



Infiniti Q50

Onbekend maakt onbemind

Autotest | Grote autofabrikanten hebben grote marketing-afdelingen. Als ze een nieuwe auto lanceren, wordt de pers meteen opgetrommeld om daar verslag van te doen. Maar toen het relatief kleine Infiniti in 2014 de geheel nieuwe "Q50" introduceerde, werd die auto over het hoofd gezien door zowel zakelijke kopers als de Autozine-redactie. Tijd om het goed te maken!

Infiniti is een zogenaamd "premium merk". Een premium merk biedt een product met de gebruikelijke functionaliteit, maar dan van een hoogwaardigere kwaliteit. Die kwaliteit kan zitten in de vormgeving of in hoogwaardige materialen. Bij een premium auto komen daar geavanceerde techniek en bovengemiddelde rijeigenschappen bij.

Maar een relatief klein merk als Infiniti moet nog harder werken om op te vallen als premium merk. Daarom is de vormgeving veel extravaganter. Terwijl de Duitse merken stevast kiezen voor strakke lijnen, kiest het luxemerk van Nissan voor ronde, bijna organische vormen. Tegelijkertijd oogt het front meer dan zelfverzekerd, waardoor deze zakenauto duidelijk maakt bovengemiddelde kwaliteiten in huis te hebben.



Uitrusting

En die kwaliteiten hebben ook betrekking op de uitrusting. Zo is de prijs in de prijslijst bij veel andere premium merken slechts het begin van de onderhandelingen. Vervolgens moeten optiepakketten worden gekozen die samen even veel kosten als een kleine stadsauto. Bij Infiniti ligt dat anders: de gekozen uitvoering bepaalt vooral de aankleding, maar minder de uitrusting. De testauto is een "Performance+" uitvoering en die kent slechts drie opties: een schuifdak, metallic lak en een alarm.

De meeste luxe- en veiligheidsvoorzieningen die bij andere premium merken bij moeten worden besteld, zijn op de Q50 standaard aanwezig. Wel is merkbaar dat de Q50 inmiddels enige jaren op de markt is, want zaken zoals head-up display en een DAB tuner ontbreken.

Infiniti doet ook niet met de jongste trend mee om het aantal knoppen en hendels zo veel mogelijk te beperken. In tegendeel: het dashboard telt een imposant aantal knoppen en zelfs twee, boven elkaar geplaatste, beeldschermen. Het bovenste wordt altijd gebruikt voor het navigatiesysteem, het onderste toont menu's van het audiosysteem, de smart-phone interface en de vele veiligheidssystemen.

Assistentie

Want als er één punt is waarop de Q50 zich onderscheidt van de concurrentie, dan is het wel met de vele systemen die de bestuurder ondersteunen. Dat is te danken aan "Direct Adaptive Steering". In de regel loopt er een stang van het stuurwiel naar de voorwielen, eventueel voorzien van een elektromotor om het sturen wat makkelijker te maken (stuurbevestiging). De Infiniti Q50 is de eerste auto waarbij de stuurstang is vervangen door een computer (alhoewel er voor noodgevallen wel kan worden teruggevallen op een stuurstang).

Een belangrijk voordeel van deze opzet is, dat de computer veel beter kan assisteren bij het rijden. Alhoewel Infiniti de Q50 formeel niet presenteert als zelfrijdende auto, kan deze sedan meer assistentie bieden dan zelfs de duurste modellen van andere merken!



Zo geven andere merken een voorzichtige stuurcorrectie wanneer de bestuurder niet binnen de lijnen van het wegdek blijft. De verleiding is dan groot om de handen van het stuur te halen, maar dan verschijnt een foutmelding en deactiveert deze hulp. Maar niet bij Infiniti! Infiniti biedt naar keuze een terughoudende en een "bemoeizuchtige" stuurhulp en die laatste kan, zonder protesteren, lange afstanden sturen zolang de bochten niet al te scherp zijn. Wel jammer: de Q50 blijft niet netjes in het midden van de rijstrook, maar "stuitert" onrustig tussen de lijnen op het wegdek.

Safety Shield

De Q50 stuurt niet alleen zelf, maar remt ook zelfstandig! Zodra het "Safety Shield" wordt geactiveerd, houden sensoren de omgeving rondom de auto in de gaten. Wanneer op een lege weg het gaspedaal los wordt gelaten, gebeurt precies wat mag worden verwacht (de auto rolt uit). Maar wanneer de computer langzamer verkeer voor de auto detecteert, houdt de Q50 bij het loslaten van het gaspedaal sterk in en kan deze Infiniti zelfstandig tot stilstand komen. Dit betreft geen "noodstop" zoals bij andere merken, maar puur een comfort-functie (die bovendien onafhankelijk van de actieve cruise-control werkt).

