
Fahrbericht Infiniti QX30 2.2d AWD: Crossover-Menü aus Sushi und Spätzle

Von Axel F. Busse, cen

Nissans Edel-Tochter Infiniti definiert sich selbst als Premium und die deutschen Kunden sehen das in wachsendem Maße auch so. In der Nische zwischen Kompaktlimousine und SUV sucht der QX30 seinen Platz, der zwar viel mit dem Mercedes-Benz GLA gemeinsam hat, aber alles andere als ein Billigabklatsch ist.

Schon sieben Jahre währt die Kooperation von Daimler und der Renault-Nissan-Allianz und nicht alle Hervorbringungen dieser Zusammenarbeit müssen als gelungen gelten. Beim Infiniti QX30 könnte das anders aussehen, obgleich die Zahl der Neuzulassungen in Deutschland in den ersten acht Monaten dieses Jahres eher bescheiden ausfiel. Mit rund 11 800 Exemplaren auf dem Konto kann das Daimler-Pendant mehr als die hundertfache Menge für sich verbuchen. Aber Infiniti blickt in eine andere Richtung. Der Maßstab heißt Lexus, und gegenüber Toyotas Luxusabieger hat man in den letzten Jahren schon mächtig aufgeholt.

Mit einem um 20 Millimeter erhöhten Fahrwerk will der Hersteller die Kunden abholen, die sich zu einem SUV nicht recht entschließen können, aber die höhere Sitzposition schätzen und vor Crossover-Experimenten keine Scheu haben. Äußerlich hat Infiniti viel für die Eigenständigkeit getan, was vor allem an der Frontpartie zum Ausdruck kommt. Sie ist extravagant und scharf geschnitten, die gewölbte Motorhaube und die sanft geschwungene Seitenlinie drücken Geschmeidigkeit aus. Ebenso originell wie auffällig ist der Knick in der C-Säule, der durch die Chromeinfassung der hinteren Seitenscheibe zusätzlich akzentuiert wird. Die Heckpartie ist geprägt von geteilten Rückleuchten, einer hoch gezogenen Schürze sowie der schräg gestellten Fensterpartie.

Die Länge von 4,43 Metern sortiert den Wagen unter den Kompakten ein. Gemessen daran ist das Platzangebot für die vorderen Passagiere sehr üppig, die Sitze sind gut geschnitten und bequem. Die Cockpitarchitektur ist ausgewogen und übersichtlich, die Funktionssymbole geben keine Rätsel auf und sind gut ablesbar. Das Fondabteil ist dagegen etwas knapper bemessen, weshalb es für erwachsene Insassen dort hilfreich ist, wenn die vorne Sitzenden ihre Sesselschienen nicht komplett ausnutzen. Mit 430 Litern ist der Kofferraum überraschend groß, nur die hohe Ladekante von 80 Zentimetern ist etwas störend.

Im englischen Nissan-Werk Sunderland wird die Hochzeit gefeiert. Da treffen sich die japanische Karosserie und die schwäbische Antriebseinheit zu einem asiatisch-europäischen PS-Menü aus Sushi und Spätzle. Der Testwagen war mit einem 2,2-Liter-Dieselmotor ausgestattet, für die Kraftübertragung war ein siebengängiges Doppelkupplungsgetriebe zuständig. Der Vierzylinder leistet 125 kW / 170 PS und bringt seine maximal 350 Newtonmeter Drehmoment per Allradantrieb auf die Straße. Im Unterschied zum Schwestermodell Q30, der sowohl mit Front- als auch mit Allradantrieb lieferbar ist, setzt man beim X-Modell ausschließlich auf 4x4-Traktion. Als Alternative zum Diesel gibt es noch einen Zwei-Liter-Turbobenziner, der aber von den deutschen Kunden mit Missachtung gestraft wird.

Während die äußere Erscheinung kaum Verwechslungsmöglichkeiten mit dem Mercedes GLA bietet, sind an der Innenausstattung viele Gemeinsamkeiten erkennbar. Das fängt bei der Platzierung der Einstellknöpfe für die elektrischen Sitze an und hört bei den

Lenkstockhebeler noch lange nicht auf. Der Joystick-artige Getriebehebel (die Parkfunktion wird per Tastendruck aktiviert) könnte ebenso gut den Stuttgarter Stern tragen wie der Zündschlüssel. Der gehörte übrigens zu den Fahrzeugen, bei denen dieser Schlüssel tatsächlich noch zum Starten benutzt werden kann. Zwar ist anstelle des Einschubschlitzes für den Schlüssel auch eine Taste möglich, der Testwagen wurde jedoch mit Schlüsseldreh gestartet. Wer sich folglich dank der automatischen Türentriegelung mit dem Schlüssel in der Hosentasche hinters Steuer setzt, muss ihn dann umständlich wieder heraus kramen, um den Motor anzulassen.

