

## Lexus UX 250h

# Petit baroudeur élégant

Avec l'UX, comprenez Urban Crossover, vous entrez dans l'univers Lexus, la branche luxe du géant Toyota. Technologie hybride et design acéré en font un acteur sérieux sur ce segment très convoité des SUV citadins. Essai entre Ardèche et Vallée du Rhône.

**P**orte d'entrée dans le giron Lexus, le petit « UX » reprend les codes stylistiques fidèles à la marque, à commencer par l'incontournable calandre bâante, soulignée ici par un jonc argenté. Autres signes distinctifs du constructeur, les feux de jours en forme de flèches. Ils sont intégrés dans les optiques qui renferment des éclairages LED (à triples lentilles sur les versions supérieures). Sur le profil, long de 4,50 m, nous avons droit à des flancs sculptés qui remontent jusqu'à la poupe. Petite spécificité de l'UX, les passages de roues, noirs sur toute la gamme, semblent suivre ces traits de carrosserie. Nous avons aimé la forme très chic des rétroviseurs extérieurs. A l'arrière, les blocs feux proposent eux aussi un dessin particulier et futuriste. Ils sont comme posés sur les ailes et disposent d'ailettes stabilisatrices guidant ainsi le flux d'air. Ils sont reliés par un fin bandeau lumineux composé de 120 leds. Le pavillon s'orne

de fines barres de toit argentées ainsi qu'un becquet sportif. Côté chargement, avec 310 litres, la capacité du coffre n'est pas la meilleure de la catégorie, mais propose un plancher modulable à deux niveaux. Pour dissimuler le chargement, on se contentera d'un cache bagage souple. Les jantes de 18 pouces de notre version étaient équipées de pneumatiques Runflat qui permettent de rouler à vitesse réduite lors d'une crevaison. Afin de mettre en valeur le travail de design des Takumi (maîtres-artisan japonais), l'UX est disponible en 13 coloris.

### VIE À BORD

La planche de bord est orientée vers le conducteur et invite à la sérénité de conduite. Devant le conducteur, le combiné d'instrumentation n'est pas sans rappeler celui du magnifique coupé LC 500 avec ses commandes rotatives intégrées dans la casquette. En mode Sport, l'affichage numérique de l'écono-



Ils peuvent, pour ne pas éblouir les usagers venant en face, sélectionner l'éclairage de quelques leds sur les 11 présentes dans chaque projecteur.

### SUR LA ROUTE

Full hybride et disponible en 2 ou 4 roues motrices, l'UX dispose d'un bloc essence de 2 litres développant 152 ch qui est couplé à un moteur électrique de 109 ch (+70ch à l'arrière pour la version 4 roues motrices). La puissance combinée de l'ensemble est de 184 ch. Puissance largement suffisante pour un poids raisonnable de 1620 kg (1680 pour la version 4X4). Avec ses trois modes de conduite, Eco, Normal et Sport, le comportement de l'UX est très correct,

les possesseurs de la version F Sport Executive auront même droit à une suspension adaptative et un mode Sport S+. Son agilité est dû à sa nouvelle plateforme plus légère et au centre de gravité très bas. Pour clore le chapitre plaisir, les palettes au volant ainsi que le pédalier en aluminium seront aussi de la partie en finition F Sport.

L'électronique gère automatiquement la combinaison des moteurs. En environnement urbain, seul le moteur électrique sera animé, mais sur quelques kilomètres seulement et en fonction de la charge de la batterie. Le moteur thermique prendra ensuite le relais pour recharger

cette dernière ou en cas d'accélération plus franche. En mode Sport, l'ensemble des moteurs fonctionne de concert. Lexus se repose sur la technologie hybride largement éprouvée de sa maison mère Toyota. Un système que l'on ne branche pas et qui se recharge en roulant. On peut même rouler en électrique à vitesse stabilisée à plus de 100 km/h. En décélération ou freinage, l'inertie dégagée recharge la batterie. UX 250h de 36 990 € à 55 990 € (F Sport Executive). Depuis peu l'UX est aussi disponible en 100% électrique, l'UX 300e.

Article complet sur [autowee-kend.wix.com/drive](http://autowee-kend.wix.com/drive)

Texte / Photos © Thierry ANDRE

