

Essai - Lexus LC 500 Cabriolet : La belle atmo se découvre et on la redécouvre

1989 est l'année de naissance Lexus. Plus que le prestige, la marque évoque et inspire le luxe à la Japonaise. Tout est qualité, du montage à la texture des matériaux. L'ambiance, que ce soit dans une berline ou un coupé sport, respire l'art de vivre sereinement, Zen. La LC 500 Cabriolet reflète parfaitement ces spécificités, Wheels And You en prend le volant pour vous faire vivre une expérience singulière.



- V8, essence, 4'969 cm³
- 464 ch à 7'100 t/min
- 540 Nm à 4'800 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 10 rap.
- Vitesse maxi : 270 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.7 sec.
- Poids : 2'055 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'770 x 1'920 x 1'350
- Conso. mesurée : 17.4 l/100 km
- Emissions CO₂ : 275 g/km (G)
- dès CHF 139'400.-, mod. essayé CHF 146'600.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

Nous avons déjà pu le vérifier à bord de la LC 500 coupé et voilà que s'offre à nous la version Cabriolet. Fabriquée à Motomachi (Japon), cette Lexus va à contre-courant de la concurrence. En effet, contrairement aux Porsche 911, Mercedes SL ou autres BMW série 8, ici point d'adjonction de turbo ou de compresseur, l'antre de cette GT est un gros « atmo » aux vocalises bien prononcées.

Bien moins chère que sa grande sœur exclusive LFA, elle m'emmène faire un tour sous le ciel du soir pour voir si je peux décrocher une étoile.



A l'extérieur

La version découvrable est, pour une fois, aussi pétillante que le coupé. Avec ses 4,77m de long pour 1,92m de large, elle en impose. Ces lignes dynamiques et tendues attirent et figent les regards. Mais non Monsieur, ce n'est pas un concept-car ! Cette LC 500 Cabriolet est homologuée pour la route et est en vente.

Alors même si, pour certains, on est loin de l'élégance d'une Aston Martin DB11 Volante, le coup de crayon de profil est équilibré et, décapotée comme capotée, elle est aussi belle que racée. Son long capot qui pointe vers le bas sur une calandre trapézoïdale béante « à la Lexus » lui donne une allure d'athlète. L'intérieur de cette calandre, avec ses effets de maille en trompe l'œil, est une œuvre d'art.

De part et d'autre on trouve les projecteurs à LED à triples lentilles qui sont des plus futuristes. Tout ceci est l'œuvre du designer Tadao Mori, bien épaulé pour la

partie dynamique par l'ingénieur Koji Sato. Car n'allez pas croire que « l'emballage » se dessine et qu'après on place la partie dynamique. Non, tout est conçu en harmonie. Par exemple, il n'a fallu pas moins de six mois simplement pour ajuster la géométrie du bras de suspension à la ligne du capot plongeante. Même défi pour y faire pénétrer le V8. L'aérodynamique est affûtée pour bien pénétrer dans l'air sans bruits parasites. Un travail d'équipe pour un résultat qui ne laisse pas indifférent.

Le système d'escamotage du toit souple (15 secondes) lui permet de se ranger dans un espace exceptionnellement réduit sans perdre trop de volume de chargement. Il peut s'ouvrir et se fermer à des vitesses allant jusqu'à 50 km/h. Les immenses jantes en alliage forgé de 21 pouces participent à l'élégance de ce cabriolet d'exception.

L'arrière, avec ses larges hanches, une ligne de coffre relevée et ses feux intégrés, est un peu plus tortueux. Pour certains cela fait trop tuning. A chacun d'apprécier, ou pas. Pour ma part, j'y retrouve le plaisir, comme sur certaines 911, de voir dans les rétros ces impressionnantes ailes arrière. Je suis prudent dans les petites ruelles des villages vaudois car même une fois l'avant engagé, j'ai l'impression que l'arrière ne va pas suivre. Et si ce design très japonais était en avance sur son temps ?



A l'intérieur

On rentre dans une Lexus un peu comme on entre dans un palace. Les attentions pour les occupants sont légion. Tout est dans le soin du détail avec des finitions hors pair dignes du segment premium. J'ai presque honte de ne pas me déchausser avant d'y pénétrer. Ici, très peu de plastiques, mais des matériaux luxueux et bien ajusté où formes tendues se croisent avec des formes arrondies dans une harmonie qu'aucun autre constructeur ne propose. Quand on ouvre la portière on tombe sur des contre-portes au look avant-gardistes où s'intègre une petite poignée de porte très design.

Une fois confortablement installé dans ces sièges bien dessinés, on a sous les yeux un combiné d'instrumentation accueillant la dernière génération de cadrans TFT et ce fameux anneau central mobile hérité de la supercar Lexus LFA. L'ambiance de cette dernière est bien présente à bord. Beaucoup d'originalité dans les commodos et ce touchpad sur la console centrale. Pour moi, il fait trop « geek » et demande beaucoup d'attention pour être manipulé en conduisant.

De série, cette LC est bien équipée avec, entres autres, le LSS+ (Lexus Safety System+) regroupant des fonctions de sécurité active comme le régulateur de vitesse adaptatif (ACC), la surveillance de la pression des pneus (TPWS), le maintien de file (LKA) avec alerte de franchissement, le système de pré-collision PCS capable de détecter les véhicules et les piétons, ainsi que la gestion automatique des feux de route (AHB) avec lecture des panneaux de signalisation (RSA).

Elle possède également un système de navigation Remote facile d'utilisation et de lecture, qui comprend Enform Remote, Enform Safety Connect, Enform Service Connect et Enform Destination Assist. Dans les équipements de série on trouve également un excellent système audio signé Mark Levinson doté de treize haut-parleurs offrant une qualité sonore digne d'un grand auditorium.

Les places arrière ne sont pas faciles d'accès, nous sommes bien dans une 2+2, mais, si vous faite moins d'1m80, elles sont étonnamment confortables pour ce type d'auto. Néanmoins pour y accéder il faut prévoir de la place sur les côtés afin de pouvoir ouvrir complètement les grandes et lourdes portières. Le coffre, avec ses 149 litres n'est pas très grand, juste de quoi y mettre son sac de golf. Mais, avec les petites places arrière en plus, c'est largement suffisant pour ce style de voiture.



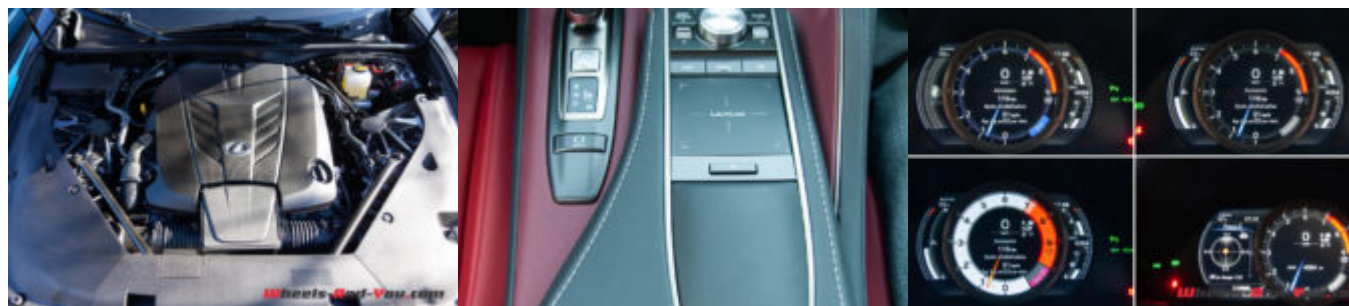
Sous le capot

La pièce maîtresse de cette voiture est sans nul doute son moteur, un V8 de 5 litres de cylindrée. Avec ses 464 ch, il pousse fort et sans discontinuer jusqu'aux 7'200 t/min du rupteur, le tout dans un rugissement d'admission du V8. Un son digne d'une sportive.

Contrairement au coupé, il n'y aura pas de V6 hybride pour cette déclinaison découvrable, juste ce pur V8 atmosphérique. Voilà qui annonce la couleur et qui a le mérite d'être clair, cette voiture est hors normes et nage à contre-courant. Rien que cela ravira l'acheteur qui aime se démarquer.

Placé idéalement en position centrale avant, ce V8 est déjà monté sur d'autres modèles de la marque (GS-F et RC-F). Revu et amélioré par Yamaha au niveau de la culasse, ce moteur possède une double distribution variable optimisée VVT-i, un collecteur d'admission à double conduit, des soupapes en titane, des arbres à cames à haute levée et une double injection D-4S. Une technologie pointue pour un moteur rageur faisant preuve d'un appétit en rapport avec ses prestations. En effet, 17.4 l/100km pour une utilisation urbaine et route de montagne avec le pied lourd le ferait presque passer pour un moteur sobre. N'oublions pas qu'il s'agit d'un gros moteur atmosphérique et que la voiture est lourde. Je note que sur autoroute aux vitesses légales, calé sur le dixième et dernier rapport de boîte, il descend sa consommation sous les 10 l/100km. Un atmo remarquable d'efficience.

Revenons sur cette nouvelle transmission automatique à dix rapports. L'étagement est parfait avec, pour plus de dynamisme, des rapports plus courts sur les cinq premiers. Selon les modes choisis, la gestion sera plus ou moins sportive avec l'apogée en mode Sport S+. On change les vitesses via les magnifiques palettes en magnésium. Cette boîte intelligente retient aussi notre manière de conduire et s'y adapte.



