décembre 2003, pour un risque de fissure et de désolidarisation de la rotule d'articulation du bras de suspension.

## TRANSMISSION

■ La RX-8 est une propulsion très bien équilibrée (empattement long de 2,70 m, répartition des masses idéale de 50/50 %), utilisant uniquement des boîtes manuelles. La « petite » version de 192 ch (Elegance) n'a droit qu'à une boîte à cinq vitesses, agréable, mais sans plus. Celle de 231 ch (Performance) utilise en revanche une boîte à six rapports, très bien guidée, dotée de verrouillages francs, parfaite à manipuler et correctement étagée. Ni l'une ni l'autre ne présentent de faiblesse particulière.



## IDENTIFICATION

■ Le numéro de châssis, qui doit être identique à celui inscrit sur la carte grise, est fixé dans le compartiment moteur, sous la bale de pare-brise sur le tablier.