Allerdings tut Infiniti einiges, um den Kunden den saftigen Startpreis von 44 200 Euro (in Premium-Tech-Ausstattung) schmackhaft zu machen. Serienmäßig sind zum Beispiel folgende Merkmale an Bord: Spurverlassenswarner, Ultraschall-Alarmanlage, Antiblockiersystem, elektronische Bremskraftverteilung, Traktionskontrolle, elektronisches Stabilitätsprogramm, Auffahrwarnsystem mit Stopp-Funktion, Reifendrucküberwachung mit Warnfunktion, Berganfahrhilfe, adaptiver Bremsassistent, Wegfahrsperr, Zentralverriegelung, Scheibenwischer mit Regensensor, automatisch abblendender Rückspiegel und Tempomat. Dazu kommen Fahrmodus-Wahlschalter, Rückfahrkamera, Parksensoren vorn und hinten, Navigationssystem mit Verkehrszeichenerkennung, Klimaautomatik und automatisches Begrüßungslicht.

Lederpolster für die elektrischen Sitze (vorn) sind natürlich ebenso an Bord wie LED-Scheinwerfer, Nebelleuchten und adaptives Kurvenlicht. Für 2050 Euro Aufpreis liefert Infiniti noch das Paket aus Toter-Winkel-Warner, automatischem Parkassistenten mit Rundumsicht-Monitor und Bewegtojekterkennung sowie eine Abstandsregelung für den Tempomaten. Gemeinsam mit Bose-Soundsystem, Panoramaglasdach, Metalliclack und Privacyverglasung kam der Testwagen schließlich auf einen Gesamtpreis von 49 080 Euro. Keine Überraschung also, dass der Kundenkreis noch recht klein ist, der nahezu 50 000 Euro für einen Wagen im Kompaktformat ausgibt, den bisher kaum einer kennt.

Der Fahrkomfort ist indes dem Preis angemessen. Außer einer etwas knurrigen Startphase gab der Diesel im Mittel- und Kurzstreckenbetrieb keinen Anlass zur Kritik. Das Geräuschniveau blieb – auch dank des serienmäßigen elektronischen Schall-Unterdrückungssystems – konsequent auf Premiumniveau. Die Durchzugskraft ist ausreichend, wenngleich beim Gasgeben ein leichtes Turboloch nicht wegzudiskutieren ist. Die Stärke des QX30 liegt eher in der gelassenen und souveränen Kraftentfaltung als im bissigen Sprint. Und mit deutlich weniger als zehn Sekunden von null auf 100 km/h zeigt er genügend Temperament für einen komfortablen Reise-Fünftürer. Wer die werksseitig angegebene Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h nicht zu oft testet, kann beim Durchschnittsverbrauch mit einer sechs vor dem Komma rechnen, die 4,9 Liter aus dem Prospekt haben für den Alltagsbetrieb keine Bedeutung.

Fazit: Selbstbewusstsein prägt den Infiniti QX30, das gilt für das Styling ebenso wie für die Preisgestaltung. Als Discountalternative zum Mercedes GLE möchte er nicht gelten, stattdessen lieber durch komfortable Ausstattung und solide Fahrleistungen überzeugen. Der Allradantrieb erweitert den Bewegungsradius und erhöht die Sicherheit auf unwirtlichen Straßen. Individualisten interessieren sich für ihn, wer lieber in der Menge abtaucht, sieht sich bei anderen Marken um. (ampnet/afb)

Daten Infiniti QX30 2.2d AWD Premium Tech

Länge x Breite x Höhe (m): 4,43 x 1,82 x 1,53

Radstand (m): 2,70

Motor: R4-Diesel, 2143 ccm, Common-Rail-Direkteinspritzung

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

Maximales Drehmoment: 350 Nm von 1400–3400 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 215 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,5 Sek.
Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 4,9 Liter
CO2-Emissionen: 109 g/km (Euro 6)
Testverbrauch: 6,2 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 1634 kg / max. 441 kg
Ladevolumen: 430–1200 Liter
Reifengröße: 235/50 R18
Wendkreis: 11,4 m
Luftwiderstandsbeiwert: 0,33
Basispreis: 44 200 Euro
Testwagenpreis: 49 080 Euro

Bilder zum Artikel



Infiniti QX30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Infiniti QX30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Infiniti QX30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Infiniti QX30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Infiniti QX30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Infiniti QX30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Infiniti QX30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Infiniti QX30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Infiniti QX30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Infiniti QX30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Infiniti QX30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Infiniti QX30 2.2d AWD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Infiniti QX30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse