

# revue automobile

Tiré à part de la Revue Automobile N° 14 — 24. 5. 1979

---

## MAZDA RX-7







# Mazda RX-7

La Mazda RX-7 vient renforcer le petit groupe des coupés sportifs tout en se distinguant sous bien des aspects. Elle nous vient d'Extrême-Orient où elle est construite par Toyo Kogyo, une firme qui a quelques années de continence derrière elle pour ce qui est de la production de voitures de sport. Elle

a surtout la particularité de ne pas tirer ses 105 ch DIN d'un moteur à pistons normal, mais de les extraire d'un moteur à deux rotors construit d'après une licence NSU/Wankel. Nous avons cherché à savoir, dans cet essai, si ce genre de moteur, qui reste inhabituel, s'adapte à un coupé sport racé.

## Mazda RX-7 — Nos appréciations

### Classification

Débuts il y a un an, mais importation en Suisse maintenant seulement. Coupé sportif avec moteur wankel à deux rotors, boîte à 5 vitesses et équipement riche. Prix Fr. 21 000.—.

Principales concurrentes: Alfa Romeo Alfetta GTV Fr. 21 490.—; Datsun 280 ZX 2+2 Fr. 26 750.—; Ford Capri 2.3 S Fr. 16 990.—; Lancia 2000 HPE Fr. 21 950.—; Matra Bagheera X 1.4 Fr. 19 950.—; Opel Manta CC 2.0 GTE Fr. 17 360.—; Porsche 924 Fr. 26 450.—; VW Scirocco GTI Fr. 17 660.—.

### Carrosserie

Beau coupé aérodynamique, avec une fenêtre arrière s'ouvrant en hayon, et un coffre transformable. Suffisamment de place à l'avant, pas assez à l'arrière; autorisée pour 3 personnes en Suisse. Intérieur fonctionnel avec disposition exemplaire des instruments et des commandes. Bonne finition.

### Moteur, transmission

Moteur rotatif du système NSU/Wankel, de type déjà connu, mais amélioré. 105 ch DIN. Bon démarrage à froid, vivacité, très souple, mais suffisamment puissante aussi à bas régime. Boîte à 5 vitesses bien étagée, douce. 0—100 km/h en 10,3 s. Vitesse maxi 187 km/h. Bruit du moteur caractéristique, faisant penser, «en haut», aux deux-temps.

### Comportement

Auto très sûre. Bonne tenue de cap, comportement sous — vireur à neutre, à la limite tendance à survivre facile à contrôler. Direction indirecte mais suffisamment précise. Très bons freins. Suspension plutôt sèche, absorbant mieux les chocs à mesure que la vitesse s'élève.

### Frais

Pour une telle ligne, des performances aussi élevées, son comportement et le niveau de son équipement, prix très favorable. Assurances et taxes moyennes. Consommation d'essence plus élevée que la moyenne dans la catégorie, variant entre 11 et plus de 17 litres selon la manière de conduire. Consommation moyenne de l'essai: 14,7 litres. Garantie de 100 000 km sur le moteur.

### Bref portrait

Le projet d'un coupé sport Mazda — il portait le numéro de code interne 605 — remonte à 1970. Il a été provisoirement mis de côté après la pénurie de pétrole de l'automne 1973. C'est pour cela que les chaînes de production ne se sont mises en marche qu'au printemps 1978. Comme nous le disions alors, le nouveau coupé fut tout d'abord réservé au marché japonais et à celui des Etats-Unis où il a percé du premier coup. Il est arrivé en Europe il y a quelques semaines. (Voir «RA» 20/1979.)

Pour le groupe Toyo Kogyo, la Mazda RX-7 est un modèle important sous deux points de vue. Il faut d'abord qu'il se taille une place aussi bonne que possible au soleil des voitures de sport de la catégorie coûtant entre 20 000 et 30 000 francs. Mais bien plus encore, il faut qu'à long terme cette voiture redore peu à peu le blason du wankel, un moteur tombé dans le discrédit à cause de sa soif et d'autres problèmes.

