Essai – Lexus RX 450h : Une référence en perte de vitesse

En matière d'hybrides, on peut affirmer sans trop de difficultés que Lexus fait figure de pionnier et de référence. Jouissant d'une grande expérience dans la fusion de la force thermique et de la force électrique, la marque japonaise se distingue aussi pour commercialiser des SUV grand public depuis plusieurs décennies. Passé à l'essai un RX 450h revient donc à contrôler où se situe en termes de qualité la firme nippone dans ce segment en plein ébullition.



- V6, essence, 3'456 cm^3
- 313 ch à 4'600 t/min
- 335 Nm à 4'600 t/min
- Boîte de vitesses automatique e-CVT.
- Vitesse maxi : 200 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.7 sec.
- Poids : 2'100 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'890 x 1'895 x 1'685
- Conso. mesurée : 8.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 183 g/km (E)
- dès CHF 69'200.-, mod. essayé CHF 101'450.-

Texte et photos : Matthieu Giraudier

Le RX, ce sont 22 années et trois générations au compteur. Vrai fer de lance de la stratégie d'expansion de la marque, il s'est imposé à travers le temps comme un SUV premium de premier ordre et une valeur sûre de l'hybridation. Seulement, dans le courant des années 2010, le marché automobile a commencé sa mutation, énergétique et fonctionnelle, avec une marche forcée entérinée ces deux dernières années. Celui qui était alors à la mode avant la mode est-il désormais en dehors de l'air du temps ? Réponse dans la suite.



A l'extérieur

A l'origine, le design des RX versait clairement dans le fonctionnel. Fort heureusement, les progrès dans l'assemblage industriel et l'originalité des dessinateurs de Lexus ont fait évoluer le modèle vers une esthétique plus raffinée, plus sophistiquée. Les formes sont ici ciselées, dans un style original et distinctif, très japonais en somme.

Si le gabarit global n'a pas vraiment changé comparativement aux anciennes générations – cela reste un gros SUV familial – la carrosserie s'est complexifiée, quitte à diviser l'audience. Car l'allure du RX clive : il y a ceux qui apprécient le design innovant et il y a les personnes qui trouvent le style est bien trop singulier. A titre personnel, je le trouve franchement beau. Comme pour la LC 500, je suis fan de la large calandre qui habille les deux tiers de la face avant. J'aime le profil des projecteurs, racé et volontaire. J'apprécie franchement les traits saillants qui zèbrent çà et là les flancs ou habillent le capot, partant des phares pour venir mourir dans le pilier A. La face arrière est à mon goût bien plus convenue, avec un agencement standard des éléments. Le tout reste néanmoins vraiment harmonieux.

Les ajouts exclusifs de la finition F SPORT, équipant notre modèle d'essai, sont un peu timides. Ils offrent cependant des petites touches de dynamisme à

l’esthétique. Ils se composent ainsi des jantes en alliage léger de 20 pouces design « F SPORT », de la grille de radiateur et des échancrures latérales à dessin en F.







A l’intérieur

A l’instar de la sportive de la marque, Lexus déploie dans l’habitacle sa culture de « l’Omotenashi », l’art de l’hospitalité à la japonaise, tourné vers le besoin de celui que l’on reçoit. Pouvant être traduit par « Accueil cordial et poli », cet esprit transparaît bien dans l’habitacle. C’est sobre, loin de toute flamboyance, bien fini quoique très neutre dans l’atmosphère. Le confort, en toute place, est réel.

Je regrette tout de même l’architecture globale de l’intérieur, que je trouve old school. Divers éléments comme les grilles d’aération manquent de finesse, le lecteur CD trônant au centre me semble tout droit sorti des années 90. La planche de bord est volumineuse, tout comme la console centrale, qui mange un espace conséquent et contribue à fortement cloisonner la partie conducteur de la section passager. Avec pareil véhicule, si massif en dehors, on s’attend à avoir une habitabilité remarquable en dedans. Certes, ma stature de déménageur polonais n’aide en rien, mais je me sens clairement à l’étroit au poste de commande. L’accessibilité aux diverses fonctions est tout même excellente. Tout tombe sous la main et manager son véhicule n’est clairement pas un labeur.

