

IAA Francfort 2015

LEXUS RX NOUVELLE GÉNÉRATION

Depuis son lancement en 1998, Le Lexus RX a su conquérir les automobilistes qui souhaitent allier la polyvalence d'un SUV, le confort routier d'une berline de luxe et l'élégance d'une silhouette séduisante. Avec ses reliefs et ses courbes prononcés, la nouvelle génération marque une nette évolution du design du RX, tout en partageant les codes stylistiques d'autres modèles Lexus lancés récemment.

Pour mieux pérenniser son succès, il se dote désormais de motorisations hybride et essence repensées, de dispositifs sophistiqués de sécurité et d'aide à la conduite ainsi que de nouveaux équipements pratiques et techniques qui en font le SUV Lexus le mieux doté à ce jour.

DESIGN EXTÉRIEUR ET INTÉRIEUR

DESIGN EXTÉRIEUR : DES LIGNES EXPRESSIVES ET ATHLÉTIQUES D'UNE ÉLÉGANTE MODERNITÉ

Dès ses débuts, Le Lexus RX a reçu un excellent accueil des automobilistes qui souhaitent réunir sous des lignes élégantes la polyvalence d'un SUV et le confort routier d'une berline de luxe. Aussi, lorsqu'est venue l'heure de dessiner cette nouvelle génération, la mission était claire : créer une carrosserie plus affirmée et plus athlétique encore, tout en préservant son caractère luxueux et en améliorant l'ergonomie. Ainsi, les reliefs de la carrosserie et les courbes marqués du nouveau RX reprennent à leur compte le langage stylistique apparu récemment sur certains modèles de la gamme Lexus – l'IS, le NX et le RC notamment.

Une silhouette très affirmée

La face avant adopte une version magnifiée de la calandre Lexus en double trapèze, soulignée par une bordure chromée et encadrée de triples projecteurs à diodes électroluminescentes (DEL) en forme de L. L'ensemble se complète de nouveaux combinés antibrouillard/clignotant à diodes qui confèrent au RX une dimension élégante et futuriste.

Les blocs optiques se démarquent par l'originalité de leur forme géométrique inclinée. Selon les modèles, ils peuvent être encadrés par 18 DEL qui jouent le rôle de clignotants très sophistiqués puisqu'elles s'allument l'une après l'autre de l'intérieur vers l'extérieur pour indiquer le changement de direction, une première chez Lexus(*). D'autres technologies sont disponibles en option pour les phares : l'éclairage adaptatif (AHS : *Adaptive High-beam System*), la gestion automatique des feux de route (AHB : *Automatic High Beam*), le Contrôle de Répartition de la Lumière (LDC : *Light*

Distribution Control) et un Contrôle Électronique de l'Angle d'éclairage (ESC : *Electronic Swivel Control*).

Le motif frontal du double trapèze se retrouve à l'arrière, donnant ainsi à l'ensemble du RX un équilibre et une cohérence esthétiques. Détail inédit chez Lexus, les combinés arrière à DEL en forme de L enveloppent le hayon et se prolongent vers les ailes. Tout en accentuant la stature large et bien campée, ils améliorent la visibilité de l'arrière du véhicule. On notera au passage un autre élément stylistique inédit chez Lexus : le montant arrière noir qui donne l'impression d'un toit en suspension.

(*) de série en Belgique et au Luxembourg

L'extérieur du RX reçoit d'autres nouveautés : des lave-phares encastrés, un toit panoramique de conception nouvelle, des barres de toit ainsi que des poignées de portes redessinées intégrant un éclairage très pratique et l'accès sans clé Smart Entry System.

Des proportions revisitées sous une silhouette élégante et assurée

Dans la mesure où les possesseurs de l'actuel RX jugent ses dimensions extérieures idéales pour leur usage quotidien, les designers Lexus ont cherché à conserver l'essentiel du gabarit tout en optimisant l'exploitation des volumes. Ainsi, le nouveau RX affiche une hauteur strictement identique à celle de l'actuelle génération (1 685 pour le RX 450h, 1 690 mm pour les autres versions), un modeste élargissement (de 10 mm, soit 1 895 mm) et une augmentation de 120 mm de la longueur hors tout qui passe à 4 890 mm. L'empattement s'allonge quant à lui de 50 mm à 2 790 mm, ce qui permet d'accroître l'espace aux jambes sans pénaliser le volume du coffre. On notera que la garde au sol gagne 10 mm malgré une même hauteur hors tout.

La découpe des passages de roues avant et arrière accentue l'agressivité des lignes et l'aspect musclé du RX, tandis que le losange dessiné par la carrosserie depuis le trapèze de la calandre jusqu'au hayon ajoute au raffinement esthétique. Partant du haut des blocs des feux arrière, la ceinture de caisse sculptée crée un effet de relief en courant le long des flancs pour rejoindre le projecteur et la calandre. Même à l'arrêt, l'impression de mouvement est saisissante.

Quelques retouches des proportions accompagnent ce restylage extérieur, comme l'élargissement du diamètre des roues, l'allongement de l'empattement ainsi qu'un léger abaissement du bord inférieur du bouclier avant. En outre, les montants avant ont été repoussés vers l'arrière pour accentuer la courbure du pare-brise, tandis que les montants arrière plus inclinés favorisent du même coup l'espace intérieur. Ces nouvelles caractéristiques stylistiques rajeunissent la silhouette du nouveau RX en lui donnant une allure plus athlétique et plus expressive.

Aérodynamisme optimisé, pour mieux déjouer les turbulences

L'extérieur bénéficie aussi d'évolutions aérodynamiques qui, en plus d'améliorer le coefficient de pénétration dans l'air (le Cx est maintenant de 0,32), profitent à la stabilité routière et au silence de l'habitacle :

- L'avant se dote d'un spoiler inférieur qui dirige l'écoulement d'air vers le soubassement afin d'améliorer la stabilité et de réduire la traînée aérodynamique.
- Sous les blocs optiques, les angles de la carrosserie dessinent des ailerons qui favorisent l'écoulement d'air le long des flancs.
- Les montants de pare-brise ont été redessinés pour atténuer le bruit aérodynamique à vitesse élevée.
- Au niveau des feux arrière, la carrosserie se dote d'ailettes aéro-stabilisatrices qui épousent les ailes, afin de renforcer la stabilité aérodynamique de la poupe.

- L'adoption d'un becquet de toit contribue à réduire la portance et renforce l'appui au sol à l'arrière.
- Sur la version hybride, le diffuseur arrière placé sous le bouclier canalise le flux d'air issu du soubassement, pour diminuer la traînée et améliorer la stabilité.

Plus d'allure grâce à un large choix de jantes sport

Le RX propose désormais quatre types de jantes en aluminium, plus élégantes les unes que les autres : un modèle 18" à sept branches (livré de série) ainsi que trois versions de 20" décrites ci-dessous :

- Une jante à dix branches, de teinte gris moyen et à la finition polie, livrée de série sur le RX Executive Line ;
- une jante sport multibranches livrée de série sur le RX F SPORT Line ;
- et une jante à cinq branches épaisses au design épuré, disponible avec certaines teintes de carrosserie (Noir, Cuivre, Gris Titane, ou Blanc Arctique), une première chez Lexus, livrée de série sur le RX Privilege Line.

INTÉRIEUR : LUXUEUX, PRATIQUE ET SPACIEUX

À l'instar de l'extérieur, l'intérieur du nouveau RX équilibre à merveille luxe et fonctionnalité. Les occupants sont entourés de matériaux raffinés qui reflètent la haute qualité de fabrication et de finition. Réaménagé et redessiné, l'habitacle procure une impression d'espace et d'intimité qui ravira le conducteur et ses passagers, à l'avant comme à l'arrière.