Pour atteindre ces objectifs, Mazda attaque en puissance. La RX-7 est habillée d'une carrosserie attrayante et aérodynamique, avec hayon arrière, deux sièges et deux places de secours dont le dossier se rabat, la traction arrière et une boîte à 5 vitesses (aux USA et au Japon, on peut avoir une version automatique), des jambes élastiques McPherson à l'avant, et à l'arrière un essieu rigide sophistiqué, repris de versions Mazda de compétition. Enfin, cette voiture est dotée d'un équipement extrêmement riche, allant des jantes en métal léger à une glace arrière s'ouvrant électriquement de l'intérieur en passant par un appareil radio à cassettes pourvu d'une antenne électrique.

La Mazda RX-7 s'inscrit donc dans un cercle fameux, celui des Al-

fetta GTV, de Datsun 280 ZX, des Ford Capri 2.3 S, des Lancia HPE, Opel Manta GT/E, Toyota Celica 2000 GT Liftback et VW Scirocco GTI. Elle coûte 21 000 francs, un prix qui la rend extrêmement compétitive (voir «nos appréciations») surtout si l'on considère l'équipement de base. La Porsche 924 ressemble beaucoup à la Mazda, mais elle a 20 ch de plus et elle vaut, environ 5000 francs plus chère; si l'on compare les équipements respectifs, la différence se monterait

même à quelques milliers de francs de plus.

### Différente

En ouvrant le capot – il s'ouvre en arrière – on ne découvre le fameux moteur rotatif qu'en y regardant à deux fois. Il est plus petit, plus court qu'un 4 ou un 6-cylindres comparable, il est placé plus profond, tout contre la paroi de l'habitacle, et il est presque entièrement caché par les ac-

cessoires, le filtre à air, le carburateur, les tuyaux, les câbles et les conduites, par ailleurs disposés avec ordre.

Le moteur est déjà connu, mais il a été perfectionné. Il s'agit du wankel de Mazda de type 12A d'un volume de  $2 \times 573 \text{ cm}^3$ , ce qui correspond à une cylindrée de  $2292 \text{ cm}^3$  lorsqu'on applique la formule d'équivalence habituelle. Il se contente de normale et délivre 77,2 kW (105 ch DIN) à 6000/mn. Son couple maxi de 144 Nm (14,7 mkp) n'arrive, c'est

## Essai «RA» 14/1979

# Mazda RX-7

## Mesures et données techniques

### Conditions des mesures

Kilométrage antérieur **5500**  
Température atmosphérique **1 °C**  
Humidité de l'air **90 %**  
Pression de l'air **955 mbar**

Revêtement: béton  
Charge 2 personnes + 25 kg

Mesures effectuées avec des instruments électroniques de précision.

### Poids

à vide (DIN) **1040 kg**  
Répartition AV-AR en % **53/47**  
Rapport poids/puissance (DIN) **13,5 kg/kW**  
**10,0 kg/ch**

### Etalonnage du compteur

km/h effectifs	36	55	73	92	110	118	128	145	164	181
km/h lus	40	60	80	100	120	130	140	160	180	200

1 km = 945 m

### Performances

**Vitesse de pointe** **187 km/h**

Moyenne des deux sens de marche

### Accélération

**Elasticité** (accélération pour chacun des rapports)

Départ arrêté		Vitesse							
	s	2,3	4,6	6,8	10,3	14,4	20,6	29,4	56,1
0-40 km/h	s	2,3	4,6	6,8	10,3	14,4	20,6	29,4	56,1
0-60 km/h	s	4,6	6,8	10,3	14,4	20,6	29,4	56,1	
0-80 km/h	s	6,8	10,3	14,4	20,6	29,4	56,1		
0-100 km/h	s	10,3	14,4	20,6	29,4	56,1			
0-120 km/h	s	14,4	20,6	29,4	56,1				
0-140 km/h	s	20,6	29,4	56,1					
0-160 km/h	s	29,4	56,1						
0-180 km/h	s	56,1							

