ADAC autotest

Infiniti M30d GT Premium Automatik

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (175 kW / 238 PS)

Mit einem Dreiliter-Turbodiesel macht der M30d Jagt auf Audi A6, BMW 5er und Mercedes E-Klasse. Den Anspruch, zum Luxus-Segment zu gehören, zeigt sich auch im Preis, die getestete Variante gibt es ab 61.200 Euro. Sinnvolles Extra: die Metallic-Lackierung für 950 Euro. Ansonsten ist der M als GT Premium wirklich üppig ausgestattet, von elektrisch einstellbaren Ledersitzen samt Sitzlüftung bis hin zu Schiebedach und kompletter aktiver und passiver Sicherheitsausstattung ist alles an Bord. Er bietet zahlreiche Innovationen wie ein Force-Feedback-Gaspedal, einen intelligenten Notbremsassistenten und eine automatische Distanzregelung. Das Fahrwerk ist sicher abgestimmt und bietet genug Komfort. Für ein souveränes Fahrgefühl sorgt der kräftige Dieselmotor, der von einer gut schaltenden Siebengang-Automatik unterstützt wird. In der Summe seiner Eigenschaften ist der Infiniti M ein gutes Autos für Leute, die das Individuelle und besondere Technik schätzen, aber nicht Perfektion in jedem Detail erwarten. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6, BMW 5er, Mercedes E-Klasse.

EcoTest ★★★☆☆

ADAC-URTEIL

2,3	TECHNIK/ UMWELT
3,2	Karosserie/Kofferraum
2,1	Innenraum
2,2	Komfort
1,7	Motor/Antrieb
2,0	Fahreigenschaften
2,1	Sicherheit
2,8	Umwelt/EcoTest
4,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT

\+ gutes Platzangebot, komplette Ausstattung im Sicherheits- und Komfortbereich, angemessene Fahrleistungen

− keine aktuellen Spritspartechniken, Abgas sollte sauberer sein

Stand: März 2011
Text: M. Ruhdorfer

3,2 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

Breite Dachsäulen und die hohe Heckkante machen den Infiniti M zu einem recht unübersichtlichen Fahrzeug.

⊕ Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie machen insgesamt einen guten Eindruck, die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig. Der Unterboden zeigt sich glattflächig mit nur wenigen Unterbrechungen; das wirkt sich positiv auf die Aerodynamik des Fahrzeugs aus, wodurch auch der Verbrauch sinkt. Zudem verschmutzt der Motorraum nicht so schnell. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung integriert, das macht das Tanken bequemer. Die Türausschnitte sind vorne wie hinten gut bis sehr gut abgedichtet, das reduziert Windgeräusche und entsprechend satt fallen die Türen ins Schloss. Auch an den Schutz der Schweller hat Infiniti gedacht und sie mit Kunststoffabdeckungen gegen Kratzer versehen. Das Interieur ist schön und hochwertig gestaltet, Holzintarsien mit feinen Farbübergängen und sauber vernähtes Leder werden dem Premium-Anspruch voll gerecht. Es zeigt sich eine weitgehend sehr gute Materialqualität, nur der Dachhimmel ist extrem empfindlich; das samtige Material sieht wohnlich aus und fühlt sich sehr angenehm an, wird jedoch beispielsweise durch Fingernägel leicht verkratzt. Die Zuladung für den M fällt üppig aus, es sind effektiv 465 kg möglich (inklusive Fahrer), das reicht problemlos für vier Erwachsene samt Gepäck.

⊖ Die Karosserie muss seitlich ohne schützende Leisten auskommen, damit ergeben sich leicht Beschädigungen am Auto, wenn die Türe eines Nachbarautos unvorsichtig geöffnet wird und gegen den M schlägt. Auch die glattflächigen Front- und Heckschürzen verkratzen schnell und lassen sich nur aufwendig reparieren, weil es keine Kanten und Sicken gibt, die eine unauffällige partielle Lackierung ermöglichen würden. Zwar wirbt Infiniti beim M mit einem serienmäßigen „selbstheilenden“ Lack (sowohl bei uni als auch bei metallic), jedoch können offensichtlich nur kleinste Kratzer wieder verschwinden. Eine Dachlast wird nicht angegeben, zudem sind auch keine Befestigungspunkte für Dachträger vorhanden. Serienmäßig ist der M nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, Wagenheber und Radmutternschlüssel befinden sich aber dennoch im Kofferraum – das ist gut. Gegen 250 Euro Aufpreis kann man auch ein Notrad ordern.

Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

3,0 Sicht

⊕ Die großen Außenspiegel ermöglichen eine gute Sicht nach hinten, sie sind überdies serienmäßig elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar.

Ein asphärischer Bereich an den Rändern beider Außenspiegel erleichtert die Sicht in den Toten Winkel; zusätzlich gibt es einen Totwinkelassistenten (siehe Kapitel „Aktive Sicherheit“). Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, diese Funktion ist auch abschaltbar. Die Scheibenwischer erledigen selbst bei hohen Geschwindigkeiten ihre Arbeit zuverlässig, jedoch ist der Wischbereich nicht besonders groß, vor allem oben an der Beifahrerseite bleibt viel ungewischt. Die Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus und verfügen über Kurvenlichtfunktion; eine aufwendigere adaptive Lichtverteilung gibt es aber auch gegen Aufpreis nicht. Praktisch sind die Parksensoren an Front und Heck sowie die Heckkamera.

⊖ Die serienmäßige Kamera am Kofferraumdeckel ist sinnvoll, weil man nach hinten das Ende des Autos nicht sieht. Auch die Sicht im Innenspiegel ist eingeschränkt, bedingt durch das schmale Sichtfeld durch die Heckscheibe nach draußen aufgrund der hohen Hutablage. Während der Bodenblick nach vorne gut ausfällt, ist er nach hinten sehr schlecht. Und so verwundert das schlechte Abschneiden bei der ADAC-Rundumsicht-Messung nicht, das Ergebnis fällt aufgrund der breiten B- und C-Säulen geradeso noch ausreichend aus.

2,7 Ein-/Ausstieg

Vorne befindet sich der Schweller in durchschnittlicher Höhe über der Straße, mit der Sitzfläche verhält es sich ähnlich. Angenehm gering fällt der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante aus, man muss also keinen allzu breiten Schweller beim Einsteigen überwinden. Hinten gelingt das Ein- und Aussteigen ähnlich gut, hauptsächlich der breite und innen recht hohe Schweller stört etwas und auf seinen Kopf sollte man achten, weil die Dachkante nach hinten abfällt. Die Haltekraft der Türbremsen vorn ist zufriedenstellend, zwei Rasterungen sind aber zu wenig. Bei den hinteren Türen sieht es deutlich besser aus, die Türbremsen wirken kräftiger und drei Haltepunkte reichen für die meisten Situationen. Alle Türen können angenehm weit geöffnet werden, wenn seitlich genug Platz ist.

⊕ Der serienmäßige schlüssellose Zugang funktioniert einwandfrei; jedoch verfügen nur die vorderen Türgriffe über Knöpfe, zudem gibt es keine Berührungssensoren in den Griffen. Wenn man mit dem Schlüssel in der Tasche in die Nähe des Infiniti M kommt, leuchten die LEDs in den vorderen Türgriffen. Praktisch sind die silikongedämpft hochklappenden Haltegriffe am Dachhimmel, die es für alle außen Sitzenden gibt.

3,7 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum verfügt standardmäßig über eine Kapazität von 395 Litern; unter dem Kofferraumboden befinden sich noch einige kleine Fächer, die aber auch in der Summe keine nennenswerte Größe aufweisen. Das Gepäckraum-Volumen lässt sich nicht erweitern, da die Rückbank nicht umgeklappt werden kann.

Mit 395 l Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse von durchschnittlicher Größe.

3,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und dank einer sinnvoll platzierten Griffmulde in der Klappen-Innenverkleidung auch problemlos wieder schließen. Unpraktisch ist, dass man die Klappe am Taster hinten nur entriegeln kann, wenn man den Schlüssel bei sich trägt; alternativ muss per Knopf am Armaturenbrett entriegelt werden. Die durch die Kofferraumklappe freigegebene Öffnung ist nicht besonders groß, sie verjüngt sich zudem nach unten hin. Dies erschwert das Einladen großer Gegenstände.

