

Gegen den Strom

Autoflotte-Test | Mit dem Q50 bietet Infiniti eine Mittelklasse-Alternative zu den bekannten Premiummarken. Im Test überzeugt der Japaner als dynamischer Langstreckenläufer.

— Nicht alle User Chooser freunden sich im Premiumsegment mit Audi, BMW oder Mercedes-Benz an, manchen sind sogar Jaguar und Volvo zu „mainstream“. Abhilfe bietet diesen Käufern die Nissan-Nobeltochter Infiniti zum Beispiel mit der Mittelklasse-Limousine Q50 an. In unserem Testwagen werkelte der 2,2-Liter-Diesel – und damit doch ein Stück Mercedes-Benz. Schließlich greift Infiniti über die Kooperation zwischen Renault-Nissan und Daimler auch auf Stuttgarter Technik zurück.

Karosserie | In Japan unter dem Traditionslabel Nissan Skyline bekannt, outet sich der Q50 als klassische heckgetriebene Sportlimousine. Die lange Haube, flache A-Säulen und das kurze Heck versprühen schon im Stand Dynamik. Der Gegenschwung in der C-Säule tut sein Übriges. Die sportliche Form beeinträchtigt das Raumempfinden jedoch nicht allzu sehr: Vorne sitzt der Q50 wie angegossen, Fahrer und Beifahrer können sich kaum über zu wenig Platz beklagen. Schwungvolle Linien ziehen das Cockpit optisch von den Passagieren weg und unterstreichen diesen Eindruck. Hinten geht es ebenfalls nicht klaustrophobisch zu, 1,80 Meter große Mitfahrer können ihre Beine aber nicht grenzenlos weit ausstrecken.

Nicht ganz so großzügig präsentiert sich der Gepäckraum: Zwar sind 450 Liter Standardvolumen Klassenschnitt, jedoch ist er flach geschnitten und die Laderaumöffnung eher klein. Positiv fällt hier aber ins Auge, dass Infiniti Heckdeckelscharniere verbaut. So gibt es keine Bügel, die Gepäck ruinieren könnten. Zudem schließt der Laderaumboden fast bündig mit der Ladekante ab.



Fotos: Christian Fredrik Merren/Autoflotte

Sportlicher Auftritt | Der Infiniti Q50 zählt zu den dynamischen Premium-Limousinen

Interieur | Das dynamisch gestylte Q50-Cockpit präsentiert sich in guter Qualität. Nicht nur in Sachen Verarbeitung – auch die Materialien beeindrucken optisch wie haptisch positiv. Die Instrumente sind – inklusive leuchtend blauer Designelemente – übersichtlich gestaltet, die übrige Bedienung ist nach kurzer Gewöhnung ebenfalls unkompliziert. Lediglich der Innenspiegel hinterließ bei seiner Justierung einen eher instabilen Eindruck. Eine auffällige Besonderheit bringt die Q50-Mittelkonsole mit sich, und zwar die zwei Touchscreens. Im Testwagen zeigte der obere Bildschirm zur besseren Orientierung ausschließlich die Navigationsansicht.

Antrieb | 170 PS leistet der Q50-Diesel. Die in der Test-Ausstattung Sport Tech ohne Extras fast 1,9 Tonnen schwere Limousine lässt sich damit gut auch im schnellen Auto-

bahnverkehr bewegen, zum dynamischen Sprinter wird sie mit diesem Antrieb aber nicht. Während des Gleitens auf der Landstraße oder der Autobahn hält sich der Motor akustisch vornehm zurück, beim Beschleunigen oder kurz nach dem Start kehrt er jedoch deutlich vernehmbar seine rauhe Seite hervor. Auch die Arbeit der Start-Stopp-Automatik war hörbar: Das Anlassen des nur relativ kurz ausgeschalteten Motors begleiteten Geräusche aus dem Bereich des Fahrer-Fußraums. Den Test-Q50 führen wir auf längeren Autobahn- und Landstraßentappen. Im Schnitt konsumierte er 7,8 Liter Diesel pro 100 Kilometer, auf Etappen mit höherem Landstraßenanteil nur 6,9 Liter.