Un habitacle confortable et somptueux

C'est l'une des caractéristiques de Lexus depuis ses origines : les sièges du nouveau RX reposent sur une forme ergonomique qui accorde autant d'importance au confort qu'à l'accessibilité, l'élégance et la richesse des surfaces. À chaque place, le dessin des assises assurent un remarquable confort doublé d'un excellent maintien. Tous les revêtements de sièges font appel à un motif de piqûres vertical, choisi pour son esthétique et sa solidité. Autre touche d'élégance, les dossiers des sièges avant s'ornent d'un joli capitonnage qui fait écho au motif d'habillage des contre-portes.

Le conducteur bénéficie d'une console d'instruments entièrement redessinée, à l'axe horizontal marqué – un élément fondamental de l'habitacle chez Lexus –, tandis que la planche de bord plus basse accentue l'impression d'espace et d'ouverture vers l'extérieur. En outre, grâce à la disposition étagée de la planche et du tableau de bord, la console centrale très stylisée évoque un meuble contemporain aux lignes élégantes et racées.

Plus d'aisance à toutes les places

Aux places avant, la position d'assise s'abaisse de 19 mm afin d'augmenter la garde au toit. Grâce à l'angle de la colonne de direction réduit de 2° et au volant rapproché du conducteur, la position de conduite se fait plus sportive, tout en restant confortable.

Dans l'habitacle optimisé pour cinq personnes, l'abaissement du plancher arrière permet au RX d'offrir aux passagers arrière une position d'assise comparable à celle de la Lexus LS, fleuron des berlines de la marque. Comme sur la génération précédente, la garde au toit reste très généreuse. Qui plus est, grâce à l'empattement rallongé, l'espace aux jambes s'agrandit à l'arrière sans pénaliser le volume du coffre.

Avec des dimensions comparables à celle du RX actuel, la grande contenance de la malle permet d'accueillir des objets volumineux, par exemple quatre grosses valises ou plusieurs sacs de golf. Sous

le plancher du coffre se trouve une roue de secours ou un kit anti-crevaison, avec un cric et quelques outils.

Cette nouvelle génération inaugure par ailleurs chez Lexus une astucieuse commande électrique du hayon, qui permet de l'ouvrir en posant simplement la main près du logo Lexus – très pratique lorsque l'on a les deux mains occupées, car le système opère même si l'on pose le coude ou une main gantée.

Un habitacle très fonctionnel et pratique

Les designers et ingénieurs de Lexus ont particulièrement réfléchi à la nouvelle disposition de la console centrale du RX, qui facilite l'utilisation des commandes et l'accès aux porte-gobelets et aux rangements.

CONSOLE CENTRALE :

Sur la console centrale, dans un souci de clarté, les commandes audio et de climatisation sont désormais bien distinctes. De plus, le système audio arbore des boutons ronds en aluminium poli, plus faciles d'emploi, d'un contact plus agréables et d'une grande élégance.

De nouveaux équipements pratiques font leur apparition dans la console centrale : un lecteur de carte Micro SD élargit les types de supports média acceptés ; une poche latérale de console accessible depuis le siège passager peut recevoir une tablette ou d'autres petits appareils informatiques ; selon les versions, un chargeur sans fil pour appareils portables, dans le rangement situé à la base de la console centrale ; et en première mondiale, un porte-gobelet dont la hauteur s'ajuste d'une pression sur un bouton par un mécanisme coulissant à la verticale, afin d'accueillir aussi bien une grande bouteille en plastique, qu'un petit gobelet de café ou une canette de soda.

En haut de la console centrale, l'horloge analogique elle-même participe à l'élégance de cet habitacle redessiné. Tout en évoquant une pendulette haut de gamme créée par un maître horloger, elle se montre très fonctionnelle avec sa nouvelle façade plus lisible pour le conducteur et les passagers.

AFFICHAGE TÊTE HAUTE ET ÉCRAN 12,3" :

La nouvelle instrumentation intègre un système d'affichage tête haute (HUD : *Head Up Display*) qui projette les informations en grand format (240x90mm) sur le pare-brise

Par ailleurs, un grand écran de 12,3" (31 cm) intégré à la planche de bord optimise la lisibilité et la facilité d'utilisation, notamment dans le défilement des menus, la gestion des cartes ou encore l'accès au système multimédia embarqué (également en format 8" / 20 cm selon les versions).

Les commandes entre les deux sièges avant sont accessibles au conducteur comme au passager. Basé sur le concept d'interface de commande simple et intuitive de Lexus, ce système minimise la distraction du conducteur afin qu'il reste concentré sur la route.

TABLEAU DE BORD :

Modèle de fonctionnalité, le tableau de bord redessiné fournit d'un coup d'œil au conducteur les informations utiles grâce à ses grands cadrans bien lisibles, tout comme l'afficheur multifonction placé entre le compteur de vitesse et le compte-tours (remplacé par une jauge d'énergie sur le RX hybride). Détail supplémentaire : l'éclairage d'ambiance de cet écran change en fonction du mode de conduite sélectionné, donc de l'humeur du conducteur. En mode ECO ou NORMAL, le bleu prédomine pour l'informer qu'il roule plutôt à l'économie, tandis qu'il passe au rouge dans les modes SPORT S et SPORT S+.

MEILLEURE VISIBILITÉ :

Caractéristique notable du nouveau RX : le champ de vision s'élargit à travers le pare-brise et par-delà le capot. Bien sûr, ce gain de visibilité améliore la sécurité de conduite, mais il permet aussi au conducteur d'estimer plus précisément la largeur du véhicule – un atout précieux dans les manœuvres de stationnement et les espaces exigus. Une autre modification participe à l'élargissement du champ de vision : les rétroviseurs extérieurs ont été légèrement reculés et éloignés des montants de pare-brise, afin de réduire l'angle mort entre ceux-ci et les rétroviseurs. En outre, ces montants s'affinent pour favoriser la visibilité et offrir un aspect plus épuré, plus minimaliste, de l'intérieur comme de l'extérieur.

À l'image des montants avant, les montants arrière sont également plus étroits, ce qui améliore la visibilité et réduit l'angle mort de trois quarts arrière. Et pour mieux dégager le champ de rétrovision, les attaches des ceintures de sécurité ont été repositionnées et l'habillage des portes arrière devient concave afin d'éviter toute protubérance gênante lorsque le conducteur regarde dans ses rétroviseurs.

RX F SPORT

Avec la version F SPORT, le style sportif du RX se radicalise ostensiblement. En termes d'esthétique et de performances, ce modèle bénéficie de plusieurs caractéristiques exclusives, à commencer par un combiné d'instruments spécifique constitué d'un écran de 8" (20 cm) à cristaux liquides qui affiche un grand cadran rond et lisible combinant le compte-tours et le compteur de vitesse numérique.

À l'intérieur, le style du RX F SPORT s'accorde aux prédispositions sportives du modèle, à l'image des sièges capitonnés et au maintien encore meilleur ou du choix du coloris intérieur. Levier de vitesses spécifique gainé de cuir microperforé, volant sport à trois branches arborant le badge F SPORT, touches décoratives en aluminium, pédales d'accélérateur, de frein et repose-pied en aluminium ajouré antidérapant sont autant d'éléments intérieurs qui ajoutent à la séduction de ce modèle au caractère bien trempé.

L'extérieur adopte une calandre noire alvéolée spécifique, un spoiler inférieur, des protections de bas de caisse chromées et satinées ainsi que des coques de rétroviseurs noires, en écho à la calandre. La face avant redessinée semble encore abaisser le centre de gravité, à l'instar de la partie inférieure du bouclier arrière, chromée et satinée. Enfin, des jantes en aluminium multibranches spécifiques de 20" chaussées de pneus de 235/55 et rehaussées d'un badge F SPORT discret mais original complètent l'expressivité des lignes extérieures. La carrosserie se décline en huit couleurs, dont un Blanc Nova exclusif au modèle F SPORT.