Le compartiment arrière offre de bonnes dimensions, avec une hauteur sous pavillon correcte. L’espace aux jambes est très bon, pourvu que les occupants à l’avant ne soient pas trop grands. Avec un conducteur mesurant plus d’un mètre huitante, le volume se réduit rapidement. Le point faible du RX 450h est sans conteste le coffre. D’une capacité de 539 litres dans sa configuration standard, il se situe dans le bas du classement des SUV premium de grande taille. La donnée passe à 1’612 litres une fois la banquette rabattue : ce n’est pas mauvais, mais à nouveau, d’autres font mieux. Le seuil de chargement est quant à lui haut, ce qui

n’arrange rien.

Ce qui sauve le RX 450h, c’est sa généreuse dotation, dès l’entrée de gamme, en assistances à la conduite et en fonctionnalités diverses. Dans cette gamme « F SPORT », on ne manque strictement de rien. Si le paquet technologique est fourni, il est aussi efficace, soutenant de manière fiable la conduite.



Sous le capot

L’offre en matière de motorisation, pour ce SUV, est-on ne peut plus simple : elle repose intégralement sur une seule configuration de groupe motopropulseur, soit l’alliance du V6 3,5 L à un moteur électrique, le tout connecté à une boîte e-CVT à gestion électronique. C’est bien là un reproche que l’on peut faire aux hommes d’Aichi. Si cette hybridation est efficace – et je détaillerai plus tard pourquoi – on peut regretter l’absence de déclinaison « plug-in hybrid », voire de versions tout-électriques. L’avantage pour le constructeur est certain : capitaliser sur le savoir-faire accumulé ces 25 dernières années ; l’inconvénient est de prendre du retard sur la concurrence en ne proposant pas encore d’autres alternatives de mobilité qui peuvent répondre à des besoins plus variés.

Il demeure que la proposition a l’avantage de mouvoir le beau bébé de 2’100 kilos avec une gourmandise contenue : sur un essai de 760 kilomètres, la moyenne constatée en cycle mixte se fixe à 8,7 litres. En milieu urbain, la valeur grimpe à 9,4 litres tandis que sur autoroute, elle affiche 7,2 litres.

Côté performance, ce n’est pas un foudre de guerre mais cela reste honnête. En vitesse de pointe, il atteint sur le papier tout juste les 200 km/h, tandis qu’il franchit les 100 km/h depuis un départ arrêté en 7,7 secondes.





Au volant

Le premier contact avec ce Lexus RX 450h est, il faut le dire, excellent. Il est loin le temps du SUV très « papa à bon pouvoir d’achat ». Cette troisième génération a du caractère et en impose. Déjà par ses dimensions : si la largeur reste très raisonnable (1’895 mm), le haut capot et la grosse grille de radiateur lui confèrent une allure statutaire, avec un franc aspect dynamique. Comme énoncé auparavant, la vie à bord est d’un autre style. C’est moins contemporain dans l’exécution, un peu trop cocon dans la définition des volumes.