Au volant

A l'instar d'autres marques, la poignée d'ouverture siglée du L de Lexus, s'escamote dans la portière. Je m'installe dans cet univers sportif, luxueux et zen, avec une position de conduite sportive. Me voilà prêt pour démarrer. Mes mains effleurent ce volant trois branches gainé de cuir perforé, puis celle de droite se tends vers le bouton poussoir et le V8 se met en marche dans un son sourd et feutré.

De suite, j'actionne l'ouverture du toit « souple ». Cette capote est composée de quatre couches de tissu et les matériaux utilisés dans l'armature créent une tension optimale minimisant les plis. Ces épaisseurs de tissus contribuent à rendre l'habitacle presque aussi bien insonorisé que celui d'un coupé. La capote repliée, je peux encore plus profiter des vocalises du V8.

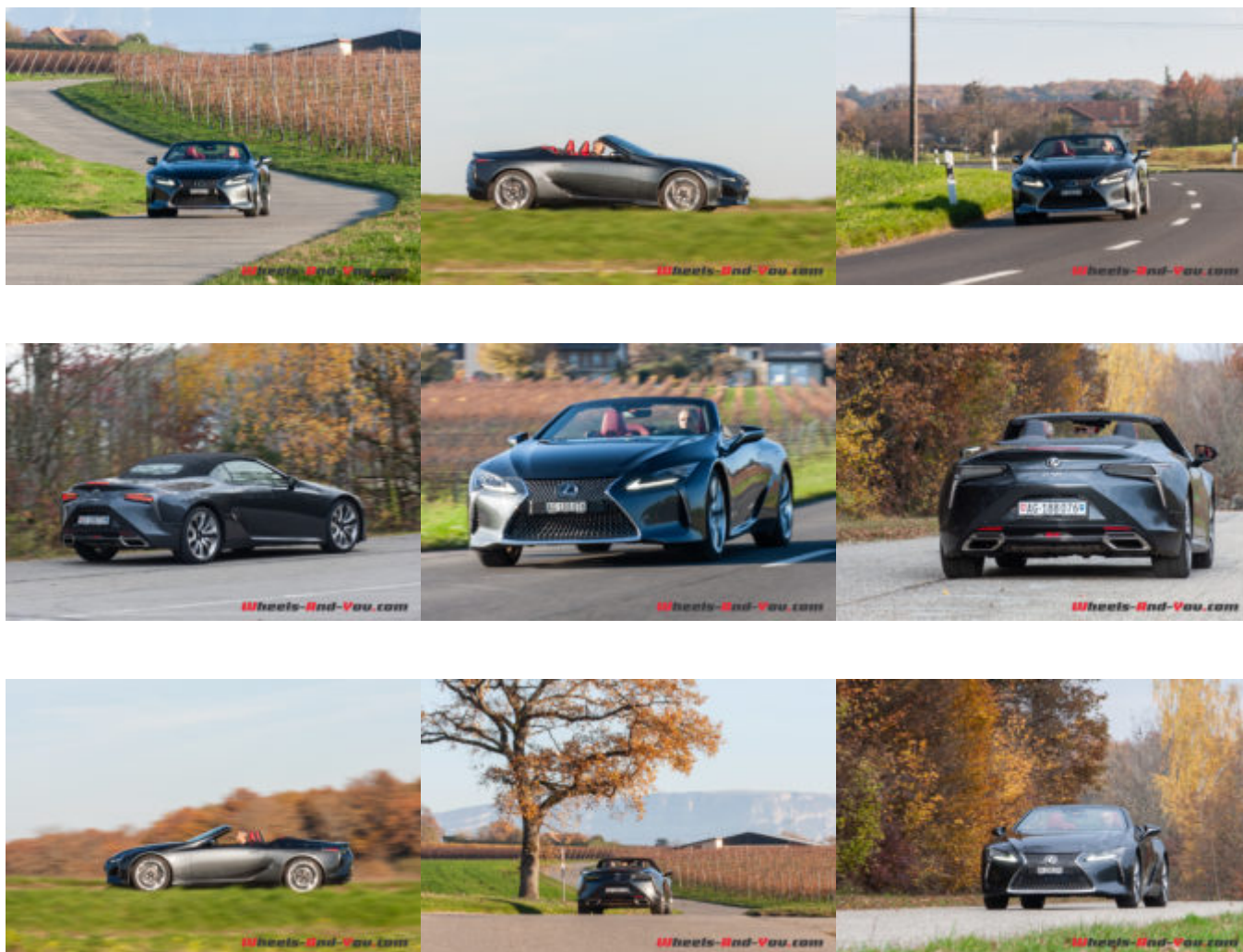
Position « Drive », je mets gaz. Cela pousse fort, mais le poids est là. Et pourtant elle inaugure une toute nouvelle plate-forme baptisée GA-L (Global Architecture - Luxury), conçue pour les prochaines générations de modèles à moteur avant et roues arrière motrices. Cette conception fait appel à différents matériaux légers mêlant l'acier, l'aluminium et des composites de fibre de carbone. Cela permet d'obtenir une caisse ultra rigide. Néanmoins le poids est énorme. Avec 2'055 kg à vide, je ne suis pas à mon aise dans les descentes de cols. Les freins, avec une pédale un peu spongieuse, répondent certes présents, mais cette sensation d'attaque peu franche n'est pas ce que je préfère.