Le km, départ arrêté s **31,5**

### Visibilité

taille	vers l'avant	vers arrière	latérale	arrière latérale	limites arrière
petite	2	1	1	2	non
moyenne	2	1	1	2	non
grande	2	1	1	2	non

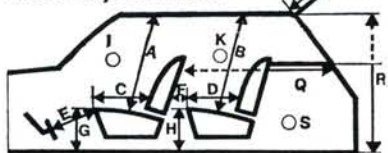
1 = très bon; 2 = bon; 3 = suffisant; 4 = insuffisant.

### Spectre sonore

Ralenti	<b>50,5</b>	120 km/h	<b>74,5</b>
40 km/h	<b>62,0</b>	130 km/h	<b>76,0</b>
60 km/h	<b>64,5</b>	140 km/h	<b>77,0</b>
80 km/h	<b>67,0</b>	160 km/h	<b>79,5</b>
100 km/h	<b>73,0</b>	180 km/h	<b>81,5</b>

dB corrigés (A) à vitesse constante dans le rapport supérieur, à hauteur de tête du passager.

### Cotes intérieures avec hayon arrière



### Mesures

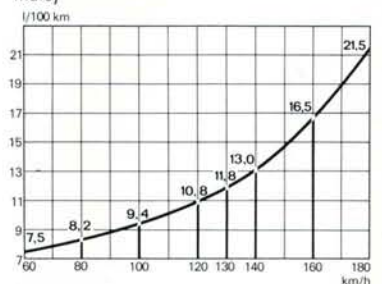
A = 91	cm	B = 81	cm
C = 52	cm	D = 36	cm
E = 40-57	cm	F = 5-22	cm
G = 22	cm	H = 27	cm
I = 136	cm	K = 131	cm
P = 90	cm		
Q = 72-125	cm		
R = 20-55	cm		
S = 92-115	cm		

### Place disponible dans l'habitacle

à l'avant selon la taille	à l'arrière selon la taille			
	petite	moyenne	grande	
petite	1	3	4	4
moyenne	1	4	4	4
grande	1	4	4	4

1 = très bon; 2 = bon; 3 = suffisant; 4 = insuffisant.

### Consommation d'essence (normale)



Courbe de consommation à vitesse moyenne dans le rapport supérieur

Valeurs moyennes extrêmes mesurées au cours de l'essai de **11,5 à 17,4 L/100 km**  
1 km, départ arrêté **env. 29 L/100 km**  
Consommation moyenne pour l'ensemble de l'essai (corrigée)

Consommation d'huile **14,7 L/100 km**  
**0,5 L/1000 km**



vrai, qu'à 4000/mn, mais sa courbe est très plate, entre 2000 et 6000/mn, elle ne tombe pas au-dessous de 12 mcp. Le moteur tire bien, donc, à bas régime déjà.

Le démarrage a toujours été très vite et il n'a fallu recourir au starter à main que lorsqu'il faisait vraiment froid. Jusqu'à ce qu'il ait atteint la température de fonctionnement, le moteur est alimenté par un mélange très riche. Cela se voit à ce que même

à froid il répond bien à l'accélérateur, sans s'étouffer et aux détonations qui se produisent parfois dans le tuyau d'échappement, lorsqu'on relâche les gaz, et qui sont dues aux gaz non brûlés, particulièrement appréciés des protecteurs de l'environnement...

