

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

*Avec cette troisième génération, Lexus met à jour son segment D premium avec une liste importante de nouveautés. Voici le verdict après quelques centaines de kilomètres à bord de la nouvelle IS 250 F.*



- V6, 2'500 cm<sup>3</sup>
- 208 CV à 6'400 t/min
- 252 Nm à 4'800 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 225 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.1 sec.
- Poids : 1'720 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'665 x 1'810 x 1'430
- Conso. mesurée : 9.7 l./100 km
- Emissions de CO<sub>2</sub> : 213 g/km (G)
- dès CHF 55'400.-,  
modèle essayé: CHF 70'500.-

---

Texte et photos : Tony da Silva

---

Présentée au début de l'année 2013, voici donc la dernière Intelligent Sport (IS) proposée par Lexus. J'attendais beaucoup de choses de cet essai car la marque a annoncé 12 technologies embarquées sans précédent. Piquée à vif, ma curiosité n'en demandait pas tant et c'est avec un plaisir non dissimulé que j'ai pris possession du véhicule.

## ***A l'extérieur***

Livrée dans un blanc Nova exclusivement destiné à la version F Sport (option à CHF 1'200.-), je suis immédiatement sous le charme de l'ensemble. J'avais souvenir d'un dessin général un peu lourd et pas très dynamique mais cette troisième génération en version F Sport propose, entre autres, un bouclier avant très agressif qui n'est pas sans rappeler la fameuse, exubérante et exorbitante Lexus LFA.

En plus du bouclier avant qui confère un look beaucoup plus mordant, je note également les très belles jantes exclusives en alliage léger de 18 pouces avec une couleur anthracite et les antibrouillards à LED. Cette combinaison de couleurs très distinctive apporte encore une touche de sportivité et d'élégance à la dernière née de la marque.

Les designers ne se sont pas arrêtés là et d'une façon générale, ils ont imprimé une dynamique beaucoup plus importante sur toutes les parties du véhicule. En gros, je note que les jupes latérales ont été revues ainsi que les feux arrière et le coffre dans un seul but : mettre en harmonie l'acronyme (Intelligent Sport) avec la robe de la mariée. Personnellement, je suis sous le charme et les cotes de l'ensemble ne me choquent pas tant elles sont bien proportionnées avec une longueur de 4.66 m, une largeur de 1.81 m et une hauteur de 1.43 m.

Contrairement aux modèles précédents, cette troisième itération remplit à mes yeux son cahier des charges un peu antinomique. J'ai enfin l'impression me trouver devant le bon compromis entre sportivité et élégance.

## ***A l'intérieur***

Il est temps de me glisser à l'intérieur et là encore, je suis agréablement surpris

par la vision et le confort qui s'offrent à moi. Le maintien du siège et la position de conduite sont bons, l'impression générale est excellente. Le design n'est pas en reste avec une planche de bord sobre et une instrumentation clairement inspirée de la LFA... encore elle.

Ce qui attire immédiatement le regard, c'est le seul compteur qui trône au milieu du tableau de bord. A l'arrêt et avec le moteur éteint, seul un cercle gris se détache d'un fond noir. Pas d'aiguilles et encore moins d'autres guichets en vue. Pour y voir quelque chose, il faut démarrer le moteur. L'affichage digital permet de reconnaître instantanément 3 zones : au centre le compte-tours et l'affichage de la vitesse en numérique. Sur la gauche, la jauge de la température de l'eau avec la température extérieure et enfin, à droite, la jauge à essence avec la distance parcourue jusqu'ici.

Une fois cet élément intégré, je regarde autour de moi et me rends compte que la partie basse du tableau de bord est bien garnie. Boutons, leviers, joystick, molette, etc. tout y est ou presque pour perdre le conducteur et ses passagers. En particulier, je suis intrigué par la disposition de certaines fonctions comme la remise à zéro du compteur kilométrique ou encore le nombre impressionnant de boutons (17) sur le volant.

Pour le reste, la réputation de Lexus est au rendez-vous avec des matériaux de première qualité et un agencement irréprochable même si des petits éléments mériteraient d'être revus. Par exemple, les sièges arrière se rabattent via un ratio 60/40 mais la surface à disposition n'est pas plane avec une marche d'une dizaine de centimètres entre le coffre (480 l.) et l'habitacle. Autre exemple, l'ordinateur de bord avec son écran et la navigation via joystick n'est pas pratique et souffre de quelques lenteurs sans parler que parfois, il ne prend pas en charge le smartphone, ce qui oblige un arrêt de la voiture et un redémarrage.

### ***Sous le capot***

En lisant les spécifications du moteur, j'ai eu un petit doute car fondamentalement, les spécifications sont exactement les mêmes que l'ancienne génération. Une seconde lecture attentive révèle que le moteur est le même, jusqu'à son petit nom (4GR-FSE) et qu'il est sorti en 2003 déjà. Alors que la promotion de la voiture est axée sur 12 évolutions majeures, je suis surpris que

Lexus sorte ce modèle avec un moteur qui a déjà 10 ans.

Donc pour ceux qui auraient ratés les 10 dernières années de la gamme IS, je vous propose une petite pique de rappel ! Construit autour d'un 6 cylindres en V de 2'500 cm<sup>3</sup>, le moteur développe 208 CV (153kW) à 6'400 t./min avec un couple de 252 Nm à 4'800 t./min. Malgré des spécifications modestes, l'engin bénéficie d'une commande variable des soupapes d'admission et d'échappement ainsi que de l'injection directe avec une consommation mixte déclarée de 9.2l/100.

Pour la partie transmission, là non plus, aucune surprise puisque la transmission automatique à 6 rapports est toujours la même et la motricité est exercée sur les roues arrière uniquement.

### ***Au volant***

Très clairement, ces derniers éléments ont quelque peu terni mon enthousiasme et j'ai bien l'intention de me forger une opinion durant ces prochains jours d'essai.

Dans un premier temps, ma perception des différents éléments de conduite est excellente. Un volant épais et qui tient parfaitement dans les mains, un rayon de braquage extraordinaire pour un véhicule de ce gabarit (5.2 m), un silence de cathédrale même à 120 km/h et un confort remarquable grâce à des sièges qui enveloppent à la perfection mon bassin et dos. Sur ce dernier point, il s'agit d'une option à CHF 3'900.- qui inclut le chauffage et refroidissement des sièges, le réglage électrique du volant, les mémoires pour le siège conducteur, le rabattage et assombrissement automatique des rétroviseurs. Et je ne parle même pas des suspensions et du châssis qui sont tout simplement épatants sur tous les types de revêtement routier.

Seulement voilà, avec un modèle appelé Intelligent Sport et estampillé F Sport, je dois avouer que j'avais des attentes élevées et que ce qui m'intéressait le plus, c'était le côté « sportif » de cette limousine aux airs de dévergondée ! Utiliser deux fois le mot sport dans un patronyme, même des marques prestigieuses n'ont pas osé faire ça.

Pendant les premiers tours de roue, j'ai ménagé la monture et j'ai regardé



plusieurs fois cette molette sur la console centrale qui permet de sélectionner deux modes : eco et sport (encore lui). A l'allumage, la voiture démarre systématiquement en mode eco et très sincèrement, même si ce mode est parfaitement adapté pour une conduite coulée ou en ville, j'avais surtout envie d'éprouver le côté sportif de cet oiseau blanc.

Cap sur des petites routes que je connais bien et passage en mode sport. Aussitôt, le fond du compte-tours change de couleur et la cartographie moteur se fait plus vivante et je ne peux m'empêcher de penser : ça y est, la bête sportive est réveillée ! Je passe la boîte automatique en mode manuel et mon pied droit devient plus lourd. J'enchaîne les virages et je passe chaque courbe un peu plus rapidement grâce à une direction précise et un châssis qui ne bronche pas sous le roulis ou des suspensions mal réglées. Puis, dès que la route se dégage, j'écrase l'accélérateur et là, alors que je m'attendais à une avalanche de sensations, rien ou presque. D'abord 3'000 t./min, 4'000 t./min, puis 5'000 t./min et enfin, péniblement, je passe 6'000 t./min à un rythme de marche à pied. Je regarde à nouveau si j'ai bien tout activé car avec ces 55 boutons, je peux avoir oublié quelque chose.

Mais non, tout y est ou plutôt, il manque un point essentiel : la cavalerie. Avec un ratio de 83 chevaux au litre, notre sportive de 208 CV est taillée pour faire des randonnées mais en aucun cas pour arpenter des pistes de course. Ajoutez à ça une boîte de vitesses lente et récalcitrante lors des rétrogradages et vous obtenez un carrosse qui est attrayant mais clairement décevant pour un usage « sportif ».

