Essai – Infiniti Q50S Hybrid AWD : Au delà du réel

Après des débuts difficiles sous nos latitudes, la faute à une gamme peu en adéquation avec les désirs de la clientèle, la marque haut de gamme de Nissan compte désormais sur sa gamme Q et notamment la Q50, pour rivaliser avec les Lexus et allemandes bien implantées. Voyons ensemble si elle peut enfin plaire.

- V6 essence, 3’498 cm^3
- 364 CV à 6’200 t/min
- 546 Nm à 5’000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 7 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.4 sec.
- Poids : 1’910 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’800 x 1’820 x 1’445
- Conso. mesurée : 8.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 159 g/km (D)
- dès CHF 71’033.-, mod. essayé: CHF 82’753.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Jérôme Marchon

Infiniti ne s'est pas endormi sur ses « nelumbo nucifera gaertn » comprenez fleur de Lotus. Les premiums allemands sont les voitures de référence à égaler voire dépasser. Alors c'est en travaillant sur des solutions révolutionnaires et modernes qu'Infiniti revient à la charge.

Misant sur la technologie, Infiniti est le premier constructeur a oser commercialiser une voiture avec une direction "by wire", sans liaison mécanique. Pour vérifier les soi-disant progrès réalisés, nous essayons le fleuron de la gamme Q50 : la version S hybride essence-électrique.

Rentrons ensemble dans le 21 siècle et voyons si son logo n'est pas usurpé et si l'on peut vraiment prendre la route vers l'infini.

A l'extérieur

Elégante avec sa ligne de toit plongeante et sa calandre cintrée, la Q50 se montre aussi racée avec son kit sport et son avant agressif à souhait. Son empattement généreux (2.85 m) et son court porte-à-faux avant la place à part dans le segment des berlines.

D´aucuns pourront y voir un mélange des genres, avec un peu de Mercedes, de BMW, d'Audi, de Peugeot… Pour ma part, j'y vois des courbes limite sensuelles, un style bien singulier au design original notamment avec ce décrochement du montant arrière et cette calandre très japonisante.

Une chose est certaine, dans cette peinture auto-cicatrisante "Hagane blue" et ses belles jantes alu de 19 pouces, elle plait beaucoup.

A l'intérieur

S'installer à bord de cette limousine de nuit comme de jour est un régal. De nuit, les différents éclairages offrent une telle luminosité qu'ils nous libérèrent du stress de trouver l'emplacement de telle ou telle commande. On entre dans une ambiance cosy ou chaque parcelle visible à l'œil respire la qualité, tant dans le choix des matériaux que l'ajustage. Les sièges offrent à l'avant des réglages dignes d'une première classe et on trouve rapidement la bonne position de

conduite.

L’ergonomie des commandes demande un certain temps d’adaptation tant les offres de réglages pour la voiture ou pour le multimédia sont nombreuses. Hélas, les commandes semblent parfois “posées” à l’emplacement où il restait de la place. Il faut aussi dire que la console centrale intègre pas moins de deux grands écrans tactiles (écran supérieur ACL/VGA de 8 pouces et écran inférieur couleur de 7 pouces). Ce qui, effectivement, ne laisse plus beaucoup de place pour intégrer des boutons. Ces deux écrans sont interconnectés et associés au système InTouch d’Infiniti. Il permet d’assurer avec facilité la synchronisation entre le conducteur et la voiture. Malgré cette volonté de tout vouloir regrouper, il subsiste un trop grand nombre de commandes associées à ces deux écrans, sans compter l’ordinateur de bord situé entre les deux compteurs. A se demander si un copilote ne devient pas indispensable pour gérer l’ensemble des paramètres. D´ailleurs, un pilote d’Airbus ne serait ici pas dépaysé. Citons une connectivité du futur avec un nouveau système télématique InTouch permettant de rester « connecté » et une chaîne audio Bose de dernière génération disposant de 14 haut-parleurs répartis dans l’habitacle intégrant la radio par satellite à haute définition et un système de purificateur d’air.

