



Arnold van Schepen
30 oktober 2013

Overtroevende trap

Nieuwe heren, nieuwe wetten, dat geldt ook bij Infiniti. Sinds het aantreden van Johan de Nysschen zijn Infiniti's pogingen om voet aan de grond te krijgen in het luxe segment aanzienlijk minder voorzichtig. Met de Q50 stuurt Infiniti zichzelf rechtstreeks het domein van de Duitse drie binnen. De Q50 pakt uit met technologieën waaraan noch de A4, 3 Serie of C-Klasse kunnen tippen. En dankzij de 2.2 diesel en de ophanden zijnde 20 procent bijtelling hoopt Infiniti rechtstreeks de shortlists van bijtellende Nederlanders binnen te rijden. Wij reden de Q50 in de omgeving van Barcelona en ontdekten dat de nieuwe troef van Infiniti meer doet dan alleen overtreffen.



Nomen est omen

De Q45 was in 1989 de eerste voorzichtige stap op de Amerikaanse markt met het doel Infiniti als nieuw luxemerk op de kaart te zetten. Wat daar slaagde, lukte op de West-Europese markt maar moeizaam. De Nysschen heeft het oude mission statement afgestoofd en tegelijkertijd de oude nomenclatuur uit de kast gehaald. De Q50 moet voor de Europese markt doen wat de Q45 voor de Amerikaanse markt deed. Maar daarvoor moet je van goeden huize komen. De Q50 is de tweede Infiniti die geen Nissan-evenknie heeft, de FX (tegenwoordig QX70) was de eerste. Hierdoor was de weg vrij om de vormtaal van de Infiniti studiemodellen onverdund op de productieauto toe te passen, en dat mist zijn uitwerking niet. Het Infiniti DNA spat er aan alle kanten van af; de lange motorkap, de vlakke raamlijn en de concave C-stijl, het is onmiskenbaar Infiniti en absoluut een fraaie auto. Je kunt het ontwerp van geen enkele auto vanaf een foto beoordelen, maar de Q50 ziet er ook in real life simpelweg prachtig uit. De lijnen die op beeldmateriaal een beetje overdadig lijken, zijn in werkelijkheid precies goed geproportioneerd. Sportief, elegant en op en top Japans.

Infiniti Q50 2.2d Sport

“I like my Japanese cars to be Japanese”™, dit motto wordt door deze en gene gebruikt bij de keuze voor een Japans merk. Dan is het wel even slikken wanneer je een Duitse diesel onder de kap van een Infiniti treft, maar anderszijds was dit ook wel te voorzien toen Daimler en Nissan-Renault een alliantie sloten. Deze 2.143 cc viercilinder diesel doet in verschillende vermogensvarianten dienst in de C- en E-Klasse en is door Infiniti getweakt om de motorrespons af te stemmen op de eigen merkwaarden: alert en vlot met het oog op prestaties. Bij het aanpassen van de motor hebben de Infiniti-ingenieurs ook daadwerkelijk gereedschap te hand genomen, het inlaatspruitstuk, de intercooler en het carter zijn volledig nieuw ontworpen. In combinatie met een handgeschakelde zesbak komt de 2.2d (Infiniti heeft de cilinderinhoud naar boven afgerond) tot een normuitstoot van 114 gram CO2 per kilometer, met de zeventraps automaat schopt hij het tot 124 gram. Op het moment van schrijven zijn deze cijfers aan verandering onderhevig, want de Q50 2.2d wordt opnieuw gehomologeerd om aan de 20% bijtelling voor volgend jaar te kunnen voldoen.



High tech is Rij tech

Van belastingtechniek naar autotechniek, want vanuit technisch perspectief heeft de Q50 heel wat moois te bieden, zeker ten aanzien van het rijplezier. De Q50 heeft een Front-Midship lay-out, net als alle andere Infiniti's. Het FM-platform is uitgelegd op hoogwaardige rijeigenschappen en rijplezier, de motor ligt grotendeels achter de vooras en de auto is achterwielaangedreven met de mogelijkheid tot vierwielaandrijving. Dat de wielophanging rondom onafhankelijk is zal geen verassing zijn, maar dat Infiniti ook op de instapversies Dual Flow Path schokdempers monteert, geeft aan dat men de rijeigenschappen hoog in het vaandel heeft staan. Deze dempers variëren in dempingskracht afhankelijk van de inweersnelheid, het incasseringsvermogen is groter bij een hoge inweersnelheid waardoor hevige schokken minder aan de carrosserie worden doorgegeven. Het 'piece de resistance' van de Q50 is de Direct Adaptive Steering, 's werelds eerste drive-by-wire besturing op een productieauto. De conventionele stuurstang is vervangen door een exemplaar dat voorzien is van een netwerk aan sensoren, elektromotoren en een mechanische koppeling die slechts in geval van nood een mechanische stuurverbinding tot stand brengt.

