



Bjorn Blokzijl
8 september 2014

Vol in de aanval

Als er één merk is dat een stevige voet aan wal wil zetten op de Europese markt, dan is het wel Infiniti. Vanaf 2008 kan er al via de officiële weg een auto van het luxemerk van Nissan worden gekocht, maar vanaf vorig jaar gaat de ontwikkeling in sneltreinvaart: met de komst van de volledig eigen ontwikkelde Q50 is een modellenoffensief begonnen. Hoewel de auto ten opzichte van zijn concurrenten zeer scherp geprijsd is, is een instapper van 35.900 euro (de 2.2d) niet goedkoop. Daar gaat volgend jaar verandering in komen. Op basis van de Mercedes-Benz GLA komt een compacte middenklasser: de Q30. Kort daarna volgt een crossover-variant in de vorm van de QX30. Beide zullen worden voorzien van voorwielaandrijving en zuinige motoren. Om de sportiviteit niet uit het oog te verliezen zal later een 'AMG-achtige' geïntroduceerd worden. Tot die tijd moet de Q50 voor het eerste grote succes zorgen. We reden eerder al met de auto voorzien van een dieselmotor, maar nu wordt ook een tammere benzinemotor geïntroduceerd.



Lekker uitgesproken

De Q50 moet concurreren met auto's als de BMW 3 Serie, Mercedes-Benz C-Klasse en de Audi A4. Zet je de auto naast één van de drie, dan valt de Infiniti op twee vlakken wat uit de toon. Allereerst is hij langer dan voorgenoemde modellen. In vergelijking met de BMW is het verschil zelfs 17 centimeter in het voordeel van de Infiniti. Ten tweede is de Q50 qua design wat smaakgevoeliger dan zijn opponenten. Het ontwerp krijgt niet bij iedereen de handen op elkaar, maar wij vinden het een beauty. Door zijn wulpse lijnen over de achterspatborden en de breed uitgeklopte exemplaren aan de voorzijde, doet de auto lekker dik aan. Zijn grote grille en 'boos kijkende' koplampen zorgen voor nog wat extra agressie in de aanblik van de auto. Auto's in dit segment worden vooral besteld in stemmig zwart of grijs, maar wij kozen voor het prachtige bordeauxrood, Venetian Ruby genaamd. In deze kleur komt de lijnvoering net wat mooier uit en worden de chromelijsten rond de ramen fraai geaccentueerd. Standaard staat de auto op 17 inch lichtmetaal. Op de 'Performance' zijn 19 duims grote velgen gemonteerd.



Bedreiging voor de gevestigde orde

Wil je concurreren met de 'premiummerken', dan is het belangrijk dat je aandacht schenkt aan het interieur. Niet alleen het ontwerp en de ergonomie moeten in orde zijn, ook de gebruikte materialen moeten top-of-the-range zijn. Over het algemeen worden de binnensten van Audi's bovenaan het rijtje gezet als het gaat om die criteria. Met de komst van de Q50 hebben de Duitsers er een geduchte concurrent bij. Hoewel het dashboard niet enorm spannend is vormgegeven, ziet het er wel erg goed uit. Overal vind je leer en prachtige kunststoffen en de op de middenconsole aangebrachte panelen zijn gemaakt van echt aluminium. Bediening van het navigatie/audiosysteem en dat van de verschillende comfort-, rijgemak- en veiligheidssystemen, geschiedt via een touchscreen. Groot voordeel van de aanwezigheid van twee van deze schermen, is dat je op het ene scherm de kaart van de navigatie ziet en op de andere voor bijvoorbeeld een andere radiozender kan kiezen. Normaliter is het ene van beide zichtbaar. De menustructuur is logisch en laat zich intuïtief bedienen, als dat van een smartphone. Door de grotere lengte van de auto, is de binnenruimte voor deze klasse bovengemiddeld. Voorin zit je ruim - maar wel lekker ingenesteld door de hogere

Infiniti Q50 2.0T Performance

middentunnel - en ook achterin kan een bestuurder van 1.90 nog 'achter zichzelf' zitten. Deze ruimte is niet afgesnoept van de bagageruimte, want ook deze is met 510 liter groter dan die van het Duitse drietal.



Comfortabel snel

Net als de bij 2.2d, komt de aandrijflijn van de 2.0T uit de schappen van Mercedes-Benz. De benzinemotor heet daar '250' en is ondermeer te vinden in de C- en A-klasse. Met een maximaal vermogen van 211 pk en een koppel van 350 Nm presteert de Q50 ruim voldoende. Fel en opzwevend is de aandrijflijn echter niet. Vanuit stilstand is de '100' in 8.5 seconden gehaald. Dat de C250 dit in liefst 1.9 seconden sneller doet, heeft vooral te maken met het hoge gewicht van de Q50. Ben je eenmaal onderweg, dan merk je niet zoveel van die extra kilo's. Op tussenacceleraties is de auto rap genoeg en laat daarbij een aangename brom horen. Helaas komt dit geluid niet uit de uitlaat, maar wordt het door de speakers weergegeven. Op constante snelheden is het een oase van rust. Door de uitstekende isolatie, mede door middel van behoorlijk dikke rijruiten, is weinig te horen van wat er buiten de auto gebeurt. Aangezien wij in

een bergachtig landschap reden, is een realistisch testverbruik niet te noteren. Toch is de fabrieksopgave van 4.8 liter per 100 km naar onze mening te positief. Bij een snelheid van 100 km/u gaf de verbruiksmeter aan boord al zo'n 6l/100km aan, wat al aangeeft dat de fabrieksopgave bij lange na niet haalbaar is. Niet alleen de motor is overgenomen van Mercedes-Benz, ook hun zeventraps automaat is in de Infiniti gemonteerd. Schakelen gaat vloeiend en zonder schokken. Dit kan geheel automatisch, maar ook met de pook of via de flippers - die overigens van hetzelfde materiaal zijn gemaakt als die in een Red Bull Formule 1-auto - achter het stuur. Beroer je deze flippers, dan duurt het soms wat langer voordat de bak reageert, maar echt hinderlijk wordt het niet.



Walhalla voor gadgetfreaks

Het paradepaardje van Infiniti is het volladen van de modellen met allerlei elektronische hulpmiddelen. Wat eerder alleen in de S-Klasses van deze wereld te vinden was, vind je nu in de Q50. Willen we de hele lijst noemen, dan kunnen we een A4'tje vullen. Belangrijkste en meest merkbare gimmick is de drive-by-wire besturing.

Op papier is het een briljante vinding. Tussen het stuurwiel en de voorwielen is geen mechanische verbinding meer, maar een flinke hoeveelheid elektromotoren en drie computers brengen de bewegingen van het stuur exact over naar de wielen. Voor de veiligheid is er nog wel een stuurstang aanwezig, maar bij het starten van de motor wordt deze connectie verbroken. Door een aanpassing van de software kan in principe elke gevoeligheid worden weergegeven. Geef je in het menu aan dat je de zwaarste stand prefereert, dan is de besturing uiterst direct en zwaar. Elke beweging van het stuurwiel zorgt voor een verplaatsing, wat enkel op bochtige wegen en lage snelheden prettig is. Daarbuiten is zelfs de meest indirecte stand te nerveus naar mijn mening. Daarbij worden oneffenheden in de weg enigszins - kunstmatig - doorgegeven en zorgt voor de nodige gewenning. Het systeem is standaard aanwezig op de 'Performance' en is als optie te verkrijgen op de andere varianten. Ondanks de minder prettige ervaring met de besturing, hebben we wel plezier gehad met de auto. Net zoals de motor van de auto geen racer maakt, is het onderstel tevens een mix tussen sportiviteit en comfort. Zeker op de grote velgen is de vering en demping aan de stugge kant, maar daardoor plakt de auto aan de weg in bochten. Bestel je hem met de 17 inch velgen, dan is het comfort hoogstwaarschijnlijk beter. Op goed onderhouden snelwegen ligt de auto als een blok op de weg en verlang je naar een lange rit. Samen met de heerlijk zittende en goed ondersteunende stoelen, verwachten we dat je ook na honderden kilometers fris en fruitig uitstapt.



To Infiniti and beyond

Met de Q50 zet Infiniti een flinke stap in de goede richting om betere verkoopcijfers te behalen. Steeds meer consumenten kennen de naam en stappen uit interesse de showroom binnen. Het kort achter elkaar op de markt zetten van splinternieuwe modellen geeft aan dat Infiniti serieus werk maakt van het winnen van marktaandeel in Europa, waarbij goed gekeken is naar de specifieke wensen en eisen van de consument. Grote motoren zijn leuk, maar zorgen in veel landen voor hoge prijzen door milieuwetgeving. De introductie van de 2.2d en 2.0T is noodzakelijk om kopers te trekken. Voor een relatief jong merk zet Infiniti een erg goede auto neer. Hij heeft ten opzichte van de 'premiummerken' nog wel wat verbeterpunten, maar op het gebied van binnenruimte, ergonomie, materiaalgebruik en aandrijflijn zit hij of op hetzelfde niveau of presteert hij zelfs beter. De verbeterpunten vergeet je als je de prijslijst erbij pakt. Wil je een C-Klasse - die in alle opzichten kleiner is - met hetzelfde uitrustingsniveau, dan betaal je meer dan 10 mille extra. Wil je in een fijne, ruime en erg fraaie auto rijden en wil je wel 's wat anders dan de standaard Duitse merken, dan is de Q50 d'© keuze. Met een blijvend goede prijsstrategie en een groeiend modellengamma weten wij dat

er zeker een mooie toekomst is weggelegd voor Infiniti.

Plus

- + Soepele aandrijflijn
- + Bovengemiddelde binnenruimte
- + Goede prijsstelling

Min

- Drive-by-wire niet door iedereen geliefd
- Erg uitgesproken design
- Wat stug met 19 inch velgen