

Essai Lexus NX450h+ F-Sport : le premier hybride rechargeable de la marque !

écrit par Luc Vandersleyen



Le nouveau **LEXUS NX 450h+** apparaît comme une petite **révolution** chez **Lexus**, qui est **pionnier** des **systèmes autorechargeables** depuis plus de 15 ans. Bien sûr, il est toujours décliné en version autorechargeable en 2 ou 4 roues motrices, mais **cette version PHEV** annonce une accélération de la stratégie « **Lexus electrified** ». Comme par le passé, il est très proche du RAV4 de Toyota et cette 2ème génération est construite sur la plateforme GA-K de Lexus dérivée de la TNGA de Toyota pour le RAV4. Elle reprend, aussi de ce dernier, toute la technique dont les moteurs hybrides et hybride rechargeable. Nous l'avons d'ailleurs essayé l'année dernière : [voir notre article](#).







PRESENTATION :

Lexus correspond au label haut de gamme du **géant Toyota**, le **1^{er} constructeur mondial**, avec lequel elle partage de nombreux composants techniques. Cependant, afin de pouvoir concurrencer les marques premium allemandes, elle se différencie de Toyota par **un équipement et une finition plus exclusive**. Ainsi, les lignes de la NX se veulent plus dynamiques pour ne pas dire sportives. Et comme sur la première génération apparue en 2014 et restylé en 2017, on retrouve une grande calandre trapézoïdale largement ajourée, mais avec une nouvelle signature lumineuse en forme de flèche, tandis qu'à l'arrière, les nouveaux feux sont en forme de L. les jantes de 20 pouces sont noires et soulignée par un bord noir sur les ailes. Les bas de caisse et ceux des boucliers avant et arrière sont également noirs ainsi que les prises d'air.







Motorisation de ce Lexus NX450h+ F-Sport

Cette nouvelle gamme NX intègre un **moteur hybride Atkinson 4 cylindres de 2487 cm³ de 185 ch(136 kW)** avec un couple de 227 Nm de 3200 à 3700 tr/min associé à **un moteur électrique à l'avant de 182 ch (134 kW)** et un couple de 270 Nm **et un moteur électrique de 54 ch(40 kW)** avec un couple de 121 Nm à l'arrière dans le cas des versions 4x4. Notre version d'essai PHEV 4x4 dispose d'une boîte-pont hybride à variation continue et une batterie lithium-ion rechargeable de 18,1 kWh. **L'ensemble délivre ainsi 309 ch DIN** ou 227 kW avec passage de 0 à 100 km/h en 6,3 secondes et une vitesse maxi de 200 km/h.







Les émissions de CO₂ sont comprises entre 20 et 26 g/km. Bien sûr, pour cela il faut que la batterie soit chargée. **On dispose d'une autonomie de 74 km** qui peut varier vers le haut en ville,

mais aussi vers le bas sur autoroute et il est possible de rouler en 100% électrique jusqu'à 135 km/h. Lorsque la batterie est vide on revient à un système hybride autorechargeable. Enfin, grâce au chargeur embarqué de 6,6 kW, la batterie sera rechargée en 2,50 h environ sur borne publique de 7,3 kW, mais plus de 10h30 sur une prise domestique. Notons encore que la traction intégrale a été modifiée afin que le moteur électrique arrière soit toujours actif pour d'offrir plus de couple et avoir une adhérence accrue.

L'HABITACLE DE CETTE LEXUS NX450h+ PHEV ?

Le poste de conduite a été conçu suivant le concept Tazuna. Ce mot japonais décrit la manière dont un cavalier contrôle son cheval à l'aide des rênes. Ainsi, il donne corps à l'ambition d'offrir au conducteur un contrôle direct et intuitif de son véhicule. Les boutons du volant sont doublés d'un témoin d'actionnement qui apparaît sur l'affichage tête haute. **Le tableau de bord incurvé de la portière du conducteur à la console centrale donne une véritable allure de cockpit.** Les différentes sources d'informations, à savoir l'écran central tactile de 14 pouces, l'écran du combiné d'instruments et l'affichage tête haute permettent d'avoir un maximum d'informations sans baisser les yeux ou la tête. En plus, **il y a une commande vocale : « Hey Lexus ».**













D'autre part, le bouton de démarrage, le levier de changement de vitesse, le sélecteur de mode de conduite et le mode de conduite électrique sont regroupés. Sur ce dernier, on peut sélectionner le mode standard EV pour rouler uniquement en électricité. Le mode EV/HV active le mode hybride lorsqu'une puissance supplémentaire est nécessaire puis revient en EV et Le mode HV peut maintenir automatiquement l'état de charge de la batterie. Bien sûr, les sièges sont habillés de cuir gris foncé, – ce qui est un peu terne –, mais, sont très confortables, même si la banquette arrière se révèle un peu dure. **Il est possible, aussi, de gérer à distance quelques fonctionnalités pratiques depuis l'appli « Lexus Link » :** verrouillage et déverrouillage des portières, activation du chauffage ou de la climatisation avant d'entrer dans le véhicule. L'habitacle est spacieux et le coffre a une capacité de 545 litres qui peuvent passer à 1436 litres en rabattant les dossiers des sièges. Bien sûr, le hayon est électrique. **L'acoustique est signée LEXUS** avec des vitres latérales en un pare-brise de qualité acoustique et tout est fait pour réduire le bruit.

EN ROUTE AVEC CETTE LEXUS NX450h+ PHEV :

En enfonçant le bouton « Power », le silence règne, si la batterie est chargée, le témoin d'autonomie électrique affiche 73 km. On démarre en silence et on reste en électricité en ville avec une autonomie qui augmente grâce aux décélérations. Sur la route et autoroute, on reste en électrique aux vitesses autorisées et ce jusqu'à la limite de son autonomie qui est de 50 km environ. Au-delà, le NX 450h+ passe automatiquement en mode HV. En sélectionnant ce mode HV, on maintient le niveau de charge de la batterie, mais on consomme du carburant. On peut aussi passer du mode ECO aux mode Sport et Sport+. Dans ce dernier, la gestion de l'hybridation, l'assistance de direction et l'amortissement adaptatif passent en mode dynamique et si la batterie est suffisamment chargée on dispose des 309 ch du NX. Cependant, il pèse 2065 kg et il ne se révèle pas vraiment sportif d'autant que nous avons une boîte à variation continue, qui lorsqu'on enfonce franchement la pédale de droite fait monter le moteur dans les tours. Il devient, alors, très bruyant. Nous prendrons, donc, l'habitude d'avoir une conduite plus coulée pour profiter de la douceur de fonctionnement de cette boîte.







Signalons aussi que **les 4 roues motrices sont ici pour augmenter l'efficacité sur route et la sécurité.** Sans arbre de transmission, elle n'est pas, vraiment, adaptée pour sortir des sentiers battus. Le châssis est bien calibré et l'amortissement lutte efficacement contre les mouvements de caisse tandis que la direction se montre assez directe. Cependant, sur revêtements dégradés et sur certains casse-vitesses les remontées sont parfois un peu rudes. Il est vrai que nous avons des roues de 20 pouces. Bien sûr, dans l'ensemble le confort du conducteur et des passagers est de haut niveau et nous disposons de toutes les aides à la conduite d'une berline de luxe et de nombreuses fonctionnalités qui facilitent la vie de tous les occupants. Il y a notamment un système d'ouverture et de fermeture électronique des portières connecté au **Blind Spot Monitor** qui bloque l'ouverture d'une porte si un véhicule ou un cycliste arrivent derrière. Ou **les caméra 360° qui sont capables de modéliser le sol sous le NX** lorsqu'il est en mouvement comme chez Land Rover. Et Lexus propose, aussi, un rétroviseur numérique sur certaines versions.





LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE CETTE LEXUS NX450h+ F-Sport :

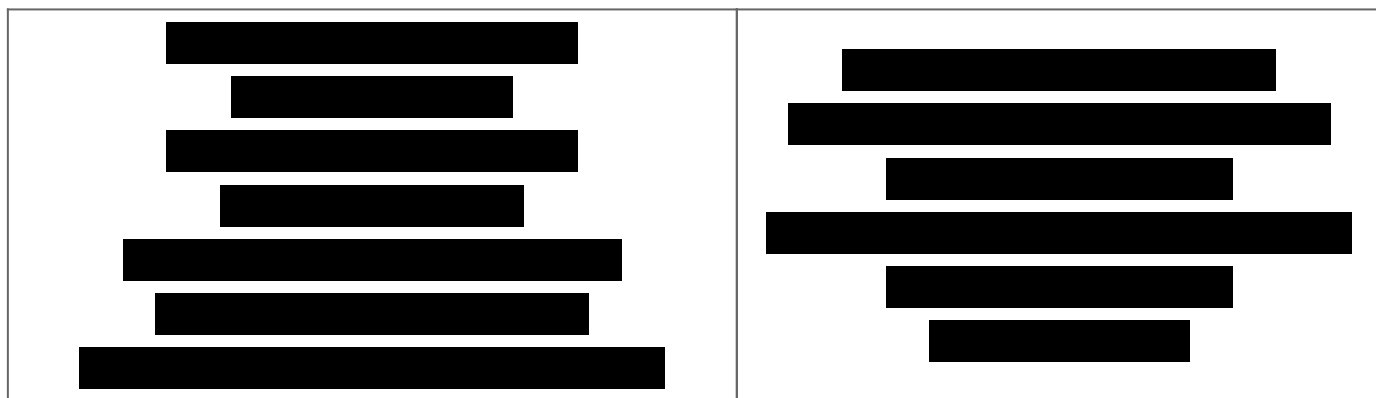
Nous avons rechargé la batterie très régulièrement et nous avons roulé en ville, sur routes et autoroutes, même sur de longues distances. **La consommation dans ce cas s'est stabilisée à 5,6 l/100 km** ce qui montre une belle sobriété, y compris lorsque la batterie n'est pas à son niveau optimal. Le moteur électrique, lui a consommé **22,5 kWh/100 km**. Du côté du prix, si la version 350h FWD d'entrée de gamme coûte 51.750 Euros, **notre version 450h+ F-SPORT Line PHEV se vend 76.550 Euros**. Cela fait une belle différence. Il convient d'ajouter à cela quelques options :

- Toit ouvrant basculant/coulissant électrique avec store manuel : 1.270 Euros
- Câble de recharge pour Wallbox, 7,5 m : 430 Euros

Le total de ce Lexus NX450h+ F-sport essayé est donc de 78.250 Euros.

LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	2478€	2478€	46,23€
Taxe de circulation annuelle	650,36€	650,36€	308,86€
Eco malus	/	0€	/



LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen

Page Youtube : [Auto4X4 en roues libres](#)