

# Essai - Lexus LC 500 : Le grand plaisir coupable

*Dans le paysage automobile, Lexus ne figure pas comme une des marques de premier plan, extrêmement connue du grand public. Cependant, pour l'amateur moyen, le constructeur japonais apparaît comme avant-gardiste en matière de SUV ou d'hybride. Non sans raison puisque les hommes d'Aichi furent les premiers à miser sur cette technologie et ce type de carrosserie. Pourtant, pour représenter le haut du panier de leur gamme, le choix s'est porté sur un coupé, le LC.*



- V8, essence, 4'969 cm<sup>3</sup>
- 477 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 : 2'010 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'770 x 1'920 x 1'345
- Conso. mesurée : 13.8 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 267 g/km (G)
- dès CHF 116'900.-, mod. essayé CHF 135'450.-

---

Le LC figure parmi les grandes nouveautés Lexus de l'année 2017. Alors que la gamme comportait déjà un coupé, le RC, les ingénieurs nippons ont eu pour mission de développer davantage l'environnement premium propre au constructeur, pour le porter dans leur nouvelle création, au palier de voiture de luxe. Fidèle à leur politique, le modèle LC est immédiatement décliné en version thermique et hybride.

C'est l'itération totalement essence qui nous intéresse ici, le LC 500, déclinaison Sport+. Alors que l'univers quatre-roues semble vouloir se diriger vers le tout-électrique, que représente pareille proposition ? Et si, au final, avoir un V8 n'était pas un concept dépassé ?



## ***A l'extérieur***

Il y a dans ce bas monde, question design automobile, de multiples types de voitures : celles qui passent inaperçues, celles qui amusent ou encore celles que l'on trouve tout simplement jolies. Puis il y a des voitures qui interpellent, vous poussent à arrêter votre course dans la rue, celles qui vous font vous retourner, dégainer votre téléphone pour capturer un cliché, celles qui incitent à adresser un pouce levé au conducteur, celles qui ébahissent les enfants. Définitivement, le LC 500 appartient à ces dernières catégories.

En cause, un dessin unique, des proportions inhabituelles qui, à titre personnel,

rentrent intégralement dans mes canons de la beauté automobile.

Au-delà des feux aiguisés qui offrent un fort caractère à l'avant ou du long capot, ce qui impressionne le plus et constitue le caractère particulier de cette voiture, c'est l'assemblage global qui ne respecte que peu les critères standards. L'étonnante grille « Diabolo » surprend par son ampleur et empiète jusqu'à la lame inférieure du supposé bouclier. Les entrées d'air, flanquées en dessous des projecteurs, contribuent à une intéressante mise en volume de la face avant.

L'arrière est, à mon goût, aussi une grande réussite. A l'instar de la C-HR, modèle de la maison-mère Toyota, les formes sont anguleuses, taillées à la serpe. Les feux sont une part intégrante du design et, tout comme à l'opposé de la carrosserie, donnent une identité forte, une allure racée et singulière à l'ensemble.

De côté, la jupe qui s'étire et finit par ouvrir le flanc pour former des entrées d'air est un point bien exploité, contribuant à l'aspect sportif du modèle. La chute du pavillon de toit parfait les proportions globales et définit avec excellence le terme de « Coupé ». Dernier détail : la poignée de porte intégrée au panneau est du plus bel effet, point de perturbation dans le design.



## ***A l'intérieur***

Selon Lexus, un mot, une philosophie, guide les recherches du constructeur : Omotenashi. Ce terme décrit « le sens de l'hospitalité et l'art de recevoir à la japonaise ». Plus qu'une simple diligence envers l'hôte, le concept décrit la

capacité à anticiper le besoin avant que ce dernier ne vienne à s'exprimer. Une attitude vertueuse et louable dont on retrouve de réelles expressions dans l'habitacle, pourvu que vous soyez à l'avant. Car, oui, les places arrière sont anecdotiques, à la limite de l'inutile. Il n'est pas judicieux d'y glisser un adulte (voire purement impossible pour les plus grands qu'un mètre huitante), et c'est un exercice épuisant d'y installer un enfant. Rien d'étonnant au vu du design et de la proposition générale me direz-vous. C'est certain, mais peut-être les ingénieurs auraient-ils dû faire fi de cette banquette, au nom de la réduction de poids ?

Aux places conducteur et passager, l'espace est conséquent, toute proportion gardée pour un coupé naturellement. Il demeure que ma carrure de buffle s'y sent à l'aise, l'assise étant une parfaite combinaison de confort et de maintien. Les matériaux utilisés dans notre modèle sont de très bonne facture : en effet, ils sont réalisés d'alliage de cuir et d'Alcantara noir, surpiqués blanc. Point de fioriture dans l'esthétique, mais de l'efficacité dans la conception.

Derrière le volant, j'ai l'impression d'être à bord d'un avion de chasse. J'aime conduire avec le siège au plus bas pour mieux ressentir le comportement routier de la voiture. Ceci s'ajoutant à la ceinture de caisse haute, la sensation de confinement est présente et pousse à porter le regard vers l'avant. Tout est conçu néanmoins pour être à hauteur du regard ou à portée de main, quitte à donner lieu à des commodos exotiques, comme ceux qui trônent de part et d'autre du tableau de bord, permettant la sélection du mode de conduite ou le réglage de l'antipatinage.

Les systèmes électroniques embarqués, différenciés selon si l'on opère les actions de l'écran conducteur ou de la console centrale, se distinguent par leur ergonomie et leur réactivité. Si l'un se contrôle très traditionnellement via les commandes au volant, le central passe par une commande au pad tactile et haptique dont la première utilisation trouble l'utilisateur. Cependant, il demeure efficace et très intuitif.

En matière d'assistances au conducteur, le paquet est, pour les normes du moment, complet : surveillance des angles morts et du trafic transversale arrière, maintien sur la voie, feux de route automatiques, affichage tête haute... La liste est longue, et l'on peut noter qu'aucune ne souffre de défaut.



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

Pour le LC, l'offre de motorisation se cantonne à deux choix possibles : la version hybride LC 500h, embarquant une combinaison V6 3.5 L et moteur électrique, qui propose une puissance et un couple combinés de 359 ch et 648 Nm, ou la déclinaison exclusivement essence LC 500, dotée d'un V8 5 litres, délivrant jusqu'à 477 ch et 540 Nm de couple.

Les deux possibilités s'accompagnent d'innovations d'ordre mondial en matière de transmission : le LC 500h propose en lieu et place d'une boîte type variomatique une boîte automatique 4 rapports. Le LC 500 embarque quant à lui une boîte automatique à prise directe 10 rapports.

La consommation annoncée, en cycle mixte, est de 11.6 l/100km, mais les mesures effectuées rapportent 13.8 l/100km, dans un cycle mêlant autoroute, traversée citadine et route de campagne sans grande surcharge de trafic. Dès lors que l'on lâche les watts, la glotonnerie se fait clairement plus forte. Pour preuve un périple de 150 kilomètres dans les montagnes où la barre des 22 l/100km est frôlée de très près.



## ***Au volant***

Lexus, une marque nippone ; le LC, un coupé de luxe ; un V8 de 477 chevaux : il n'en faut vraiment pas plus pour éveiller ma curiosité. Mon impatience est réelle, mes attentes assez élevées.

Le premier contact est marqué par deux surprises. La première : notre LC 500 d'essai est jaune. Et un jaune qui porte très bien son nom : Canari. Je ne suis pas un grand amateur de cette couleur, mais force est de constater que ce coloris lui va particulièrement bien. Tous les détails, dont le toit carbone, émergent magnifiquement, les entrées d'air sont joliment mises en relief. La seconde, ce « vroum ». Bien installé dans l'habitacle, prêt à partir, pied sur le frein, je presse sur le bouton « start » : le son rauque du démarrage impressionne par son intensité et son « coffre ». Contrairement à la RC, la mélodie n'est pas artificielle et provient bien de l'échappement. Totalement surpris, j'ai immédiatement le sourire en banane.

Comme vous l'aurez compris, passer inaperçu avec un engin pareil, c'est mission impossible. Mais fait remarquable, plus que d'attirer l'attention, la voiture devient une attraction, une curiosité, qui subjugué bien plus de gens que je ne l'aurais pensé. Je cesse rapidement de compter les personnes qui prennent des photos alors que je suis à l'arrêt, les enfants et adolescents qui m'interpellent pour faire rugir le moteur ou les curieux qui veulent en savoir plus sur mon bolide. Le verdict est sans appel : elle plaît au public.

