



La motorisation hybride de la nouvelle Lexus repose essentiellement sur un gros moteur essence de 2 litres de cylindrée.



Ergonomie très étudiée, avec un tableau de bord en forme d'arc, tourné vers le pilote.



Les pneus 225/50 R 18 sont un excellent compromis entre confort et tenue de route.



La nouvelle Lexus est un crossover : elle adopte certains accessoires de SUV, mais son gabarit reste celui d'une berline 5 portes ou d'un break classique.



La nouvelle Lexus UX 250h remplace la CT 200h. C'est la concurrente directe des BMW X1 et Volvo XC40, en hybride. Ce n'est pas un SUV ni un break mais un peu des deux, donc un « crossover » agile en ville et suffisamment habitable pour de plus longs parcours avec famille et bagages. D'ailleurs, c'est la signification du sigle UX : *Urban Crossover* ! L'ensemble est harmonieux et on note le souci des détails : les passages de roues et même le dessin des feux arrière participe à l'aérodynamisme du véhicule.

La nouvelle Lexus est fabriquée dans l'usine japonaise de Kyushu. La caisse est constituée d'éléments en acier à haute résistance qui sont assemblés par soudure laser, pour une meilleure rigidité. Les portières et le capot moteur sont en aluminium et le hayon en matériau composite. Pas de roue de secours à bord, même galette, car la voiture est équipée de pneu permettant le roulage à plat (*runflat*). Le centre de gravité est à 594 mm du sol, ce qui confère à la voiture une excellente stabilité en virage.

Son design est inspiré de l'« engawa » un élément caractéristique de l'architecture traditionnelle japonaise, qui désigne une sorte de véranda qui permet la traversée fluide de l'espace séparant la maison du jardin. Cela se traduit concrètement par des sièges qui sont confortables une fois qu'on y est installé, mais qui sont aussi conçus pour faciliter l'entrée et la sortie du véhicule. L'ergonomie est très poussée dans tout l'habitacle. Mais l'achat

d'une Toyota ou de sa marque premium Lexus est surtout motivé par la motorisation hybride, qui en est à sa quatrième génération.

Le constructeur japonais est convaincu que l'hybride « rechargeable en roulant » reste la meilleure solution à ce jour. Les automobilistes sont effectivement plus habitués à passer à la station-service faire le plein qu'à brancher leur voiture sur une borne, à domicile ou à l'extérieur. On notera que quasiment tous ceux qui ont essayé cette technologie hybride ne veulent plus faire marche arrière et acheter une thermique ; au contraire, ils sont plus enclins à passer à l'électrique.

Sur cette UX 250h, le moteur thermique est un 2 litres essence à injection directe et indirecte qui délivre seul 152 ch (112 kW) et une de ses caractéristiques techniques qui sort de l'ordinaire est son taux de compression élevé :

14 à 1 ! Ce moteur est cependant très souple, grâce à une admission variable électriquement, et la transition entre le mode thermique et électrique est imperceptible. Le moteur électrique de 109 ch (80 kW) est placé sur l'essieu arrière. On dispose au total de 184 ch (135 kW).

La batterie permet de parcourir entre 3 et 6 km en mode électrique, cela peut ne pas paraître beaucoup, mais la batterie se recharge grâce au moteur thermique et à la récupération de l'énergie au freinage/décélération de sorte que l'on peut faire plusieurs fois ces 3 à 6 km en mode électrique avec le même plein de carburant. Avec un peu d'habitude, on sait même à quel moment le moteur thermique va s'allumer et s'éteindre et on conduit en ville par petites impulsions de quelques secondes en thermique. On arrive ainsi à une consommation inférieure à 5 litres.