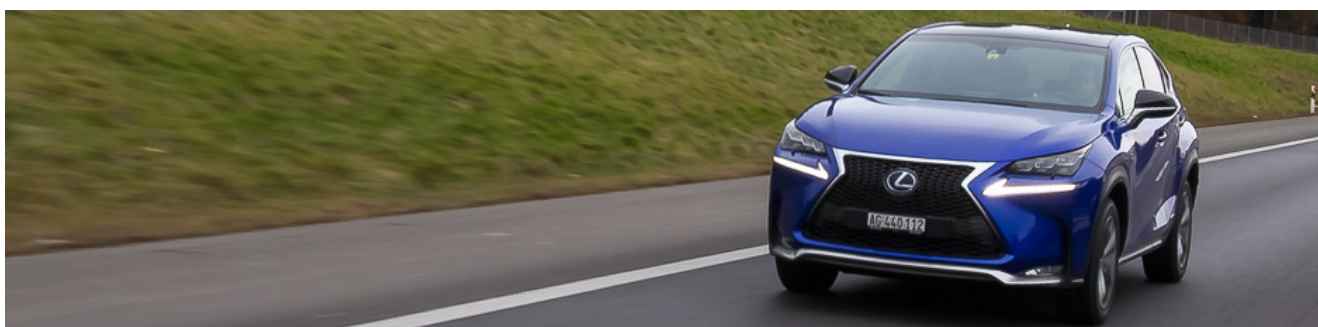


# Essai - Lexus NX 300h : Vraie Lexus, fausse sportive !

*Lexus, le label de luxe de Toyota, fait partie des marques premium que l'on se réjouit toujours de tester. D'autant plus que, sur le papier, le nouveau NX 300h F Sport paraît vraiment alléchant. En effet, Lexus nous vante les mérites d'un SUV compact haut de gamme, au design exclusif, dans une exécution hybride et sportive. De quoi allécher les plus sceptiques... Mais qu'en est-il vraiment ?*



- 4 cylindres essence, 2'494 cm<sup>3</sup>
- 197 CV à 5'700 t/min
- 270 Nm à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.2 sec.
- Poids : 1'935 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'630 x 1'845 x 1'645
- Conso. mesurée : 7.8 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 123 g/km (B)
- dès CHF 52'800.-, mod. essayé: CHF 83'200.-

---

C'est dans le segment à forte croissance des SUV de taille moyenne que Lexus positionne son NX 300h. Face à une concurrence allemande dominant le marché, Lexus souhaite se distinguer en s'appuyant sur les points forts qui ont assis sa réputation : qualité, style et technologie de pointe. La version « F Sport » est l'interprétation du concept « luxe urbain sport » tel que vu par le constructeur japonais.

### ***A l'extérieur***

Le NX300h découle directement du concept-car LF-NX dévoilé au Salon de Francfort en 2013. Les stylistes de Lexus se sont montrés particulièrement audacieux en reprenant presque à l'identique le design de ce concept-car futuriste. Il en résulte des traits joliment tendus composant des formes géométriques anguleuses. Il s'en dégage une impression d'agressivité.

La face avant est des plus offensives, avec sa calandre en double trapèze caractéristique de la marque. L'aspect sportif est renforcé sur la version « F Sport » par l'ajout d'une grille en nid d'abeille et un spoiler avant chromé. La couleur bleu outremer particulièrement vive de notre voiture d'essai contribue à la rendre plus provocante encore. Les optiques très effilés sont soulignés par de minces feux diurnes. Le hayon arrière est ponctué par des feux aux arêtes proéminentes.

De profil, la silhouette est ramassée et tout en muscles. Elle semble ne demander qu'une chose : bondir !

Le NX300h, par son style bien à lui, a l'avantage de trancher définitivement avec celui, souvent trop timide, de ses concurrents européens.

### ***A l'intérieur***

L'habitacle se veut également dynamique, mais Lexus, marque synonyme de

qualité de fabrication et de raffinement, refuse le compromis. Vous aurez donc droit à un maximum de confort, des matériaux de première qualité et des finitions correspondant au standing général de la marque. Ce luxe s'apprécie aussi bien à l'avant qu'aux places arrières, notamment grâce à une sellerie en cuir qui mérite une mention particulière.

La planche de bord, à la fois moderne et ergonomique, reçoit un grand écran central commandé par un pavé tactile permettant d'afficher les menus et de sélectionner les fonctions. C'est un système très intuitif et d'une surprenante efficacité, une fois passé un petit temps d'adaptation. Sont présentes également des technologies innovantes, comme par exemple un système de recharge de portable sans fil ou encore un afficheur tête haute permettant une meilleure concentration sur la route. Je suis un peu plus réservé quant à la multitude de boutons sur la console centrale mais, heureusement, une montre analogique de très belle facture vient élégamment contrebalancer cette forêt de commutateurs.

Outre la sellerie cuir spécifique, la version « F Sport » offre une note sportive grâce, entre autres, à un volant sport orné du logo distinctif, des pédales en aluminium perforées et des baguettes de seuil estampillées « Lexus ». On peut également être impressionné par le capteur qui affiche les forces en G, l'angle de braquage et la position du papillon des gaz sur l'écran central. Mais nous verrons plus loin qu'il est utopique de vouloir en profiter...

Le Lexus NX300h offre de nombreux espaces de rangement, et même un petit miroir amovible logé dans la console centrale : un menu détail qui devrait autant ravir la gent féminine qu'amuser ces messieurs. Dans le même ordre d'idée, le volant chauffant constitue un luxe vraiment appréciable sous nos contrées.

Avec 555 litres en configuration standard et une trentaine de moins sur notre voiture d'essai, équipée de l'option « roue de secours », la capacité du coffre est moyenne. Elle est toutefois modulable grâce à des dossiers rabattables 40/60. Dommage que le seuil de chargement soit un peu haut. A noter que la batterie, indispensable pour alimenter les moteurs électriques de notre véhicule hybride, est judicieusement placée sous les sièges arrières. Du coup, elle n'empiète en rien sur le volume du coffre.

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

Le système hybride du Lexus NX300h associe un moteur essence quatre cylindres de 2,5 litres à deux moteurs électriques positionnés sur les essieux avant et arrière. Le moteur essence et le moteur électrique « avant » fonctionnent individuellement ou simultanément. Quant au deuxième moteur électrique, il entraîne les roues arrière lorsque l'adhérence diminue. Il assure ainsi la transmission intégrale, à condition que les réserves en électricité le permettent. La puissance combinée s'établit à 197 chevaux. Le tout est couplé à une boîte de vitesses à variation continue CVT à six rapports.

Le point faible du système est, à mon avis, essentiellement dû à la batterie nickel-métal. Si elle se recharge rapidement au freinage ou à l'aide du moteur thermique, elle possède une capacité bien trop limitée. Du coup, il est quasiment impossible de rouler en mode "zéro émission", le mode électrique ne permettant généralement pas d'effectuer les accélérations nécessaires à une conduite normale. C'est en milieu urbain que notre hybride se débrouille le mieux, mais lorsque le feu passe au vert, le moteur thermique doit presque systématiquement venir en renfort. Il en va de même lorsqu'on aborde les reliefs. Du coup, il en résulte une consommation au-dessus des attentes. Si Lexus annonce une moyenne de 5,3 l/100 km et des émissions de CO<sub>2</sub> de 123 g/km, durant l'ensemble de notre essai, nous avons mesuré une consommation de 7,8 l/100km.

### ***Au volant***

Pour moi, il est toujours aussi déstabilisant de démarrer dans un parfait silence. Si, comme déjà exprimé, j'aimerais pouvoir disposer de plus de puissance électrique, il faut reconnaître que le système hybride apporte un plus en milieu urbain, à condition d'opter pour une conduite coulée. Mais le mot « Sport » qui conclut la dénomination de ce modèle m'a poussé rapidement à vouloir hausser le rythme.

Première constatation : les sièges sont non seulement très confortables, mais ils assurent également un maintien remarquable, de quoi apprécier un comportement routier tout à fait satisfaisant, obtenu grâce à une suspension variable adaptative et une direction très précise. Le freinage, outre de recharger la batterie, offre un excellent mordant. Mais le plaisir s'arrête là. En effet, dès qu'on le sollicite, le moteur thermique se met à hurler de façon fort désagréable.

La boîte CVT et les rapports préprogrammés sont très déstabilisants et ne donnent aucun caractère sportif au NX 300h F Sport. Inutile de sélectionner le mode Sport+ et son bruitage sonore artificiel : à mon avis, c'est pire.

Oublions donc les aptitudes sportives de notre nipponne, et profitons pleinement des avantages d'une conduite relax et sécuritaire. Et, dans ce domaine, le NX est un vrai régal.

En ville, il est d'une discrétion totale, au point qu'il faut être particulièrement attentif aux piétons qui semblent être devenus subitement et totalement sourds. Sur autoroute, l'installation audio de haute qualité parvient facilement à couvrir un léger bruit de roulement. Dans les deux cas, les suspensions vous offriront un confort de roulage très au-dessus de la moyenne.

Par ailleurs, le Lexus NX300h embarque une batterie de technologies d'assistance tout à fait innovante. Notons par exemple le système "pré-collision", le régulateur de vitesse adaptatif ou encore le maintien dans la file de circulation.

## **Verdict**

Malgré le badge « Sport » apposé sur ses ailes, le NX 300h F Sport ne constitue pas une déclinaison sportive du cross-over compact de Lexus. Pour cela, il faudra probablement se tourner vers le tout nouveau NX 200t équipé du moteur 2,0 litres turbo et développant 235 chevaux.

Si notre modèle d'essai ne mérite définitivement pas le label Sport, il a néanmoins démontré de belles qualités. Avec son style différencié, son confort de première classe et sa motorisation hybride, le NX 300h est tout à fait dans les standards « premium » de la marque. Il se positionne comme une alternative intéressante aux références du segment, en particulier l'Audi Q5 Hybrid.

Quant aux tarifs, ils restent conséquents. Le premier prix, pour un modèle NX300h, est de 52'800 francs. Mais à ce montant l'on n'obtient qu'un modèle 2 roues motrices sans la moindre option. Les versions à quatre roues motrices débutent à 56'900 francs et 72'000 francs avec le pack F Sport. A titre d'exemple, pour acquérir le Lexus NX300h F Sport « toutes options », telle que mis à notre disposition pour ce test, il faudra déboursier la modique somme de 83'200 francs.

On bénéficie alors d'un modèle richement doté et profitant de tout le savoir faire de Lexus en matière de confort, de technologie et d'aide à la conduite.

Notez encore que Lexus Suisse a réagi suite à la suppression du cours plancher en accordant un bonus Euro.

### **Prix et options - Lexus NX 300h F Sport**

**Prix de base : CHF 72'000.-**

**Peinture métallisée : CHF 1'300.-**

**Volant chauffant : CHF 300.-**

**Système de navigation : CHF 4'700.-**

**Toit panoramique : CHF 1'300.-**

**Roue de secours : CHF 200.-**

**Pack sécurité : CHF 3'400.-**

**Prix TOTAL : CHF 83'200.-**

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

Nos remerciements à Toyota AG pour le prêt de ce Lexus NX 300h F Sport.

**A lire aussi**

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

Essai - Lexus CT 200h : La Prius BCBG

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













W.A.Y.



W.A.Y.







W.A.Y.



W.A.Y.