Die Ladekante liegt mit 73 cm über der Straße noch im zufriedenstellenden Bereich; die innere Bordwand von knapp 18 cm wirkt sich vor allem beim Entladen negativ aus, denn über sie muss das Gepäck gehoben werden. Insgesamt ist der Kofferraum etwas zerklüftet, er ist im hinteren Bereich sehr breit, wird zur Rückbank hin aber deutlich schmaler, weil die Radhäuser hineinragen; der Boden ist zudem im Bereich der Radhäuser nicht ganz eben.

⊖ Die Kombination tiefer Laderraum und kleine Ladeöffnung ist ungünstig, man kommt nur sehr umständlich an Gegenstände, die bis zur Rückbank vorgerutscht sind.

4,5 Kofferraum-Variabilität

Kleine Utensilien lassen sich nur zufriedenstellend befestigen; es gibt im Kofferraum seitlich links eine praktische Ablage mit Netz. Zusätzlich kann bei der Kofferraumöffnung ein Netz eingespannt werden – das ist aber schlecht für schwere Dinge geeignet, weil es nicht stabil genug ist (ebenso die Haken), und zudem ist es seitlich offen, so dass bei Kurvenfahrten der Inhalt herausrutscht. In der Rückbank gibt es eine Durchladeluke für lange Gegenstände, sie ist 245 mm hoch und 155 mm breit.

⊖ Die Rückbank lässt sich nicht umklappen, dadurch kann der Kofferraum für sperrige Gegenstände nicht erweitert werden.

2,1 INNENRAUM

1,7 Bedienung

Gute Funktionalität, ansprechendes Design und eine hochwertige Verarbeitung kennzeichnen den Fahrerplatz des Infiniti M.

Die Steuerung des Infiniti M und seiner Funktionen stellt die meisten Fahrer nicht vor große Herausforderungen. Einige Eingewöhnungszeit ist aber erforderlich, denn vieles erschließt sich nicht von selbst und ist in Menüs versteckt oder durch grenzwertig sinnvoll platzierte Knöpfe zu steuern. Klimaregelung und Entertainment benötigen im Detail viel Eingewöhnung, teilweise ist das Handbuch erforderlich. Auch für aktive Sicherheitsfunktionen braucht man die Bedienungsanleitung.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite elektrisch in einem großen Bereich einstellen, mit der Höheneinstellung ändert sich aber auch die Neigung des Lenkrads (nicht ideal). Die Pedale sind günstig angeordnet, ebenso kann man den Wählhebel für das Automatikgetriebe einwandfrei erreichen. Ein klassisches Zündschloss gibt es nicht mehr, der Startknopf ist aber beleuchtet (Pulsieren zeigt Liebe zum Detail) und damit im Dunkeln auch gut zu finden. Der Lichtschalter befindet sich am linken Lenkstockhebel. Die Aktivitäten der Scheibenwischer können dem Regensensor überlassen werden (vier Empfindlichkeitsstufen). Das Licht und die Abblendung des Innenspiegels (gut: abschaltbar) können auch von Sensoren gesteuert werden. Die Bedienelemente für die Klimaregelung sind in günstiger Höhe platziert, sie gehen nur etwas zwischen den anderen Knöpfen für Radio und Navigation unter. Unterm Strich erfordert das genaue Bedienen der Klimaautomatik einige Eingewöhnung, weil vieles auch in Menüs eingestellt wird. Die Knöpfe für Umluftregelung und Heckscheibenheizung (inklusive automatischer Abschaltung) sind günstig platziert. Die Umluftregelung kann auch der Elektronik überlassen werden. Die Knöpfe fürs Radio sind etwas tief platziert und werden teilweise vom Gangwahlhebel verdeckt, sie lassen sich aber gut bedienen.