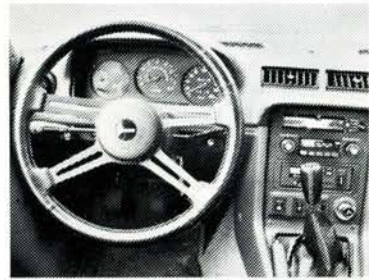
Comme déjà sur l'ancien modèle de Mazda à moteur wankel, la RX-3, (une parente de la 818 à moteur à pistons), le starter à main «revient»



Le cockpit se distingue par une conception sobre, élégante et fonctionnelle. Les diverses commandes sont à bonne portée.

automatiquement lorsque le moteur chauffe, d'abord jusqu'à la moitié, puis complètement. Ce qui fait que les conducteurs distraits ou négligents ne roulent pas longtemps avec le choke tiré. De cette façon, on ne fait pas qu'économiser de l'essence, on contribue à limiter les émissions nocives sur les courts trajets.

Au ralenti (env. 800/mn) on ne ressent encore pas grand-chose de la marche parfaite qui est typique au wankel, il faut le dire, mais aux régimes moyens déjà, aux régimes élevés surtout, la rotation du moteur est exemplaire. C'est celle d'une turbine, qui ne produit pratiquement pas de vibrations. Le son que le moteur donne est tout différent de celui d'un moteur à pistons de grosseur comparable. A l'intérieur, l'insonorisation n'a pas été poussée très loin, manifestement à cause du genre de la voiture. On entend un ronronnement caractéristique, pas antipathique du tout, progressivement couvert, dès 5000/mn, par le chuintement clair de l'échappement. Si l'on monte encore plus haut, le bruit rappelle à ceux qui



La planche de bord et la console centrale incorporent une instrumentation complète. Le volant sportif tombe bien en mains.

**Diamètre de braquage** (carrosserie)

10,4 m

**Nombre de tours du volant**

4<sup>2</sup>/<sub>3</sub>

### Entretien

Impôt annuel, suivant canton

de Fr. 280. — à 449. —

Assurance RC, 100 % de la prime de base, couverture illimitée

Fr. 658.90

### Coût des services, prix fixes

(sans pièces de techange)

Petit service

Fr. 100. —

Grand service

Fr. 160. —

### Intervalle entre les services

Vidange, tous les 10 000 km

Contrôle mécanique tous les 10 000 km

Pression de gonfl. des pneus AV 1,8 kg/cm<sup>2</sup>, AR 1,8 kg/cm<sup>2</sup>

à grande vitesse AV+AR: +0,2 kg/cm<sup>2</sup>

### Pannes pendant l'essai

aucune

## Caractéristiques techniques, particularités et équipement

**Prix:** Fr. 21 000. —

**Fournisseur du véhicule essayé:** Blanc et Paiche SA, 1217 Meyrin.

**Moteur** (cotes chiffrées DIN): Moteur à deux pistons rotatifs Wankel, cylindrée 573 cm<sup>3</sup> par chambre, cylindrée équivalente 2292 cm<sup>3</sup>; compr. 9,4:1; 77,2 kW (105 ch) à 6000/mn., 33,6 kW/L (45,8 ch/L); 144 Nm (14,7 mcp) à 4000/mn.; exig. en oct. essence normale.

**Moteur** (construction): Moteur à deux rotors en alliage léger, filtre à huile sur circ. princ., radiateur d'huile, huile 5,2; 1 carburateur inversé à quadruple corps, pompe à essence électr., épurateur d'air sec. Bougies NGK/B/BR 7 EM ou Denso W 22 EA; batterie 12 V 45/60 Ah, alternateur 55 A., refroid. à eau, capac. 9,5 L.

**Transmission:** Embrayage à diaphragme à commande hydr.; boîte à 5 vitesses, toutes synchr., levier central, pont hypoidé, rapp. du pont 3,909:1.

### Rapports de démultiplication:

Ier 3,674:1; IIe 2,217:1; IIIe 1,432:1; IVe 1:1; Ve 0,825:1; AR 3,542:1.

**Châssis, suspension:** Carrosserie autoporteuse; susp. AV à jambes élastiques, (ressorts hélic.) avec leviers transv. inf. simples et barres longit., susp. AR à essieu rigide avec double bras de guidage longit. timonerie latérale Watt et ress. hélic. stabilisat. transv. AV et AR, amortiss. télesc.

Frein à double circuit avec servo, à disques AV (ventilés), à tambours AR, Ø disques 22,7 cm, surface de frottement AV 1037 cm<sup>2</sup>, AR 402 cm<sup>2</sup>, tot. 1439 cm<sup>2</sup>, frein à main méc. sur roues AR; direction à circuit de billes; réservoir d'ess. 55 L; pneus 185/70 HR 13 (Bridgestone RD 106 steel) sur jantes 51/2 J.

**Carrosserie, poids:** Coupé 3 portes, 3 places.

**Dimensions:** Empattement 242 cm, voie 142/40 cm, garde au sol env. 12 cm. Longueur

426,5/428,5 cm. Largeur 165/167,5 cm. hauteur 126 cm.

**Performances (données d'usine):** Vitesse maxi 190 km/h, vitesse à 1000/mn en prise dir. 27,7 km/h; accélération de 0 à 100 km/h 9,5 consomm. (DIN) 10,2 L/100 km.

### Equipelement de série

**Sécurité passive:** Ceintures de sécurité automatiques à enrouleurs, appuis-tête AV, pare-brise en verre feuilleté.

**Sécurité active:** Lunette arrière chauffante, dégivrage des vitres latérales, phares à iode, lave-glace électrique par jet, installation de clignotants d'alarme, rétroviseur intérieur anti-blouissant, rétroviseur extérieur à portée de main de l'intérieur, éclairage du tableau de bord réglable, volant à revêtement anti-glissant, essuie-glace à deux vitesses dont vitesse intermittente.

**Instruments:** Compteur kilométrique journalier, indicateur de température d'eau, jauge à essence, voltmètre, compte-tours, lampe de contrôle de la température d'eau, de la pression d'huile, du frein à main, du chauffage de la lunette arrière, de l'alternateur (de charge), signal acoustique de surrégime.

**Confort:** Siège individuel avant, sièges réglables en distance, accoudoirs latéraux AV, accoudoir central AV, verrouillage et éclairage de la boîte à gants, 2 tablettes dans les portes, garnissage en tissu simicuir, tapis de fond (moquette), 1 cendrier éclairé, allume-cigare éclairé, 2 patères, éclairage du compartiment moteur et du coffre, verrouillage du bouchon d'essence.

**Luxe:** Radio/enregistreur à cassettes avec antenne à commande électrique, vitres teintées, jantes en métal léger, verrouillage du coffre de l'intérieur.

**Pas de liste de suppléments de prix.**



l'ont connu celui des moteurs à deux temps de jadis. Comme sur un moteur rotatif les soupapes n'émettent pas leurs protestations éraillées annonciatrices d'un régime trop élevé, le moteur wankel dispose d'un avertisseur acoustique qui bourdonne avec insistance à 6800/mn pour rappeler qu'il est temps d'enclencher le rapport supérieur.

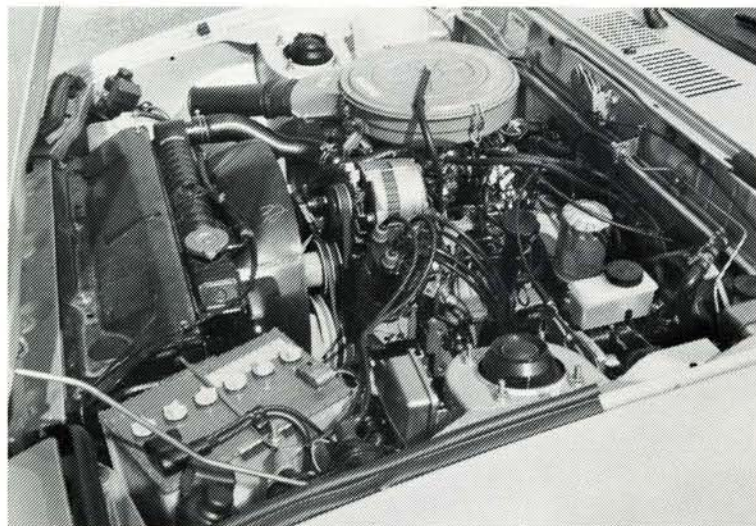
Mais dans la conduite de tous les jours, il n'est toutefois pas utile de tirer le moteur aussi haut, car on en a le meilleur entre 2000 et 6000/mn.

