

Essai - Infiniti QX30 2.2d AWD : Le coupé 4×4 qui tranche

La marque Infiniti, filiale haut de gamme de Nissan, ne cesse d'élargir sa gamme. Après le lancement récent de sa petite berline Q30, essayée il y a quelques temps par Wheels And You en version Sport essence 210 ch, nous voici aujourd'hui avec un autre modèle : le QX30 diesel 170 ch.



- 4 cylindres, diesel, turbo, 2'143 cm³
- 170 ch à 3'400 t/min
- 350 Nm de 1'400 à 3'400 t/min
- Boîte de vitesses double-embayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 213 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.7 sec.
- Poids : 1'610 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'425 x 1'815 x 1'515
- Conso. mesurée : 7.7 l/100 km
- Emissions CO₂ : 128 g/km (B)
- dès CHF 45'990.-, mod. essayé: CHF 56'690.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Marc-Philip Jennings

Le QX30 est au Q30 ce que le Mercedes-Benz GLA est à la Classe A : un look de

coupé se voulant SUV et proposant quatre roues motrices.

Une formule connue donc qui permet à la marque de proposer une déclinaison différente de sa petite Q30, tout en restant en vogue pour un investissement raisonnable.



A l'extérieur

Le QX30, c'est un très long capot terminé par une calandre grillagée à deux arches « Infiniti » entourée de feux minces au regard étiré vers l'arrière, un toit bas (1,52m soit à peine deux centimètres plus haut que la Q30) prolongé par un aileron, des vitres arrière latérales plongeantes avec un retour stylistique en forme de « Z », un gabarit raisonnable (4,42m de long) et un porte-à-faux arrière court.

Enfin, pour bien marquer son appartenance à la race des 4×4, les passages de roues sont élargis et se marquent en noir. Pour faire un peu baroudeur, le QX30 est revêtu d'un vaste sabot protecteur argenté.

Chaussé d'honorables mais non monstrueuses jantes en 18 pouces, ce QX30 me plaît bien plus que la berline Q30. Il en impose davantage, tout en restant dans la finesse. Sa couleur « Graphite Shadow » lui va très bien et renforce son côté high tech dynamique.



A l'intérieur

Fluide, aérien, voilà comment je qualifierais le design intérieur de ce QX30. Son tableau de bord asymétrique est comme traversé par deux « vagues ». Sur la partie haute court une grande casquette couvrant les instruments de bord et se prolongeant jusqu'à un petit écran central de seulement 7 pouces. En dessous, une deuxième « vague » prend le relais et remonte vers la droite, libérant ainsi un espace plus conséquent pour le passager avant. Cela change des sempiternels tableaux de bord droits et très (trop) académiques fréquents parmi les productions germaniques. J'avoue, j'aime assez. Mais je ne choisirais pas cette finition bicolore brun / noir, peu à mon goût.

Je reviens sur l'écran certes suffisant mais qui, à l'heure actuelle, est déjà dépassé. Étonnant de la part de cette marque si novatrice. Par ailleurs, quand on se veut premium, il y a quelques détails qui surprennent et qu'il ne faut pas négliger, comme le coffre qui ne redescend pas électriquement, le capot avant monté sans vérins, alors qu'un simple Dacia en est pourvu, pas de manette pour pousser les sièges arrière à partir du coffre, des vis apparentes sur le côté des portières. Cela fait trop de désinvoltures et d'omissions pour ce tarif. Le coffre reste malgré tout acceptable avec ses 430 litres mais il n'offre pas de logements « sous coffre ».

On se sent à l'aise aux places avant mais seulement si l'on a pu s'y installer sans se cogner dans le montant du pare-brise très incliné ! De plus, il faut vraiment positionner son siège au plus bas sinon pas besoin de pare-soleil ! On atteint les

places arrière plus aisément et il y a de l'espace pour les jambes, mais les grands gabarits se sentiront confinés à cause de ce toit vraiment bas et de la petitesse des vitres latérales. Un peu comme dans les premières Audi TT.

Notre modèle possède un toit panoramique, ce qui apporte beaucoup de lumière dans l'habitacle. Dommage en revanche qu'il ne soit pas ouvrant. Ce modèle est globalement bien équipé et c'est fort heureux car la liste des options est courte. J'apprécie notamment l'éclairage extérieur diffusé via les rétroviseurs.



Sous le capot

Avec une consommation mesurée de 7,7 l/100km, ce QX30 et son 2.2 diesel équipé d'un turbo à géométrie variable s'en sort bien. Comme, durant cet essai, je roule passablement sur routes de montagne et en ville, nous sommes dans une mesure haute de la consommation.