Einen guten und klaren Klang auch bei hoher Lautstärke vermitteln die Lautsprecher (BOSE-Lautsprechersystem). Das Navigationssystem lässt sich recht einfach bedienen, es arbeitet zuverlässig und zügig genug. Alle Schalter und Knöpfe sind beleuchtet (außer Drehrädchen der Lüftungsdüsen). Der Blinker verfügt über eine Antippfunktion (1x tippen, 3x blinken). Alle Fensterheber verfügen über eine Abwärts- und Aufwärtsautomatik, sie arbeiten auch nach Abstellen des Motors so lange, bis eine Tür geöffnet wird. Die Ablagen im vorderen und hinteren Teil gehen in Ordnung, Becherhalter sind vorhanden, es fehlen aber Lagermöglichkeiten für Flaschen und die Türfächer vorn sind eher klein. Hinten gibt's gar keine Türfächer, nur Lehnentaschen und ein Fach in der Mittelarmlehne. Das Handschuhfach verfügt über eine ordentliche Größe, ist aber nur bei eingeschaltetem Fahrlicht beleuchtet. Für alle Insassen sind Leselampen vorhanden; das Lichtmanagement ist angenehm. Die Instrumente sind klar gegliedert und dank gutem Kontrast einwandfrei ablesbar. Das verhältnismäßig kleine Monochrom-Display ist nicht mehr ganz zeitgemäß, hier sollte ein Farbdisplay sitzen. Alle wichtigen Informationen werden angezeigt, auch eingeschaltetes Fahrlicht und Nebelleuchten. Offene Türen oder die Heckklappe werden ebenfalls signalisiert, eine nicht geschlossene Motorhaube muss der Fahrer aber selbst bemerken.

⊖ Die Bedienknöpfe für die elektrische Sitzeinstellung sind schlecht zu erreichen, weil sie zu weit hinten unten am Sitz angeordnet sind und zusätzlich wenig Platz für die Hand zwischen Sitz und Türverkleidung ist. Praktisch ist immerhin die Memory-Funktion für den Fahrer: ein kurzer Knopfdruck und Sitz, Lenkrad und Spiegel fahren automatisch in programmierte Position. Die zwei Schalterreihen für zusätzliche Funktionen wie Lenkradheizung oder Heckscheibenrollo sind sehr unpraktisch unten links am Armaturenbrett angeordnet, dadurch schlecht zu sehen und unpraktisch zu erreichen. Es geht aber auch noch viel schlimmer: unten im Fußraum des Fahrers ist der Knopf zum Ein- und Ausschalten des Intelligenten Bremsassistenten angebracht, nicht zu sehen, nur zu erfühlen. Das Geschwindigkeitsregelsystem mit Laser-basierter automatischer Abstandsregelung funktioniert nicht besonders überzeugend. Die Regelung arbeitet teilweise etwas ungleichmäßig. Manche Autos werden recht spät erkannt, bei hoher Geschwindigkeitsdifferenz muss der Fahrer dann schnell selbst bremsen (siehe auch Kapitel „Aktive Sicherheit"). Die Fußfeststellbremse ist für den Beifahrer im Notfall nicht zugänglich. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind.

2,0 Raumangebot vorne*

⊕ Die vorderen Sitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m einstellen. Trotz Schiebedach ist der Platz über den Vordersitzen kein Problem, er würde auch noch für größere Menschen reichen. Die Innenbreite fällt großzügig aus, es kommt keine Enge auf. Insgesamt ergibt sich ein großzügiges Raumgefühl.

2,8 Raumangebot hinten*

Der Infiniti M verfügt über vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Sitz hinten in der Mitte – dieser ist hauptsächlich für Kinder oder für kurze Strecken geeignet. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten immer noch Erwachsene bis 1,85 m Größe problemlos Platz. Die Beinfreiheit würde auch noch für größere Leute genügen, einschränkend wirkt sich jedoch die Kopffreiheit aus.

Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,2 KOMFORT

2,0 Federung

⊕ Infiniti hat für den M30d eine ausgewogene Fahrwerksabstimmung gefunden. Insgesamt ist sie tendenziell straff ausgelegt, bietet aber genug Komfort auch für längere Reisen. Auf langen Bodenwellen (beispielsweise auf der Autobahn) schwingt die Karosserie wenig durch, selbst in Kurven bleibt die Limousine ruhig und gut beherrschbar. Auf kurzen Bodenwellen (z.B. zusammengeschobener Teer vor Ampeln) fehlt es der Abstimmung an Feingefühl, diese Unebenheiten kommen recht deutlich zu den Passagieren durch. Auch Querfugen werden nicht so fein geschluckt. Regelmäßige flachere Unebenheiten sind weniger ein Problem, das Fahrwerk zeigt kaum Stuckerneigung (typisch auf Autobahnen). Einzelhindernisse werden insgesamt angemessen geschluckt (beispielsweise spricht die Federung bei abgesenkten Kanaldeckeln ordentlich an), sie sind aber akustisch durchaus vernehmbar. Beim Beschleunigen und Bremsen sind die Aufbaubewegungen gut gedämpft. Auch Wankbewegungen bei schnellen Kurvenfahrten halten sich in Grenzen, es ergibt sich wenig Seitenneigung. Fährt man den Infiniti M voll beladen, ändert sich die Fahrwerkscharakteristik nur wenig, die straffe Auslegung bleibt erhalten.

1,7 Sitze

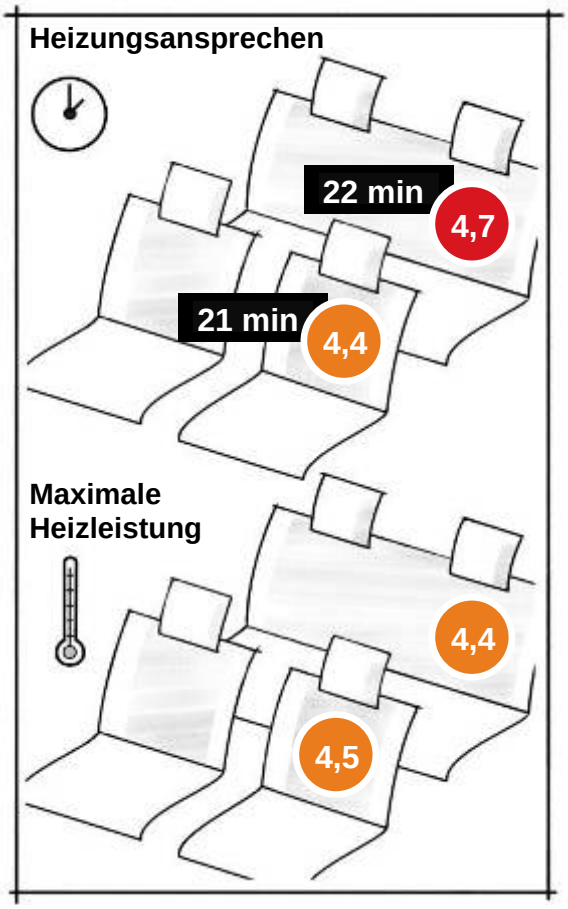
⊕ Beide Vordersitze verfügen serienmäßig über eine elektrische Einstellung, sie lassen sich u.a. auch in Höhe und Neigung justieren. Die Lehnen sind angenehm geformt und bieten dem Rücken einen festen Halt; positiv fällt auch die gute Abstützung im Schulterbereich auf. Dennoch sollten die vorderen Lehnen höher sein, denn für Personen über 1,80 m Größe werden sie bereits knapp. Die Sitzflächen sind körpergerecht geformt, für große Menschen ist die Oberschenkelauflage aber etwas kurz geraten. Insgesamt bieten die Vordersitze einen ordentlichen Seitenhalt, der zwar an den von Sportsitzen nicht herankommt, für Komfortsitze aber gut ausfällt. Unterm Strich bieten die tendenziell weich gepolsterten Sitze eine angenehme Druckverteilung und damit einen hohen Sitzkomfort. Um auch bei langen Reisen Schwitzen zu vermeiden, kann man die serienmäßige Sitzlüftung aktivieren. Für beide Vordersitze gibt es Lordosenstützen, die in der Intensität, aber nicht in der Höhe einstellbar sind. Der Fahrer kann insgesamt eine angenehme Sitzposition finden und seine Beine und Füße gut abstützen. Auf den Rücksitzen geht es nicht ganz so komfortabel zu wie vorne, der Komfort ist aber durchaus angemessen. Die Lehnen und Flächen sind angenehm ausgeformt und für zwei Personen klar definiert; insbesondere für eine Limousine sitzt man komfortabel auf tendenziell weichen Polsterungen und mit ausreichend Oberschenkelauflage auch für Erwachsene.

