Article écrit par Nicolas HEIDET le 1 janvier 2016

Infiniti Q30 : l'élégante cousine

Pour réellement se développer, Infiniti devait absolument aller sur le marché des berlines compactes. Voilà qui est chose faite avec la Q30, mais est-elle à la hauteur ?

Arrivée en Europe en 2008, Infiniti représente la marque haut de gamme de l'Alliance Renault-Nissan. Ses concurrents directs se nomment donc Lexus, mais aussi Audi, BMW, Mercedes et les autres. Aujourd'hui, Infiniti est surtout connu pour son grand SUV haut de gamme au style très original nommé QX70 et précédemment connu sous le nom de FX. Après avoir également lancé une berline hybride (M puis Q70), le constructeur japonais enchaînait il y a bientôt 2 ans avec une berline familiale concurrente des BMW Série 3, Mercedes Classe C et Audi A4, la Q50. Depuis quelques mois, on la croise de plus en plus, notamment en région parisienne où de nombreux VTC la préfère à ses concurrentes. Mais pour se développer plus efficacement, rien de tel qu'une catégorie qui représente 35 % de part de marché sur le vieux continent. C'est justement là que la Q30 fait son entrée en scène.

ÉLANCÉE ET ATYPIQUE

Pour arriver rapidement à une berline compacte, Infiniti n'a pas eu besoin de développer une nouvelle plateforme. C'est celle de la récente Mercedes Classe A qui est utilisée, en plus de nombreux éléments (Mercedes et Renault- Nissan on conclut un accord de partage de plateforme il y a quelques années, ndlr). Toutefois, la Q30 ne ressemble extérieurement en rien au best-seller de chez Mercedes. Le coup de crayon ressemble aux autres modèles de la gamme Infiniti avec une ligne très élancée et une calandre bien spécifique. Rien ne laisse penser que cette voiture repose sur une Classe A, surtout que la Q30 est très légèrement surélevée afin de lui offrir un aspect tirant un peu vers un crossover même si celui qui endossera ce rôle, le QX30, arrivera l'année prochaine. En somme une voiture qui fait tourner les têtes, c'est bon signe !

ON PREND LE MEILLEUR

À bord, on aurait facilement pu s'attendre à un copier/coller d'Infiniti sur la Mercedes. Il n'en est rien, du moins, dans la globalité. La présentation est sobre et fidèle à l'esprit “zen” que l'on trouve dans d'autres Infiniti. En regardant dans le détail, on a bien quelques éléments empruntés à la Classe A, comme les boutons de climatisation ou encore le volant et les commodes, sans oublier l'ordinateur de bord implanté entre les deux compteurs, mais c'est tout. Une bonne idée puisque l'écran couleur est mieux intégré que dans sa cousine et l'ergonomie globale est mieux pensée. En fait, Infiniti a pris le meilleur de la Classe A et y a implanté son savoir-faire par-dessus, et ça marche parfaitement ! À l'arrière, le volume reste correct, même pour les plus d'1,80 mètres. Le coffre quant à lui affiche 368 litres, rien d'extraordinaire par contre.

PLUS CONFORTABLE QUE MERCEDES ?

En prenant le volant de cette Q30, on ne peut s'empêcher de penser, là encore, à la Mercedes Classe A. D'abord parce qu'elle en adopte le même volant et, dans certains cas, les mêmes sièges, mais aussi parce qu'elle lui emprunte la plupart de ses motorisations. C'est le cas du 1,5 litre diesel à rampe commune qui, à l'instar de la Classe A, vient directement de chez Renault. Il délivre 109 ch et s'il ne se révèle pas débordant de vitalité, il suffit à notre Q30 qui affiche une moyenne située sous la barre des 4 litres aux 100 km. Si on décide de se faire un peu plaisir, on peut aussi aller chercher la version 2,0 litres turbo essence. Associé à 4 roues motrices et une boîte robotisée à double embrayage, ce bloc délivre 211 ch et assure des prestations plus haut de gamme. Côté confort, il faut reconnaître à cette Q30 un petit avantage sur sa cousine souvent critiquée pour sa fermeté. Non seulement, notre Infiniti assure un bon comportement et de surcroît, elle est un peu plus confortable que la Classe A. Enfin le tarif, la Q30 est vendue à partir de 26 850 euros avec le diesel de 109 ch pour atteindre 44 570 euros dans sa version la plus haut de gamme. Des prix qui sont quasiment les mêmes que chez Mercedes même si la japonaise est un peu mieux équipée que l'Allemande.