l'on roule à très basse vitesse dans un rapport supérieur, par exemple, lors d'une décélération à l'approche d'un feu rouge.

### Vive

Pour ce qui est de la vivacité à monter en régime, le moteur rotatif est supérieur à tous les moteurs à pistons conventionnels de plus de 2 litres. Nous avons pu le constater en

Grâce, pour beaucoup, à la forme aérodynamique de la carrosserie, avec ses phares escamotables et la faible surface du front déplaçant l'air, la vitesse maximale, 187 km/h, est élevée. Le compteur de notre voiture d'essai était très optimiste. Entre 40 et 140 km/h déjà, il utilisait presque entièrement la tolérance légale de dépassement, qui est de 10%. 130 km/h au compteur signifient 118 km/h réels. Lorsque le conducteur se sent des ailes, pour le compteur, c'est alors l'euphorie, son aiguille monte jusqu'à 210 km/h...



Le moteur à deux pistons rotatifs (type wankel) se cache sous les organes annexes. Il est garanti pour 100 000 kilomètres, puissance 105 ch DIN.

On peut même descendre jusqu'au-dessous de 1000/mn - ce qui représente, en 5e, 30 km/h - et réaccélérer ensuite. Il est vrai qu'alors la reprise n'est pas violente, mais, grâce à la souplesse du wankel, la vitesse reprend sans à-coups. C'est pourquoi, en ville, on peut se promener en utilisant la troisième ou même la quatrième.

Par rapport aux wankels de la première génération, on n'a pas amélioré seulement la souplesse, mais l'élasticité, la puissance à bas régime a fait aussi de grands progrès. Autrefois, il fallait beaucoup jouer avec le levier de vitesse pour avancer vraiment rapidement sur un tracé contrasté. Avec la RX-7, il suffit la plupart du temps de presser l'accélérateur à fond lorsque par exemple on veut dépasser. L'ancien défaut, typique du wankel, soit les à-coups qui se manifestaient dans le fonctionnement du moteur et se répercutaient de façon rythmique dans l'ensemble de la transmission, ne se note plus que rarement et faiblement lorsque

mesurant les performances du véhicule; nous avons alors poussé le moteur jusqu'à nettement plus de 7000/mn dans les rapports inférieurs. Pour un bref instant, il est possible même de monter plus haut encore, bien que ce ne soit pas recommandé. Fait remarquable, poussé à ces extrêmes, le moteur ne donne aucun signe d'essoufflement, il réagit toujours sans retard à la pression de l'accélérateur.

Lors de nos épreuves d'accélération, nous avons pu faire monter la voiture de 0 à 100 km/h en 10,3 s, et elle a réalisé le kilomètre départ arrêté en 31,5 s. Ces chiffres font impression pour une voiture de 105 ch pesant 1040 kg. Les chiffres donnés par le constructeur pour l'accélération sont encore inférieurs à ce que nous avons réalisé, 9,5 s pour le 0-100 km/h et 31,1 pour le km départ arrêté. Mais il est inutile de comparer ces chiffres aux nôtres, le constructeur les faisant avec une personne à bord, tandis que nous exécutons toujours toutes nos mesures avec deux personnes.

### Consommation encore au-dessus du commun

Ce qu'un conducteur de RX-7 doit savoir, c'est qu'à l'heure actuelle sa consommation d'essence encore élevée est le plus lourd handicap du wankel comparé à un moteur conventionnel de même puissance. Et avec ce propulseur, conduire vite coûte encore une ration supplémentaire d'essence.