⊖ Die Kopfstütze hinten in der Mitte ist ungünstig geformt, sie drückt Erwachsenen in den Nacken.

1,6 Innengeräusch

⊕ Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel liegt bei 130 km/h im guten bis sehr guten Bereich. Auch wenn man noch schneller fährt (bis 180 km/h), bleibt es im Innenraum angenehm leise, Gespräche zwischen den Insassen sind problemlos und ohne Anstrengungen möglich. Die Fahrgeräusche halten sich dezent im Hintergrund, ebenso sind explizite Windgeräusche kaum zu hören. Der Motor ist dezent präsent, im subjektiven Empfinden aber unaufdringlich; nur unter Last ist er deutlich zu hören – der kernige Klang des Sechszylinders hat eine sportliche Note.

3,3 Klimatisierung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

⊕ Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur separat vorwählen. Leider lässt sich die Luftmengenverteilung nur in bestimmten Kombinationen einstellen, oben, mitte und unten sind nicht freiwählbar; immerhin können auch hier Fahrer und Beifahrer getrennt ihre Kombinationen vorgeben. Die serienmäßige Zwei-Zonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst; sie vermeidet es dabei, die Insassen einem Zug auszusetzen, sorgt aber dennoch stets zügig für das passende Klima. Man kann speziell die indirekte Klimatisierung über die Köpfe der Insassen hinweg einstellen, so ergibt sich eine angenehme und kaum spürbare Luftumwälzung. Der „Forrest Air“ Modus scheidet die Geister, der simulierte Waldduft wird von manchen Leuten als unangenehm, von anderen gar nicht wahrgenommen. Einwandfrei funktionieren die Luftfilter (Plasmacluster-Luftreiniger und Trauben-Polyphenolfilter), sie reinigen die Außenluft auf dem Weg durch die Klimaanlage, auch Pollen und schlechte Gerüche werden im Rahmen der Möglichkeiten herausgefiltert. Die Umluftklappe wird automatisch über den Luftgütesensor gesteuert.

⊖ Nur wenn es draußen sehr kalt ist, hat die Heizung ihre liebe Not, den Innenraum in angemessener Zeit auf angenehme Temperaturen zu bringen. Vorne spricht die Heizung sehr langsam an und zeigt auch nur eine kaum ausreichende Heizwirkung. Hinten sind Heizansprechen und -wirkung noch schlechter. Hier sollte Infiniti schnell nachbessern.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen*

⊕ Der Motor gefällt durch seine homogene Leistungsentfaltung, ab etwa 1.500 U/min zieht er kräftig an und lässt bis 4.000 U/min kaum nach. Das Ergebnis sind gute bis sehr gute Fahrleistungen, die flotte Überholmanöver genauso ermöglichen wie schnelle Autobahnetappen. Der Spurt von 60 auf 100 km/h ist in 4,8 Sekunden erledigt. Sehr gewöhnungsbedürftig ist die ausgeprägte Anfahrschwäche aus dem Stand, dann lassen sich Motor und Getriebe schon mal eine gefühlte Ewigkeit Zeit, bis der Infiniti M kräftig beschleunigt – will man sich in einer viel befahrenen Straße „einfädeln“, sollte man das bedenken.

2,0 Laufkultur

⊕ Der Sechszylinder-Dieselmotor läuft über einen weiten Drehzahlbereich insgesamt ruhig und kultiviert. Nur beim Kaltstart wird die harte Verbrennung des Selbstzünders akustisch und haptisch deutlich. Ist der Motor warm, läuft er ruhiger; leichte Vibrationen sind aber auch dann noch spürbar, um 2.000 U/min. recht deutlich sogar. Für einen Sechszylinder ist die Laufkultur nicht berühmt, manche guten Vierzylinder laufen inzwischen ruhiger – ihnen fehlt aber der typische Sechszylinderklang. Unter Last neigt der Infiniti-Diesel zu dezentem Brummen, das zeigt sich auch in Vibrationsgeräuschen im Innenraum (im Testwagen Bereich Türe links und Armaturenbrett).