Ce moteur développant 170 ch à 3'400 t/min est vigoureux et capable de belles relances. Associé à une boîte séquentielle à sept rapports, il aime être utilisé entre 2'500 et 3'500 t/min maximum. En effet, même s'il est capable en mode sport de flirter rapidement avec les 5'000 t/min de la zone rouge, on sent l'ensemble châssis / moteur moins à son aise. Ce n'est pas pour rien que le couple max de 350Nm est atteint dès les 1'400 t/min et s'étale sur une plage allant jusqu'à 3'400 t/min. Passer les 3'500 t/min ne sert donc à rien. Voilà pourquoi le mode « eco » est agréable sur cette voiture qui aime être menée sur le couple.



Au volant

Une transmission intégrale, chouette, je vais pouvoir aller gambader dans la montagne... Dès les premiers kilomètres on comprend que seuls des petits chemins lui sont autorisés et que barouder dans la boue n'est pas son trip. Mais vu sa ligne, est-ce pour cela qu'on le choisit ? En ville, il propose ce que proposent tous les SUV modernes et premium, à savoir une bonne hauteur de conduite, des aides au stationnement et autres manœuvres avec caméra intégrée et vue de tous les côtés.

Sur route, en mode économique, les sept vitesses s'enchaînent rapidement et en douceur, à condition de ne pas pousser l'accélérateur dans ses derniers retranchements. En effet, cette voiture n'aime pas trop être martyrisée et même si le châssis, prenant peu de roulis le permettrait, son mode de conduite tend plus vers celui d'une Rolls : tout en douceur, sur le couple. Il y en a d'ailleurs suffisamment, de quoi rouler et dépasser sereinement.

Si on le brusque, il devient vite inconfortable. La raison : pour compenser sa surélévation par rapport au Q30, les ingénieurs l'ont réglé plus ferme. C'est génial car il est de ce fait à la hauteur de son allure dynamique mais il est ferme, trop ferme parfois, sur mauvais revêtement les suspensions peuvent taper. Dès lors évitez le mode sport qui n'a d'intérêt que pour le durcissement du volant en effet bien mollasson en mode « eco » ou normal. De plus, à quoi bon faire hurler cette mécanique diesel, car même si elle accepte avec énergie les envolées jusqu'à 4500 t/min et que le son propagé n'est pas si affreux, cela demeure un diesel. Il

peut tout de même pousser les 1'610 kg de 0 à 100 km/h en 8,7 secondes.

Sur route sèche, le QX30 se conduit comme la traction qu'il est. En effet, les roues arrière entrent véritablement en action, maximum à 50%, uniquement si le besoin s'en fait sentir, notamment en cas de perte de motricité des roues avant. J'avoue préférer les 4×4 davantage typés propulsion, mais ce QX30 me surprend agréablement car son comportement demeure très dynamique tout au long de cet essai, voire agile en montagne.

De nuit, j'apprécie l'ambiance à bord avec une lumière douce. Les phares LED à réglage automatique et les projecteurs directionnels offrent un éclairage excellent, on profite ainsi d'une vision optimale la nuit sur route. Le volant multifonctions gainé de cuir permet beaucoup de réglages.

Comme à mon habitude, je désactive illico le stop and start ainsi que l'alarme de franchissement de ligne (LWD) qui vibre dans le volant à chaque fois que l'on mord une ligne... très bien sur autoroute mais absolument désagréable sur route de montagne. Niveau sécurité passive avec l'ABS, l'EBD, les sept airbags, le système anti-patinage (TCS), le contrôle de trajectoire (VDC), l'avertissement de collision frontale, nous sommes bien dans une voiture sûre et moderne.





Verdict

Moderne et plaisante à l'œil, il est indéniable que la ligne de cette voiture sort de l'ordinaire. Revers de la médaille, le côté familial est à oublier. Serait-ce délibérément une voiture étudiée pour plaire aux trentenaires « bobo » sans enfant ?

L'ensemble est dynamique, il y a peu de reproche à lui faire, et la finition associée aux prestations globales en font une voiture à ne pas dénigrer et à examiner à deux fois face aux allemandes plus communes et souvent bien plus chères (Mercedes GLA, Audi Q3, BMW X1), voire même face au so british Range Rover Evoque...

Reste à choisir entre la finition Premium ou, pour un peu plus, la Premium Tech. A vous de voir, pour ma part, je serais bien tenté par la deuxième alternative certes plus onéreuse mais davantage en adéquation avec le positionnement de l'auto.





Prix et options - Infiniti QX30 2.2d 7DCT AWD Premium Tech

Prix de base : CHF 51'040.-

Système audio Premium Bose : CHF 1'000.-

Toit en verre avec pare-soleil électrique : CHF 800.-

Peinture métallisée "Graphic Shadow" : CHF 950.-

Café Teak : CHF 650.-

Prix TOTAL : CHF 56'690.-



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

Nos remerciements à Infiniti Europe pour le prêt de cette Infiniti QX30 2.2d, ainsi qu'au garage Automobiles Caveng à Genève pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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

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