Cela a été très visible durant notre essai. En roulant avec une douceur intentionnelle, en changeant de vitesse tôt, en n'accélération pas brusquement, en ne dépassant pas 120 km/h, on s'en tire avec 11 litres à peine. Mais dès qu'on mobilise la puissance disponible, la consommation atteint très vite 15 litres, et même il lui arrive parfois de dépasser 17 l/100 km. La consommation moyenne de l'essai, 14,7 l/100 km, dépasse par conséquent celles de ces concurrentes directes de jusqu'à 4 litres. Une remarque à ce propos: sur notre voiture d'essai, le totalisateur kilométrique indiquait 6% de trop que la réalité, ce dont nous avons dû tenir compte, naturellement, pour établir la consommation de l'essai.

La mesure des consommations à vitesse stabilisée dans le rapport supérieur (voir graphique) donnait une image semblable. Mais Mazda sait qu'il y a encore beaucoup à faire dans ce domaine et travaille avec confiance à des solutions nouvelles.

### Changement de vitesse agréable

La boîte à 5 vitesses de la Mazda RX-7 mérite une note excellente. Elle est étagée exactement comme il faut et permet des changements précis, un peu rocailleux, mais pas durs. Ce n'est qu'à froid qu'il faut un peu plus de force pour faire entrer la deuxième. L'embrayage mord avec force, mais il se laisse bien doser.



## Pour ceux qui aiment conduire

Notre essai, qui a duré plusieurs milliers de kilomètres, a confirmé ce que nous avons trouvé lors du premier contact que nous avons eu avec cette auto: la Mazda RX-7 est une auto maniable, facile à conduire, douée d'un comportement équilibré, faite aussi bien pour les déplacements rapides sur les autoroutes que pour avancer vite sur les routes de campagne ou même dans les virages des régions montagneuses.

La RX-7 est une voiture vraiment faite pour ceux qui aiment conduire. Cela se voit déjà en entrant. Les sièges ont une forme agréable et les conducteurs de toute taille peuvent y trouver la position qui leur convient. Le volant est vertical, et l'on peut le tourner sans avoir à pencher le corps en avant. Levier de vitesses, pédales et autres commandes sont placés de façon exemplaire. Les instruments se présentent sans fioritures inutiles, ils sont antireflets et n'éblouissent pas. Enfin, il y a, exactement au bon endroit, un appui solide pour le pied gauche et qui se révèle pratique surtout lorsqu'on conduit vite.

Le réglage du châssis montre aussi qu'en développant cette voiture, on avait comme souci principal de lui donner un bon comportement: l'essieu arrière rigide est doté de quatre leviers longitudinaux de longueur différente, et le guidage latéral se fait au moyen d'un parallélogramme de Watt, dispositif qui, avec les stabilisateurs avant et arrière, empêche une inclinaison trop prononcée de la carrosserie, même dans les virages rapides.

Que le moteur soit placé en arrière ne donne pas seulement une bonne répartition du poids entre l'avant et l'arrière de la voiture, cela diminue aussi le moment d'inertie autour de l'axe vertical passant par le centre de gravité et donne par conséquent au coupé wankel une agilité bienvenue dans les courbes. Normalement, la RX-7 sous-vire légèrement; mais lorsqu'on va un peu plus vite, son comportement se neutralise, la voiture suivant alors avec exactitude la moindre impulsion donnée au volant. S'approche-t-on de la limite en virage, la RX-7 commence alors à réagir avec plus de sensibilité aux changements de charge. A ce moment là, si l'on relâche un peu l'accélérateur, l'arrière a tendance à se dérober par l'extérieur. Sur piste fermée, nous avons pu voir que, pour conduire vraiment vite, il faut savoir combiner harmonieusement le jeu des gaz et du volant si l'on veut tenir la voiture dans un équilibre exact. Sur revêtement mouillé, elle sous-vire plus tôt, avec plus de soudaineté, ce qui n'empêche pas un conducteur attentif de remarquer

toujours à temps comment la voiture va se comporter. Pour une voiture de cette coulée, le châssis est, pensons-nous, idéal.