De Direct Adaptive Steering is zonder twijfel revolutionair te noemen, maar de toepassing in een rijdersauto die de Q50 moet zijn, roept ook vragen op vanwege het gebrek aan een mechanische feedback. Want zonder mechanische verbinding zul je in het stuur nooit voelen in welke krachten er op de wielen / banden vrijkomen, dat is klip en klaar. Dat betekent dat drive-by-wire een vorm van eenwegcommunicatie wordt, maar dat is niet per se een nadeel. Infiniti heeft er dan ook niet voor gekozen om conventionele stuurinrichtingen te simuleren, er is gekozen voor een aanpak met als uitgangspunt dat de bestuurder de richting bepaalt en dat de auto (en de stuurinrichting) zich daaraan conformeren. In eerste instantie voelt de Direct Adaptive Steering wat wonderlijk aan, maar het feit dat je er snel aan went pleit voor het systeem. Het valt je meteen op dat oneffenheden in de weg niet worden doorgegeven via het stuur, maar dat gemis slaat snel om in een gevoel van controle omdat je merkt dat de auto doet wat je hem opdraagt. Als je overstapt in een auto met conventionele besturing merk je pas hoeveel onrust het wegdek in de besturing veroorzaakt. Voor mij persoonlijk wegen de voordelen op tegen het gemis van stuurgevoel. Per saldo ben je

net zoveel "in control"™ en win je behoorlijk aan comfort.



Ruimtetechniek

Er zijn verschillende manieren om je concurrenten het hoofd te bieden: je bent minstens zo goed en goedkoper, of je bent minstens zo goed en origineel. De Q50 is een combinatie van die twee. De bouwkwaliteit en afwerking kunnen zich meten met die van de Dreier en A4. Het materiaalgebruik en afwerking van het interieur zijn top, de Q50 steekt de Lexus IS op dat gebied eenvoudig naar de kroon en zit de A4 akelig dicht op de hielen. Het interieur van de Q50 is een mooi staaltje ruimtetechniek in meerdere opzichten. Je zou verwachten dat de relatief lange neus een beperkende factor is voor de interieurruimte, maar niets is minder waar. Net als BMW monteert Infiniti een vrij kort dashboard waardoor de ruimte onder de voorruit de voorste inzittenden ten goede komt. Voorin biedt de Q50 veel ruimte, zowel in de hoogte als de breedte. De

middenconsole biedt onderdak aan twee touchscreens, de bovenste doet dienst als navigatiescherm en verzorgt de weergave van belangrijke systeemwaarschuwingen. Het tweede scherm vervangt een groot aantal knoppen en doet dienst als interface voor diverse apps. Gelukkig heeft Infiniti de knoppen voor de klimaatbeheersing niet gedigitaliseerd, deze worden met toetsen aan weersijden van de middenconsole bediend.

De echte ruimtetechniek vind je echter in het zitmeubilair. Infiniti heeft het ontwerp gestoeld op kennis die NASA opdeed tijdens lange ruimtereizen. Het menselijk lichaam neemt in gewichtsloze staat een soort van zithouding aan en NASA heeft aan de hand daarvan een optimaal stoelontwerp opgesteld. Infiniti heeft dit doorontwikkeld in samenwerking met de universiteit van Keio en het resultaat mag er zijn, de stoelen zitten ontzettend goed. Potentiële kopers die veel lange afstanden rijden of rugklachten hebben moeten zeker gaan proefzitten / -rijden in de Q50. Wat voor de voorstoelen opgaat, geldt ook voor de achterbank. Het formaat en de zithouding kunnen zich meten met een of twee klassen hoger. Dat komt vooral door het diepe zitvlak en de helling van de rugleuning, daardoor zijn lange ritten ook op achterbank prima uit te houden. En omdat de Q50 voorzien is van compacte hoofdsteunen op de voorstoelen, heb je vanaf de achterbank ruim zicht via de voorruit.



