

Essai - Infiniti Q30 2.0t Sport : A nous les petites allemandes

Présentée l'année passée au Salon de Francfort, la Q30, première compacte de la marque Infiniti, circule depuis quelques mois sur nos routes. Wheels And You vous livre ses impressions à propos de cette japonaise qui veut faire de l'ombre aux allemandes.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'991 cm³
- 211 ch à 5'500 t/min
- 350 Nm à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses double-embayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.3 sec.
- Poids : 1'545 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'425 x 1'805 x 1'475
- Conso. mesurée : 9.3 l/100 km
- Emissions CO₂ : 156 g/km (F)
- dès CHF 49'030.-, mod. essayé: CHF 54'700.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Paul Martin

La marque premium de Nissan n'est pas à son coup d'essai. Depuis son arrivée

aux Etats-Unis en 1989, puis en 2008 sur le Vieux Continent, Infiniti accumule les modèles sans vraiment bousculer les habitudes, surtout dans nos contrées. En effet, lorsque les véhicules proposés sont plutôt adaptés à la clientèle américaine, il est difficile de détrôner les puissances germaniques très bien ancrées en Europe.

Avec cette nouvelle Q30, le constructeur japonais entend bien changer la donne. Premier modèle du genre, basé sur la Mercedes Classe A, cette Q30 débarque avec des atouts indéniables. Est-ce que cela suffira pour venir se placer parmi les leaders du segment ? L'avenir nous le dira. En attendant voici notre compte-rendu, après deux semaines à son volant.



A l'extérieur

Quel charme ! C'est la première chose que je me dis en découvrant cette Q30. Et quel plaisir également de voir que le design reprend quasiment à l'identique celui du concept car Q30 Concept dévoilé en 2013.

Les lignes sont très fluides, tout en finesse, avec des traits qui donnent véritablement l'impression d'être en mouvement. Point d'angles droits ou abrupts sur la Q30, le coup de crayon est à la fois souple et très dynamique. Malgré sa taille compacte et ses origines étoilées, la voiture affiche clairement les codes stylistiques d'une Infiniti. Impossible de deviner, et c'est tant mieux, que sous cette robe raffinée se cache en fait une Mercedes Classe A.

Personnellement je trouve qu'elle se rapproche un peu de la Mazda 3, mais en allant beaucoup plus loin en termes d'élégance et de prestance. Du coup, même avec la teinte grise de notre voiture d'essai, cette Q30 est sculpturale. Certes, ce n'est pas un simple gris, cette couleur « Graphite Shadow » révèle des touches argentées du plus bel effet.

Je note encore les belles jantes de 19 pouces arborant un liseré violet, un coloris

cher à la marque.



A l'intérieur

En ouvrant la porte, je remarque immédiatement la présentation cossue de l'habitacle. Les sièges recouverts de similicuir et d'Alcantara font leur effet grâce à une surpiqûre violette. Cette petite touche de couleur propose un peu de gaieté au milieu de tout ce noir, sans pour autant entacher l'élégance de l'ensemble. Un petit bémol : pourquoi avoir mis une surpiqûre blanche sur la casquette de tableau de bord, alors que partout ailleurs elle est de couleur violette ? Franchement, je ne me l'explique pas.

Confortablement installé aux commandes, je constate que différents détails me sautent aux yeux. Le levier de vitesse, la commande de climatisation, les compteurs et quelques boutons ne cachent pas leur provenance germanique. Pour le coup, à l'intérieur, le lien avec la Classe A devient presque trop évident. Dommage.

Plus spacieuse que sa cousine allemande, cette Q30 offre une habitabilité vraiment exemplaire. On se sent à l'aise aussi bien à l'avant qu'à l'arrière avec, de surcroît, un confort exemplaire. Le coffre est lui aussi plutôt généreux, avec un volume de 430 litres.

Au niveau de l'équipement, orientation premium oblige, la Q30 n'a rien à envier à la concurrence germanique. On retrouve tout ce qu'on peut attendre d'une telle auto, avec notamment un système de caméra à 360 degrés (inclus dans le Tech Pack) pour se parquer en toute facilité, quel que soit l'emplacement choisi.



Sous le capot

La motorisation provient également de Mercedes avec, pour l'occasion, un quatre cylindres 2.0 litres turbo qui développe 211 ch à 5'500 t/min et un couple de 350 Nm à 4'000 t/min. Ce dernier est associé à une boîte à double embrayage DCT à 7 rapports, elle aussi d'origine allemande, vous l'aurez compris. Note intéressante pour notre marché, la transmission se fait sur les quatre roues via un système AWD qui peut transférer de 0 à 50 % de la puissance sur le train arrière.

Cet ensemble est plutôt homogène, très docile, mais malgré des caractéristiques mécaniques honorables et le patronyme « Sport » de notre voiture, il ne faut pas vous attendre à un foudre de guerre. Dès les premiers kilomètres, j'ai le sentiment que ça ne pousse pas et je me demande même s'il y a vraiment plus de 200 chevaux sous le capot. Néanmoins, au fil des jours et en observant attentivement le compteur de vitesse, je constate que c'est largement suffisant. Il faut juste s'habituer à la douceur de fonctionnement de cette mécanique.

