Essai – Lexus CT 200h : La Prius BCBG

A force de voir les Allemands – prescripteurs incontestés de tendances en ce qui concerne les marques premium – descendre peu à peu en gamme, pourquoi Lexus ne s'y collerait pas non plus ? Avec une différence de taille, son fer de lance n'est disponible qu'en propulsion hybride. Revue de tendance, donc.

- 4 cylindres, 1'798 cm^3
- 136 CV à 5'200 t/min
- 142 Nm à 2'800 – 4'400 t/min
- Boîte de vitesses auto. à variation continue
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.3 sec.
- Poids : 1'445 à 1'550 kg, selon équipement
- Conso. mesurée : 6.3 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 87 à 94 g/km (A)
- dès CHF 41'900.-
  modèle essayé : CHF 64'950.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Le segment des compactes cinq portes premium est trusté par l'Audi A3 et autres

BMW Séries 1 qui représentent près de 50% des ventes de la catégorie. Il n'y a donc guère de place pour les outsiders. C'était sans compter la volonté des stratèges du groupe Toyota qui ont décidé d'exploiter la plateforme des Prius et Auris HSD sous une robe plus chic, histoire de capter la clientèle Toyota aspirant à un véhicule à l'image plus statutaire. Lexus en sera l'écrin et CT 200h son petit nom.

A l'extérieur

La ligne générale de la Lexus CT 200h reste banale, sans fantaisie. Hormis la face avant très réussie et agressive avec ses ouïes d'aération et les feux soulignés de LED, le reste n'inspire pas la gaieté. Certes, les traits caractéristiques de la gamme Lexus sont repris ici ou là, mais en laissant beaucoup de place à l'insipidité qui règne en maître dans le segment. Les flancs sont plats, aucun relief ou aucune ligne inspirant une once de dynamisme, si ce n'est les bas de caisse. L'arrière, haut perché présente un décrochement trop prononcé au niveau de la ligne de caisse qui rompt certes la ligne mais n'apporte rien de plus au style. Ceci dit, et vu la vocation économique et écologique de l'engin, sa ligne particulière lui permet d'afficher un SC_X plus flatteur que celui de son inspiratrice et donneuse d'organes, la Prius. Destinée à assurer le rôle de passerelle pour les clients entre Toyota et Lexus tout en rajeunissant la clientèle de la marque dont la moyenne d'âge dépasse les 50 ans, la CT 200h se fond littéralement dans le paysage dès lors que vous choisissez une couleur passe-partout.

A l'intérieur

L'habitacle quant à lui est nettement plus réussi. L'esthétique est certes sans fioritures, mais l'ensemble respire la qualité et la bonne facture, comme en témoignent les quelques plages de cuir surpiqué sur la casquette de l'instrumentation ou le tunnel central. La console se veut sobre, accueillant l'ensemble des commandes, tant celles de la Hifi que celles nécessaires au mode hybride ainsi que le mini levier de sélection de marche. Excellent point, la souris placée au bas de la console qui permet de naviguer au sein du module GPS/ordinateur de bord. Si le logiciel du système n'est pas particulièrement

intuitif, l'utilisation via ce pointeur s'avère ludique et surtout très efficace, palliant un temps soit peu ce manque d'ergonomie à l'écran. Je regrette cependant, comme « de tradition » chez les constructeurs japonais, ces affichages à cristaux liquides d'un autre âge pour l'horloge et la climatisation. La lisibilité de l'instrumentation face au conducteur est un exemple du genre où seules les informations vitales s'affichent, loin des « sapins de Noël » que l'on a l'habitude de voir sur les autres véhicules à propulsion hybride. L'affichage demeure toutefois modulable, selon que vous ayez choisi le mode « normal » ou « EV » (tout électrique) à dominante bleu et affichage de l'indicateur de charge ou alors le mode « sport » à dominante rouge et affichage du compte-tours.
L'espace conféré aux passagers se veut plutôt correct, spacieux à l'avant avec des sièges au maintien excellent. Il n'y a que l'assise que j'ai trouvée un poil courte pour mes longues jambes. A l'arrière l'espace sera un peu plus compté, forcément, tant au niveau des pieds que de la garde au toit. De plus, le manque de relief de la banquette, qui plus est lorsqu'elle est revêtue de cuir comme sur notre modèle d'essai, n'assure que peu de maintien sur l'assise. Le coffre propose un volume de chargement de 375 litres, dans les eaux d'une Audi A3, mais en comptant le bac présent sous le plancher. La présence des batteries du système hybride, à cheval sous la banquette et dans le coffre empiète passablement sur l'espace disponible. Il est toutefois possible de rabattre les dossiers arrière (1/3-2/3), libérant ainsi un volume de 985 litres. Enfin, la dotation de notre modèle « Excellence » est particulièrement riche de série. La liste des options est plutôt réduite, se résumant à la peinture métallisée, le tempomat associé au radar anti-collision, des amortisseurs revus et le toit ouvrant.