1,9 Schaltung

Das Automatikgetriebe vollzieht die Schaltvorgänge recht angenehm und weitgehend ruckfrei, aber nicht besonders schnell. Der Fahrer kann zwischen dem Snow- (Anfahren mit verminderter Leistung für besseren Grip auf Schnee), dem Eco-, dem Sport- und dem Standard-Programm wählen. Im Sport-Modus wird später geschaltet, wodurch das Drehzahlniveau höher liegt. Im Standard-Modus liegen die Schaltpunkte niedriger, aber immer noch etwas hoch, das satte Drehmoment des Motors bei niedrigen und mittleren Drehzahlen wird nicht optimal genutzt. Deutlich angenehmer agiert die Elektronik im Eco-Modus, hier wird selbst bei Vollgas (nicht Kick-Down) schon bei etwa 2.800 U/min. in den nächst höheren Gang geschaltet. Damit wird hauptsächlich das hohe Drehmoment genutzt, und es ergibt sich eine gelassene Fahrweise, was gut zum Charakter des M30d GT passt. Einziger Nachteil: Der Motor gibt nicht seine volle Leistung ab, wodurch sich das Auto etwas träger und gemütlicher anfühlt. Der Schalthebel ist gut erreichbar, angenehm sind bei der Bedienung die kurzen Wege und die geradlinige Gasse, in der nichts hakt. Der Rückwärtsgang lässt sich stets einwandfrei und leichtgängig einlegen.

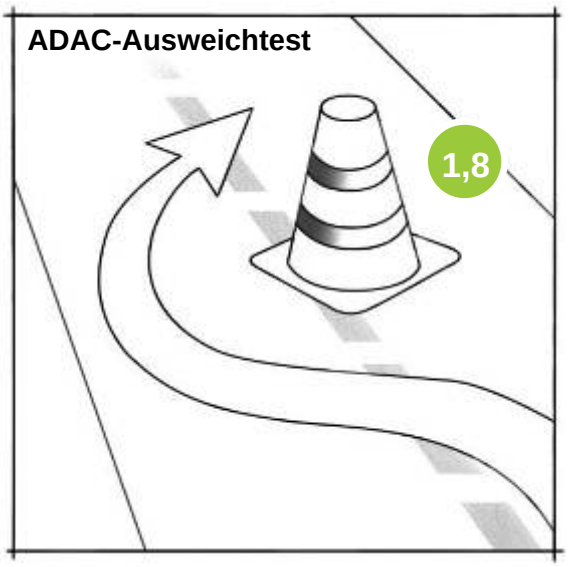
1,4 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Siebengang-Getriebes passen gut zueinander, es entstehen zwischen den einzelnen Gängen keine zu großen Drehzahlsprünge. Wenn der Motor noch nicht warm gefahren ist, scheint die Wandlerüberbrückungskupplung nicht gleich nach den Gangwechseln zu schließen, was zu häufigeren Drehzahlschwankungen und zu einem weniger direkten Fahrgefühl führt. Haben Motor und Getriebe Betriebstemperatur erreicht, gibt die Getriebesteuerung keinen Anlass zur Kritik. Die Gesamtübersetzung ist gut gelungen, das Drehzahlniveau ist bei höheren Geschwindigkeiten niedrig und trägt zum Kraftstoffsparen bei; der drehmomentstarke Motor kommt damit gut zurecht.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

An der Fahrstabilität des Infiniti M gibt es nichts auszusetzen. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen die Limousine kaum aus der Ruhe. Entspanntes Fahren erleichtert auch die Lenkung, die zwar gut auf Lenkbefehle reagiert, das aber nicht zu giftig. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist und das Drehmoment des Motors über die Hinterräder herfällt, regelt die elektronische Traktionskontrolle die Leistung zurück, um ein stabiles Vorwärtskommen zu ermöglichen und Schleudern zu vermeiden. Beim ADAC-Ausweichtest schlägt sich die große Limousine gut; beim ersten Einlenken reagiert der Infiniti spontan, zeigt dann beim Gegenlenken im Bereich der Phase 2 bei geringem Lenkwinkel ein leichtes Untersteuern, bei hohem Lenkwinkel ein deutliches Untersteuern. Übersteuern tritt nicht auf. Bewegt man das Lenkrad kontrolliert und nur im benötigten Maße, zeigt der Japaner ein agiles Fahrverhalten. Bei hohem Lenkwinkel ergibt sich ein gewisses Verhärten in der Lenkung, ansonsten arbeitet sie insgesamt leichtgängig.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,8 Kurvenverhalten