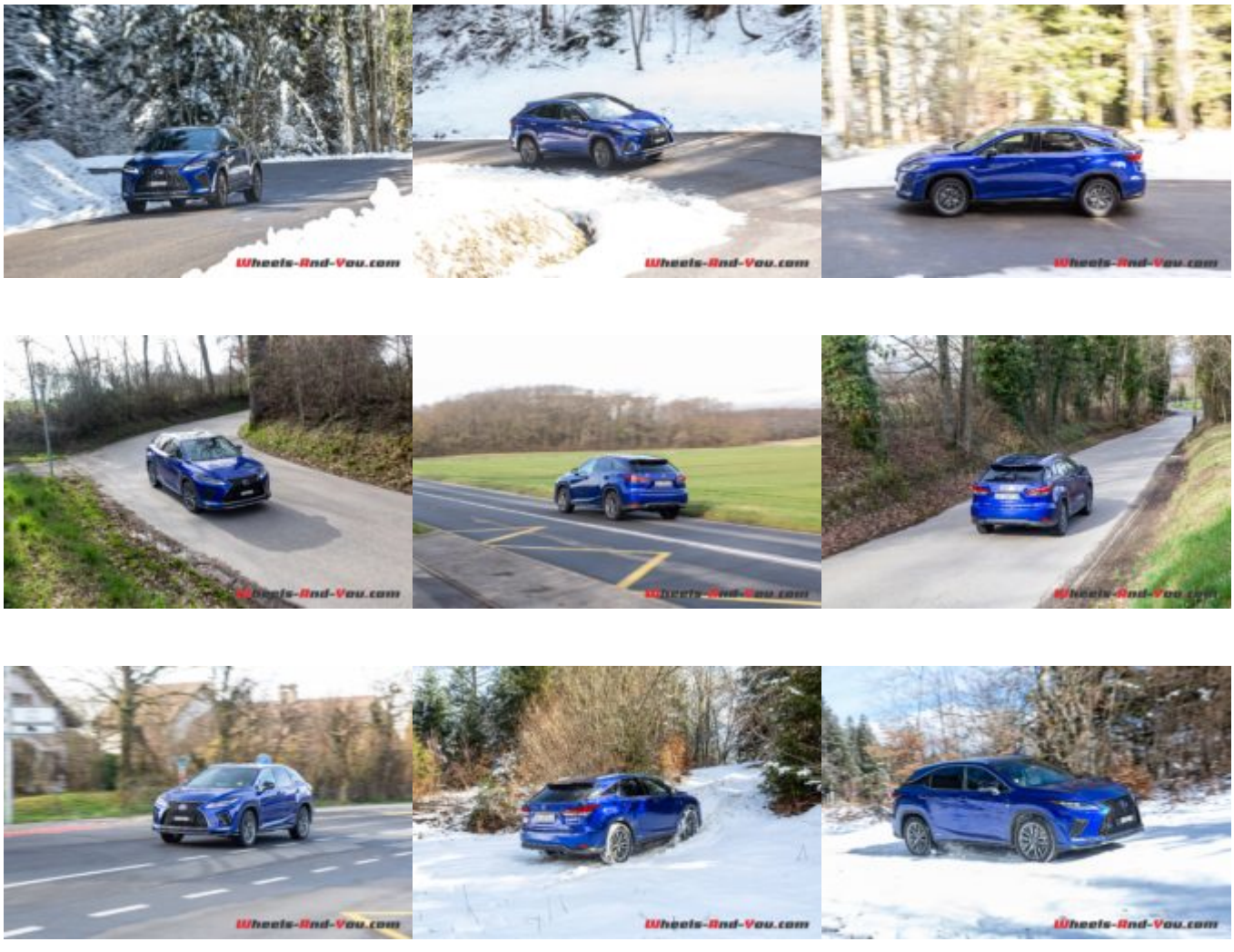
Mais cessons de rêvasser et passons à la conduite. La mise en route du joli V6 3,5 se fait dans un calme certain. On l’entend souffler, mais c’est très léger. C’est d’ailleurs un des points forts du RX : l’isolation phonique est très bonne.

Deux premières choses interpellent immédiatement : la souplesse et le poids du véhicule. Le SUV nippon se déplace dans une totale volupté. C’est fluide, sans à-coups, c’est franchement agréable, merci à la boîte à variation continue e-CVT. Dans la section des moins bien, le poids. Avec ces 2’100 kilos, les transferts de masses se sentent clairement, avec un roulis bien existant. Le balancement du centre de gravité entre l’avant et l’arrière est aussi notable. Sans aller à dire que je me fais chahuter, je peux affirmer que c’est nettement plus présent que dans d’autres véhicules du segment. L’embonpoint du Lexus affecte aussi le freinage : on sent qu’il n’est pas aisé de ralentir la mécanique et qu’il est prudent de bien anticiper les diminutions de vitesses.