Gewenningsperiode

Omdat Infiniti-puristen (en die zijn er) niet huilen voordat ze geslagen worden, wordt het tijd om de Duitser in Japanse dienst de maat te nemen. Omdat er geen handgeschakelde bakken voorhanden waren, moesten we op stap met een doppel-Deutsche aandrijflijn. De automaat is namelijk de bekende 7G-Tronic van MB. De wijzigingen die Infiniti aan de motor doorgevoerd heeft, hebben geen invloed op het motorgeluid, de motor klinkt buiten de auto exact hetzelfde als in de Mercedesen. In het interieur zijn bij stationair toerental wel trillingen voelbaar en zal het niemand ontgaan dat er een dieselmotor gemonteerd is. Abrupte pieken zoals sommige TDI's hebben, kent de 2.2d niet en hij bouwt snel zijn toeren op. De automaat schakelt naadloos en stemt zijn schakelmomenten perfect af op het koppelverloop van de diesel. Bij lagere toerentallen (<2500 toeren) laat de bak een soepele opschakelactie prevaleren boven een snelle schakelactie. De 2.2d begint te overtuigen zodra we een bochtige kustweg oprijden waar we aanvankelijk in langzaam verkeer terechtkomen. Op constante snelheid doet de motor in alle rust en op de achtergrond zijn werk. Vanuit lage toeren trekt de motor dankzij 400 Nm koppel bijzonder vlot op en maakt de Q50

Infiniti Q50 2.2d Sport

snel en soepel tempo. Het onderstel is mooi gebalanceerd en toont een afgewogen mix van sportiviteit en comfort waarbij de bodyroll tot het minimale beperkt blijft. De Drive Mode Selector staat in de Sportmodus waardoor de aandrijving in dienst staat van snelheid en rijplezier. De Direct Adaptive Steering stelt je in staat de auto secuur te plaatsen in deze stand en de automaat schakelt later op en laat de motor wat meer toeren maken dan strikt noodzakelijk is. Dat uit zich vooral in de geluidsproductie. Maar ja, enthousiaste Duitsers zijn wel vaker luidruchtig en in geval van overlast geef je een tik tegen de opschakelflipper om de motor te temperen.



Troefkaart

Infiniti heeft zich uitgeput in technologische vondsten omwille van rijplezier en de gunst van de kritische Europese autokoper, en niet zonder resultaat. Inspired performance luidt het credo van Infiniti. De 2.2d heeft bewezen dat de auto aan dat motto voldoet, wat betreft de Hybrid twijfelen we daar bij voorbaat niet aan. De aandrijflijn van de M35h heeft zijn weg naar de Q50 gevonden hetgeen ook betekent dat deze de titel 'snelst accelererende hybride' overneemt. Deze op-en-top Japanse auto doet

Infiniti Q50 2.2d Sport

het Infiniti-hart sneller kloppen dankzij 364 pk en 546 Nm koppel. Met achterwielaandrijving legt de Hybrid 1825 kilo in de schaal, met AWD liefst 1900 kilo. Maar het Front Midship platform kan goed uit de voeten met het gewicht en het vermogen, getuige de lichtvoetigheid waarmee de Q50S de Montserrat ten noorden van Barcelona beklom. Zeeën van koppel, een snel en soepel schakelende zeventraps automaat en een motorgeluid om geen genoeg van te krijgen. Wie eens wat anders wil dan de zoveelste BMW moet zeker eens bij een Infiniti-center binnenstappen. Ondanks onze geïnspireerde rijstijl haalden we ruim 1 op 13 met de Hybrid. De 2.2d haalde onder gelijksoortige omstandigheden 1 op 17, in Nederland zul je waarschijnlijk de 1 op 19 kunnen aantikken. Kijken we naar de feiten en cijfers, dan heeft de Q50 goede kaarten om de Nederlandse (zakelijke) automobilist voor zich te winnen. Hij evenaart zijn Duitse opponenten op het gebied van kwaliteit, uitrusting en rijeigenschappen en overtroeft hen met zijn typisch Japanse high tech. Ondanks, of wellicht dankzij, de Duitse diesel in de 2.2d heeft Infiniti een ijzersterke troef in handen.

Plus

- + Rijeigenschappen
- + Zitcomfort en interieurruimte
- + Comfort van Direct Adaptive Steering

Min

- Motorgeluid 2.2d
- Geen lichtgewicht
- Nog geen viercilinder benzinemotor