J'essaye donc un maximum de préserver les freins en jouant du frein moteur. De ce fait, avec ce style de conduite, je ne suis jamais contrarié. Je roule cheveux au vent et enchaîne les virages avec un plaisir certain. Toutefois, il ne faut pas demander au train avant d'être aussi chirurgical que celui d'une 911. La direction à démultiplication variable (VGRS) bien précise demeure artificielle, je m'attendais à un ressenti plus direct. La voiture se place bien à la corde avec de légers mouvements de caisse liés au poids, mais cela reste bien maîtrisé.

Le plaisir est surtout là quand on remet gaz en sortie de virage et que le moteur hurle sa puissance. C'est la banane assurée. Puis, selon mon humeur, je peux choisir l'un des cinq modes de conduite préréglés : Normal, Éco, Confort, Sport S ou Sport S+ et un mode personnalisable. Le mode Confort est très bien sur autoroute mais je préfère de loin le mode Sport. Quel que soit le mode choisi, la suspension variable adaptative et l'amortisseur de vibrations arrière haute performance assurent une douceur de roulement et s'adaptent à tous les types de revêtement. La voiture « absorbe » ainsi toutes les routes à des vitesses hallucinantes. Et pourtant elle est chaussée en 21 pouces...

Un différentiel à glissement limité Torsen aide bien en cela car il optimise le couple et l'adhérence. Par ailleurs, pour bien aborder certaines épingles, les roues arrière sont directrices (DRS), associées au LDH (Lexus Dynamic Handling) qui combine la gestion de la direction à démultiplication variable en fonction de la vitesse, de l'angle de braquage et des actions du conducteur. Ce système calcule l'angle optimal des quatre roues pour optimiser les changements de direction, l'adhérence du train arrière, la stabilité et l'agilité en virage. Avec toute cette technologie, rares sont les fois où l'arrière glisse en tentant de se dérober, même si l'on a le pied lourd. Le couple de 540 Nm arrive mais la voiture reste en ligne, comme rivée au sol. Je perçois, au fil des kilomètres, l'étendue du travail accompli par les ingénieurs japonais avec un réglage châssis remarquable. J'ai même parfois l'impression de survoler la route. Cela me rappelle un essai déjà lointain d'une certaine Mercedes SLS AMG. A l'époque, j'avais déjà été bluffé.

J'adore la vie au quotidien dans cette voiture d'exception. Seul petit détail agaçant : la rétro-vision la nuit venue est gênée par des reflets que le petit saut de vent en plexiglass renvoie. Les panneaux et autres poteaux qu'éclairent les phares s'y réverbèrent. Un petit filet tressé noir aurait été préférable. Pour ne pas rester sur une note négative, je ré-appuie sur le poussoir « On » en mode Sport S+, je mets gaz jusqu'à la zone rouge et, bêtement, je ris.



Verdict

A contre-courant dans sa motorisation, attachante et innovante dans son design, cette Japonaise d'exception représente un luxe inédit dans cette catégorie de voitures. A bord de cette LC 500 Cabriolet , vous roulez différent, avec un moteur enivrant.

Cela reste une super GT qui aime les routes rapides mais qui, sur routes très sinueuses, n'aura pas la même rigueur de châssis et de précision que celui d'une 911 Cabriolet. Mais est-ce vraiment un gros défaut ? Le confort est remarquable et on se laisse vite envahir par cette ambiance « so zen and so luxe ». A réserver aux personnes anticonformistes ou qui apprécient le luxe dans la différence.



Prix et options - Lexus LC 500 Cabriolet

Prix de base : CHF 139'400.-

Peinture métallisée Anthrazit Grau : CHF 1'800.-

Paquet Sport : CHF 3'500.-

Paquet Intérieur : CHF 1'900.-

Prix TOTAL : CHF 146'600.-



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

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de cette Lexus LC 500 Cabriolet, ainsi qu'au garage Emil Frey SA Centre Automobile aux Vernets à Genève pour le soutien logistique.



A lire aussi

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

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