Entendons-nous bien sur ce constat négatif : le châssis, les suspensions et le freinage sont parfaitement maîtrisés. Toutefois, malgré un joli bruit dans les (lentes) montées en régime, la IS 250 donne l'impression d'entreprendre l'ascension du Mont Fuji alors que la chaussée est totalement plane ! Bref, dire que l'expérience a été navrante et frustrante est un euphémisme alors même que ce châssis à un énorme potentiel.

Bien sûr, si les futurs acquéreurs ne sont pas à la recherche du côté sportif, ils seront ravis de trouver toutes les dernières avancées technologiques en matière de confort, de sécurité active et passive. Le tempomat adaptatif avec système de sécurité précollision piloté par radar (CHF 2'500.-), les 10 airbags, le système de surveillance des angles mort (CHF 1'300.-), le système de navigation (CHF 4'000.-) et l'excellent système surround Mark Levinson à 15 haut-parleurs de 835 W

(CHF 2'200.-). Tous ces éléments apportent un réel confort et sont irréprochables pour un usage urbain et autoroutier.

## **Verdict**

Quand Lexus a lancé sa LFA, j'étais resté un peu perplexe face aux motivations et à la stratégie de la marque. Un modèle aussi radical du point de vue des performances et du prix me semblait flotter bien au-delà du reste de la gamme. Autrement dit, je nourrissais un espoir sur le fait que Lexus avait utilisé cette LFA comme vitrine technologique et que, petit à petit, certaines innovations se retrouveraient dans le reste du portfolio. Malheureusement, pour le moment, à l'exception de l'instrumentation, il n'y a rien à signaler.

En conclusion, le tableau est réussi sur d'innombrables points mais décevant sur deux éléments qui me semblent essentiels : le moteur (âgé de 10 ans !) et de la boîte automatique du siècle dernier. Il y a clairement une erreur de casting ou de nom. J'ajouterais qu'au niveau moteur, avec un taux d'émission à 213 g/km et une consommation mixte avérée de 9.7 l/100km, il y a de quoi évaluer la concurrence pour se rendre compte que quelque chose ne tourne pas rond dans cette IS.

Reste le prix. Même si la IS de base démarre à CHF 46'800.-, notre modèle d'essai culmine tout de même à CHF 70'500.- (+50% du prix). Bien entendu, pour une telle somme, la voiture est très bien équipée et il ne faut rien ajouter y compris pour bénéficier des services gratuits pendant 10 ans ou 100'000 km.

Enfin, la gamme IS propose deux autres modèles avec la 300h et la F. Toutefois, si la première est hybride et donc propose une expérience de conduite encore différente malgré là encore une finition F Sport, la seconde est carrément stratosphérique avec ses 8 cylindres et 423 CV dès CHF 101'900.-. Bien entendu, entre l'IS 250 et la F - et pour peu que votre principal critère de sélection soit une limousine à caractère sportif - le marché est pléthorique dans cette gamme de prix.

## **Prix et options - Lexus IS 250 F Sport**

**Prix de base : CHF 55'400.-**

**Peinture métallisée : CHF 1'200.-**

**Système de navigation haut de gamme Lexus : CHF 4'000.-**

(Services en ligne, système audio Pioneer à 8 haut-parleurs, radio numérique DAB+, remote touch)

**Système surround haut de gamme Mark Levinson : CHF 2'200.-**

(Ampli tout numérique classe D 835 watts, 15 haut-parleurs haute performance GreenEdge, fonction «Auto Volume»)

**Sellerie cuir F Sport : CHF 3'900.-**

(Sièges avant avec chauffage et refroidissement, volant à réglage électrique, fonction de mémoire pour le conducteur, rétroviseurs extérieurs rabattables automatiquement, rétroviseurs extérieurs à assombrissement automatique)

**Système de surveillance des angles morts : CHF 1'300.-**

(Surveillance de la circulation transversale arrière incluse)

**Tempomat adaptatif avec système de sécurité précollision piloté par radar : CHF 2'500.-**

**Prix TOTAL : CHF 70'500.-**

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

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de cette Lexus IS 250 F Sport.

**A lire aussi**

Essai - Lexus CT 200h : La Prius BCBG

Nouveauté - Lexus RC

Présentation - Lexus LF-NX

Nouveauté - Lexus IS

Présentation - Lexus LF-CC

Genève 2011 - Lexus LFA Nürburgring































W.A.V.



W.A.V.





W.A.Y.