MOTORISATIONS

Le choix des motorisations confirme la polyvalence et les talents du nouveau Lexus RX :

- RX 450h équipé d'un V6 essence de 3,5 litres à injection directe en configuration hybride, disponible sur tous les marchés Lexus d'Europe.
- RX 200t équipé d'un 4-cylindres turbo essence de 2 litres à injection directe, accouplé à une boîte automatique 6 rapports sur certains marchés d'Europe, dont la Belgique et le Luxembourg .
- RX 350 équipé d'un V6 essence de 3,5 litres à injection directe et accouplé à une boîte automatique 8 vitesses, disponible en Russie, Ukraine, Kazakhstan, Caucase et dans les Balkans.

MOTEUR HYBRIDE V6 3,5 LITRES

Modèle de sobriété et puissant à la demande, le V6 hybride de 3,5 litres à injection directe est né d'une refonte complète du modèle précédent. Il développe désormais 263 ch (193 kW) à 6 000 tr/min et un couple de 335 Nm à 4 600 tr/min. La puissance totale du système hybride (moteurs essence et électrique combinés) atteint 313 ch (230 kW).

Ce nouveau modèle Lexus Full Hybrid affiche une consommation moyenne de 5,3 l/100 km et des émissions de CO₂ exemplaires de 122 g/km (à partir de 5,2 l/100 km et 120 g/km sur certains marchés).

Pour la première fois sur un modèle hybride Lexus, le nouveau RX peut recevoir en option un générateur de sons spécialement optimisé pour produire une sonorité caractéristique puissante. Il exploite les pulsations de l'air d'admission pour accroître la pression sonore selon trois fréquences de résonance. Le moteur possède en outre des chambres de combustion et des conduits d'admission redessinés qui renforcent le tourbillon à l'intérieur des cylindres afin d'améliorer la combustion.

Le Lexus RX bénéficie de la version la plus récente et la plus aboutie du système Lexus Hybrid Drive. Ses principaux composants et systèmes de commande ont été améliorés et/ou repensés pour minimiser la consommation et les émissions tout en délivrant d'excellentes performances.

La transmission comprend à l'avant une boîte-pont hybride avec entre autres nouveautés un système de refroidissement par eau de l'huile de transmission et un différentiel à précontrainte qui améliore la stabilité. La boîte-pont arrière combine un moteur électrique et un réducteur. Elle présente une nouvelle configuration à trois arbres ainsi qu'un carter et un couvercle en aluminium qui contribuent à alléger l'ensemble. Grâce à ces évolutions, le système Lexus Hybrid Drive affiche des performances routières, un silence et une sobriété exemplaires.

Le système reçoit également d'autres évolutions : une conception revue de l'électronique de puissance et du calculateur du groupe hybride assurant une meilleure efficacité énergétique ; une utilisation plus conviviale pour le conducteur et des performances plus raffinées ; et une batterie hybride plus compacte qui optimise l'exploitation des volumes. Enfin, la gestion du moteur électrique qui équipe la transmission intégrale non permanente E-Four a été modifiée pour optimiser la réponse à l'accélération en virage.

MOTEUR 2,0 LITRES TURBO

Nouveau venu parmi les motorisations du RX, le 4-cylindres en ligne turbo essence 2,0 litres associe sobriété et performances. Il se distingue par sa réponse vive à l'accélération et un couple instantané à tous les régimes.

Ce moteur développe 238 ch (175 kW) de 4 800 à 5 600 tr/min et un couple de 350 Nm sur une large plage de régime, de 1 650 à 4 000 tr/min. Sa consommation d'essence s'établit à 7,9 l/100 km

Ce 2,0 litres turbo est accouplé à une boîte automatique à six rapports et gestion électronique Super ECT (Electronically Controlled Transaxle). Compacte et légère, elle offre une efficacité et des performances optimisées grâce à plusieurs particularités techniques, dont un embrayage et des butées basse friction, une pompe à huile électrique et l'installation d'un convertisseur de couple spécialement étudié pour ce moteur.

Ce nouveau moteur turbocompressé se distingue également par sa gestion thermique ESTEC (*Economy with Superior Thermal Efficient Combustion*) et son injection directe D-4ST (*Direct injection 4-stroke petrol engine Superior version with Turbo*), deux technologies Lexus qui favorisent le rendement et la puissance. L'ESTEC améliore l'efficacité thermique du moteur en optimisant la combustion dans chaque cylindre, ce qui abaisse la consommation. Quant à l'injection D-4ST, elle améliore aussi la combustion en renforçant le tourbillon grâce à aux orifices de culasse et aux têtes de piston redessinés. Le turbocompresseur – un modèle à double entrée doté d'un échangeur air/liquide monté directement sur le moteur – permet de fournir un couple idéal à tous les régimes. Grâce l'emploi de matériaux et de techniques de fabrication innovants, il est plus léger et plus compact que les versions conventionnelles. En outre, la réduction des frictions dans les roulements améliore les performances d'ensemble, diminue les bruits/sonorités/vibrations et les émissions polluantes tout en augmentant la résistance et la longévité des composants.

Plusieurs autres paramètres améliorent le rendement moteur, tels que le rapport volumétrique élevé de 10,0:1, un arbre d'équilibrage au rapport optimisé et désormais doté de pignons en résine (pour réduire les bruits et vibrations), un mécanisme de distribution à culbuteurs à galet léger et plus performant, un refroidissement des pistons régulé par des gicleurs d'huile et enfin un calage variable des soupapes à l'admission (VVT-iW, distribution variable intelligente étendue) comme à l'échappement (VVT-i, distribution variable intelligente). Cette distribution variable en continu est étudiée pour fonctionner en cycle Atkinson sur certaines plages d'utilisation (bas régime et faible charge) – une caractéristique souvent appliquée aux motorisations hybrides et qui lui vaut une exceptionnelle sobriété.

En Belgique et au Luxembourg, le RX 200t est disponible en 4WD uniquement (2WD également dans certains pays).

MOTEUR ESSENCE V6 3,5 LITRES (non commercialisé en Belgique et au Luxembourg)

D'une cylindrée de 3,5 litres, le six cylindres en V à injection directe d'essence brille par ses performances, tout en affichant une souplesse et une douceur de fonctionnement très agréables au quotidien, avec une consommation et des émissions de CO₂ réduites. Il délivre 296 ch (218 kW) à 6 300 tr/min et un couple de 360 Nm à 4 700 tr/min.

Pour améliorer la respiration du moteur et sa consommation, les ingénieurs Lexus ont revu la forme des conduits d'admission et des chambres de combustion, mesure qui porte le taux de compression à 11,8:1 et augmente ainsi le rendement de la combustion. De plus, une nouvelle méthode d'usage

des alésages et un nouveau traitement de surface en résine diminuent les frottements, au bénéfice du rendement moteur.

Ce V6 remanié adopte une alimentation D-4S qui permet d'injecter l'essence sous haute pression directement dans les cylindres. Les deux types d'injecteurs (directs et indirects) veillent à optimiser en permanence le dosage du carburant afin d'optimiser la combustion et ainsi de limiter la consommation. Par ailleurs, le refroidissement plus efficace du bloc-cylindres et de la culasse réduit le cliquetis.

Pour fournir un couple maximal à tous les régimes, l'échappement dispose d'une distribution variable intelligente VVT-i tandis que l'admission adopte la distribution variable intelligente étendue VVT-iW. Celle-ci permet au moteur de fonctionner en cycle Atkinson sur certaines plages d'utilisation (bas régime et faible charge), donc de réduire encore la consommation sans pénaliser le démarrage du moteur par grand froid, ni la conduite à pleins gaz.

Le V6 est crédité de nouvelles technologies qui en font le moteur le plus performant à ce jour sous le capot du RX :

- Une vitesse d'écoulement des gaz plus rapide grâce au rétrécissement du diamètre des conduits d'admission de la culasse, ce qui améliore les performances à haut régime et crée une courbe d'accélération pentue et continue.
- Au niveau de la distribution, des culbuteurs à galet légers, une chaîne basse friction et des pièces internes allégées qui autorisent des régimes plus élevés et diminuent les pertes mécaniques.
- Une vanne EGR qui réinjecte les gaz d'échappement refroidis dans la chambre de combustion, pour maintenir une température de fonctionnement optimale.
- À l'admission, un vase d'expansion de longueur variable qui évite les baisses de couple à mi-régime.
- Une nouvelle pompe à huile qui dose au mieux la quantité de lubrifiant envoyée à chaque pièce.