Les freins ajoutent à cette image déjà réjouissante. Nous les avons trouvés suffisamment résistants à l'échauffement, et, même lors des freinages à haute vitesse, ils maintenaient toujours la RX-7 en ligne.

La tenue de cap est sans faille pour les vitesses autorisées en Suisse. Sur les autoroutes allemandes, au-dessus de 160 km/h, on trouve la direction un peu spongieuse, flottante autour du point central. D'autre part, cette direction à circuit de billes est assez indirecte, mais suffisamment précise. Elle demande une poigne énergique pour qui veut rouler vite en virages, et on l'aimerait un peu plus douce dans les parages aussi.



Les petits sièges postérieurs peuvent donner place à de jeunes enfants, mais non à des adultes pour un long trajet.

## Dureté sportive

Maints passagers, ceux que nous avons transportés aux vitesses que l'on fait en ville dans les rues cahoteuses à la chaussée ondulante, ont parfois qualifié de dure la suspension de la Mazda RX-7. Mais lorsque la vitesse croît, les inégalités sont mieux aplanies. On est étonné de se retrouver aussi frais en descendant de la voiture après une longue étape. C'est que les sièges sont anatomiques et que même s'il est plutôt mince, leur rembourrage assure une suspension bienvenue. Un des défauts connus de la suspension avant à jambes élastiques, c'est qu'elle est trop sensible aux balourdés des pneus

et que la moindre inégalité se remarque par une légère vibration dans le volant.

## Pour deux

On le voit déjà à sa forme extérieure: la RX-7 est conçue pour deux personnes et leurs bagages. Les deux petits sièges baquets à l'arrière peuvent à la rigueur emporter de petits enfants. Selon le permis de circulation, la RX-7 n'a été autorisée à emporter que trois personnes à cause du manque de place au fond. Et les autorités américaines ont été plus loin que les suisses puisque aux USA, on a carrément supprimé les sièges arrière.

Comme on est assis très bas, les conducteurs de petite taille ne peuvent que deviner l'extrémité avant de la voiture, malgré la ligne plongeante du capot et le large pilier arrière du toit, conçu comme arceau de sécurité masque la vue lorsqu'on veut s'assurer que la route est libre dans les jonctions à angle aigu.

A part cela, tout a été prévu pour le bien-être du conducteur et de son passager. L'aération est très efficace, la radio stéréo de bonne qualité, le lecteur de cassettes qui se trouve au-dessous dispose de toutes les finesses, et même du renversement automatique de la marche: à la fin de la bande, la seconde piste s'enclenche automatiquement.

Toutes les commandes, le cendrier et l'allume-cigares sont éclairés la nuit, il y a des emplacements où déposer de la monnaie pour les parcomètres, le plateau, entre les deux sièges, peut recevoir exactement deux piles de cassettes. Deux critiques: pour les conducteurs de grande taille, le volant cache le compteur entre 100 et 140 km/h, et à la vitesse faite sur les autoroutes, on entend quelques bruits de vent dans la région du rétroviseur extérieur droit.

Sa forme attractive, sportive est l'un des atouts les plus puissants du coupé wankel venu de Hiroshima. Ce qui en fait encore un concurrent sérieux dans sa catégorie, c'est le prix très intéressant de ce nouvel arrivant bien réussi, et le niveau de son équipement. Mais ses nombreuses qualités, dont un comportement sûr et un tempérament remarquable, suffisent-elles à compenser le handicap de la consommation d'essence élevée? Répondre à cette question est une affaire personnelle.

Quoi qu'il en soit la Mazda RX-7 est une voiture exclusive: elle est le seul coupé à moteur wankel et elle va le rester, du moins pour l'avenir prévisible.

Test-Team «RA»