La consommation mesurée tout au long de mon essai s'élève à 9.3 l/100km, alors que l'ordinateur de bord affiche à peine 4 dl de moins. Comme d'habitude, on est loin de la fiche technique qui promet 6.7 l/100km en utilisation mixte, mais surtout c'est plutôt élevé au vu du tempérament de l'auto. Pour être raisonnable, il faudrait opter pour le 2.2 diesel (170 ch, 350 Nm) que nous essayerons prochainement dans la QX30, la déclinaison crossover de cette Q30.



Au volant

Une fois passé sur le fait que cette Q30 2.0t Sport manque de punch, je poursuis ma découverte de ses autres qualités et elle n'en manque pas.

Tout d'abord, elle offre un agrément de conduite exceptionnel. En effet, à peine la voiture prise en mains, je ressens immédiatement un sentiment de confort et de quiétude. C'est bluffant, j'ai l'impression de voyager dans une grosse berline cossue alors qu'en fait je ne suis que dans une compacte. A ce niveau, je trouve que cette Q30 surclasse toutes ses concurrentes du segment, qu'importe leurs origines et leurs prix.

Je suis transporté avec une telle douceur que les longs trajets sur autoroute sont avalés sans même que je m'en rende compte. J'en oublie la linéarité de la mécanique qui m'a d'abord interpellé, tant cela permet d'accentuer ce sentiment de volupté que procure la voiture. Les milieux urbains ne sont pas un souci non plus, la conduite étant de plus facilitée grâce à la technologie des caméras AVM (Arround View Monitor) qui m'assiste pour les stationnements.

A l'attaque des petites routes de campagne, je constate avec plaisir que l'amortissement est suffisamment ferme pour dévorer les courbes sans subir trop de roulis. En raison du confort constaté sur des trajets potentiellement barbants, je suis agréablement surpris, je ne m'attendais pas à une telle efficacité en sollicitant dynamiquement cette Q30. Il faut savoir que sur ce modèle « Sport », la suspension est spécifique, plus basse et plus raide, conçue pour améliorer le comportement routier. Les freins aussi ont été revus sur cette déclinaison et répondent parfaitement à mes attentes que j'ai réajustées une fois assimilé le fait que cette Q30 n'est pas une véritable sportive.



Verdict

Au final, je suis positivement surpris par cette voiture. Certes, elle ne propose pas des prestations réellement sportives, mais elle offre un plaisir de conduite indéniable par son positionnement ultra confortable sans tomber dans l'ennuyeux.

La qualité de finition et la présentation sont également à la hauteur de mes espérances pour le segment visé, le tout pour des tarifs correctement placés face à une concurrence importante. Dans cette déclinaison 2.0 turbo AWD, elle s'affiche dès CHF 49'030.- avec un équipement très bien fourni de série. L'entrée de gamme est proposé à CHF 31'900.- pour le 1.6 turbo, également essence, et CHF 33'000.- pour le 1.5 diesel. Dans ces deux cas, la mécanique est couplée à une boîte manuelle à 6 rapports.

Reste qu'il faudra faire changer les habitudes d'une clientèle friande des produits germaniques et ça ne sera pas une mince affaire. Pour les gens, surtout dans notre pays, le choix d'une allemande se fait quasiment par défaut, sans même étudier le reste de la production. Cela est bien dommage quand on voit la diversité, voire l'originalité, qui existe sur le marché. Et, pour le coup, cette Q30 n'en manque pas, d'originalité. Donc, si vous êtes adeptes de l'anticonformisme, n'hésitez pas à l'étudier en détails.



Prix et options - Infiniti Q30 2.0t 7DCT AWD Sport « City Black »

Prix de base : CHF 49'030.-

Système audio Premium Bose : CHF 1'000.-

City Black Pack : CHF 3'720.-

(Garniture des sièges mi-simili cuir mi-Alcantara avec surpiqûre violette, système de navigation Infiniti InTouch, Teck Pack (Système d'aide au stationnement automatique avec vue panoramique 360° (AVM - Around View Monitor) et détection des objets en mouvement, caméra de recul avec radars d'aide au stationnement avant et arrière, système de déverrouillage sans clé), vitres arrière et lunette arrière teintées, jantes aluminium léger 19 pouces à 5 branches doubles, tricolores avec accents violets, pneus run flat 235/45R19)

Peinture métallisée « Graphite Shadow : CHF 950.-

Prix TOTAL : CHF 54'700.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Infiniti Europe pour le prêt de cette Infiniti Q30 2.0t Sport.



A lire aussi

Essai - Infiniti Q50S Hybrid AWD : Au delà du réel

Essai - Infiniti FX30d S Premium : Un gentil dragon !

Présentation - Infiniti QX Sport Inspiration

Nouveauté - Infiniti Q60

Nouveauté - Infiniti QX30

Evènement - Inauguration nouveau Centre Infiniti Genève

Présentation - Infiniti Q30

Avant-première - Infiniti Q30

Avant-première : Infiniti QX30 Concept

Présentation - Infiniti Q60 Concept

Présentation - Infiniti Q80 Inspiration

Nouveauté - Infiniti Q70

Présentation - Infiniti Q30 Concept

Présentation - Infiniti Emerg-E

Genève 2012 - Infiniti Emerg-E

Genève 2011 - Infiniti Etherea