Le V6 transmet sa puissance par l'intermédiaire d'une boîte automatique assurant un passage rapide des huit rapports. Son étagement serré assure des accélérations et des dépassements énergiques, tout en préservant la sobriété. La 1^{ère} est plus courte (de 19 % par rapport à la 2^{nde}) pour fournir des démarrages vifs, tandis que la 8^{ème} vitesse est plus longue (de 15 % par rapport à la 7^{ème}) pour minimiser la consommation à vitesse constante sur voie rapide.

Enfin, d'autres technologies avancées améliorent le fonctionnement du moteur : le *Linear Driveforce Management* optimise le couple moteur pour chaque rapport, le contrôle du rétrogradage Downshift Control adapte la de la boîte de vitesses à la pression exercée sur l'accélérateur, progressive ou rapide, tandis que la fonction Multimode permet de commander le passage des vitesses à la main via des palettes au volant.

TRANSMISSIONS INTÉGRALES

Les versions 4x4 essence adoptent le contrôle dynamique de motricité (*Dynamic Torque Control*) : selon les informations reçues de différents capteurs, notamment d'accélération de la rotation des roues et d'angle de braquage, ce dispositif attribue instantanément une partie du couple moteur aux roues arrière pour optimiser la motricité sur des revêtements et dans des conditions variés. La répartition du couple s'échelonne de 100%/0% (pure traction avant) à 50%/50% via un coupleur géré électroniquement, ce qui garantit l'efficacité d'une transmission intégrale sans augmenter la consommation.

Sur le RX 450h, la transmission intégrale de Lexus réduit la consommation d'électricité et de carburant en n'utilisant le mode 4x4 qu'en cas de nécessité. Il permet aussi au moteur électrique arrière de jouer le rôle de générateur pour recharger la batterie lors de la récupération d'énergie au freinage.

Fonctionnalité supplémentaire et inédite jusqu'à présent sur le RX : lorsque la transmission intégrale est active, l'écran multifonction précise la répartition du couple moteur entre l'avant et l'arrière ainsi que sur chaque roue.

CHÂSSIS ET COMPORTEMENT DYNAMIQUE

Profondément revue et améliorée, la plateforme sophistiquée du nouveau Lexus RX optimise encore les performances routières et les sensations de conduite.

DIRECTION

La direction assistée électrique (EPS) évolue encore pour offrir un meilleur ressenti. L'arbre intermédiaire et le renfort du tableau de bord gagnent en rigidité. La direction offre plus de maîtrise, de souplesse et de réactivité grâce à différents ajustements. Ainsi le ressenti du volant est amélioré autour de la position neutre et il est plus facile de le maintenir braqué dans les virages serrés.

Pour ajuster plus facilement la position du volant, sa plage de réglage s'étend en hauteur et en profondeur, tandis que l'angle de la colonne de direction légèrement réduit (de 2°) se traduit par une position de conduite plus sportive.

SUSPENSIONS ET FREINS

Composées de jambes MacPherson à l'avant et de doubles triangles associés à des bras tirés à l'arrière, les suspensions bénéficient de nombreuses évolutions qui améliorent la stabilité en virage et la tenue de route.

À l'avant, le diamètre accru de la barre stabilisatrice réduit sensiblement le roulis pour une inscription en virage plus franche. Cette nouvelle barre permet de réduire la dureté des ressorts, donc de préserver le confort et même de l'améliorer. Plusieurs modifications, notamment au niveau des roulements de moyeux et des bagues de barre stabilisatrice, améliorent la stabilité et les sensations. En écho à ce gain de rigidité du train avant, la suspension arrière adopte des ressorts plus fermes et des bagues plus rigides.

Le système de freinage repensé offre une efficacité et une endurance exceptionnelles. Le RX reçoit par ailleurs de série un frein de parking électrique (EPB).

SUSPENSION VARIABLE ADAPTATIVE (AVS)

Avec la suspension variable adaptative (AVS, Adaptive Variable Suspension), de série sur les versions F SPORT Line et Privilege Line, le RX affiche un comportement encore plus dynamique. Il conserve toutefois son excellent confort routier et sa stabilité, puisque la souplesse de chaque amortisseur est régulée en fonction du revêtement rencontré et du style de conduite. Ainsi, sur une route dégradée, le système assouplit instantanément le réglage pour préserver le confort des occupants. En virage au contraire, les amortisseurs se raffermissent pour contenir le roulis et offrir des sensations et l'efficacité d'une voiture sportive.

SUSPENSIONS À BARRE STABILISATRICE ACTIVE

La suspension à barre stabilisatrice active (disponible en option sur le RX 450h F SPORT Line) adapte la résistance au roulis en fonction des irrégularités de la route, en effectuant les ajustements nécessaires non seulement en virage mais également en ligne droite. Ce système antiroulis innovant est le premier du genre au monde.

Les systèmes antiroulis conventionnels ne peuvent pas réagir à des conditions imprévisibles telles que des bosses ou des gros nids-de-poule isolés. Afin de toujours conserver son efficacité, celui du RX dispose d'un nouveau système électronique "*roll skyhook control*" très réactif qui calcule et

génère instantanément l'effort d'antiroulis nécessaire, donnant l'impression que le véhicule est suspendu (hooked) au-dessus du sol.

MODES DE CONDUITE

Le sélecteur de mode de conduite (selon le modèle et l'équipement) permet au conducteur de choisir entre différents jeux de réglages. Ils adaptent la fermeté des amortisseurs, la puissance délivrée par le moteur, la réponse à l'accélération et modifient certains paramètres du moteur et du châssis.

- Le mode "ECO" modère la puissance fournie, la réponse à l'accélération et le fonctionnement de la climatisation afin d'économiser au mieux le carburant.
- Le mode "NORMAL" offre un juste équilibre entre performances et sobriété (en mode "ECO" ou "NORMAL", les réglages des suspensions privilégient le confort).
- En mode "SPORT", le conducteur profite de performances plus élevées grâce à une réponse plus vive du moteur à l'accélération et de l'assistance électrique de la direction.

Avec la suspension AVS, ce mode Sport est remplacé par les modes SPORT S et SPORT S+ :

- Le mode "SPORT S" augmente encore le niveau de performance en adoptant une cartographie sportive à l'accélération et une réponse moteur encore plus vive (sur le RX hybride avec AVS, ce réglage s'applique lorsque le système hybride autorise une réponse plus rapide et une sensation plus puissante à l'accélération).
- Disponible uniquement en finitions F SPORT et Executive, le mode "SPORT S+" ajoute aux réglages du mode "SPORT S" un ressenti plus direct au volant et des suspensions encore plus fermes en virage.
- Pour la première fois chez Lexus, le mode "CUSTOMIZE" permet d'ajuster selon ses préférences les différents réglages du moteur, du système hybride, du châssis et de la climatisation

Le RX Hybride ajoute par ailleurs un réglage "EV DRIVE" qui lui permet de rouler en mode tout électrique, en coupant complètement le moteur thermique.

STRUCTURE DE CAISSE RIGIDE

Afin d'optimiser son intégrité structurelle et sa rigidité, plusieurs technologies de pointe ont été appliquées à la plateforme : colles spéciales high-tech et soudures au laser (Laser Screw Welding) pour renforcer la jonction des panneaux de carrosserie ; large emploi d'acier à haute limite élastique dans l'ensemble du véhicule, notamment dans les zones clés que sont les traverses de châssis ainsi que les montants de pare-brise et centraux ; mise en œuvre d'un nouveau procédé dit de « structure de cadre annulaire » destiné à renforcer certaines parties du cadre, autour des portes avant et arrière ; zones de l'ossature de caisse redessinées et points de soudure supplémentaires autour de la partie arrière afin d'améliorer la résistance et la stabilité du comportement routier.

Tout en contribuant à l'amélioration du comportement routier et du silence intérieur, ces modifications profitent à la sécurité des occupants en renforçant la rigidité structurelle de toute la plateforme.

RÉDUCTION SENSIBLE DES BRUITS ET VIBRATIONS DANS L'HABITACLE

La structure ultra-rigide du châssis du nouveau Lexus RX se distingue par de multiples évolutions techniques qui améliorent encore l'ambiance sonore déjà exceptionnelle à bord du modèle précédent.

Avant du véhicule :

- Réduction des turbulences près des montants avant en déviant l'écoulement d'air autour des rétroviseurs.
- Plaque de protection en uréthane installée à l'intérieur des ailes avant afin d'atténuer la transmission du bruit moteur dans l'habitacle.
- Nouveau matériau pour les passages de roue avant, afin de limiter le bruit de roulement et des projections de la route.
- Isolant de capot plus épais et plus insonorisant.
- Agrandissement de la surface de l'isolant de la cloison moteur.
- Agrandissement de l'isolant de tablier de 10 à 20 % pour limiter la pénétration du bruit moteur dans l'habitacle.
- Diminution des ouvertures pratiquées dans l'isolant phonique de la cloison moteur pour une meilleure absorption et isolation du bruit.

Partie centrale du véhicule :

- Au niveau des portes avant et arrière : verre acoustique, joint à triple lèvre de guidage des vitres et autres mesures d'amélioration de l'isolation phonique et de diminution des bruits et vibrations.
- Optimisation du placement et/ou de la position des matériaux expansés, moussés et anti-vibration autour des bas de caisse, des montants centraux et du cadre de pavillon.
- Reconfiguration du calfeutrage autour des portes avant et arrière, en complément d'un double joint d'étanchéité sur toute la bordure.
- Positionnement optimal des absorbants/isolants phoniques dans les portes, le pavillon et le plancher.
- Revêtements insonorisants ultra-rigides sur l'ensemble du plancher, pour une meilleure isolation phonique doublée d'un gain de poids.
- Installation d'absorbants acoustiques sous la planche de bord, la boîte à gants et la console centrale.

Arrière du véhicule :

- Forme et position de la structure de caisse entièrement revues au niveau des montants arrière et de la carrosserie autour du hayon, supprimant en grande partie les vibrations latérales provenant des passages de roue.
- Ajout de mousse à l'intérieur des montants arrière pour réduire le bruit aérodynamique.

MEILLEUR RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

En plus de ses qualités et de ses performances d'exception, la plateforme du RX participe à la protection de l'environnement et au développement durable : ses organes moteur sont exempts de métaux toxiques tels que le plomb et le chrome hexavalent et l'ensemble de la carrosserie emploie de la résine thermoplastique Super Olefin Polymer, facile à recycler.

RX F SPORT

Le RX F SPORT peut se targuer d'une tenue de route de premier ordre, qu'il doit en particulier à deux systèmes : d'une part la suspension variable adaptative (AVS) qui régule à chaque roue la fermeté de l'amortissement en fonction du revêtement et du style de conduite ; d'autre part les barres stabilisatrices actives qui gèrent le roulis en fonction des irrégularités de la route (en option sur le RX 450h). Enfin, le générateur de sons parachève l'expérience de conduite en exploitant les pulsations

de l'air admis pour moduler la sonorité du moteur et produire des fréquences plaisantes à l'oreille lors des phases d'accélération à moyens et hauts régimes.

DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ ET D'AIDE À LA CONDUITE

SÉCURITÉ ACTIVE : LEXUS SAFETY SYSTEM +

Lancé sur tous les marchés et de série en Belgique et au Luxembourg, le Lexus Safety System + regroupe plusieurs technologies de sécurité active déjà existantes chez Lexus.

Il constitue ainsi le pack de sécurité active le plus avancé et le plus complet du genre parmi les SUV premium du segment, l'objectif ultime de Lexus étant de ramener progressivement à zéro le nombre de victimes dans les accidents de la route.

Système de sécurité précollision PCS avec détection des piétons

Basé sur une caméra monoculaire et un radar à ondes millimétriques, le Système de sécurité précollision PCS (Pre-Crash Safety System) détecte la présence de véhicules ou de piétons vers l'avant. Lorsqu'il perçoit un risque élevé de collision frontale, il avertit le conducteur pour l'inciter à réagir et augmente la pression du circuit de freinage pour l'aider à éviter la collision. Enfin, si le système juge la collision hautement probable, il déclenche automatiquement le freinage d'urgence pour aider à éviter l'impact ou au moins l'atténuer, pour les occupants comme pour le véhicule.

Amplificateur de freinage précollision (PBA)

Si les capteurs détectent la présence d'un véhicule ou d'un piéton et si le système estime qu'il y a risque de collision, l'Amplificateur de freinage précollision (PBA, Pre-Crash Brake Assist) amplifie la puissance de freinage lorsque le conducteur presse la pédale. Pour ce faire, il augmente graduellement la pression du circuit de freinage en fonction du niveau de risque.

Le système comprend une deuxième sécurité : le freinage automatique. Si les capteurs détectent un obstacle et que le système juge qu'il existe un risque de collision, l'anticipation de freinage allume les feux stop pour prévenir le véhicule suivant que la voiture décélère. Si la probabilité de collision augmente encore, le freinage précollision se déclenche pour éviter le choc. Une fois la collision évitée et le véhicule arrêté, le système maintient la pression sur les freins pendant deux secondes au maximum, jusqu'à ce que le conducteur actionne la pédale d'accélérateur ou de frein.

Alerte de franchissement de ligne (LDA)

Via une caméra fixée au pare-brise, l'Alerte de franchissement de ligne (LDA, Lane Departure Alert) surveille les marquages au sol pour prévenir le risque de déviation involontaire de la voie de circulation (sans déclenchement des clignotants). Elle avertit alors le conducteur par un signal visuel sur l'écran multifonction et par des vibrations dans le volant ou une alerte sonore. De plus, lorsque le véhicule commence à sortir de sa file, le système de contrôle de la direction exerce une force sur le volant pour corriger la trajectoire, en complément de l'alerte sonore/visuelle de la LDA.

Le mode d'alerte (sonore ou par des vibrations dans le volant) et sa sensibilité sont paramétrables via l'écran multifonction avec le bouton "DISP" placé au volant. De même, le conducteur peut choisir d'activer ou de désactiver le contrôle de la direction.

Aide avancée au maintien dans la file (LKA)

L'Aide avancée au maintien dans la file (LKA, Lane-Keeping Assist) comprend toutes les fonctionnalités de l'alerte LDA, auxquelles elle ajoute un complément d'assistance. Ainsi, lorsque le régulateur dynamique de vitesse est activé, le système LKA corrige automatiquement la direction pour maintenir le véhicule dans sa voie de circulation.

En première chez Lexus, ce dispositif qui opère en tandem avec le régulateur dynamique de vitesse reste désormais opérationnel à très faible allure. Comme pour la LDA, le conducteur reste complètement maître des fonctionnalités de la LKA grâce au bouton "DISP" au volant.

Gestion automatique des feux de route (AHB)/Feux de route adaptatifs (AHS)

Lorsque le système AHB (Automatic High Beam) détecte l'éclairage de véhicules précédents, venant de face ou une luminosité ambiante (des réverbères par exemple), il commute automatiquement les feux de route en feux de croisement.

L'AHS (Adaptative High-Beam System) est une fonction plus évoluée de l'AHB qui adapte le faisceau lumineux afin qu'il n'éblouisse pas les véhicules précédents ou venant de face (de série avec l'équipement Privilege Line).

AUTRES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ ACTIVE :

Alerte de louvoiement

L'alerte de louvoiement intégrée à la LDA/LKA surveille la position du véhicule dans sa file et les sollicitations de la direction, afin de détecter un éventuel louvoiement dû à un manque d'attention ou à la somnolence. Si le véhicule louvoie, le système émet une alerte sonore et affiche un signal visuel sur l'écran multifonction. L'activation, la désactivation et la sensibilité de l'Alerte de louvoiement sont paramétrables manuellement par le conducteur.

Régulateur dynamique de vitesse

Le régulateur dynamique de vitesse est à la fois un dispositif de sécurité et un équipement pratique qui complète le régulateur classique. Il se base sur un radar à ondes millimétriques, une caméra, un capteur d'angle de lacet et un capteur d'angle de braquage du volant pour ajuster la distance avec le véhicule précédent et apporter une marge de sécurité supplémentaire.

Lecture des panneaux de signalisation (RSA)

Grâce à la caméra placée à l'avant du véhicule, le système RSA (Road Sign Assist) reconnaît les panneaux de signalisation et transmet l'information au conducteur sur l'afficheur multifonction. Il est capable d'identifier les limitations de vitesse, les sens interdits, les interdictions de dépasser et les panneaux d'état de la route (pluie, verglas, chaussée glissante, etc.).

Avertisseur de circulation arrière (RCTA)

Opérant de concert avec le Moniteur d'angle mort (BSM), l'Avertisseur de circulation arrière (RCTA, Rear Cross Traffic Alert) signale au conducteur lorsqu'il recule si un véhicule approche par l'arrière, par une alerte sonore et le clignotement des rappels de clignotant sur les rétroviseurs extérieurs (de série à partir de l'équipement Executive Line).

Moniteur d'angle mort (BSM)

À partir d'un radar à ondes quasi-millimétriques installé à l'arrière du véhicule, le Monitor d'angle mort (BSM, Blind Spot Monitor) est capable de détecter la présence d'un véhicule sur les files adjacentes ou d'un objet derrière la voiture, lorsque celle-ci recule (de série à partir de l'équipement Executive Line).

Contrôle de la Suspension variable adaptative (AVS)

Lorsque les capteurs détectent un véhicule ou un piéton et que le système estime le risque de collision élevé, le contrôle de la suspension AVS adapte aussitôt la fermeté des amortisseurs pour améliorer la réactivité du châssis, en prévision d'une manœuvre d'évitement (uniquement sur les versions équipées de l'AVS).

Moniteur de vision panoramique

En fournissant une vue à 360° des abords du RX grâce à des caméras montées à l'avant, sur les côtés et à l'arrière, le moniteur de vision panoramique permet au conducteur de surveiller les alentours du véhicule dans les lieux exigus – un parking très encombré par exemple (disponible en option sur F SPORT Line et Privilege Line).

Aide intuitive au stationnement/Capteur d'aide au stationnement Lexus

À l'aide de quatre capteurs discrètement intégrés dans chacun des boucliers avant et arrière, le système optionnel d'Aide intuitive au stationnement/Capteur d'aide au stationnement Lexus détecte les obstacles à proximité immédiate du véhicule. Lorsque celui-ci se rapproche de l'obstacle, le système avertit le conducteur par un signal sonore.

Moniteur d'aide au stationnement

Disponible sur certaines versions en ajout de la caméra de recul de série, ce dispositif facilite le stationnement en créneau et en bataille, en affichant à l'écran des lignes de guidage qui indiquent le trajet à suivre pour se garer. Le mode de stationnement en créneau apporte une assistance supplémentaire par un signal sonore.

SÉCURITÉ PASSIVE

Toutes les variantes du RX bénéficient d'une panoplie complète de dispositifs et de technologies essentiels à la sécurité, notamment : aux deux places avant, des airbags frontaux à double chambre et double seuil de déclenchement, un airbag de genoux pour le conducteur, des airbags latéraux avant/arrière et des airbags rideaux sur toute la longueur de l'habitacle ; une surveillance de la pression des pneus (*Tire Pressure Warning System*) avec, en option, l'affichage de la pression de gonflage ; des appuie-têtes actifs à l'avant ; un système antivol dissuasif doublé d'un antidémarrage moteur. S'y ajoutent différents dispositifs d'antipatinage et d'aide au freinage : frein à disque ventilé à assistance électrique aux quatre roues, système ABS à quatre capteurs et quatre canaux avec Répartiteur électronique de la force de freinage (EBD), Aide au freinage d'urgence (BA), antipatinage (TRC), Contrôle de stabilité du véhicule (VSC) et Aide au démarrage en côte (HAC). Également présente, la technologie Smart Stop réduit automatiquement la puissance moteur lorsque l'on sollicite les freins, même si la pédale d'accélérateur est enfoncée jusqu'au plancher.

Structure de caisse plus évoluée

Plusieurs modifications innovantes améliorent la structure de caisse du RX et donc la protection des occupants : une meilleure résistance aux collisions frontales grâce à de nouveaux éléments de cadre et à une structure de caisse ultra-résistante qui prévient mieux encore la déformation de l'habitacle ; une meilleure tenue aux collisions latérales grâce à une meilleure absorption et dispersion de l'impact ; un grand renfort de bouclier arrière qui disperse l'énergie du choc vers les longerons arrière droit et gauche ; des renforts supplémentaires au niveau du toit pour améliorer la résistance aux chocs et minimiser la déformation de l'habitacle. Les piétons sont également mieux protégés en cas de collision, grâce à la nouvelle structure de caisse frontale qui atténue les blessures à la tête et aux jambes en absorbant davantage l'énergie.

SYSTÈMES AUDIO/MULTIMÉDIA

SYSTÈME PIONEER À 9 HAUT-PARLEURS

Le système audio livré de série comprend un autoradio HD, la connexion audio Bluetooth et neuf haut-parleurs, les commandes les plus utilisées étant placées au plus près du conducteur. Outre deux boutons en aluminium bi-ton argent/alumite, la façade du système audio adopte désormais une luxueuse finition fumée d'une élégante discrétion. Une prise accessoires AUX et deux ports USB sont logés dans le boîtier de console centrale avec un accès facile. Précédemment installé sur la console de plafond, le micro de reconnaissance vocale migre au-dessus du siège conducteur afin de mieux capter la voix.

SYSTÈME PIONEER À 12 HAUT-PARLEURS

En option ou sur certains modèles, le système audio Pioneer à 12 haut-parleurs bénéficie de la technologie Coherent Source Transducer (CST) : celle-ci assure une restitution sonore extrêmement réaliste et de grande qualité dans les moyennes et hautes fréquences, tout en renforçant les basses fréquences. Le son clair et net est diffusé dans l'habitacle par des haut-parleurs implantés sur les côtés du tableau de bord, par des caissons de basses de 20 cm de diamètre et de nouveaux haut-parleurs de graves de 18 cm dans les contre-portes avant.

SYSTÈME MARK LEVINSON PREMIUM SURROUND

Les audiophiles exigeants apprécieront particulièrement le système audio Marc Levinson Premium Surround proposé en option. Sa technologie sophistiquée Clari-Fi améliore la restitution sonore des fichiers audio compressés (format MP3 par exemple) en optimisant le spectre des fréquences, la plage dynamique, la tension des basses et la fidélité des détails. Ce système bénéficie aussi de la technologie Green Edge : grâce à des haut-parleurs à ultra-haute fréquence, elle multiplie la puissance sonore par plus de deux à consommation électrique égale, comparativement aux systèmes conventionnels. En outre, sa technologie Unity rapproche au maximum les cônes de hautes et moyennes fréquences pour lisser le passage des sons hautes et basses fréquences.

SYSTÈME DE NAVIGATION

Le système de navigation s'affiche sur un écran de 8" (20 cm) à cristaux liquides et matrice active TFT (Thin Film Transistor – transistors en couches minces). Ses atouts : un niveau de contraste élevé et une variation des couleurs minime lorsqu'on le regarde de biais, depuis le siège conducteur ou passager avant. Pour s'adapter aux préférences de l'utilisateur, l'affichage peut être paramétré en pleine fenêtre (carte pleine page), en deux fenêtres (moitié carte/moitié informations) ou trois fenêtres (carte + deux fenêtres d'informations). Les données contenues dans ces fenêtres sont paramétrables et peuvent concerner la navigation, la consommation de carburant, les réglages du système audio et ceux de la climatisation.

