Essai – Lexus RC F : Le fauve manga

Parmi les sportives raffinées, Lexus a fait une incursion avec l'IS F. Cette dernière n'aura pas eu à attendre longtemps avant de voir arriver la relève : la marque premium de Toyota propose la RC F, plus sophistiquée, plus musclée, plus monstrueuse. Que ce soit en termes de puissance, de détails visuels ou de technologies embarquées, Lexus n'a pas été chiche en proposant ce coupé qui ne laisse pas indifférent.

- V8, essence, 4'969 cm^3
- 477 CV à 7'100 t/min
- 530 Nm de 4'800 à 5'600 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 270 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.5 sec.
- Poids : 1'830 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'705 x 1'845 x 1'390
- Conso. mesurée : 14.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 251 g/km (C)
- dès CHF 104'100.-, mod. essayé CHF 116'290.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : François Cuany

Chez Lexus, le badge “F” fait référence au circuit Fuji Speedway, sis au pied du Mont Fuji, où la marque procède aux tests de ses modèles hautes performances. Il se pose en équivalent des dénominations “M” chez BMW, “AMG” chez Mercedes, ou encore “RS” chez Audi. Et c’est bien aux versions sportives de ces concurrents là que Lexus s’attaque frontalement avec la RC F. J’ai eu la chance d’en prendre le volant pour Wheels And You, voyons ce qu’il en ressort…

A l’extérieur

Le design de la RC F, c’est d’abord une calandre énorme, bouche noire en double trapèze avide d’avaler le bitume ! Et puis c’est un regard étrange, comme si un géant avait appuyé ses pouces sur les phares de la RC F. C’est aussi une foule de détails qui sautent aux yeux. Nombreux sont les rappels au logo en forme de “L” de la marque : les LEDs sous les phares avant, le chrome incurvé de la custode, les bâtons des jantes 19 pouces en alliage forgé et polies à la main, la forme anguleuse des phares arrière, les contours inférieurs de la fameuse calandre…

De prime abord, je trouve le style chargé, voire tarabiscoté, mais carrément osé, ce qui n’est pas pour me déplaire. Parmi la foultitude de graphismes, mon œil trouve son chemin et je découvre une silhouette harmonieuse où chaque élément obtient sa place. Ses dimensions de 4,71m de long pour 1,85m de large et 1,39m de haut font de la RC F un coupé longiligne dont le profil tendu, les arches de roues musculeuses et les ouïes d’aération latérales viennent renforcer la dynamique visuelle.

Un naseau grillagé perfore le capot, la calandre est bordée par d’énormes aérations tandis que l’élégante courbe de toit converge sur la malle coiffée d’un aileron actif. Les longues portières, le parechoc arrière proéminent, la quadruple sortie d’échappement et les phares arrière effilés achèvent l’impression de féroce vigueur. Sacrée présence !

Cette auto semble droit sortie de l’imaginaire fertile d’un dessinateur de manga fan d’aérodynamique. Qu’on aime ou qu’on n’aime pas, elle impressionne !

A l'intérieur

Je me glisse dans le magnifique baquet conducteur dont je constate le confort et, plus tard, l'excellent maintien. Je trouve rapidement la position de conduite idéale grâce aux réglages des sièges et du volant. C'est donc confortablement installé que je découvre le cockpit de la bête.

Cet intérieur dégage une belle sportivité. Sous l'arche du volant trône un superbe tachymètre numérique, inspiré de la mythique LFA, dont l'aspect change en fonction du mode de conduite sélectionné. Si son visuel est, lui aussi, très manga, sa lisibilité s'avère parfaite. Les informations essentielles, comme le chiffre de la vitesse, demeurent toujours parfaitement visibles. En revanche, on se demande à quoi sert le petit compteur de vitesse à aiguille jouxtant le compte-tours car, minuscule, il est difficilement déchiffrable en roulant. A contrario, les informations de l'ordinateur de bord sont parfaitement lisibles, pertinentes et ajustables.