Fahrpraxis | In Verbindung mit der Top-Ausstattung Sport Tech rollt der Q50 2.2d immer mit einer Siebengangautomatik zum



Unkompliziert | Nach kurzer Eingewöhnung hat man die Q50-Bedienung im Griff



Kleine Luke | Der Zugang zum flach geschnittenen Kofferraum dürfte etwas größer sein

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dynamisches Design ▶ Angemessenes Platzangebot im Fahrgastraum ▶ Dynamisches Fahrverhalten, insbesondere im Sport-Modus 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Rauer Motorenklang nach dem Start und beim Beschleunigen ▶ Flacher Kofferraum mit kleiner Öffnung ▶ Spürbare Gangwechsel in den unteren Gängen

Restwerte | DAT-Prognose

Infiniti Q50 2.2d Sport Tech
 Restwerte vom Listenpreis
 (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung)
 nach 36 Monaten und
 15.000 km/Jahr: 47,4 %
 25.000 km/Jahr: 43,7 %
 40.000 km/Jahr: 37,8 %



Daten und Preise | Infiniti Q50 2.2d Sport Tech

Grundpreis Testwagen 44.244 Euro
 R4/2.143 cm³ | 125 kW/170 PS | 400 Nm/1.600 – 2.800
 U/min | 7-G.-Aut. | 8,7 s | 230 km/h | 4,6 D | 123 g/km
 4.800 x 1.820 x 1.445 mm | 450 Liter
 Wartung: 12 Monate/25.000 km
 Effizienzklasse: A+
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 19 | 26 | 25
 Garantie: 36 Monate/100.000 km

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Kunden. Zudem standen mit Standard, Sport, Personal und Snow vier Fahrmodi zur Wahl. Im Sport-Modus steigt die Drehzahl und wird die Lenkung – hier das Lenksystem Direct Adaptive Steering – spürbar straffer, was auf Autobahnfahrten sehr angenehm ist. Aber auch im Standard-Modus drehen die Gänge relativ lang aus. In den höheren Gängen sind die Gangwechsel kaum spürbar, in den niedrigeren Gängen geht beim Schaltvorgang schon mal ein leichter Ruck durchs Auto. Das straff-sportlich ausgelegte

Q50-Fahrwerk gibt insgesamt wenig Anlass zu Kritik, kurze Fahrbahnunebenheiten gibt es mit den im Sport Tech serienmäßigen 19-Zöllern aber ziemlich direkt weiter. Fahr- und Abrollgeräusche dringen kaum in den Fahrgastraum durch.

Nach längeren Touren steigt man in der Regel entspannt aus dem Q50. Das Risiko für Rückenschmerzen bleibt dank guter Sitze gering. Generell ist die Langstrecke das Revier des Q50, Wendigkeit ist nicht seine Stärke. Träge ist er deshalb aber nicht, dynamisch

fährt sich der Q50 allemal. In der Stadt stört jedoch ein vergleichsweise großer Wendekreis. Außerdem ist der Q50 auch nach vorne recht unübersichtlich, das 360-Grad-Kamerasystem mit etwas pixeliger Bildarstellung ist hier keine wirkliche Hilfe.

Preise und Ausstattung | Den günstigsten Q50 2.2d gibt es mit Sechsgang-Schaltgetriebe ab 31.092 Euro. Der Basispreis der getesteten Variante Sport Tech mit Automatik liegt bei 44.244 Euro. Dann ist aber eigentlich schon alles an Bord, was die Preisliste hergibt. Lediglich eine Alarmanlage (336 Euro), ein Schiebedach (924 Euro) und die Metallic-Lackierung (723 Euro) stehen optional zur Wahl. Das Safety-Shield-Paket mit zahlreichen Assistenten wie adaptivem Tempomat, Spurverlassenswarner oder Totwinkelassistent gibt es übrigens nur für die beiden Top-Ausstattungen Premium Tech und Sport Tech. Eine Verkehrszeichenerkennung ist aber auch in diesem Paket nicht enthalten und auch sonst weder für Geld noch gute Worte erhältlich. | cfm

