

LEXUS IS 300h



Eco"logique"

C'est en 1989 que Lexus, la branche premium de Toyota, voit le jour. Si le succès est au rendez-vous aux Etats-Unis, il reste timide en France. Aujourd'hui le voile est levé sur la troisième génération de la petite IS. Celle-ci est disponible soit avec un 2,5 l V6 soit avec le système Hybride, IS 300h. C'est cette dernière version que nous prenons en main dans les Alpes suisses.

Cette nouvelle japonaise reprend les traits très expressifs des derniers concepts cars. La large calandre béante associée à un regard affûté lui confère une certaine agressivité. Les feux de jour y sont pour beaucoup. Sur les flancs inférieurs, la séduisante ligne de bas de caisse remontante vient enlacer les feux arrière qui reprennent le L de Lexus. L'arrière aux épaules athlétiques est pourvu d'un diffuseur aérodynamique très en vogue sur ce type de véhicule.

Avec 4,66 m, cette nouvelle version gagne 8 cm sur sa devancière. L'empattement allongé et des dossier avant plus fins sont favorables aux places arrière qui gagnent en confort. Plus 8,5 cm sont comptés au niveau des genoux. Nous en ferons l'a-

gréable expérience car notre essai au départ de Genève commence avec chauffeur, s'il vous plaît ! Le coffre reste dans une bonne moyenne avec 450 litres. Il n'est pas empiété par les batteries (50 kg) qui viennent se loger juste en dessous.

Nous prenons maintenant les commandes de la version F-Sport et découvrons un intérieur dynamique. L'imposante console centrale accueille le Remote Touch qui commande l'ensemble du système multimédia / GPS ainsi que la molette de gestion des paramètres du groupe motopropulseur. Au niveau supérieur, on trouve les touches de climatisation et le système audio, développé avec Mark Levinson sur la version Executive. Au-dessus des aéra-

teurs, qui intègrent une montre analogique du plus bel effet, nous retrouvons l'écran qui regroupe l'ensemble des informations de confort ou de gestion du système hybride. Le conducteur peut, quant à lui, se concentrer sur ce gros compteur sportif et numérique dont l'affichage et la couleur changent suivant la configuration de conduite choisie (Eco, Neige, Normal, Sport S et même Sport S+ sur la version F Sport). Elle dispose bien entendu des dernières innovations technologiques de sécurité : Radar de précollision, Avertisseurs d'angle mort, Feux de route automatiques, Alertes de sortie de file, Surveillance de pression des pneus ou encore 8 airbags...

Cette propulsion associe un moteur thermique de 2,5 l de 181 ch doté de l'injection directe et indirecte D-4S, de la distribution variable et de la recirculation d'échappement optimisée avec un moteur électrique de 143 ch. La puissance combinée (et non cumulée) est de 223 ch pour des émissions de CO₂ de 99 g/km. L'ensemble est accouplé à une boîte à variation continue électrique (ECVT) dont le bruit particulier peut surprendre au début surtout lors des phases de frein moteur ou de rétrogradage. La conduite reste très agréable surtout lors des secteurs urbains que vous pourrez effectuer en mode tout électrique. Bien sûr, comme la plupart des hybrides, le système gère pour vous le mode optimal afin de limiter la consommation (mode Eco ou Normal). Plus de puissance ? Choisissez le mode Sport S+ et, bien calés dans les sièges au design exclusifs, vous apprécierez le côté dynamique du châssis et de la suspension variable. Vous pourrez même maîtriser la

gestion de la boîte avec les palettes au volant. Nous testons ce mode sur la route sinuose entre Aoste et le tunnel du Grand St Bernard mais la consommation s'envole. Petit bonus, avec la touche ASC, un haut parleur spécifique diffuse une sonorité type V8 dans l'habitacle.

Nous quittions la région de Monthey et ses WhitePod pour rejoindre Lausanne et l'aéroport de Genève. Nous choisissons le mode Normal pour ces 130 km. La vitesse autoroutière étant limitée à 120 km/h sur le territoire helvète notre consommation tombe à un très beau 4,9 l / 100 km. Ce qui n'est pas mal pour une auto qui approche les 1700 kg. C'est avec ce constat que le constructeur du soleil levant vise à écarter le diesel de son catalogue. En plus, l'IS 300h se dispense d'embrayage, de démarreur et d'alternateur et le moteur est équipé d'une chaîne de distribution. Encore des économies sur l'entretien !

Avec cette IS, Lexus peut ainsi se vanter de posséder une version hybride pour chaque modèle de sa gamme. La maison mère, Toyota, étant leader dans ce domaine depuis plus de 15 ans. Gamme IS à partir de 37 900 € à 53 000 € en finition Executive.

Texte / Photos © Thierry ANDRE