Si les places avant sont royales, quoique sportives, l'espace arrière n'est pas négligé pour autant et ce sont deux vraies places qui sont proposées, pour peu que la tête des passagers ne touche pas la courbe descendante du toit. Le volume du coffre (366 litres) est relativement restreint, même pour un coupé 2 + 2, mais suffisant pour des vacances en amoureux.

Une large console centrale sépare le conducteur du passager et supporte le levier de vitesses, les réglages de conduite, l'étrange et très sensible pavé tactile qui commande les fonctions du bel écran d'info-divertissement / GPS, ainsi que les boutons de fonctions classiques… Ce côté high-tech sied bien au standing de l'auto.

L'installation hi-fi badgée Mark Levinson à 17 haut-parleurs et d'une puissance de 835 watts est de tout premier ordre. Même quand on pousse le volume, le son reste limpide, seules les basses, sur quelques morceaux spécifiques, s'estompent légèrement, dixit une oreille plus aguerrie que la mienne…

Le volant est agréable, esthétique et fonctionnel, les boutons et palettes tombant naturellement sous les doigts. Une caméra de recul seconde efficacement la médiocre visibilité arrière, évitant au conducteur la phobie du parcage.

L’ensemble du cockpit est fort bien ajusté et les matériaux sont agréables, tant à la vue qu’au contact. Des finitions raffinées résulte un très bon niveau de qualité perçue, digne de ce que j’attends d’une telle voiture.

Sous le capot

Dire que la RC F n’a pas cédé aux sirènes du downsizing est un euphémisme, car ce ne sont pas moins de 477 CV qui sont proposés à 7’100 t/min par le V8 de 5 litres. 530 Nm sont disponibles entre 4’800 et 5’600 tr/m et leur poussée est plutôt maousse, quoique relativement linéaire. Le chant de ce moteur est envoûtant, mais ses vocalises demeurent plutôt discrètes. Le 0 à 100 km/h est expédié en 4.5 secondes tandis que la vitesse maximum se chiffre à 270 km/h.

Pour canaliser toute cette cavalerie au sol, Lexus a été bien inspiré de doter son modèle d’un autobloquant mécanique de série. Associée à une boîte automatique à 8 vitesses, cette motorisation a beaucoup pour elle et, quand on soulève le capot, on découvre une finition de toute beauté !

Les émissions de CO2 sont de 251 g/km et les consommations annoncées à 16.1, 7.8 et 10.8 l/100km, respectivement en cycles urbain, extra-urbain et mixte. Durant l’essai, j’ai mesuré une consommation de 14.94 l/100km toutes conduites confondues, dont quelques parties rythmées, mais aussi passablement d’autoroute en mode ECO. L’ordinateur de bord affichait avec exactitude 14.9 l/100km.

Au volant

La RC F est une auto qui propose beaucoup à tous points de vue. Beaucoup de couple, de puissance, de modes de conduite, de technologie, de réglages possibles… Elle mérite qu’on prenne le temps de la connaître.

Aux 4 modes de conduite proposés (“ECO”, “Normal”, “Sport S” et “Sport S+”) s’ajoutent 3 réglages du répartiteur de couple arrière dont notre modèle d’essai est équipé (TVD pour “Torque Vectoring Differential”) : “Standard”, “Slalom” ou “Track”. Tournez une molette, appuyez sur un bouton et la voiture change vraiment de personnalité ! Ajoutez à cela que les aides à la conduite peuvent être

désactivées, que l'on peut gérer le passage des vitesses en mode manuel ou automatique et qu'un mode "Snow" est activable et cela vous donne l'étendue des possibilités.

La prise en main est facile. Malgré ses 477 chevaux, l'auto se montre docile, du moins en mode normal. Tout est doux et feutré, pour une sportive de ce calibre le confort est étonnant et l'on peut, sans fatigue, enchaîner de nombreux kilomètres. Quoique linéaire, la poussée du moteur est intense et continue. Je regrette toutefois la longueur des rapports de boîte : avec rapports plus cours, la mécanique aurait gagné en explosivité. Il y a notamment un léger trou entre la 2 et la 3 qui fait perdre du mordant.