Il n’en reste pas moins qu’il est agréable à rouler dans n’importe quelle situation. Sillonner la ville se fait sans fatigue, arpenter les routes cantonales pendant des centaines de kilomètres s’envisagent sans souci. Les parcours en montagne le

mettent aussi en valeur, grâce à son châssis sain et bien équilibré. Si la majorité des hybrides non rechargeables souffrent très souvent de faiblesses au niveau du moteur thermique, ce n'est pas le cas ici. Le V6 assure un dynamisme assez bon, avec des relances franches et nettes. Les accélérations ne font pas dans la sportivité, mais elles ont le mérite d'être vigoureuses. Enchaîner les virages plus ou moins serrés est alors un vrai plaisir. En dehors des chemins bituminés, la transmission intégrale fait un bon travail. Sans avoir les qualités d'un vrai franchisseur ni la capacité à dévaler dans la neige à forte allure, le RX 450h se meut très bien là où l'adhérence est moindre. Ça fait le job, ni plus ni moins. Côté autoroute, là aussi rien à redire. C'est limpide et sans écueil, avec un électronique qui m'épaule sitôt que je le souhaite.

Qu'importe la situation, le système thermique et électrique délivre du couple et de la puissance de manière efficace. Le passage d'un moteur à l'autre se fait sans latence et sans heurt mécanique, ce qui est grandement appréciable. Je ne peux que reconnaître la grande efficacité de l'hybridation.



Verdict

Il est de ces voitures chez lesquelles, sur le papier, rien ne cloche. De ces cas où, quand je dois donner un avis, je commence invariablement par dire « c'est une bonne caisse… mais ». Le RX 450h entre dans cette catégorie. Objectivement, c'est une proposition intéressante. Il est très polyvalent, joli à regarder, agréable à vivre, sympathique à conduire.

Malgré ses qualités intrinsèques, je reste dubitatif. D'abord avec le rapport dimensions extérieures et volume intérieur qui me laisse perplexe. C'est un gros véhicule, mais je ne retrouve pas l'espace escompté dans l'habitacle, surtout au niveau du coffre. Côté motorisation, c'est un excellent hybride, mais cela reste qu'un entre-deux, n'offrant ni le caractère singulier du pétrole, ni la pure efficacité de l'électrique.

Avec pour terrain de jeu unique l'hybride sans recharge, le Lexus RX 450h fait figure aujourd'hui de simple proposition, perdant son statut de contre-alternative. La concurrence se densifiant et s'améliorant, il devient impératif pour la marque et le modèle de penser autrement, au risque de plonger dans les abîmes. Affaire à suivre.












<u>Prix et options – Lexus RX 450h F Sport</u>

Prix de base : CHF 92'800.-

Peinture métallisée Bleu Cobalt : CHF 1’800.-

Toit panoramique : CHF 2’350.-

Affichage tête haute : CHF 1’900.-

Couleur de sellerie LC27 : CHF 300.-

Système surround haut de gamme Mark Levin : CHF 1’650.-

Card key : CHF 650.-

<u>Prix TOTAL : CHF 101’450.-</u>



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de cette Lexus RX 450h F Sport, ainsi qu’au garage Emil Frey SA Centre Automobile aux Vernets à Genève pour le soutien logistique.









A lire aussi

Essai – Lexus LC 500 : Le grand plaisir coupable

Essai – Lexus RC F : Le fauve manga

Essai – Lexus NX 300h : Vraie Lexus, fausse sportive !

Essai – Lexus IS 250 F Sport : Un luxe japonais qui manque l'essentiel

Essai – Lexus CT 200h : La Prius BCBG

Nouveauté – Lexus UX 300e

Nouveauté – Lexus LC 500 Cabriolet

Nouveauté – Lexus RX

Présentation – Lexus LC Convertible

Nouveauté – Lexus ES

Avant-première – Lexus UX

Présentation – Lexus LF-1 Limitless

Nouveauté – Lexus LS MY2018

Présentation – Lexus UX Concept

Nouveauté – Lexus LC 500

Présentation – Lexus LF-FC

Nouveauté – Lexus ES

Nouveauté – Lexus RX

Avant-première : Lexus LF-SA

Nouveauté – Lexus GS F

Présentation – Lexus LF-C2

Nouveauté – Lexus NX

Nouveauté – Lexus RC F

Nouveauté – Lexus RC

Présentation – Lexus LF-NX

Nouveauté – Lexus IS

Présentation – Lexus LF-CC

Genève 2011 – Lexus LFA Nürburgring









Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com