Sonnenfahrt im Halbschatten

Autoflotte-Test | DS verhilft seinem 3er mit dem XXL-Faltdach zum Cabrio-Gefühl. Wobei – ganz so offen zeigt sich der Franzose nicht. Damit prägen Licht und Schatten die Silhouette des kompakten Sonnenanbeters.



Foto: Rocco Swamusch/Autoflotte

Stufe eins | Das Faltdach des DS3 schiebt sich bis zur C-Säule und verharrt oberhalb des Heckfensters. Schick sind die Felgen und die glänzenden Applikationen des frechen Oben-ohne-Franzosen

— Sich ein Cabrio im Porfolio zu gönnen, dokumentiert mittlerweile gehobene Ansprüche. So ist es nur konsequent, dass der Edel-Ableger von PSA seinem Top-Seller

DS3 ein dachfreies Fahrvergnügen spendiert. Wobei damit die Konsequenz auch schon endet. Vieles am „Oben-ohne-Franzosen“ bleibt ein Kompromiss. So zum Bei-

spiel der Kern des Cabrios – das Dach. Die Faltdachkonstruktion, wie sie auch der Fiat 500 verwendet, lässt zwar den Himmel näher rücken, da sich das Stoffverdeck aber über den Kofferraum faltet, versperrt es den Blick nach hinten. Was im Grunde nicht tragisch ist. Da beim entspannten Cruisen (bis 120 km/h lässt sich das Verdeck per Knopfdruck öffnen) der Blick ja stets nach vorn geht. Wirklich störend sind indes die Dachstreben, die wie beim Italo-Konkurrenten den seitlichen Blick rahmen und das offene Fahrvergnügen eintrüben.

Prasselnder Regen | Clever gibt sich der Franzose, wenn der Fahrer unterhalb der Faltwulst zum Kofferraum gelangen will. In diesem Moment reicht ein Griff zur Kofferraumklappe und die Wulst hebt sich leicht, sodass sich das umgeklappte Heckfenster wieder aufrichten kann. Nun können gut 285 Liter an Stauvolumen befüllt werden. Da sich der Sommer 2016 eher wechselhaft zeigte, fuhr der DS3 auch während unserer Testwochen meist geschlossen. Die vor Starkregen schützende Stoffhaut erwies sich als robust



Foto: Rocco Swantusch/Autoflotte

Stufe zwei | Das Heckfenster klappt nach innen und gibt den Platz fürs Verdeck frei. Viel Frischluft schwirrt nun um den Kopf des Fahrers, aber zum grenzenlosen Cabrio-Gefühl fehlt es etwas an Freiheit

und selbstredend tropffrei, wobei der prasselnde Niederschlag bisweilen Erinnerungen ans Zeltlager hervorrief. Ein kleines Abenteuer halt. Sein keckes Design erhielt der ehemalige Doppelwinkel im Zuge der Emanzipation von DS zur eigenen Marke, so dass sich dieser optisch in die noch kleine, aber feine Riege der „göttlichen“ Flotte einreicht. Die auffälligen 17-Zoll-Felgen und die aufgeprägte Stadt-Silhouette als optisches Element an der rechten Flanke und auf dem Armaturenräger demonstrieren Eigensinn.

