

## Lexus NX 450h+

## Le SUV hybride rechargeable selon Lexus

Sérénité, autonomie, confort et dynamisme sont quelques-uns des adjectifs que l'on donnera au SUV du constructeur du Pays du Soleil Levant... Essai entre Vallée du Rhône et plateau Ardéchois.

**L'**imposante calandre trapézoïdale significative à la marque ne vous fera pas douter, vous êtes bien en face d'une Lexus. Le NX, puisque c'est de lui dont il s'agit, est le best-seller de la marque nipponne, rappelons-le, filiale premium de Toyota. Le SUV a très peu grandi depuis son lancement en 2014. En conservant ses lignes compactes, cette nouvelle génération s'étire de 3 petits centimètres à 4,66 m. On apprécie le contour chromé des portières dont le jonc sur la custode prend le même angle que le béquet. Son regard agressif est équipé de projecteurs led triples lentilles sur les finitions Executive scindant l'éclairage intelligemment afin de ne pas éblouir les autres usagers de la route. On notera que les feux de jours en forme de flèches, autre signe distinctif de la marque, contribuent fortement au standing du NX. Les roues de notre version 450h+ en finition Executive, sont montées sur des jantes de 20 pouces. Les finitions Pack et Luxe reposeront sur du 18". L'arrière se pare d'un qualitatif bandeau de feux sur toute la largeur du véhicule soulignée par le lettrage Lexus sur le hayon motorisé qui s'ouvre d'un simple passage du pied sous le bouclier lorsque vous avez les bras chargés. La capacité du coffre est quasi-similaire à l'ancienne mouture à 554 litres.

## VIE À BORD

À l'intérieur, on retrouve le sérieux

de fabrication Lexus. Qualité des matériaux et ajustement du mobilier sont au rendez-vous. On remarquera un changement radical d'architecture concernant la planche de bord. Celle-ci est ornée d'un très gros écran de 14 pouces (9,8 sur Pack) dont le contour se prolonge en sinusoïde vers la large console en passant par la molette de modes de conduite (Eco, Normal et Sport (Custom, SportS et SportS+ sur F Sport Executive)) qui tombe immédiatement sous la main. Un bon point pour l'écran qui intègre des boutons "physiques" de réglage de la température, très pratiques et rapides pour éviter de quitter les yeux de la route. Toutefois, votre choix pourra aussi être dicté par le "Hey Lexus" pour effectuer des changements... Cet assistant vocal détecte même si c'est le conducteur ou le passager qui le sollicite (par exemple, si le passager demande d'activer le siège chauffant). Devant le conducteur, c'est un combiné digital qui prend place et sur la pare-brise, pour préserver la vigilance, un afficheur tête haute couleur de 10 pouces interagit avec les touches tactiles sur le volant (volume audio, changement de fréquence, information de navigation). Une habitude à prendre, mais ensuite, on ne peut plus s'en passer... Pléthore d'aides à la conduite et autres alertes équipent ce nouvel opus. Correcteur de trajectoire et autres alertes de collision et d'angle mort sont de la partie tout comme le dépassement automatique sur auto-



route où le conducteur aura simplement à activer le clignotant pour que la voiture effectue la manœuvre d'elle-même... Autre gage de sécurité, l'ouverture des portes est électrique et vous autorisera la sortie du véhicule seulement si le détecteur d'angle mort 'donne son feu vert'. Très utile lorsqu'un cycliste se trouve hors de votre champ de vision. Parlons confort avec du bois sur les contreportes, du cuir sur les versions les plus huppées et un éclairage d'ambiance de 64 couleurs dont 14 sont programmées par les ingénieurs en corrélation avec certains sentiments ; Détente, Stimulation ou Concentration. Le système audio 10 HP Pioneer de notre version 450h+ dispose de la radio numérique terrestre tandis que la version 350h peut recevoir un système Mark Levinson de 17 HP avec caisson de basse situé sous le coffre, préservant ainsi sa capacité. Le toit panoramique est uniquement disponible sur NX 350h,

le 450h+ devra se contenter d'un toit ouvrant traditionnel...

## SUR LA ROUTE

Le nouveau NX est proposé avec deux types d'hybridations. Un full hybride, se recharge en roulant, nommé NX 350h et notre version d'essai NX 450h+, un hybride rechargeable qui permet presque 100 kilomètres en électrique en utilisation urbaine. Ces deux technologies utilisent la même mécanique thermique, un 2,5 litres. Si le 350h développe 244 ch, soit 25 % de plus que le 1er NX, la version 450h+ propose 309 ch. Le NX 350 est disponible en 2 et 4 roues motrices tandis que notre monture 450h+ en dispose de série. C'est un petit moteur de 54 ch sur l'essieu arrière qui se charge de délivrer ce surcroît de puissance. Le NX 450h+ se recharge en 2h30 sur une box dédiée ou durant 9 heures sur votre installation domestique. Malgré un poids

conséquent de presque 2 tonnes, la consommation durant notre semaine d'essai, dans les conditions du quotidien, a été de 6,8 litres/100 km, un score honorable. En conduite les utilisateurs de Toyota / Lexus retrouveront le son typique de la transmission à variation continue (CVT) sans cesse atténué depuis le lancement de la technologie chère au géant japonais. Le NX est bien amorti, mais pour les plus exigeants, la suspension variable est de série sur la finition F Sport Executive. Lexus NX, à partir de 57 000 € (300h, Pack) à 80 500 € (450h+, F Sport Executive). Notre version d'essai 450h+ en finition Executive est facturée 78 500 €. L'essai complet et plus de photos sur [autoweekend.wixsite.com/drive](http://autoweekend.wixsite.com/drive)

*L'essai complet et plus de photos sur [autoweekend.wixsite.com/drive](http://autoweekend.wixsite.com/drive)*

Texte / Photos © Thierry ANDRE