Une fois n’est pas coutume, j’avais décidé de ne pas lire le manuel d’utilisation mais de trouver intuitivement le fonctionnement de chaque bouton. Les sièges chauffants m’ont donné du fil à retordre. En effet, l’icône est bien reconnaissable mais en appuyant dessus tout en roulant je n’ai pas eu la chauffe demandée. Au point même de penser le système en panne. En fait, c’est tout simple, il y a quatre positions (auto, fort, moyen, faible) s’affichant dans le coin de l’écran “GPS”. Chaque position se sélectionne par une pression supplémentaire. Pas évident à trouver dès la première utilisation. Je sélectionnais le niveau le plus faible sans le savoir. Dans l’ensemble, il faudra quelques jours pour apprivoiser toutes les subtilités que nous offre cette voiture bardée de technologie. Mais une fois l’ensemble des fonctions assimilé, on aura du mal à s’en passer. Je me suis presque senti en manque lorsque j’ai récupéré mon propre véhicule.

Les places arrières sont spacieuses, le coffre suffisant (400 litres) même si la banquette arrière n’est pas rabattable sur cette Q50S Hybrid. De quoi partir à quatre sans trop se poser de question.

Du côté de la dotation, pléthorique, citons le DCA (Distance Control Assist) qui

maintient la distance de sécurité avec le véhicule qui vous précède et va même jusqu'à appliquer un freinage en cas de besoin, puis le BSW (Blind Spot Warning) avertisseur d'angle mort, et encore l'AVM (Around View Monitor) caméra de recul avec vision panoramique y compris une vue de dessus par extrapolation. Je citerai aussi le contrôle actif de sortie de voie ALC (Active Lane Control), géré par une caméra située au dessus du rétroviseur intérieur. Il est le plus abouti des systèmes que j'ai pu essayer à ce jour. Pour finir, un système adaptatif d'éclairage LED avec passage des feux de croisement aux feux de route automatique.

Sous le capot

Le groupe boîte/moteur appelé Q70 dispose d'un moteur V6 de 3'498 cm3 à 24 soupapes qui développe 302 CV à 6'200 t/min et offre un couple maximum de 350 Nm à 5'000 t/min. Il est ici secondé par un moteur électrique de 68 CV alimenté par un pack de 96 cellules Lithium-Ion. L'ensemble cumulé offre un couple de 546 Nm reparti sur les quatre roues motrices procurant une réponse instantanée à la moindre sollicitation de l'accélérateur. On se retrouve propulsé à 100 km/h en moins de 6 secondes, dans un son feutré à l'intérieur et mélodieux à l'extérieur.

Quatre positions de gestion moteur s'offrent au conducteur. Un mode vert dit "eco" offre une conduite que je qualifierais de souple même si l'amortissement reste ferme. Le standard de couleur bleue est le mode usuel avec un volant légèrement durci. Et enfin le mode sport taquine la zone rouge (7'000 t/min) et procure une résistance bien ferme au niveau du volant et une réponse plus franche de l'accélérateur. Il est d'ailleurs amusant de passer du mode sport au mode eco ; on sent très clairement la résistance du volant qui se relâche comme un élastique en détente.

Je n'ai pas eu l'impression de rouler en « économique » tout au long de cet essai et j'ai même eu tendance à oublier le mode électrique. Pourtant, lors du bilan côté consommation, j'ai été étonné en bien de la moyenne calculée s'élevant à 8.7 l./100 km pour une voiture de pratiquement deux tonnes ayant quatre roues motrices.

Au volant

Les premiers kilomètres parcourus à bord d'une nouvelle voiture offrent souvent de précieuses indications. Hormis l'ergonomie du poste de pilotage, on éprouve assez rapidement soit du plaisir soit de la retenue au volant. Avec cette Q50S Hybrid j'ai eu droit à une succession d'impressions qui m'ont laissé perplexe. Par exemple, je m'attendais à pouvoir faire un départ en tout électrique, mais cela n'est guère possible. Dès qu'une légère déclivité se présente ou que j'exerce une pression un peu plus forte sur l'accélérateur, le discret et velouté V6 s'ébroue. Le mode électrique ne se réactive qu'une fois lancé et encore il ne faut pas avoir besoin de puissance. Mais ce V6 accouplé au moteur électrique procure des poussées franches même si linéaires. Comme si nous étions dans une tout électrique. Les accélérations et les reprises sont vraiment dignes d'une sportive et le châssis encaisse bien.

Seul bémol: la direction. La voiture est équipée d'un inédit système DAS pour Direct Adaptative Steering. Quesako ? Tout simplement un moteur électrique qui actionne la crémaillère en fonction des impulsions données au volant. Encore une fois comme dans les Airbus. On pourra ainsi faire varier la consistance et la réactivité de la direction, via l'écran tactile en sélectionnant l'un des quatre modes proposés. Objectif : éliminer tous les mouvements parasites d'une direction à liaison mécanique traditionnelle comme les vibrations ou les chocs. Je ne savais pas qu'un tel système était maintenant monté en série. En prenant le volant, je sentais bien qu'il y avait une sensation pas commune. Mon cerveau m'envoyait des signaux inhabituels. Je n'étais pas à mon aise sur cette route de campagne mais je ne savais pas si c'était lié à la route, à un sous gonflage voire encore à un problème d'amortisseur. J'étais décontenancé.

Heureusement, pour me satisfaire j'avais ces accélérations surprenantes, grisantes voire envoûtantes. Ce combiné électrique/thermique distille des sensations de velouté et d'onctuosité comme la soupe de ma grand-mère. Il me manque juste la crème pour être en total raccord. Cette crème c'est cette direction DAS. Elle me demandera vraiment un temps d'adaptation. Au moins trois jours. Trois longs jours où j'ai essayé de déconnecter mon cerveau pour entrer dans ce qu'offre cette alternative du « donner une sensation naturelle à un système complètement artificiel ».

Quoiqu'il en soit, et après avoir repoussé mes limites avec cette Q50S Hybrid, et ce dans pas mal de situations, j'ai été bluffé par l'efficacité globale. Je préfère encore une direction « mécanique » mais je salue le travail extraordinaire

effectué par Monsieur T. Kimura et son équipe. Il ouvre la porte sur ce que seront les directions de demain.

Autre ressenti, le confort. Il n'est étonnamment pas pullman mais délibérément typé sport. Donc pas de suspension adaptative mais un « classique », tout de même élaboré, amortissement à suspension multibras indépendante aux quatre roues. Etonnant pour une berline débordant de technologies modernes. Extrêmement bien "calibré" et assisté de l'ATC – Active Trace Control – une assistance dynamique en virage, ce châssis n'est pas pour me déplaire.

Parallèlement à cette direction du futur et à cet amortissement sport, j'ai été confronté au système de freinage dit « régénératif ». Cela permet de récupérer l'énergie d'un freinage pour le réinjecter lors de la prochaine accélération. En conduite coulée on ne ressent rien. Mais si on roule sportivement on ressent comme un décalage entre le moment où l'on appuie sur la pédale de frein et le réel ralentissement. La voiture continue de freiner alors que l'on souhaiterait réaccélérer en sortie de virage par exemple. Là encore, il me faudra un temps d'adaptation pour pouvoir gérer mes freinages et comprendre que l'on peut même lancer le freinage via la palette au volant en rétrogradant bien plus tôt. Cela demande une anticipation de freinage et une conduite particulière. Tout cela seulement en conduite très sportive, ce qui sera très rare au final.

Verdict

Cette Infiniti Q50S Hybrid est d'un niveau de sécurité hors du commun. Elle propose, et je dirais même ose, des solutions nouvelles pour la grande série. Son niveau de technologie sera trop pour certains mais jamais assez pour d´autres. Le geek sera à son aise, le plus traditionnel finira par trouver ses marques et y prendre goût. Celui qui sera moins convaincu par la direction DAS notamment au niveau "touché" de volant, devra alors s'orienter vers la Q50 sans la DAS, donc non hybride et en deux roues motrices mais de ce fait, il perdra la fabuleuse poussée qu'offre cet ensemble de propulsion. Pas facile vous disais-je.

Quoiqu'il en soit, à ce tarif, avec cette technologie embarquée et les solutions proposées, nul doute que les premiums allemands sont égalés. Néanmoins cette Q50S touchera plus une clientèle d'anticonformistes, d'audacieux en avance sur leur époque. A voir si le reste de la clientèle s'orientera spontanément vers ce

choix. Là encore, il faudra essayer, la vivre pour l'apprécier. Pour ma part, je sais maintenant où commence la route vers l'infini.

Prix et options – Infiniti Q50S Hybrid AWD

Prix de base : CHF 71'033.-

Peinture métallisée «Hagane Blue» : CHF 984.-

Toit ouvrant électrique en verre : CHF 1'342.-

Pack Multimédia : CHF 3'904.-

Pack Confort : CHF 732.-

Pack Visibilité : CHF 1'586.-

Pack bouclier de sécurité : CHF 3'172.-

Prix TOTAL : CHF 82'753.-

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

Nos remerciements à Infiniti Switzerland pour le prêt de cette Infiniti Q50S Hybrid AWD.

A lire aussi

Essai – Infiniti FX30d S Premium : Un gentil dragon !

Présentation – Infiniti Q80 Inspiration

Nouveauté – Infiniti Q70

Présentation – Infiniti Q30 Concept

Présentation – Infiniti Emerg-E

Genève 2012 – Infiniti Emerg-E

Genève 2011 – Infiniti Etherea

Q50S
W.A.Y.

Q50S
VD·450914
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

9:44
FREIN
15765km
STANDARD
553.8

9:45
17.0°c
Audio OFF
17.5°c
NAVI
Adresse (rue)
Points d'intérêt
Domicile
Destination
APPS
Téléphone
Infos
Réglages
Infiniti Drive Mode Selector
Chargement... Veuillez patienter.
AUDIO
MENU
CLIMATE

Consomm. carb.
Plage
556km
ECO
Consomm. carb. moyenne
8.0
l/100km
Consomm. carb.
30
25
20
15
10
5
0
l/100km
Historique
Réinit.
AUDIO
MENU
CLIMATE

Eco Drive Report
Score
63/100
Démarrer
Régul. vitesse
Décélération
Historique
Réinit.
AUDIO
MENU
CLIMATE

17.0°c
AIR CLIMATISÉ
17.5°c
OFF
DUAL
OFF
AUTO
Recyclage auto
DUAL
A/C
AUDIO
MENU
CLIMATE

Source
FM
Contrôle
TA OFF
1
107.6MHz
RTL
1
RTL
2
INTER
3
NRJ
4
RMC INFO
5
107.9MHz
6
108.0MHz
AUDIO
MENU

MAP
VOICE
CAMERA
DRIVE
MODE
AUTO
AUDIO
VOL
BOSE

HYBRID

HIGH VOLTAGE INSIDE
DO NOT ATTEMPT TO DISASSEMBLE
ELECTRIC SHOCK MAY OCCUR

YD 450914

HYBRID

VD 450914

VD·450914
W.A.Y.

VD·450914
W.A.Y.

VD 450914
HYBRID

W.A.Y.

VD 450914

HYBRID

Q50S

W.A.Y.

W.A.Y.

VD 450 914
W.A.Y.

W.A.Y.