

LE LEXUS RZ 450e : LE LUXE 100% ELECTRIQUE VU PAR TOYOTA !

écrit par Luc Vandersleyen



TOYOTA est le précurseur de la voiture FULL HYBRID puisqu'il s'est investi dans cette technologie **depuis 1997**. Il a, cependant, commencer à proposer des **véhicules 100% électriques** après avoir longtemps hésité. Bien sûr, **le LEXUS UX 300e** est sur le marché depuis plus de 2 ans et sous la marque **Toyota**, il propose son **bZ4X** depuis l'an dernier. Un véhicule réalisé en partenariat avec SUBARU avec lequel, il partage ses dessous. **C'est d'ailleurs sur la base de ces derniers qu'est construit le LEXUS RZ 450e**. Toyota estime que la voiture 100% électrique est pénalisée par le poids de sa batterie et ce constructeur évolue lentement dans cette voie. Alors que l'Europe et plusieurs régions du monde imposent ce type de voiture pour les années à venir. Cependant, le **constructeur japonais met, aujourd'hui, tout en œuvre afin de développer, en partenariat, des batteries moins lourdes, qui se rechargent plus rapidement et qui offriront une plus grande autonomie.**







PRESENTATION DE LA LEXUS RZ 450e 100% AWD Privilege Line :

Comme tous les LEXUS notre RZ 450e est une **voiture raffinée et confortable**. Avec une carrosserie au **design « Lexus Next Chapter »** comprenant une **carrosserie fuselée** et ses 4,81 m de longueur, il est très original. Cette belle limousine est construite sur la même base que le Lexus UXe et les Toyota bZ4X (et Subaru Solterra). Il est, donc, **construit sur la plateforme e-TNGA de Toyota/Lexus** qui offre une **grande rigidité**, essentielle pour le confort. Les suspensions font appel à des pseudo McPherson à l'avant et à des doubles triangles à l'arrière. Bien sûr, les amortisseurs adaptatifs jouent aussi un rôle essentiel. **Ce RZ 450e est équipé de 2 moteurs synchrones à aimant permanent**. Celui de l'essieu avant a une puissance de 150 kW avec un couple de 266 Nm, tandis que celui de l'essieu arrière offre 80 kW avec 168 Nm. On arrive, ainsi à un **total de 230 kW (313 ch)** qui peuvent faire passer ce

véhicule de 2150 kg de 0 à 100 km/h en 5,3 secondes. C'est une **gestion électronique, appelée DIRECT4, qui répartit la puissance des 2 moteurs aux 4 roues du véhicule.** Il s'agit, ici, d'une transmission intégrale à modulation électronique de couple.









La batterie, parfaitement intégrée au châssis, est de taille moyenne pour limiter le poids et elle **offre 64 kWh utilisables (71,4 kWh bruts)**. **L'autonomie annoncée** par le constructeur va **de 395 à 440 km** et ce en fonction du diamètre des roues. Bien sûr, il y a de nombreuses aides à la conduite pour notre sécurité et notre confort. En ce qui concerne **l'habitacle**, **Lexus a fait évoluer le concept Lexus Tazuna** pour un poste de conduite le plus ergonomique possible orienté vers le conducteur. **Le confort est une priorité avec des revêtements de grande qualité**. La planche de bord est originale. Bien sûr, le **combiné d'instrument est digital** et il y a un **grand écran central de 14 pouces** qui commande toute la partie multimédia, le GPS, mais aussi d'autres fonctionnalités qui ne sont pas, toujours, facile d'accès. Les commandes de **la climatisation**, sont, elles, **directement accessibles**, ce qui est bien utile. A côté, il reste un minimum de boutons classiques notamment pour le volume de **l'installation audio, qui est de grande qualité**. Notons qu'il y a, aussi, de nombreuses prises USB C et un chargeur à induction pour smartphone.











