

Vorstellung Infiniti QX50: Individuell und innovativ

Von Jens Meiners

Die sportlich-noble Nissan-Tochter Infiniti hat in ihrer mittlerweile fast 30-jährigen Geschichte bereits einige Autos mit einem gewissen Kultfaktor vorgelegt, und dennoch hat sie es nie geschafft, auf die Konkurrenz aufzuschließen. Infiniti bot oft die etwas sportlicheren und individuelleren Typen, doch die Verkaufszahlen blieben niedriger. Das neue SUV QX50 soll das jetzt ein für alle Mal ändern – und der Marke ab 2019 auch in Deutschland gehörigen Schub verleihen. Es basiert auf einer neuen Frontantriebs-Plattform und kommt zum Marktstart ausschließlich mit einem Vier-Zylinder-Turbo.

Und dieser Antrieb, genannt VC-Turbo, hat es in sich: Infiniti setzt auf einen völlig neuentwickelten 2,0-Liter-Motor mit Turboaufladung, variabler Verdichtung und lastenabhängig variablem Hub. Das komplexe Aggregat hört auf die Bezeichnung VC-Turbo; es leistet 272 PS bei 5600 Umdrehungen in der Minute und erzeugt auf einem Plateau von 1600 bis 4800 U/min ein maximales Drehmoment von 380 Newtonmetern. Damit spurtet der QX50 in ca. 6,5 Sekunden von null auf 100 km/h und schafft glatte 230 km/h Spitze. Die Verbrauchswerte für Europa liegen noch nicht fest, sollen sich aber auf dem Niveau eines Dieselmotors bewegen – den es konsequenterweise auch nicht geben wird, ebensowenig wie einen Hybrid.

Am Steuer kann der einzigartige, vibrationsarm agierende Motor restlos überzeugen. Er spricht spontan aufs Gas an, sorgt für eindrucksvolle Beschleunigung bis in den oberen Geschwindigkeitsbereich und gefällt mit einem gedämpften, aber durchaus scharfen Motorengeräusch, das bisweilen in ein aggressives Fauchen umschlägt.

Nicht ganz so überzeugend ist die Kraftübertragung mit dem hier obligatorischen CVT-Getriebe. Bei scharfer Fahrweise spricht das Getriebe etwas verzögert an, und im oberen Drehzahlbereich springt es eher hektisch zwischen den Übersetzungen – denn es bemüht sich überflüssigerweise, herkömmliche Gangstufen zu simulieren. Bei normaler Fahrweise funktioniert die Box allerdings tadellos.

Das Fahrwerk verzichtet ebenfalls auf übertriebene Sportlichkeit. Der Grenzbereich liegt erstaunlich hoch, aber er kündigt sich relativ frühzeitig an. Die Abstimmung der von uns gefahrenen Variante mit Allradantrieb ist trotz der 255er-Bereifung auf 20-Zoll-Rädern eher komfortbetont und passt damit sehr gut zu diesem SUV, mit dem die wenigsten Kunden ihre Freizeit auf der Rennstrecke verbringen dürften. Die Servolenkung funktioniert nach dem By-Wire-Prinzip; sie ist angenehm abgestimmt, die Spreizung zwischen den verschiedenen Modi ist deutlich spürbar. Die Lenkung ist übrigens prädestiniert für die teilautonomen Fahrfunktionen, die Infiniti hier unter der Bezeichnung Pro Pilot zusammenfasst.

Das Interieur präsentiert sich mit modernem Styling und sehr bequemen Sitzen, die vielleicht noch etwas mehr Seitenhalt bieten könnten. Optional gibt es eine Innenausstattung aus cremefarbenem und braunem Leder mit blauen Ultrasuede-Akzenten; sie wirkt extrem hochwertig. Dekorleisten aus offenporigem Holz sorgen für Kontrast.

Während Instrumentierung und Head-up-Display modern und übersichtlich gestaltet sind, fällt das altbacken wirkende Infotainment-System deutlich ab. Infiniti will hier bald für Abhilfe sorgen, und so bleibt die Hoffnung, dass die nächste Generation beim europäischen Marktstart im Jahr 2019 bereits zum Lieferumfang gehört. Das Platzangebot ist großzügig; die Innenraumbreite ist ungewöhnlich groß, Erwachsene sitzen auch hinten

bequem, und dazu gibt es einen ausgesprochen geräumigen Kofferraum.

Von außen erscheint der QX50 sehr individuell. Die Haube ist stark konturiert, der große Kühlergrill wird von schmalen LED-Scheinwerfern flankiert, und die C-Säule präsentiert sich mit dem markentypischen Gegenschwung. Die Formensprache wirkt hochwertig und eigenständig. Und so präsentiert sich der Infiniti QX50 insgesamt als konkurrenzfähige Alternative in einem hart umkämpften Segment. Mit dem innovativen VC-Turbomotor und der By-Wire-Lenkung macht der Japaner vieles anders als seine Wettbewerber. Und einiges besser. Die Preise dürften bei rund 40 000 Euro beginnen. (ampnet/jm)

Daten Infiniti QX50

Länge x Breite x Höhe (m): 4,69 x 1,90 x 1,68

Radstand (m): 2,80

Motor: R4-Benziner, 1970-19947 ccm, Turbo, Direkt- und MPI-Einspritzung

Leistung: 200 kW / 272 PS bei 5600 U/min

Max. Drehmoment: 380 Nm bei 1600–4800 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: ca. 6,5 Sek.

Leergewicht / Zuladung: 1736 kg / 494 kg

Kofferraumvolumen: 895–1699 Liter

Bereifung: 235/55 R 19 bzw. 255/45 R 20

Preis: n.n.

Bilder zum Artikel



Infiniti QX50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Infiniti QX50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



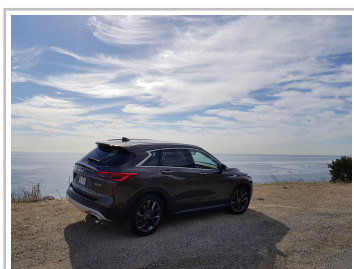
Infiniti QX50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Infiniti QX50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Infiniti QX50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Infiniti QX50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Infiniti QX50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Meiners



Infiniti QX50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Infiniti



Infiniti QX50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Infiniti



Infiniti QX50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Infiniti



Infiniti QX50.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Infiniti