Sous le capot

La robe de notre CT 200h cache donc exactement les mêmes organes que les Toyota Prius et Auris HSD. Quelques changements mineurs ont toutefois été réalisés pour la Lexus en ce qui concerne la récupération de la chaleur des gaz d'échappement. Je vous avouerai que je n'ai pas exactement saisi la nuance et la nouveauté qu'apporte ce nouveau système car les données techniques du groupe propulseur sont rigoureusement les mêmes que celles de Toyota. Bref, passons en revue cette usine à gaz et électricité, à défaut d'être à sensations…
Donc nous y trouvons un moteur thermique de 1,8 litres de cylindrée et développant 99 CV et 142 Nm de couple, accouplé à un moteur électrique de 82

CV et 207 Nm. L'ensemble offre donc une puissance totale de 136 CV affichant des qualités environnementales de premier ordre : une consommation annoncée de 3.8 l. à 4.1 l./100 km, 87 g/km à 94 g/km pour les émissions de CO2 et un taux de rejets de NO_X et de particules négligeable, dépendant du choix de la monte pneumatique. La propulsion est gérée par une unité centrale appelée PCU, en fonction du mode de conduite désiré (normal, « tout électrique » ou sport). Elle veille en permanence à la répartition des ressources énergétiques du système hybride ainsi qu'au niveau de charge de la batterie, garantissant ainsi à tout moment une efficacité optimale. La batterie au nickel-métal hydrure est logée au-dessus de l'essieu arrière afin de favoriser la répartition des masses.

Au volant

Sur la route, la CT 200h demande un certain temps d'adaptation, notamment pour la conduite en mode électrique. La capacité des batteries vous autorise une conduite douce et silencieuse sur environ 2 km à 45 km/h maximum. Dès cette vitesse, le moteur à explosion se met en marche. Au freinage ou au lâcher des gaz le processus de récupération d'énergie permet à la batterie de se recharger. Idéal pour la ville, quoi que difficile à appliquer dans des lieux à forte déclivité comme en ville de Lausanne où le moteur thermique s'enclenche au moindre dénivelé. Le bilan reste bon sur des tronçons plus roulants, toujours en conduite coulée. Certes la Lexus n'est pas un foudre de guerre mais ses performances permettent d'évoluer aisément dans la circulation. Là où tout ce gâte, c'est sur autoroute. La boîte de vitesses à variation continue – en réalité le module « Lexus Hybrid Drive » qui regroupe le moteur électrique, le générateur et le répartiteur de puissance – montre très vite ses limites. Pied au fond, à l'accélération, le moteur essence bondit à plus de 5'000 t/min durant de très longues secondes pendant qu'aux roues il ne se passe… rien. Avez-vous déjà vu ou entendu nos bons vieux trolleybus lorsqu'ils roulent avec leur générateur diesel en cas de panne de courant dans le réseau ? Eh bien la CT 200h est tout autant poussive. Ca hurle au viol sous le capot mais l'effet met des plombes à arriver aux roues. D'autant plus que le moteur est très présent à l'intérieur de l'habitacle avec une sonorité pour le moins désagréable. Et ce comportement se répète à chaque relance, en cas de dépassement, ou lorsqu'une conduite dynamique est adoptée, dans un col par exemple. L'utilisation du mode « sport » ne change rien, cette fonction