La frime, c'est agréable, mais que vaut-elle sur la route ? Pour le savoir, je la mets immédiatement sur le grill en milieu urbain. Si elle est agile, grâce à ses quatre roues directrices, l'amortissement est ferme. Rien de dramatique, mais l'intention de Lexus est claire : moins de confort façon grande berline, plus de sportivité. Il faut donc se montrer tranquille en ville et aborder les dos d'âne avec délicatesse. Le moteur néanmoins se montre souple et tranquille.

C'est lorsque la route s'ouvre que les choses deviennent plus intéressantes. Les accélérations sont nettes, tranchées, les passages de vitesses d'une rapidité fulgurante. Seul bémol, boîte en prise directe oblige, les à-coups en décélération sont nombreux et appuyés. En accélération, ils sont même parfois brutaux, lorsque je décide de faire une relance à moitié dynamique, mais au final un peu timide. Je comprends rapidement que deux options sont possibles : conduire avec souplesse en laissant faire la machine ou écraser la pédale de droite et claquer les rapports sans vergogne.

Les jours de pluie ne finissant plus de s'aligner, les occasions de sorties pour faire - vraiment - rugir la bête sont peu nombreuses. C'est pourquoi un soir, alors que 23h00 sonnent à l'église de mon village, voyant que le ciel est dégagé et la chaussée enfin sèche, je décide de saisir cette trop rare occasion pour aller gravir un col. Direction : Saint-Cergue ! La liaison en autoroute me permet de constater que, comme dans beaucoup d'automobiles d'aujourd'hui, mon rôle se limite à confirmer à l'engin que je suis encore conscient, tant l'électronique gère tout et me garantit un voyage sans efforts.

Puis je sors des voies rapides, passe l'enchaînement de stations essence, m'enfonce dans la forêt et décide d'entamer les choses sérieuses : le mode Sport+. « Gamer » depuis plus de 25 ans, j'ai souvent ressenti en jouant à un jeu vidéo des sensations bien connues : la peur, la surprise, l'émerveillement ou la victoire après une dure bataille. Pour la première fois de ma vie, la passerelle entre virtuel et réel s'inverse. Les phares qui balayent la route, la radio qui envoie du rap, le son rauque qui résonne sur les parois rocheuses et surtout ce véhicule qui répond immédiatement à toutes les sollicitations. La direction est précise, l'équilibre des masses excellent, les accélérations véloces, les freinages efficaces bien que tardifs, tout y est. J'y suis : Need for Speed Underground 2. La référence parlera aux connaisseurs qui, très nombreux, ont la nostalgie de ce jeu de légende.

Pour transcrire cette impression en mots, j'ai dans ma tête ce sentiment simple du plaisir de conduire, d'enchaîner les virages en pleine confiance avec la machine, cette satisfaction d'avoir entre les mains une belle voiture qui marche fort. Certains diront que son poids non négligeable se fait parfois sentir, et c'est parfaitement vrai. Dans le serré, la tendance est au sous-virage et il faut se montrer hardi pour amener la tendance vers le survirage.



## **Verdict**

Si le LC 500 Sport+ se caractérise, dans ses qualités comme ses défauts, par un grand nombre de points, mon esprit ne cesse de garder son attention sur ce V8.



Est-ce une solution d'avenir, une proposition amenée à exister encore à moyen terme ? Très probablement pas. Tout ceci est-il bien raisonnable ? Pour beaucoup, ça ne l'est pas.

Pourtant, je vois en cette voiture un plaisir, coupable d'une certaine manière, mais un plaisir réel. J'y vois surtout une GT de qualité qui allie avec équilibre et harmonie une esthétique extérieure incroyable, un accueil intérieur soigné et une dynamique de conduite remarquable.



**Prix et options - Lexus LC 500 Sport+**

**Prix de base : CHF 131'900.-**

**Jantes en alliage léger moulé 20 pouces : CHF 0.-**

**Lexus Safety System+ : CHF 0.-**

**Système audio Mark Levinson Reference : CHF 0.-**

**Suspension variable adaptative (AVS) : CHF 0.-**

**Direction à démultiplication variable (VGRS) : CHF 0.-**

**Quatre roues directrices : CHF 0.-**

**Toit en carbone : CHF 0.-**

**Smart key : CHF 0.-**

**Navigation Lexus haut de gamme : CHF 0.-**

**Equipement Alcantara : CHF 0.-**

**Spoiler arrière rétractable : CHF 0.-**

**Peinture métallisée "Jaune Canari" : CHF 1'700.-**

**Affichage tête-haute : CHF 1'850.-**

**Prix TOTAL : CHF 135'450.-**





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

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





## **A lire aussi**

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 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