Het vraagt uiteraard enig lef c.q. vertrouwen in de techniek om het remmen aan de auto over te laten, maar al snel dringt zich de gedachte op waarom alleen Infiniti dit aanbiedt. Het is toch logisch dat de bestuurder geen andere auto's wil raken?



Motoren

De reden waarom Infiniti tot nu toe weinig voet aan de grond heeft kunnen zetten in Europa (in Amerika en Rusland is Infiniti zeer succesvol), is de keuze van de motoren. De 3.7 liter benzinemotor is de standaardmotor op alle modellen. De 320 pk die deze V6 genereert is een groot feest, maar het milieubesef en de financiële druk maken daar in Europa snel een eind aan.

Daarom is de Q50 leverbaar met een hybride- of een dieselmotor. De testauto is voorzien van die laatste. De 2.2 liter viercilinder diesel is, samen met de zeventraps automatische versnellingsbak, afkomstig van Mercedes-Benz. Infiniti heeft de dubbele turbo vervangen door een enkel exemplaar en het geheel voorzien van eigen software om tot een uniek karakter te komen.



Het resultaat is dat de 2.2D nog steeds prima prestaties levert, maar niet de overmacht die gebruikelijk is in dit segment. Dat is geen eufemisme voor "traag", want vanuit stilstand sprint de Q50 in 8.7 seconden naar de 100 km/u, om door te gaan tot 231 km/u. Het forse koppel van 400 Nm zorgt bovendien voor veel souplesse, waardoor ook op hoge snelheden gemakkelijk tussensprints worden neergezet. Het verschil is dat de Q50 goed presteert, maar de concurrenten nog beter.

Weggedrag

In een auto met stuurstang, ligt de verhouding tot het draaien aan het stuurwiel en het draaien van de wielen vast. Met elektronica kan de reactie direct of indirect worden gemaakt, maar de ratio kan niet variëren. Dankzij de elektronische besturing van de Q50 kan de ratio wél variëren en daarom is het verschil tussen de comfortabele en sportieve modus groter dan bij welke andere auto dan ook.



De bijzondere besturing heeft ook een nadeel. Omdat er geen fysieke koppeling bestaat tussen de voorwielen en het stuurwiel, ontbreekt iedere vorm van gevoel in de besturing. Op bijvoorbeeld onregelmatig wegdek of spoorvorming is wel voelbaar hoe het koetswerk reageert, maar niet welke weerstand de voorwielen daarvan ondervinden. Als de auto dan ook nog zelf stuurt, is dat heel onwennig. De testrijder ervoer zelfs een lichte misselijkheid, zoals bij wagenziekte hoort. Kortom: probeer dit zelf uit!

De motor drijft de achterwielen aan en daarom is ook de balans in de auto heel anders dan bij een doorsnee sedan. Aanvankelijk doet de Q50 vertrouwd aan, maar wanneer baldadig wordt gereden zet de achterzijde graag een stapje opzij. Wederom maakt Infiniti hiermee een gedurfde keuze, want dit zal de gemakzuchtige bestuurder afschrikken terwijl het de sportief ingestelde automobilist nog meer naar de zin maakt.



Conclusie

Infiniti is succesvol in Amerika en Rusland, maar probeert al jaren tevergeefs voet aan de grond te krijgen in Europa. Omdat Infiniti hier nog zo klein is, zagen zowel de Autozine-redactie als zakelijke rijders de Q50 tot nu toe over het hoofd. En dat is jammer, want deze nieuwe sedan is een typisch geval van "onbekend maakt onbemind".

Een testrit leert dat de Q50 iets aan verfijning mist, maar technisch gezien juist verder gaat dan de gevestigde orde (zonder dat daarvoor diep in de buidel moet worden getast voor optiepakketten). Daarnaast onderscheidt de Q50 zich met een nadrukkelijk sportief karakter dankzij achterwielaandrijving en een unieke besturing. ■



Specificaties

Infiniti Q50

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

479 x 182 x 145 cm
285 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.744 kg
n.b.
n.b.

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

74 l
500 l
225/55R17

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

2143 cc
4/
170 pk @ 0 rpm
400 Nm @ 1600 tpm
achterwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

8.5 sec.
230 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

4.8 l / 100 km
6 l / 100 km
4.1 l / 100 km
124 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 46.086,-
€ 44.950,-