

Essai - Infiniti FX30d S Premium : Un gentil dragon !

Infiniti est une marque élitiste qu'on ne croise pas très souvent sur nos routes. Affiliée à Nissan dont elle revêt les ambitions haut de gamme, elle propose désormais une gamme regroupant berlines, coupés et SUV. C'est le FX, un gros SUV à l'esthétique affirmée, que nous avons essayé pendant quelques jours dans sa version 3.0 l. Diesel en exécution S Premium. Voici le récit de cette bonne surprise !



- V6, diesel, 2'993 cm³
- 238 CV à 3'750 t/min
- 550 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 7 rap.
- Vitesse maxi : 212 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.3 sec.
- Poids : 2'150 kg
- Conso. mesurée : 9.9 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 238 g/km (E)
- dès CHF 101'860.-
modèle essayé : CHF 103'315.-

A l'extérieur

Dès qu'on l'aperçoit, le FX ne laisse pas indifférent avec son look reconnaissable entre tous ! Il se démarque clairement de la concurrence par un grand capot avant très large surplombant une calandre évasée et entourée par deux blocs optiques aux formes inhabituelles. Le profil se démarque également par un pavillon de toit plongeant vers l'arrière, un peu à la manière d'un coupé, donnant un dynamisme certain à l'ensemble. On reconnaît ses origines par le style japonais de son design et durant notre essai, nous l'avons surnommé « le dragon ». Ça lui va bien, non ?

Par rapport à la précédente version, la face avant est plus affirmée. Une calandre sport est disponible en option, presque plus conventionnelle que celle dont disposait notre véhicule d'essai : la version 3.0 litres diesel. Campé sur d'énormes roues de 21 pouces, il en impose, c'est sûr ! La garde au sol est celle d'un 4x4 même si, nous le verrons plus loin, c'est bien d'un SUV dont il s'agit. Les angles de dégagement avant et arrière limités lui interdiraient de toute manière le franchissement. Les ouïes latérales, derrière le passage de roue avant, et la double sortie d'échappement d'un diamètre plutôt imposant renforcent le caractère sportif du design. Les poignées de portes chromées sont bien accordées. Enfin, notons la peinture dite « auto-cicatrisante » dont nous n'avons pas testé l'efficacité... Au final, le design s'avère très affirmé dans le rapport des volumes mais plutôt simple et élégant dans l'ensemble.

A l'intérieur

Notre FX était proposé avec un intérieur en cuir uniformément noir, très cosy. Les nombreuses surpiquûres des sièges renforcent l'aspect d'épaisseur, de confort haut de gamme et dénotent presque avec la planche de bord aux multiples boutons. On se croirait presque dans un cockpit, tant la console centrale est recouverte de commandes en tout genre ! Grand écran multifonctions en haut, panneau de commande du GPS et de l'affichage en-dessous avec un gros joystick central, montre analogique ovale et commandes de climatisation/ventilation plus bas, avant celles du combiné radio/CD.

Idem pour la planche de bord elle-même. Les deux gros affichages analogiques – indicateur de vitesse et compte-tours tricolores blanc, rouge et bleu – enserrant

l'écran de l'ordinateur de bord qui propose bon nombre d'informations en lettres rouges, comme par exemple la pression des pneus. En se déplaçant vers le conducteur, on rencontre deux commodos commandant l'éclairage et les essuie-glaces, les palettes de commande de la boîte à vitesses puis un volant multifonctions (option) avec là encore une quantité de commandes : limiteur/régulateur de vitesse, alarme en cas de franchissement de ligne, commande de l'installation sonore et du mains libres, etc. Pas de doute, le dragon est bien équipé ! En outre, il proposait non seulement les sièges chauffants mais également réfrigérants, ainsi que, dans le large vide-poches central, une connexion pour baladeur MP3 et une prise d'allume-cigare pour le mettre en charge. De plus, une sonorisation « Bose Premium Sound System » à 11 haut-parleurs à la sonorité excellente était également présente en option.

Dans l'ensemble, la finition m'a paru de bonne qualité. On sent bien là la volonté d'Infiniti de se positionner dans le haut de gamme. Sur le plan de la sécurité passive, 6 airbags sont disposés à l'avant et à l'arrière pour protéger les occupants.

A peine installé derrière le volant, on est bien dans un gabarit de 4×4. La position de conduite est surélevée par rapport aux véhicules courants, les deux bossages d'ailes agrandissent encore le capot, donnant l'impression que le véhicule est vraiment large et imposant. La position de conduite, aux réglages tout électriques, est bonne. Tout au plus ai-je regretté de ne pouvoir reculer le volant un peu plus. La vision sur la route est très bonne, sur les multiples commandes également. Un détail un peu dérangeant : lorsque le soleil est bas en contre-jour, alors que les pare-soleil sont très efficaces, il demeure un espace entre les deux occultants et le rétroviseur qui ne peut être masqué ; il faut alors se déplacer pour ne pas être ébloui... Sans être particulièrement vastes, les places arrière permettent à trois adultes de s'installer pour des trajets de plusieurs heures.

Le hayon donne accès à un coffre dont le volume est plus petit que ceux de bon nombre de 4×4 de même gabarit. Avec 410 litres, il permettra tout de même à quatre adultes de partir en week-end mais ne constitue pas une référence en la matière. En baissant les sièges arrière, le volume monte à 1'305 litres. La faute au pavillon de toit plongeant qui en réduit sensiblement la hauteur. De série, un filet rangé sous le plancher du coffre permet de séparer l'habitacle du coffre. Au même endroit, on trouve un kit de réparation en cas de crevaison, avec un

compresseur électrique, une solution liquide anti-crevaison et quelques outils sommaires, ainsi que l'amplificateur du système acoustique Bose.

Le grand écran GPS offre plusieurs affichages : 2D, 3D, combiné... Son usage est assez simple et intuitif mais le graphisme est dépassé par les derniers développements en la matière. L'ergonomie de la plupart des commandes est bonne. Le levier de commande de la boîte est classique pour une boîte automatique à convertisseur, avec un mode séquentiel. Personnellement, je ne comprends toujours pas les fabricants qui inversent la commande séquentielle classique où l'on tire pour mettre le rapport supérieur et l'on pousse pour rétrograder. Sur le FX, c'est l'inverse... Heureusement, on peut également commander la boîte à l'aide des palettes disposées de part et d'autre du volant. Sur le plan acoustique et à part les quelques minutes qui suivent un démarrage à froid, les bruits du groupe diesel sont plutôt bien filtrés et l'ambiance est assez veloutée, V6 oblige.

Sous le capot

Notre véhicule d'essai était la version diesel, motorisée par un 3.0 litres V6 turbocompressé. Développant la respectable puissance de 238 CV à 3'750 t/min, c'est surtout le couple de 550 Nm à 1'750 t/min qui est synonyme d'agrément de conduite. Il est doté de série d'un filtre à particules. Les émissions de CO₂ s'élèvent à 238 g/km selon le constructeur. Sur les plus de 1'400 km de notre essai, en conduite soutenue et avec le franchissement de plusieurs cols alpins, il a révélé une consommation moyenne de 9.9 l/100 km, soit environ un litre de plus que les données constructeur. Vu le gabarit du « dragon » et son poids de plus de 2'200 kg en état de marche, cela constitue une performance honorable. D'autant que les performances sont de bon niveau : 8.3 sec pour le 0 à 100 km/h et des reprises dignes d'une berline 2 litres.