n’apportant rien de plus qu’une réponse plus franche de l’accélérateur, une tension plus élevée de la batterie et un raffermissement de la direction. C’est donc une grosse déception sur ce point. J’ai beau chercher dans tous les recoins, je peine à trouver un quelconque agrément à ce type de propulsion, ou du moins à la version que nous propose Lexus (Toyota). Sur ce point, Porsche nous livre sans conteste une interprétation techniquement plus plaisante sur son Cayenne et sa Panamera sur lesquels les propulseurs électrique et essence semblent travailler en meilleure harmonie. Contentez-vous donc de tenter de battre, à chaque trajet, votre moyenne de consommation d’essence et laissez le sport à la maison. Mon sentiment de frustration s’est encore décuplé lorsque j’ai découvert les qualités dynamiques incontestables du châssis de la CT 200h. Déjà, la position de conduite est quasi parfaite avec un volant parfaitement bien en mains et une dureté de la direction judicieusement tarée. Ajoutez-y un amortissement typé sport, plutôt ferme, ainsi qu’une rigidité de caisse à toute épreuve et vous obtiendrez ainsi un contenant qui mériterait et supporterait largement plus que les frêles 136 CV sous le capot. Il est dès lors difficile, voire antinomique, d’adopter un style de conduite eco-drive avec un engin dont les prestations dynamiques du châssis flirtent avec les meilleures sportives du segment. J’exhorte Lexus à nous concocter une vraie version « F », qui ne se contenterait pas seulement d’un kit carrosserie, comme cela semblerait malheureusement être le cas selon les annonces faites par le constructeur au Salon de Francfort. Côté consommation, forcément que pour profiter des qualités hors pair du châssis, il aura fallu « mettre le pied dedans ». Et compte tenu de la particularité de la gestion moteur-boîte de vitesses, la consommation s’en ressent, bien entendu. Je suis arrivé à une moyenne de 6,3 l./100 km, tout au long de mon essai, mêlant tous types de conduite et tracés. Je suis même parvenu, lors d’une session « pure ville » éco à 100%, d’atteindre la consommation annoncée en cycle urbain, soit 4,07 l./100 km exactement.

Verdict

Disponible dès CHF 41’900.- (finition « impression »), la CT 200h paraît relativement accessible, soit 800.- de plus qu’une Prius de base. L’écart par contre se creuse lors de la montée en gamme ou le prix de départ de notre version « excellence », le haut de gamme, culmine à CHF 58’400.- pour finalement que des équipements supplémentaires (jantes 17’’, GPS, radio Hifi

Mark Levinson, feux à LED, etc.). Le prix total de notre modèle d'essai se monte à CHF 64'950.-. Ça commence à faire cher le cheval-vapeur, même si la technologie moderne et innovante a un coût. En définitive, même si le tableau peut paraître mitigé, il n'en demeure pas moins que la CT 200h reste une excellente voiture, pour ceux qui axent leur choix automobile en étant à l'écoute de mère nature tout en faisant l'impasse sur les sensations au volant. Pour Lexus, le choix de l'hybride est finalement un pari osé pour pouvoir s'imposer dans un segment dans lequel, pour l'heure, aucun des deux ou trois grands acteurs en termes de ventes ne propose ce mode de propulsion à grande échelle.

Prix et options – Lexus CT 200h Excellence

Prix de base : CHF 58'400.-

Peinture métallisée : CHF 950.-

Toit ouvrant coulissant/basculant en verre : CHF 1'300.-

ACC & Pre-Crash (tempomat avec radar) : CHF 3'600.-

Amortisseurs de performance latéraux : CHF 700.-

Prix TOTAL : CHF 64'950.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de cette Lexus CT 200h.