Flott unterwegs | Bewährtes spielt sich auf der Fahrerseite ab. Zur bekannten Optik und zur gewohnten Bedienkultur (umständlicher rechter Lenkstock fürs Radio-Menü) gesellt sich ein kultivierter Dieselmotor. Die 120 Pferdestärken sorgen für Entspannung im Cabriolet. Der Selbstzünder spielt dem Fahrer in jeder Situation eine Souveränität zurück, die in jeder Menge Fahrspaß mündet. Gerade im selbst für einen Diesel recht engen Drehzahlband zwischen 2.000 und 3.000 Umdrehungen sammelt der flotte Franzose jede Menge Pluspunkte. An dem Fahrspaß hat aber auch der Tankwart seine

Freude. Mit 6,2 Litern bei einem hohen Autobahnanteil wirkt der Normverbrauch meilenweit entfernt (3,6 Liter, 94 g CO₂). Die Lenkung ist präzise und trotz seines kurzen Radstandes liegt der Kompakte auch bei hohem Tempo (Top-Speed: 190 km/h) sicher auf der Straße.

Das Spurtvermögen von 9,4 Sekunden von null auf hundert ist okay. Etwas zu hart sind indes die Sitze abgestimmt, die zwar Seitenhalt bieten, aber gerade bei hohen Geschwindigkeiten aus Bodenwellen kleine Rückenschläge formen – Gokart-Feeling light. Wer dann voll konzentriert zum Kaffeebecher im Cupholder greifen will, greift ins Leere. Denn der Franzose kennt nur wenige Ablagen und einen Becherhalter in der Mittelkonsole schon gar nicht.

Raum fürs Wesentliche | Was aber nicht bedeutet, dass er eng geschnitten ist. Der Fahrer und vor allem der Beifahrer genießen viel Beinfreiheit, die im Fond allerdings fehlt. Das beschwerliche Besteigen der hinteren Sitzmöglichkeiten werden wohl auch selten Mitfahrer auf sich nehmen wollen. Wobei das vorher nötige Umklappen der manuell



Foto: Rocco Swantusch/Autoflotte

Blickdicht | Wird das Stoff-Faltdach komplett zusammengefaltet, klappt das Heckfenster (Bild unten) um, was die Sicht einschränkt (oben)

verstellbaren Sitze gut funktioniert. Abgesehen von der Faltdachlösung passt weniger der Fiat 500C als vielmehr das Cabrio aus dem Hause Mini als Herausforderer. Der Bayer verzichtet als Viersitzer (3,82 Meter Länge) auf die starren Bügel und erzeugt damit ein echtes Freiluftgefühl. Der fast vier Meter lange (3,95 Meter) DS-Fünfsitzer punktet indes beim Preis. Mit dem Blue-HDi-120-Motor samt Sechsganghandschalter ist der DS ab 19.782 Euro zu haben.

Mit Sonderlack, „DSire“-Paket und weiteren Features kommen 3.185 Euro dazu. Der etwa gleich starke Münchner (116 PS) bringt als Dreizylinder (Cooper D 1.5) bei ähnlicher Performance etwas weniger Drehmoment auf die Straße (270 gegenüber 300 Nm) und startet bei 21.766 Euro in der Basisversion. Die Grundfrage, wie man das wahre Cabriogefühl definiert, muss jeder selbst beantworten – der DS3 ist hier eine Alternative. | rs

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ kultivierter Motor ▶ Platz für Fahrer und Beifahrer ▶ pfiffige Design-Ideen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Faltdach nimmt die Sicht nach hinten ▶ kaum Ablagen ▶ recht hoher Preis trotz guter Ausstattung ▶ hoher Verbrauch

Restwerte | DAT-Prognose

DS3 Cabrio Blue HDi 120 (120 PS) Sport Chic



Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 49,2%
25.000 km/Jahr: 44,4%
40.000 km/Jahr: 37,3%

Daten und Preise | DS3 Cabrio BlueHDI 120 Sport Chic

Grundpreis Testwagen ab **19.782 Euro**
R4/1.560 cm³ | 88 kW/120 PS | 300 Nm/1.750 U/min
6-Gang | 9,4 s | 190 km/h | 3,6 D | 94 g/km

3.954 x 1.715 x 1.458 mm | 285 Liter
Wartung: nach Serviceanzeige
Effizienzklasse: A+
Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 14 | 20 | 18
Garantie: 2 Jahre

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer