



GS 300 Executive



Lexus se manifeste sur le marché par ses produits de luxe " toutes options comprises " et par ses moteurs à six ou huit cylindres en ligne carburant à l'essence d'un silence exemplaire. Sans oublier, bien entendu, la garantie de cinq ans pièces et main d'œuvre de tradition chez le constructeur japonais. Pour mémoire, la seule option proposée par Lexus concerne le système GPS de 250 EUR couvrant toute l'Europe, complet et facile à utiliser.

Les qualités principales de la GS 300 sont le confort et le silence. Chacun des quatre



adultes qui y prendront place pour un long périple se calera bien à l'aise, tant à l'avant qu'à l'arrière dans les sièges en cuir. Ceux de devant sont réglables électriquement. Plusieurs mémoires conservent les données du siège avant gauche, des rétroviseurs et de la position du volant pour faciliter les changements de conducteurs. Lors de l'entrée et de la sortie du véhicule, le volant se rétracte pour rendre les mouvements plus confortables. La propulsion explique l'imposant tunnel de transmission qui exclut irrémédiablement le cinquième adulte sauf pour de très courts trajets. La banquette arrière est fixe et n'autorise pas les passages de l'habitacle vers la malle.

Le V6 de trois litres de la voiture testée propose un système de distribution à calage variable intelligent (VVT-i) qui le rend mélodieux, onctueux et relativement peu gourmand. Bien qu'il soit puissant, il n'a rien d'un foudre de guerre et permet de respecter sans difficulté les limitations de vitesses impitoyablement contrôlées par les pandores. La GS 300 mériterait un accélérateur plus progressif donnant une meilleure perception de ses

Grande Routière

Prix du modèle testé :	52.270 €
TMC :	2.478 €
TR :	614 €
Autonomie : 75 litres = 650 km	



réactions. Une sensation désagréable se manifeste sous pilotage sportif, après un ralentissement rapide suivi d'une accélération. Le processeur tarde dans ses choix de rapport, ce qui se juge par des à-coups inattendus. Par contre, un bon point qui mérite la mention, c'est que le passage du rapport D à un programme inférieur implique la rupture du cruise control. Il me semble tellement évident que cette manœuvre a pour but de jouer sur le frein moteur que je ne comprends pas les raisons qui mènent les constructeurs à maintenir l'enclenchement du régulateur de vitesse.

Une mission en Suisse nous a menés sur un parcours varié : autoroutes, nationales, départementales et lacets dans les Vosges... Cela, de jour et de nuit. Toutes les situations sont plaisantes à vivre. Dans chaque circonstance, le train avant était collé à la route et donnait une impression de solidité. La consommation, pour peu que l'on manifeste de l'attention atteint aisément les 9 litres aux cent kilomètres. Sinon, bonjour les seize litres.

La qualité des matériaux utilisés et de la



finition est exemplaire. Les espaces de rangements sont nombreux et intelligemment disposés. La boîte à gants est spacieuse, donne accès à un chargeur de six CD et au filtre à pollen. L'instrumentation noire sur fond clair, est lisible à souhait même pour les quinquagénaires hypermétropes. Les phares au Xénon rendent la nuit aussi claire que le jour. C'est un régal de confort. Petite astuce : les vitres latérales sont hydrofuges. Il manque que les rétroviseurs extérieurs le soient aussi pour tendre à la perfection.