Le mode "ECO" est intéressant sur autoroute où, couplé au régulateur de vitesse adaptif, il est d'une douceur royale. J'utilise le mode "Normal" en conduite urbaine ou pour chauffer la mécanique avant de commuter sur les modes sportifs. C'est là que la RC F révèle son caractère, la différence entre les réglages est flagrante, tant par le dynamisme de la mécanique que par la fermeté du châssis et la réactivité de la boîte, particulièrement en conduite appuyée.

Après avoir testé les différents modes, c'est bien évidemment sur les "Sport S" et "Sport S+" que je m'attarde. Je considère le premier comme un excellent compromis entre agrément et sportivité (je trouve le mode "Normal" trop mou) tandis que le second permet de faire véritablement tonitruer et fulgurer la mécanique ! Parmi les réglages du TVD, l'option "Slalom" emporte mon suffrage. En effet, la voiture gagne clairement en agilité dans les virages sans perdre en stabilité dans le rapide, du moins aux vitesses légales. Sans doute en irait-il différemment sur circuit. Lorsque l'on stoppe les aides à la conduite, il arrive même à la belle de se dévergonder et se déhancher un peu. Sur mes routes préférées – celles qui tournicotent – le gabarit et le poids handicapent un peu l'auto, mais le roulis reste maîtrisé, les freins conservent leur mordant et la puissance déferle en abondance. Sur route mouillée toutefois, je préfère solliciter l'accélérateur du bout des orteils plutôt que de la lourdeur de mon pied droit.

La tenue de route demeure en tout temps excellente, que ce soit dans les trajectoires rapides ou dans les virages plus serrés, mais attention toutefois aux remises de gaz trop précoces en sortie de courbe car, selon les réglages paramétrés, l'auto peut se montrer vive.

La boîte s'avère excellente en conduite sportive, mais a tendance à s'endormir un peu lorsque l'on reste bas dans les tours. Dommage également qu'il faille pousser le levier de vitesses pour monter les rapports et le tirer vers soi pour rétrograder, l'inverse étant plus conforme aux règles de physique sur une sportive. Heureusement, l'ergonomie des palettes au volant est excellente.

Verdict

Durant mon essai, j'ai trouvé la Lexus RC F agréable, à l'aise partout. Le moteur est éclatant de santé, l'autobloquant efficace et les aides à la conduite rendent facile la prise en main. La tenue de route est irréprochable, hormis quelques réactions surprenantes de l'électronique sur routes bosselées. Même si tout n'est pas parfait, l'homogénéité de cette voiture est vraiment à saluer !

A chacun de trouver, parmi les multiples réglages proposés, celui ou ceux lui correspondant. J'en ai goûté quelques-uns et, malgré les quinze jours qu'a duré l'essai, j'aurais bien aimé poursuivre la découverte de cette auto à plusieurs visages. Polyvalente, athlétique, spectaculaire, passionnante et terriblement attachante, tels sont les qualificatifs que m'inspire la RC F. Je remercie Lexus de nous surprendre en osant une telle voiture. Par les temps qui courent, c'est politiquement tout à fait incorrect, surtout pour un constructeur davantage reconnu pour la sobriété de ses modèles hybrides.

Elle ne se permet pas seulement d'attaquer frontalement les BMW M4, Audi RS5 et autre Mercedes C63 AMG, elle propose une alternative crédible à ses rivales allemandes, ce qui n'est pas peu dire. Certains parleront de déficit d'image par rapports aux sportives germaniques, je préfère lui rendre justice en évoquant l'originalité et l'audace de ce modèle qui mérite vraiment de trouver sa clientèle.

Les prix commencent à CHF 104'100.- pour la finition Confort et hors Euro-Bonus. Notre véhicule d'essai disposant de la finition Excellence et de quelques option du catalogue est proposé au tarif de CHF 116'290.-, Euro-Bonus compris.

Une autre sportive, plus raisonnable, pourvue d'un moteur 2 litres turbo twin-scroll développant 245 cv et 350 Nm, est prévue dans la gamme RC. Au vu de ce que nous a montré la "F", il pourrait être intéressant de jauger les qualités de la nouvelle venue…

Prix et options – Lexus RC F “Excellence”

Prix de base : CHF 113’900.-

Jantes en alliage léger forgé, polies à la main : CHF 900.-

Peinture métallisée : CHF 1’300.-

Différentiel à vecteur de couple : CHF 7’000.-

Tapis de sol : CHF 190.-

Euro-Bonus : CHF -7’000.-

Prix TOTAL : CHF 116’290.-

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

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

A lire aussi

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

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

AG·440 112
Wheels-And-You.com

AG·440 112
RC F
AG·440 112
LEXUS
RC F

AG 440112
Wheels-And-You.com

LEXUS

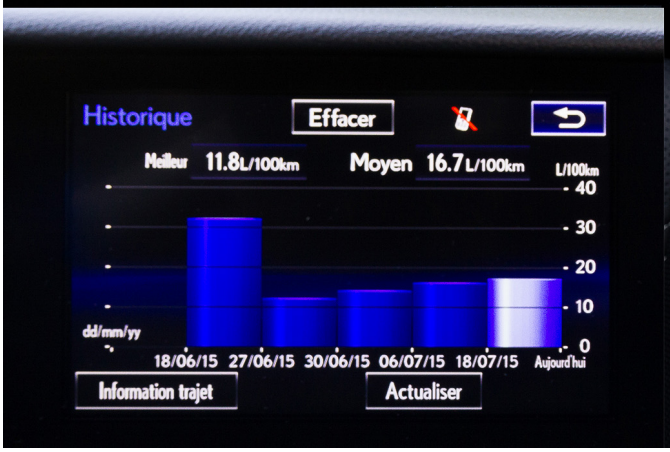
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

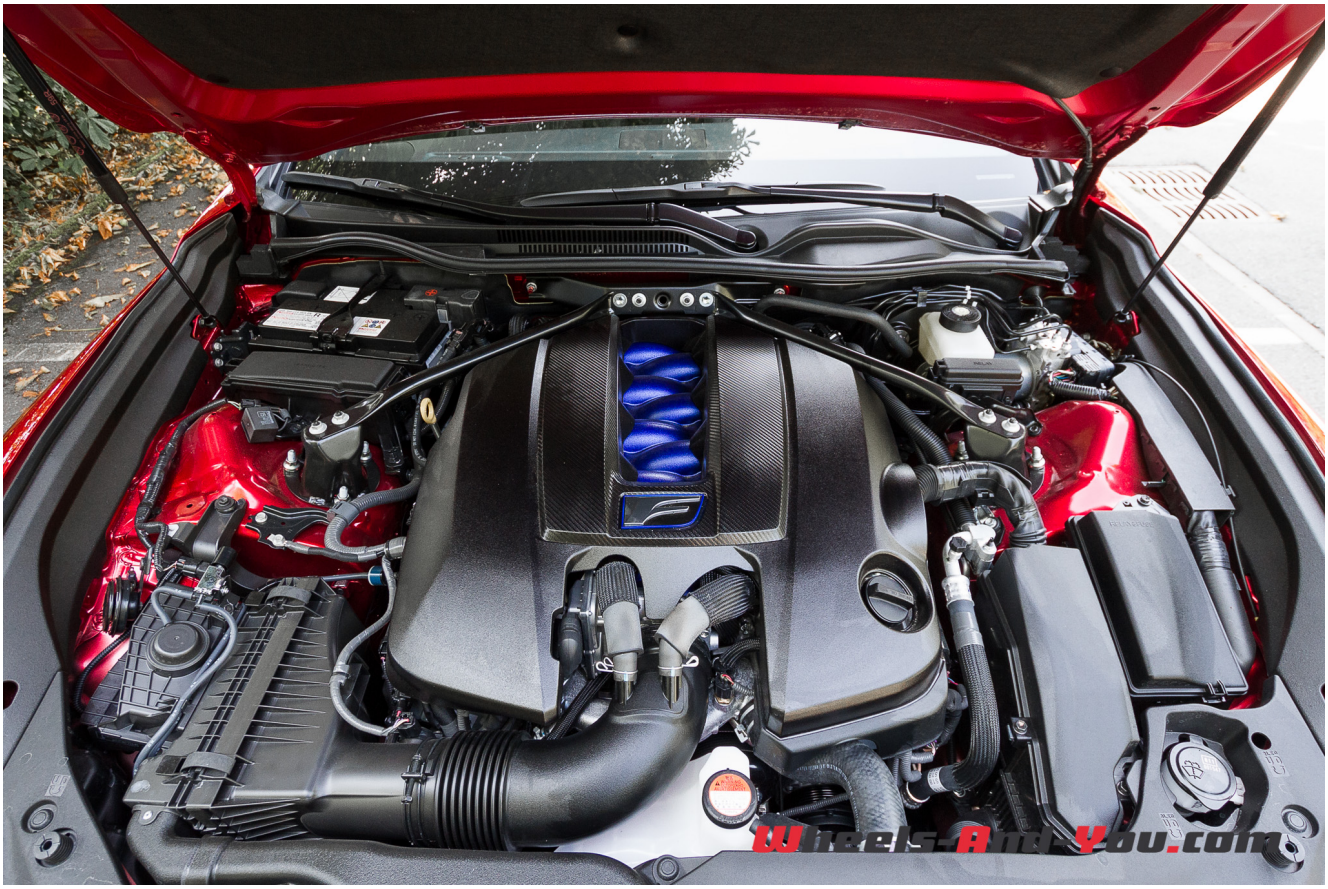
DAB
Source
Présélections
Presets
SMC_D02
Stations
ENERGY ZUERICH+
Energy Zürich
Manuel
Enreg. Différé
Configuration
1 SRF 3+
2 ENERGYZH
3 RADIO24+
4 Argovia+
5 SRFVirus
6 SRF 1+

AUX
Source
Configuration


Historique
Effacer
Meilleur 11.8L/100km
Moyen 16.7L/100km
L/100km
40
30
20
10
0
dd/mm/yy
18/06/15 27/06/15 30/06/15 06/07/15 18/07/15 Aujourd'hui
Information trajet
Actualiser

MENU
LEXUS
SNOW
TVD

Actuel
Après réinitialisation
16.7 L/100km


Wheels-And-You.com

AG 440 112
Wheels-And-You.com

AG·440112
Wheels-And-You.com

AG·440112
Wheels-And-You.com

AG 440 112
Wheels-And-You.com

AG 440 112
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

RC F

MICHELIN
Wheels-And-You.com

MODE
SRS AIRBAG
Wheels-And-You.com

AUX
Moyen 16.7 L/100 km
Autonomie 154 km
Menu
Audio
Climatisation
Nav
Téléphone
Infos
Voiture
Configuration
Affichage
Climatisation
Outside 27 °C
TEMP 20.0
FAST SOFT
AUTO
TEMP 20.0
AUTO
OFF
A/C DUAL
GPS
Destination
Configuration de la carte
Interrompre le guidage
Afficher POI
Itinéraire
Démarrer tracé d'itinéraire
Ma mémoire
Enregistrer la position actuelle
Menu
Wheels-And-You.com

20.0
TEMP
20.0
AUTO
OFF
A/C
DUAL
AUTO
PASSENGER AIR BAG
Wheels-And-You.com

PUSH
NORMAL
SPORT
S/S+
ECO
TVD
OFF
SNOW

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

AG·440112
Wheels-And-You.com

AG·440112
Wheels-And-You.com

AG·440 112
LEXUS
Wheels-And-You.com