Le système de navigation Premium est proposé en option, avec un grand écran de 12,3" (31 cm) à cristaux liquides et matrice active TFT. Son affichage Electro Multi Vision (EMV) offre une résolution de 1280 x 480 pixels et un rapport d'aspect de 24:9. Outre son graphisme net aux couleurs vives, il se distingue par une luminosité, une netteté et un contraste remarquables sous la lumière solaire directe, grâce au traitement de surface Light Control Film qui lui procure d'excellentes propriétés antireflets et supprime les reflets parasites.

Ce navigateur grand écran profite du nouveau graphisme Lexus Multimedia, au style et à l'interface entièrement repensés: il permet désormais de basculer entre un affichage plein écran et un affichage

cartographique en 8" accompagné d'une fenêtre annexe permettant d'accéder à cinq fonctions fréquemment utilisées (carte, système audio, téléphone, climatisation, mode Eco).

Les versions du RX équipées du navigateur 12,3" sont également équipés du bouton de commande Remote Touch situé à la base de la console centrale.

**CARACTÉRISTIQUES
TECHNIQUES PROVISOIRES**

Modèle	RX 450h	RX 350*	RX 200t*	
Transmission	4WD	4WD	2WD	4WD

DIMENSIONS & POIDS							
Hors tout	Longueur		mm	4890	4890	4890	4890
	Largeur hors		mm	1895	1895	1895	1895
	Hauteur non chargé		mm	1685	1690	1690	1690
Empattement			mm	2790	2790	2790	2790
Voies	Avant		mm	1640	1640	1640	1640
	Arrière		mm	1630	1630	1630	1630
Garde au toit	Avant		mm	1001,5	1001,5	1001,5	1001,5
	Arrière		mm	970,2	993	993	993
Espace aux genoux	Avant		mm	1120,5	1120,5	1120,5	1120,5
	Arrière		mm	964,5	964,5	964,5	964,5
Largeur aux épaules	Avant		mm	1468,8	1468,8	1468,8	1468,8
	Arrière		mm	1462,3	1462,3	1462,3	1462,3
Dégagement aux hanches	Avant		mm	1438,1	1438,1	1438,1	1438,1
	Arrière		mm	1421,1	1425,9	1425,9	1425,9
Intérieur	Longueur		mm	1360,2	1360,2	1360,2	1360,2
	Largeur		mm	1474,3	1474,3	1474,3	1474,3
	Hauteur		mm	1050,2	1050,2	1050,2	1050,2
Distance d'assise avant-arrière			mm	1000,3	1000,3	1000,3	1000,3
Nombre de places				5	5	5	5
Porte-à-faux	Avant		mm	1080	1080	1080	1080
	Arrière		mm	1020	1020	1020	1020
Coefficient de pénétration dans l'air (Cx)				0,32	0,32	0,32	0,32
Garde au sol mini.			mm	195	200	200	200
Poids à vide en ordre de marche (CE/CEE)	Avant	Mini. - Maxi.	kg	1200 - 1230	1150 - 1180	1120 - 1150	1140 - 1170
	Arrière	Mini. - Maxi.	kg	900 - 980	815 - 900	765 - 845	820 - 900
	Total	Mini. - Maxi.	kg	2100 - 2210	1965 - 2080	1885 - 1995	1960 - 2070
Poids total en charge			kg	2715	2575	2500	2575
Volume de chargement (avec roue de secours temporaire)	Volume	Sièges AR en place	l	539	553	553	553
		Sièges AR rabattus	l	1612	1626	1626	1626
	Hauteur seuil de chargement		mm	809,4	809,4	809,4	809,4
	Hauteur de chargement		mm	722,5	722,5	722,5	722,5
	Longueur de chargement		mm	1000	990	990	990
	Largeur de chargement	Mini.	mm	1129,2	1129,2	1129,2	1129,2
Maxi.		mm	1404,5	1404,5	1404,5	1404,5	
Capacité de traction	Remorque freinée		kg	2000	2000	1500	1500
	Remorque non freinée		kg	750	750	750	750
Capacité du réservoir de carburant			l	65	72	72	72

**CARACTÉRISTIQUES
TECHNIQUES PROVISOIRES**

Modèle	RX 450h	RX 350*	RX 200t*	
Transmissio	4WD	4WD	2WD	4WD

MOTEUR					
Nombre de cylindres, configuration		6 cylindres en V	6 cylindres en V	4 cylindres en ligne	4 cylindres en ligne
Distribution		24 soupapes, 2ACT, Dual VVT-i	24 soupapes, 2ACT, VVT-iW (admission), VVT-i (échappement)	16 soupapes, 2ACT, VVT-iW (admission), VVT-i (échappement)	16 soupapes, 2ACT, VVT-iW (admission), VVT-i (échappement)
Alésage x course		mm 94,0 x 83,0	94,0 x 83,0	86,0 x 86,0	86,0 x 86,0
Cylindrée		cm ³ 3456	3456	1998	1998
Taux de compression		13	11,8	10	10
Injection		Électronique, D-4S	Électronique, D-4S	Électronique, D-4S	Électronique, D-4S
Admission		Atmosphérique	Atmosphérique	Turbocompresseur avec	Turbocompresseur avec
Normes de dépollution		EURO 6	EURO 6	EURO 6	EURO 6
Carburant		Essence	Essence	Essence	Essence
Indice d'octane		95 minimum	95 minimum	95 minimum	95 minimum
Puissance maxi.	CEE ch à tr/min (kW à tr/min)	263/6000 (193/6000)	296/6300 (218/6300)	238/4800-5600 (175/4800-5600)	238/4800-5600 (175/4800-5600)
	CEE Nm à tr/min (m·kg à tr/min)	335/4600 (34,2/4600)	360/4700 (36,7/4700)	350/1650-4000 (35,7/1650-4000)	350/1650-4000 (35,7/1650-4000)
Consommation	Cycle urbain l/100km	À partir de	12,7	9,8	9,9
	Cycle extra-urbain l/100km	À partir de	6,9	6,6	6,7
	Cycle mixte l/100km	À partir de	9	7,8	7,9
Émissions de CO ₂	Cycle urbain g/km	À partir de	297	227	230
	Cycle extra-urbain g/km	À partir de	160	154	157
	Cycle mixte g/km	À partir de	210	181	184

MOTEUR ÉLECTRIQUE					
Type	Avant & Arrière	Synchrone, à aimant permanent			
Puissance maxi.	Avant ch (kW)	167 (123)			
	Arrière ch (kW)	68 (50)			
Couple maxi.	Avant Nm (m·kg)	335 (34,2)			
	Arrière Nm (m·kg)	139 (14,2)			

BATTERIE DU SYSTÈME HYBRIDE					
Type		Nickel-métal hydrure (Ni-MH)			
Tension	V	288			
Nombre de cellules		240			
Tension du système	V	650			
PUISSANCE TOTALE DU SYSTÈME					
Puissance maxi. totale*	ch (kW)	313 (230)			

*Puissance maxi. totale des moteurs thermique et électrique (utilisant la batterie) composant le système hybride (valeurs mesurées par Toyota).

**CARACTÉRISTIQUES
TECHNIQUES PROVISOIRES**

Modèle	RX 450h	RX 350*	RX 200t*	
Transmission	4WD	4WD	2WD	4WD

PERFORMANCES							
Vitesse de pointe (sur circuit)		km/h	200	200	200	200	
Accélération	0 - 100 km/h		s	7,7	-	9,2	9,5
	80 - 120 km/h		s	5,8	-	6,7	7,2
CHÂSSIS							
Transmission	Type		Transmission à variation continue - CVT	Automatique	Automatique	Automatique	
Configuration			4WD	4WD	Roues avant motrices	4WD	
Rapport de démultiplication	1e		/	5,250	3,300	3,300	
	2e		/	3,028	1,900	1,900	
	3e		/	1,950	1,420	1,420	
	4e		/	1,456	1,000	1,000	
	5e		/	1,220	0,713	0,713	
	6e		/	1,000	0,608	0,608	
	7e		/	0,808	/	/	
	8e		/	0,673	/	/	
	Marche avant			3,137	/	/	
	Marche arrière			/	4,014	4,148	4,148
Rapport de réduction du moteur électrique			2,478	/	/	/	
Rapport de pont (Avant/ Arrière)			3,137 / 6,859	3,329 / 2,277	4,398 / -	4,398 / 2,277	
Type de freins	Avant		Disques ventilés avec étrier flottant 2 cylindres				
	Arrière		Disques ventilés avec étrier flottant 1 cylindre				
Dimensions des disques	Avant	Diamètre/Épaisseur	mm	328 / 34	328 / 34	328 / 34	
	Arrière	Diamètre/Épaisseur	mm	338 / 18	338 / 18	338 / 18	
Frein de parking, commande et localisation			Commande électrique, console centrale				
Suspensions	Avant		Jambes MacPherson	Jambes MacPherson	Jambes MacPherson	Jambes MacPherson	
	Arrière		Double triangulation	Double triangulation	Double triangulation	Double triangulation	
Nombre de tours de volant (butée à butée)			2,7	2,7	2,7	2,7	
Rayon de braquage mini.	entre trottoirs		m	5,8	5,8	5,8	
	entre murs		m	6,9	6,9	6,9	
Type de direction, assistance électrique			EPS	EPS	EPS	EPS	

* RX 350 et RX 200t 2WD non commercialisés en Belgique et au Luxembourg

LEXUS DEVOILE LA NOUVELLE GS

- Face avant redessinée avec phares Bi-LED en série
- Nouveaux équipements de sécurité active Lexus Safety System +
- Technologie multimédia de dernière génération
- Motorisations hybrides GS 300h et GS 450h sur le marché belge et luxembourgeois

La Lexus GS gagne un style plus affirmé et de nouveaux équipements technologiques. À la fois dynamique, raffinée et confortable, elle affiche un visage transformé en adoptant la fameuse calandre trapézoïdale qui distingue les modèles Lexus actuels, avec un élégant contour en chrome satiné et de nouveaux projecteurs bi-LED.

L'évolution du dessin concerne également le bouclier avant et les bas de caisse, les feux et le bouclier arrière, ainsi que les nouvelles jantes de 18 et 19 pouces.

À l'intérieur, l'horloge analogique, encastrée dans un bloc d'aluminium au centre de la planche de bord, se pare de diodes électroluminescentes et peut synchroniser automatiquement le fuseau horaire selon les informations du GPS.

Au sommet de la gamme, la GS 450h dispose d'une motorisation Full Hybrid aux performances élevées, un choix naturel pour la marque spécialiste des véhicules hybrides premium. Son système Lexus Hybrid Drive associe un moteur V6 3,5 litres à cycle Atkinson et un moteur électrique pour délivrer une puissance combinée de 345 ch transmise aux roues arrière via une transmission à variation continue à train épicycloïdal. L'accélération de 0 à 100 km/h en 5,9 secondes en surprendra plus d'un pour une voiture affichant une consommation de 5,9 litres*.

Le second modèle Full Hybrid de la gamme est la GS 300h, avec un moteur 2,5 litres, et une consommation remarquablement basse de 4,7 litres / 100 km*.

Les deux modèles hybrides, GS 450h et GS 300h, seront commercialisés dans tous les pays européens. Une GS 200t sera disponible dans certains marchés d'Europe et une GS 350 en Russie, en Ukraine, au Kazakhstan et dans le Caucase (mais pas en Belgique ou au Luxembourg).

Pour une allure et des sensations encore plus sportives, la GS propose une finition F SPORT au châssis optimisé, chaussée de pneumatiques élargis et habillée d'éléments stylistiques exclusifs à l'extérieur comme à l'intérieur. La finition F SPORT inclut également la suspension variable adaptative (AVS) pour un confort et une tenue de route irréprochables.

Nouveaux équipements de sécurité active Lexus Safety System +

La Lexus GS 2016 incarne parfaitement la volonté de la marque de recourir aux technologies les plus sophistiquées pour la sécurité. Sa structure et ses 10 airbags constituent le socle de la protection des occupants tandis qu'une panoplie complète de technologies aide le conducteur à éviter les dangers. Le nouveau Lexus Safety System +, de série en Belgique, associe le système de sécurité pré collision (PCS) avec détection des piétons, l'aide au maintien dans la file de circulation (LKA), les feux de route adaptatifs (AHS) et le régulateur dynamique de vitesse.

Le régulateur de vitesse surveille la vitesse du véhicule précédent et adapte celle de la voiture pour maintenir une distance de sécurité prédéfinie. Sa technologie lui permet de lisser les accélérations et les décélérations lorsqu'un véhicule déboite ou se rabat dans la file de circulation.

Associant un radar à ondes millimétriques et une caméra dirigée vers l'avant, le système PCS contribue à la détection des véhicules et, dans certaines circonstances, des piétons. Il avertit le conducteur d'une collision éventuelle et peut, si nécessaire, déclencher automatiquement l'aide au freinage d'urgence.

Doté d'une caméra visualisant le marquage au sol, le système de maintien dans la file de circulation (LKA) déclenche une alarme sonore et visuelle ainsi qu'une vibration dans le volant en cas de sortie intempestive de la voie de circulation. Le système aide également le conducteur à ramener le véhicule sur sa file en intervenant automatiquement sur la direction.

Les feux de route adaptatifs (AHS) ajustent et répartissent automatiquement le faisceau des phares pour optimiser l'éclairage tout en évitant d'éblouir les conducteurs des véhicules précédents ou venant de face.

Système multimédia de dernière génération

La Lexus GS bénéficie du système multimédia le plus récent, associé à un nouvel écran 12,3 pouces capable d'afficher les cartes en plein écran lorsqu'il est associé à la navigation, ou deux fenêtres séparées dédiées à des fonctions différentes telles que la navigation, le système audio et la climatisation. Les améliorations du système multimédia concernent également la reconnaissance vocale, le graphisme ainsi que l'ergonomie de la commande Remote Touch Interface avec de nouveaux boutons latéraux de validation et des touches sur les côtés de l'écran pour accéder directement au contrôle de la climatisation, du système audio, du téléphone et de la navigation.

Lexus GS : les nouveautés

- Nouveau design avant avec calandre trapézoïdale Lexus plus audacieuse et phares Bi-LED, feux et bouclier arrière redessinés.
- Lexus Safety System + : système sécurité précollision (PCS) avec détection des piétons, aide au maintien dans la file de circulation (LKA), feux de route adaptatifs (AHS) et régulateur dynamique de vitesse.
- Ecran d'information plus grand (4,2'') au centre du combiné d'instruments regroupant les informations essentielles.
- Technologie multimédia plus évoluée et plus ergonomique : boutons de validation (« Enter ») latéraux sur la commande Remote Touch Interface (RTI) et affichage des cartes en plein écran pour la navigation avec un écran central 12,3''.
- Nouveaux coloris extérieurs et intérieurs, nouveau design des jantes, nouveaux inserts bois et aluminium.
- Horloge analogique avec synchronisation GPS du fuseau horaire.

La gamme GS

La gamme de la Lexus GS pour la Belgique et le Luxembourg se présente comme suit:

GS 300h

GS 300h Business Edition

GS 300h Executive Line

GS 450h Executive Line

GS 300h F SPORT Line

GS 450h F SPORT Line

GS 300h Privilege Line

GS 450h Privilege Line

La nouvelle GS sera disponible dans les showrooms en janvier 2016. Les prix seront connus fin 2015.

Les photos que vous pouvez télécharger ci-dessous peuvent légèrement différer de la version qui sera commercialisée en Europe. Elles ont en effet été prises aux Etats-Unis.