



RX400h 3.3 Hybrid - 272cv

Plus de puissance pour la même consommation ! Jusqu'à présent, l'impossibilité de combiner des performances élevées et des besoins contenus en énergie était généralement admise. Le système hybride mis au point par Toyota-Lexus réalise



pourtant cette quadrature du cercle. D'autre part, le segment des 4x4 fait de plus en plus d'adeptes et gagne des parts de marché en contredisant toutes les notions que d'aucun prétendra être celles du bon sens. En développant le moteur hybride, Toyota et Lexus ont jeté les premières passerelles vers de nouvelles logiques automobiles.

Le Lexus RX400h, en plus de l'hybridation des énergies utilisées est hybride aussi dans la conception de sa propulsion. Aujourd'hui, Lexus conjugue luxe et haute technologie. Dans peu de temps, plusieurs modèles de la gamme adopteront le caractère hybride. Celui-ci offre à une clientèle exigeante de performances et à celle soucieuse des rejets limités dans l'atmosphère une nouvelle approche de la route. De façon surprenante, les réactions des autres usagers de la route ont été nettement moins chicanesuses que celles que nous avons parfois relevées à l'encontre de certains tout terrain.

Le RX400h est une traction. Traction alimentée par deux moteurs, l'un thermique de six cylindres (211cv) et l'autre électrique (167cv) qui fait surtout office de turbo. L'électricité est produite par le V6 et est stockée dans des batteries nickel-hydrure



métallique, placées sous la banquette arrière. Tout ralentissement ou freinage alimente les batteries. Dans les certaines situations, un second propulseur électrique (68cv) alimente exclusivement l'essieu arrière. Cette solution permet de limiter les consommations de ce 4x4, lourd de plus de deux tonnes. Les quatre cents newton-mètre de couple des trois moteurs combinés rendent ce véhicule étonnamment vivace et alerte. Nous avons été particulièrement surpris lors de la montée sur les routes helvètes, dont le déneigement est limité pour des raisons budgétaires, que la Lexus restât en mode traction, ne faisant appel au troisième moteur que dans de rares cas de faible motricité des roues avant, dans les virages ou lors d'accélération nécessitant des besoins accrus en couple.

Les consommations seront fort différentes en fonction des itinéraires parcourus. Que l'on soit en ville ou en routes à fréquents changements de régime et les besoins énergétiques seront contenus entre sept et huit litres aux cent. Sur autoroute où le régime est constant, les avantages de l'hybridation seront moins évidents. Dans ce cas, nous avons utilisé deux litres de plus aux cent. Le RX400h répond donc à la norme Euro4 limitant les rejets de CO₂ dans l'environnement. Plusieurs lecteurs se demandent pour quelles raisons le géant japonais n'oriente pas l'hybridation vers le diesel. La production d'un moteur diesel reste plus onéreuse que celle d'un bloc essence. En y ajoutant le surcoût du système hybride, le tarif serait peu attractif pour le consommateur. De plus, les vibrations et les claquements sonores d'un diesel liés au taux de compression élevé enlèveraient par trop de l'agrément de conduite que procure le

SUV de luxe

Prix du modèle testé :	62.930 euro
Autonomie :	65 litres = 750 km
Émission de CO ₂ :	206 gr/km
Couple maxi :	400 Nm
Poids : 2.075 kg Cx : 0.34 SCx : 0,903	

silence feutré et la douceur de la solution essence. Enfin, le marché, limité à l'Europe, est insuffisant pour assumer les investissements en jeu.

La programmation du système hybride fut un réel casse-tête pour les ingénieurs nippons. Deux essieux, trois moteurs, les aides habituelles à la conduite... L'écran à bord indique à la demande la situation en cours et il est presque impossible de suivre les changements tant il se font rapidement. La boîte de vitesses n'offre que cinq positions : le parking avec blocage des roues, le neutre entre la marche arrière et la marche avant à variation continue et enfin une position imposant le frein moteur. Celle-ci coupant automatiquement le cruise-control si d'aventure il avait été enclenché.

Le Lexus est loin d'être un franchisseur. Les équipements en font un véhicule luxueux et le système de navigation, déjà réputé chez le Japonais a encore gagné en facilité d'utilisation et en rapidité. Le père de famille qui voudra rejoindre les stations de Morzine ou de Verbier trouvera dans le Lexus RX400h un véhicule sur lequel il pourra compter en toute saison. Les trajets seront confortables et dans les derniers kilomètres avant d'arriver à l'étape, les trois moteurs s'épauleront les uns les autres pour franchir les difficultés habituellement rencontrées sur les routes, même soumises au déneigement restreint. Rappelons enfin que le système hybride impose de rouler régulièrement avec le véhicule pour conserver aux batteries leur tenue dans le temps. Il condamne la traction de remorque. Par contre, il est garanti pendant huit ans et le reste du véhicule l'est pendant trois années.