La boîte à gants a été **supprimée**, mais il y a un **espace** de rangement **sous la console centrale** entre les sièges avant. Et cela, en plus du grand rangement à l'arrière de cette dernière

et qui sert aussi d'accoudoir. D'autre part, l'ouverture des portes ne fonctionne pas lorsqu'un cycliste arrive de l'arrière. **Les sièges et l'intérieur des portes, sont revêtus d'Ultra Suédine, un produit recyclé.** Bien sûr, l'ensemble est très confortable et leur chauffage, à l'avant, comprend aussi le dossier. Pour les passagers, la place ne manque pas à l'arrière, mais l'assise est assez basse tandis que le coffre est de bonne capacité avec 522 l qui passent à 1451 litres en rabattant les dossiers des sièges arrière. A noter qu'il y a, aussi, un volume de 58 litres, accessible sous le plancher pour, notamment, ranger les câbles de recharge.

EN ROUTE AVEC NOTRE LEXUS RZ 450 e AWD Privilege Line 100% ELECTRIQUE :

Bien installé derrière le volant, nous constatons que, **batterie chargée à 100%, nous disposons d'une autonomie de 315 km, mais en mettant l'air conditionné, cette dernière descend à 265 km.** Ce qui n'est pas énorme pour une grande routière. Nous démarrons facilement et utilisons les **palettes situées derrière le volant, pour recharger** la batterie suivant 4 degrés et avoir un frein moteur. Evidemment, il faudra utiliser la pédale de frein pour arriver à l'arrêt. **En ville, notre RZ 450e se conduit, de ce fait, facilement et se révèle très maniable.** Les manœuvres sont faciles car nous avons une **bonne visibilité** et de bonnes caméras. Ici, nous constatons que notre **autonomie se réduit à peine plus vite que les km parcourus.** L'ordinateur de bord se révèle donc assez fiable. Lorsque **nous quittons la ville** et sa périphérie, nous remarquons que la consommation est plus importante et que **notre autonomie diminue plus vite.**





Nous devons assez rapidement recharger et sur une borne bruxelloise de 7,4 kW, il nous faudra 4h pour récupérer environs 100 km. Le RZ accepte, ici, une puissance de 11 kW en

courant alternatif, mais dispose 150 kW en courant continu. Dans ce cas, il nous faudra environ 30 minutes pour passer de 20 à 80% de charge. **Sur route et autoroute**, avec ses 313 ch, **notre RZ a des accélérations très franches et se montre assez vive** malgré son poids. Elle reste, évidemment, très **confortable et assez silencieuse**, sauf lors de fortes accélérations où les moteurs électriques sont plus présents. Cependant, si elle a une bonne motricité avec ses 4 roues motrices, elle **n'aime pas trop d'être brusquée** dans un enchaînement de virages. La conduite devra être assez « cool ». Le RZ 450e est avant tout une limousine raffinée et confortable. D'ailleurs, sa vitesse de pointe est limitée à 160 km/h.

LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE LEXUS RZ 450 e 100% ELECTRIQUE :

Au cours de notre essai, nous avons **consommé moins de 15 kWh/100 km en ville, mais environs 22,3 kWh sur autoroute** en respectant les vitesses autorisées et **en moyenne, nous sommes arrivés à 19,3 kWh/100 km**. Notre **autonomie moyenne** est d'à peine plus **de 240 km**. Notre Lexus RZ aura intérêt à être utilisé en ville et en périphérie, sur des trajets relativement courts. Au niveau du prix, notre **RZ 450e AWD Privilege Line se vend, taxes comprises à 82.020 Euros**. L'équipement est, bien sûr, complet comme sur toutes les LEXUS. Nous avons, quand même quelques options :

- Toit panoramique fixe dimmable, qui évite d'avoir recours à un pare-soleil : 2.500 E
- Design pack : 850 E

Notre véhicule d'essai valait, donc : **85.370 Euros**.





LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	61,50€	61,50€	0,00€
Taxe de circulation annuelle	97,68€	97,68€	0,00€
Eco malus	/	0€	/

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen