

Essai - Infiniti Q60S 3.0t : Le coupé décalé

Pour le commun des mortels, le nom d'Infiniti est entouré de flou. Il évoque bien quelque chose, mais son histoire et son offre demeurent cernées d'idées vagues. Les efforts de la marque entrepris depuis 2014 pour relancer son image dans le monde commencent cependant à porter leurs fruits, particulièrement dans nos contrées helvétiques où le constructeur haut de gamme de l'alliance Renault-Nissan trouve un environnement fertile. Si le cœur de la gamme tourne autour des SUV, la filiale nipponne continue de proposer un coupé premium, la Q60.



- V6, biturbo, essence, 2'997 cm³
- 405 ch à 6'400 t/min
- 475 Nm dès 1'600 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 7 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.0 sec.
- Poids : 1'890 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'690 x 1'850 x 1'395
- Conso. mesurée : 11.8 l/100 km
- Emissions CO₂ : 208 g/km (G)
- dès CHF 73'400.-, mod. essayé: CHF 82'200.-

L'histoire du modèle est récente. Lancé durant l'été 2009 sous le nom de G37C, il est rebaptisé Q60 en 2014, sans pour autant changer de forme. La proposition initiale est reprise dans cette seconde génération présentée en 2016 à Detroit : une trois-portes, aux aspirations sportives, emportant un gros moteur. Au final vers quoi tend cette voiture ? Vraie sportive, GT pour conducteur tranquille ou muscle car à la japonaise ? Verdict.



A l'extérieur

Une chose est sûre, la Q60S attire le regard. L'ensemble du design frontal avant apparaît comme une fusion à la sauce nipponne de plusieurs bolides américains. Son long capot porte deux arrêtes très saillantes qui partent du pilier A et surplombent les deux feux profilés. Ces derniers offrent un regard de caractère à la face avant qui est des plus agréables. La large calandre à motif en losange et cerclée de chrome surmonte le bouclier finement ciselé et qui présente des allures de « splitter » flatteur à l'œil.

L'arrière verse moins dans le détail et repose sur des phares étirés qui demeurent dans le ton de l'agressivité. Le « winglet » intégré au hayon se fond en harmonie dans la chute du pavillon. Les deux sorties d'échappement, intégrées au bas du bouclier laqué, fournissent la note de sportivité qui convient.

De profil, tout est jeu d'arêtes : la ligne de ceinture y est très prononcée, tout

comme le trait parcourant la jupe. Le tout est bien complété par « l'ouïe » d'aération des freins avant.



A l'intérieur

Coupé oblige, l'espace est porté vers l'avant. La banquette arrière offre deux places, idéales pour de jeunes enfants. Ça l'est nettement moins pour des adultes de taille moyenne, lesquels se sentiront immédiatement à l'étroit, la faute à la ligne de toit plongeante qui réduit l'espace disponible au plus strict minimum.

Au-devant, les assises sont étonnamment larges, même pour les individus au physique tirant vers les proportions d'une armoire normande en acacia massif. Le soutien latéral est convenable mais ne figure pas comme la priorité de ces sièges, l'attention ayant été portée sur le confort qui, lui, est réel.

L'habillage de l'habitacle, alliant cuir surpiqué et plaque de carbone, est de bonne facture, tout comme les plastiques dont aucun ne dissone dans la finition. Si la qualité générale est bonne pour le prix affiché, on ne peut s'empêcher de penser que le rendu global est un léger cran en deçà des standards très largement fixés par les véhicules allemands, en témoignent les deux écrans interactifs superposés dont la qualité est hétérogène.

Le premier des deux, d'une diagonale de 7 pouces, est réactif et gère toutes les fonctionnalités fondamentales de la voiture. L'environnement n'est pas des plus clairs au premier abord, la répartition des réglages manquant parfois de logique.

Le second, placé sur la partie supérieure de la console, souffre de lenteur et d'une sensibilité moindre au toucher. Comme il gère la navigation, ces défauts peuvent de temps à autre poser quelques soucis. Changer de destination, chercher un point d'intérêt ou modifier le zoom sur la carte peuvent s'avérer être des exercices difficiles lorsqu'on est seul dans l'habitacle.

Autre point noir, la résolution des différentes caméras manque de finesse, l'imperfection étant plus palpable sur la caméra de recul. Le contraste est faible, le grain élevé, ce qui rend le dispositif presque inutile lors de manœuvres en milieu assez monochrome comme dans un parking bétonné ou de nuit.

Le tableau de bord est des plus conventionnels. Le compte-tour et le compteur de vitesse entourent un affichage déclinant toutes les informations vitales à la conduite et permettant, au besoin, d'ajuster divers réglages d'assistance.

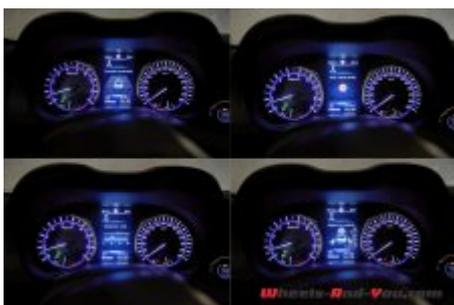
Les assistances et, plus largement, sa dotation technologique sont les grands points forts de cette Q60S. Si le prix d'appel est conséquent, la liste des options sait se montrer clémente avec le client. La voiture embarque de série le système de contrôle des angles morts, le régulateur de vitesse adaptatif, l'alerte de franchissement de ligne et la vision 360° avec détection de mouvement arrière. L'innovation majeure implémentée dans ce modèle, le DAS (Direct Adaptive Steering - direction assistée électroniquement), fait aussi partie de l'offre de base de ce modèle.



Sous le capot

La Q60 est disponible en deux déclinaisons de groupes propulseurs. Si la boîte de vitesse automatique séquentielle à 7 rapports équipe systématiquement le modèle, la différence se fait d'abord au niveau du moteur. La version « standard » emporte un quatre-cylindres essence de 2 litres turbocompressé qui développe 211 ch et 350 Nm de couple. La mouture « S » est équipée du V6 biturbo de 3 litres délivrant 405 ch et 475 Nm. Le mode de transmission varie selon le moulin choisi : propulsion pour la version « civilisée », transmission intégrale pour la variante sous stéroïdes.

Le véhicule mis à notre disposition étant badgé « S », je peux profiter de la plus puissante des propositions. Le constat est instantané : la bête en a, très logiquement, dans le coffre ! Les réponses aux sollicitations de la pédale de gaz sont immédiates, le V6 ne demandant qu'à ronfler pour distribuer sa puissance sur les quatre roues. Les limitations routières deviennent rapidement contraignantes, tant la douce sonorité du 3 litres dès les moyens régimes est un appel à la vitesse.



Au volant

Sitôt les clefs de la Q60S en ma possession, je me lance dans un périple en terres françaises. A moi les vertes contrées de la Touraine, ses départementales zébrant les forêts, ses routes cabossées et usées par les années, ses enchaînements de courbes longeant la Loire. Mais avant d'y arriver, je fais un passage par l'autoroute. Entrer sur les voies rapides devient un exercice amusant : pédale au plancher, je me téléporte dans le trafic. Je ne suis qu'en mode « Standard » et

déjà la machine m'indique qu'elle est prête à jouer. J'avale les kilomètres sans le moindre effort, la mécanique et l'électronique font le travail pour moi. Je n'ai jamais l'impression de relancer mon allure, simplement d'accélérer à mon gré jusqu'à devoir tempérer mes ardeurs. L'ensemble étant très bien suspendu, les aspérités de la route sont bien filtrées et la sensation de vitesse s'en voit faussée. A 130 km/h, on en vient parfois à se demander si le compteur n'est pas détraqué.

Bien installé dans mon siège, je finis par passer le péage et m'en vais attaquer la partie la plus plaisante de ma promenade. Le terrain tourangeau est là, plus irrégulier et mettant plus rudement à l'épreuve le train roulant. Le système DDS - Dynamic Digital Suspension / suspension dynamique numérique - fait des prouesses. En de rares occasions, je ressens une gêne, ceci uniquement sur les compressions les plus dures. En virage, le roulis est bien amorti et le châssis offre une rigidité qui autorise une allure dynamique, mais dynamique seulement.

Dès que j'augmente le rythme, je sens les limites du véhicule poindre. D'abord sur le freinage : il manque clairement de mordant et il me faut m'y habituer. Pis encore, à l'approche d'une boucle serrée, je sollicite les disques à plein. L'arrière en vient à danser le tango et moi à compenser avec la direction et avec l'accélérateur pour rééquilibrer les masses. Note à moi-même : la répartition du poids penche franchement - et assez logiquement - vers l'avant.

Ensuite, je perçois le revers de la médaille du DAS. Avant d'exposer ses faiblesses, il serait judicieux d'en expliquer le concept. Le « Direct Adaptive Steering » est le nom donné par Infiniti pour son système de transmission des données de direction. Les tours de volant sont ainsi transformés en impulsions électriques. Ces dernières sont interprétées par une unité centrale qui, en coopération avec le radar frontal et les divers senseurs, envoie les ordres aux roues avant. Point de colonne de direction active donc, seulement en appoint en cas de défaillance de l'électronique. Si cette technologie filtre très bien les cassures du bitume et rend plus précise la direction (lorsque les modes « Sport » et « Sport+ » sont activés), elle altère aussi nettement le renvoi d'information. Je suis particulièrement mitigé quant à cette fonctionnalité qui offre un confort incroyable sur des chaussées irrégulières, mais grignote dans le plaisir de conduite en courbe.

Trajet de retour en pays helvète... Cette fois, à l'approche de Genève par les cols, j'active alors le mode « Sport+ » et positionne le levier de vitesse en manuel, prêt

à claquer les rapports via les palettes fixées au volant. C'est alors que le tigre sort du bois. La réponse à l'accélérateur est clairement plus franche, la suspension plus rigide et la direction plus nerveuse. En montée, la transmission intégrale prend tout son sens, la motricité étant excellente. Les quelques ombres au tableau relevées plus haut demeurent : le tangage est important et les freins peinent à ralentir les presque 1'900 kg de la Q60S.

Fin de parcours par la ville... qui n'est vraiment pas le terrain de jeu du coupé japonais. On y découvre un angle de braquage court et réalise alors que, dans les rues étroites, manœuvrer l'engin n'est pas une sinécure.

En matière de consommation, les trois litres de cylindrée de ce V6 ne font pas dans la retenue : après 2'100 kilomètres parcourus, ce sont 11.8 litres aux 100 kilomètres qui sont engloutis, soit 2.8 litres de plus que la consommation indiquée par le constructeur. Sur autoroute, l'appétit du moteur est moins vorace : 8.85 litres aux 100 km. A noter que le mode de conduite « Eco » a des effets très limités, car agissant principalement sur la rigidité de la pédale d'accélérateur pour éviter les sollicitations un peu trop lourdes du conducteur.





Verdict

Que retenir de cette Q60S ? Son esthétique d'abord qui, à mon goût, est une réussite. Puis sa grande capacité à enchaîner les kilomètres, sur autoroute comme sur les axes secondaires. Enfin, son aptitude à inviter à la balade, en s'autorisant çà et là à pousser modérément la mécanique et faire rugir le V6, juste pour le plaisir.

La Q60S est au final une GT pour hommes et femmes tranquilles, pour le conducteur pouvant s'affranchir des contraintes pratiques de la vie de famille. C'est une proposition en décalage avec une certaine concurrence, ne misant pas sur la sportivité à tout prix mais davantage sur le confort. Le moteur de 405 chevaux est un agrément de conduite plus qu'un outil de performance.



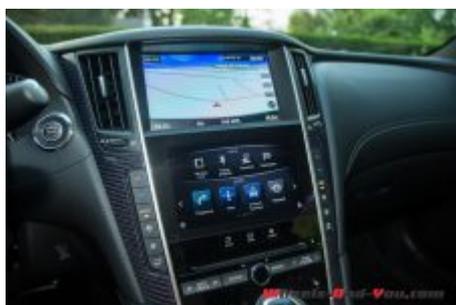


Prix et options - Infiniti Q60S 3.0t Sport Tech AWD

Prix de base : CHF 80'400.-

Peinture métallisée "Rouge Sunstone" : CHF 1'800.-

Prix TOTAL : CHF 82'200.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à Infiniti Europe pour le prêt de cette Infiniti Q60S 3.0t Sport Tech AWD, ainsi qu'au garage Automobiles Caveng à Genève pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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

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 Prototype 9

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