Ce groupe propulseur est associé à une boîte automatique à 7 rapports dont l'électronique ajuste le passage des rapports au style de conduite du conducteur. Y est associé le mode manuel déjà décrit et une transmission 4×4 permanente dite « intelligente ». Il s'agit en fait d'une répartition du couple en fonction de l'adhérence de chaque roue, peu perceptible sur route, même détrempée. L'amortissement est lui aussi piloté électroniquement, avec une position « Sport »

qui, s'il diminue nettement le confort, augmente l'efficacité d'un châssis déjà très performant.

Au volant

Ce qui frappe immédiatement au volant du FX, sont ses aptitudes routières. Son châssis est vraiment comparable à celui d'une berline sportive et fait même mieux que certains d'entre eux. Le roulis est parfaitement maîtrisé, le confort très correct dès 50 km/h environ. Malgré l'inertie des énormes roues de 21 pouces, l'amortissement est bien maîtrisé. On est vraiment loin en avant par rapport au comportement classique de bon nombre de 4x4 haut de gamme où la hauteur de caisse induit roulis et autres transferts de masse. Dès le mode « Sport » enclenché, si le confort à basse vitesse recule quelque peu, les qualités routières permettent des vitesses de passage en courbe étonnantes pour un tel véhicule. Pour peu que la route ne s'élève pas trop, le « dragon » rivalise même avec des sportives. Franchement bluffant !

Divers systèmes de sécurité active viennent assister le conducteur. Les systèmes de prévention des écarts de trajectoire « Lane Departure Warning » et de suivi de voie « Lane Departure Prevention » se manifestent par un signal sonore et la correction au volant en cas de déviation par rapport à la voie suivie. Lors de l'utilisation du régulateur de vitesse, le système « Forward Collision Warning » détecte la présence d'un véhicule devant le FX et ralentit dès une distance minimum franchie. Cette distance est réglable au volant mais même en position minimum, elle nous a semblé bien longue, au point que nous nous demandions pourquoi le véhicule ralentissait parfois...

Revers de la médaille, les qualités routières se payent lorsqu'on sort dans le terrain. Le débattement limité des suspensions limite drastiquement les croisements de pont et, dès qu'une roue quitte le sol, l'absence de différentiel blocable entrave la progression.

Côté freinage, les gros disques à 4 pistons à l'avant et 2 à l'arrière sont à la hauteur. Même en descendant des cols alpins à vitesse très soutenue, nous ne les avons pas mis en défaut. Tout au plus la pédale devient-elle un peu plus élastique mais sans plus. Malgré des routes copieusement mouillées par moment, le réglage de l'ABS s'est révélé performant, n'entravant en rien le potentiel de

décélération des freins. Le système « Intelligent Brake Assist » réduit la distance de freinage en appliquant un freinage maximum lors de situation d'urgence.

Quant à l'agrément moteur, il est à la hauteur du 3.0 litres de cylindrée. Certes, certains concurrents offrent un peu plus avec des cylindrées supérieures. Mais le V6 s'est montré vaillant et plutôt joueur, ne montrant ses limites que dans les montées et sur les rapports supérieurs.

Verdict

Cet Infiniti FX s'est ainsi révélé comme une bonne surprise, avec un châssis véritablement surprenant d'efficacité, un moteur très honorable et relativement sobre, un équipement haut-de-gamme, un confort de bon niveau et un design dynamique. Nous ouvrons ses lignes en écrivant que le FX ne laisse pas indifférent. Pour les personnes qui ne conçoivent un SUV que comme un véhicule routier permettant de s'aventurer de temps en temps dans les chemins mais qui attachent de l'importance aux qualités routières – et à condition d'en apprécier le look – le « dragon » représente assurément une alternative intéressante !

Prix et options - Infiniti FX30d S Premium

Prix de base : CHF 101'860.-

Couleur "Moonlight White" : CHF 1'455.-

Prix TOTAL : CHF 103'315.-

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

Nos remerciements à Infiniti Switzerland pour le prêt de ce FX30d S Premium.

A lire aussi

Genève 2011 - Infiniti Etherea







W.A.Y.





W.A.Y.



U.A.V.









