

Vorstellung Infiniti QX30: Darf's auch etwas kleiner sein?

Von Peter Schwerdtmann

In den USA haben sie leichtes Spiel, aber in Europa stellt der Markt die Anbieter japanischer Edelmarken vor größere Probleme. Obwohl sie mit mindestens gleichwertiger Technik und vergleichsweise zurückhaltenden Preisvorstellungen antreten, bleiben die Erfolge bescheiden. So begann es auch mit Infiniti, der Nobelmarke von Nissan. Doch seit dem vergangenen Jahr zeigen die Japaner, dass rumdümpeln bei mikroskopisch kleinen Zulassungszahlen nicht ihr Ziel ist. Dass sie mehr wollen, zeigt die Baureihe Q30 und jetzt auch der passende Crossover QX30.

Der Markt ist voller Menschen, die beim nächsten Fahrzeug aufsteigen wollen und sich dabei etwas trauen und voller Menschen, die es beim nächsten Mal lieber etwas kleiner hätten, aber ohne Verzicht. So gesehen, liegen die beiden Q30-Varianten mitten im Ziel. Nun müssen sich die Menschen nur noch trauen, einer noch exotischen Marke näherzutreten. Da wird sich Ihnen sofort die Frage nach dem Händler- und Service-Netz stellen. Zur Zeit gibt es nur zehn Infiniti-Center und zusätzlich sieben Service-Partner. Das als ein Netz zu bezeichnen, wird auch dann noch schwerfallen, wenn 2018 rund 50 Betriebe dazugehören. Die Infinitis werden sich also um deren Standorte herum vermehren.

2015 fanden in Westeuropa 7000 Käufer ihren Infiniti reizend genug. Das war 45 Prozent mehr als im Vorjahr. In Deutschland verbargen sich die Infiniti-Neuzulassungen 2015 noch unter den sonstigen Herstellern. Aber auch hier war sofort die Q30-Baureihe sofort das erfolgreichste Modell. Das mag an der Berichterstattung der Medien über die Allianz Daimler und Renault-Nissan liegen. Dabei wurde auch berichtet, Nissan werde bei Infiniti eine Fahrzeugreihe auf der Basis der A-Klasse anbieten. Die Nähe zu den Stuttgartern ist sicher hilfreich. „Aber wir kokettieren nicht damit“, sagt Pressesprecher Andreas Maenner.

So kommen der Infiniti Q30 und sein Crossover-Kollege QX30 natürlich mit derselben

Architektur daher wie die kleinen Daimler, aber mit einem unverwechselbaren Design. Das durfte man auch erwarten, denn erstens braucht die Marke den Unterschied und zweitens kommt der Infiniti-Chef Roland Krüger aus dem Design. Während man bei den Luxus-Varianten andere Hersteller aus Asien in das Gesicht eines kampfbereiten Samurai zu blicken scheint, geht es bei Infiniti weniger aggressiv zu. Hier zweigt man mit weichen Linien und quellenden Formen zwar Muskeln, doch die Kraft wirkt beherrscht. Der oben und unten geschwungene, markentypische Kühlergrill bringt sogar ein leichtes Lächeln ins Gesicht.

In der Innenraumgestaltung schaffen es die Designer mit viel Geschick, die Grenze zum Übertriebenen – zum „too much“ – gerade nicht zu überspringen. Sie hielten sich aber die Möglichkeit offen, mit extravaganten Linien und edlen Materialien zu zeigen, wie sie in dieser Klasse den Begriff Luxus interpretieren. Mit dem auf den Fahrer ausgerichteten Cockpit, der asymmetrischen Gestaltung der Armaturentafel, die dem Beifahrer mehr Raum gibt wirkt der QX30 besonders in der zweifarbigen Gestaltung mit dem Style Paket Café Teak schon sehr edel.

Der QX30, den wir jetzt im Bonner Umland erlebten, hatte alles an Bord, was die Preisliste hergibt: Er rollte auf der gehobenen Basis Premium Tech als 2.2 d mit Sieben-Gang-Doppelkupplungs-Getriebe und Allradantrieb für 43 170 Euro vor mit dem Technikpaket für 1170 Euro, dem Sicherheitspaket für 2050 Euro, dem Premium-Audiosystem von Bose für 800 Euro, dem Panorama-Glasdach für 650 Euro, Metallic-Lackierung für 780 Euro und dem Style-Paket für 550 Euro. Die Liste der Extras ist kurz, der Inhalt der Pakete umfangreich. In der Summe ergibt das einen sehr gut ausgestatteten kompakten Crossover mit sehr gehobenem Ambiente und kompletter Sicherheits-, Komfort- und Infotainment-Technik zu einem Preis unter 50 000 Euro. Das ist wettbewerbsfähig.

Der 170 PS-Diesel, das Sieben-Gang-DSG und der automatisch zuschaltende Allradantrieb suchen ihre Stärke eher in schneller Gelassenheit, wenn auch der Diesel die Komfort-Atmosphäre mehr stört, als es in dieser Klasse üblich ist. Das passt zu dem Gefühl, dass irgendwo unter den Bizeps der Karosserie noch mehr Kraft verborgen sein muss als nur 170 Diesel-PS. Kommt ja vielleicht noch. Aber im ersten Anlauf wird der Infiniti QX30 nur mit diesem einen Dieselmotor angeboten, einem guten und bewährten Bekannten.

Daten Infiniti QX30 Premium

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,43 x 1,82 (mit Spiegeln 2,08) x 1,52

Radstand (m): 2,70

Bodenfreiheit: 202 mm

Motor: R4-Diesel, 2143 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 125 kW / 170 PS bei 3400 - 4000 U/min

Max. Drehmoment: 350 Nm von 1400 - 3400 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 215 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,5 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,9 Liter

CO₂-Emissionen: 128 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1610 kg / max. 465 kg

Maximale Anhängelast: 1800 kg

Kofferraumvolumen: 430 Liter, erweiterbar

Wendekreis: 11,4 m

Räder / Reifen: 7,5 J X 18 ET52 / 245/45 R 18

Luftwiderstandsbeiwert: 0,31

Preis: 38 600 Euro

Bilder zum Artikel



Infiniti QX30.



Inifiniti QX30.



Inifiniti QX30.



Inifiniti QX30.



Inifiniti QX30.



Inifiniti QX30.



Inifiniti QX30.



Inifiniti QX30.



Inifiniti QX30.



Inifiniti QX30.



Inifiniti QX30.



Inifiniti QX30.



Inifiniti QX30.



Inifiniti QX30.



Inifiniti QX30.



Infiniti QX30.



Infiniti QX30.



Infiniti QX30.



Infiniti QX30.



Infiniti QX30.



Infiniti QX30.



Infiniti QX30.



Infiniti QX30.



Infiniti QX30.