A lire aussi

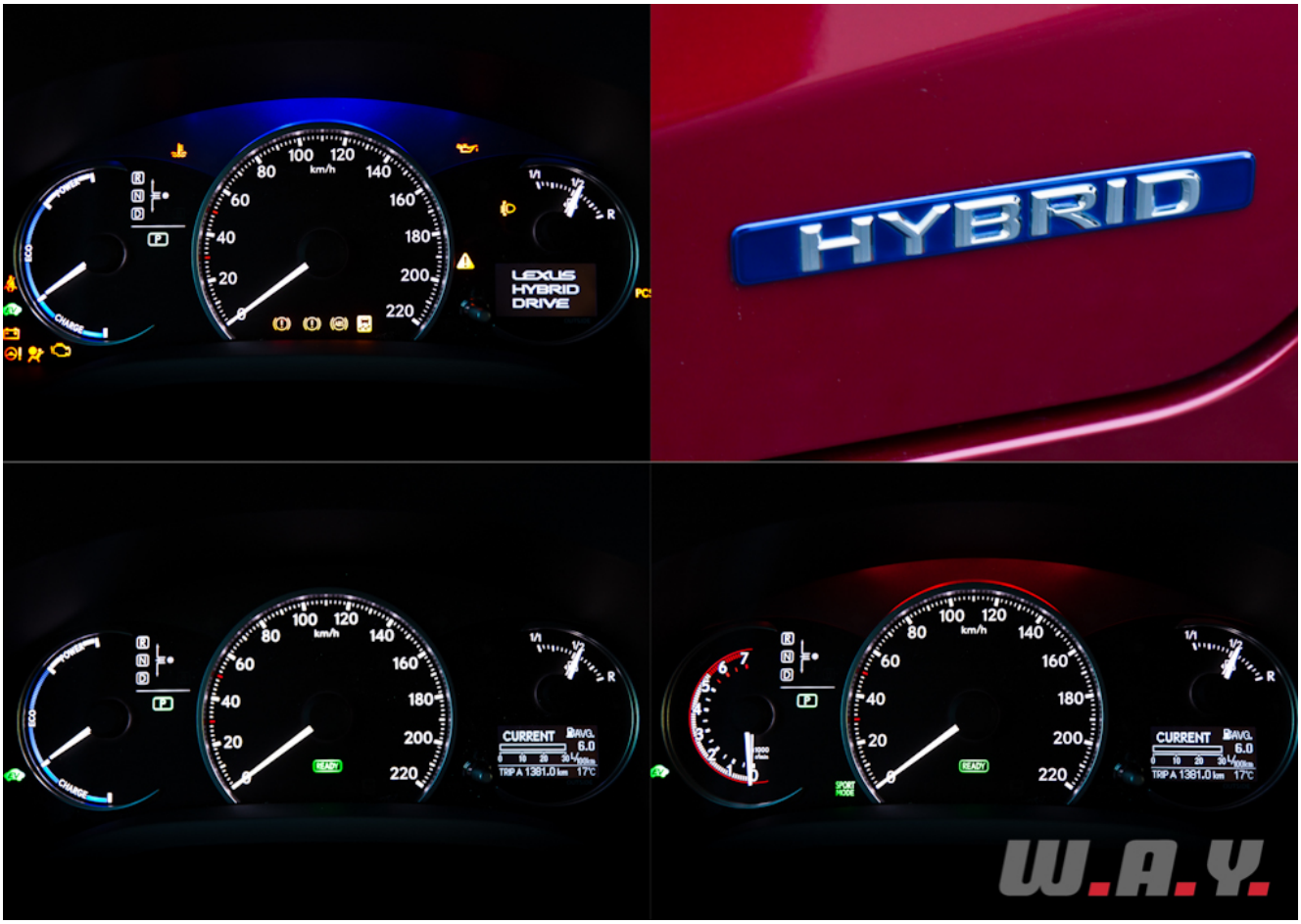
Genève 2011 – Lexus LFA Nürburgring

AUTOL
AUTOL
AG · 42111
W.A.Y.

AUTOL
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.


LEXUS
HYBRID
DRIVE
HYBRID
CURRENT
AVG.
READY
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AG·42111
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

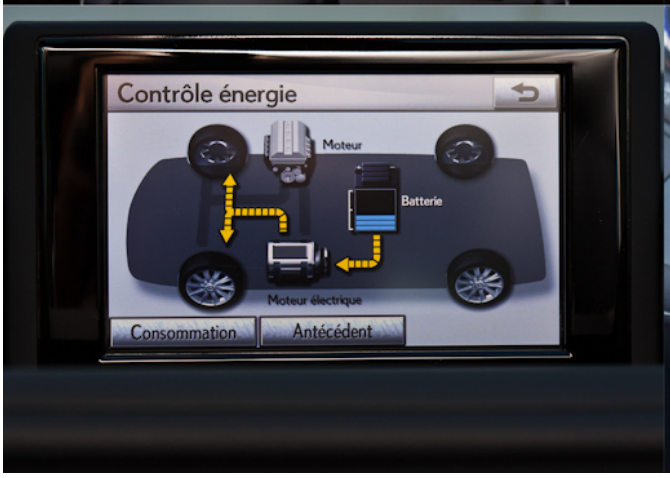
CT200h
W.A.Y.

AUTOL
AUTOL
AUTOL
AUTOL

W.A.Y.

LEXUS
PWR-VOL
TUNE-FILE
TILT
OPEN CLOSE

20.0
8:17
20.0
FRONT
REAR
AUTO
OFF
A/C
LEXUS


Contrôle énergie
Moteur
Batterie
Moteur électrique
Consommation
Antécédent

ENTER
DISP
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.