Der M ist untersteuernd ausgelegt, in sehr schnell durchfahrenen Kurven neigt er zum kontrollierten Überschieben der Vorderräder. Der Grenzbereich liegt hoch, er kündigt sich sanft an und stellt damit auch weniger geübte Fahrer vor keine großen Herausforderungen. Lastwechsel bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve bleiben sehr dezent, sie müssen mutwillig provoziert werden. Voll beladen bleibt der Infiniti gut beherrschbar und zeigt kaum Unterschiede zum Fahrverhalten im „leeren“ Zustand. Insgesamt ist die Abstimmung harmonisch und zum Charakter des Autos passend.

2,3 Lenkung*

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an, sie reagiert einwandfrei auf Lenkbefehle, aber nicht zu giftig. Sie arbeitet recht präzise, das Auto lässt sich gut dirigieren, auch wenn die Straßenführung mal eng wird. Insgesamt vermittelt die Lenkung dem Fahrer einen recht ordentlichen Kontakt zur Fahrbahn; besonders genau erfolgt die Rückmeldung für den Fahrer nicht, andererseits ist die Lenkung aber nicht überempfindlich und unterstützt damit entspanntes Reisen auf langen Strecken. Die Übersetzung der Lenkung ist passend zum Auto ausgelegt – nicht zu direkt; dazu trägt auch das eher große Lenkrad bei. Die relative Handlichkeit des Infiniti M wird durch die Servolenkung mit variabler Lenkkraftunterstützung unterstrichen, die wenig Kraftaufwand beim Rangieren erfordert, aber bei höheren Geschwindigkeiten die Lenkung nicht zu leichtgängig macht.

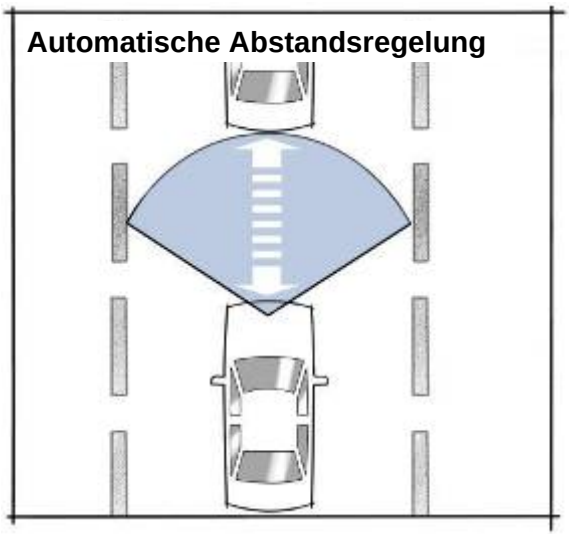
2,0 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Infiniti M30d durchschnittlich 36.5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 245/50 R18W Dunlop SP Sport Maxx 100W). Die Bremsanlage zeigt sich dabei absolut standfest und frei von Fading. Das Ansprechverhalten ist gut, nicht zu giftig, aber auch nicht zu träge. An der Dosierbarkeit gibt es nichts auszusetzen.

2,1 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Infiniti M GT Premium bringt serienmäßig eine Fülle von aktiven Sicherheitssystemen mit. Ohnehin serienmäßig an Bord ist das elektronische Stabilitätsprogramm. Zusätzlich gibt es einen Intelligenten Bremsassistenten, der unter anderem mit einem Lasersystem die Fahrbahn vor dem Auto scannt und bei drohenden Kollisionen den Fahrer warnt sowie selbsttätig eine Notbremsung durchführen kann. Der lasergestützte Abstandsregeltempomat kann das Auto bis 180 km/h beschleunigen und beispielsweise im Stau bis zum Stillstand abbremsen; das System erkennt manche Autos recht spät, so dass der Fahrer gerade bei höheren Geschwindigkeiten oft selbst eingreifen und bremsen muss, um einen Aufprall zu verhindern.

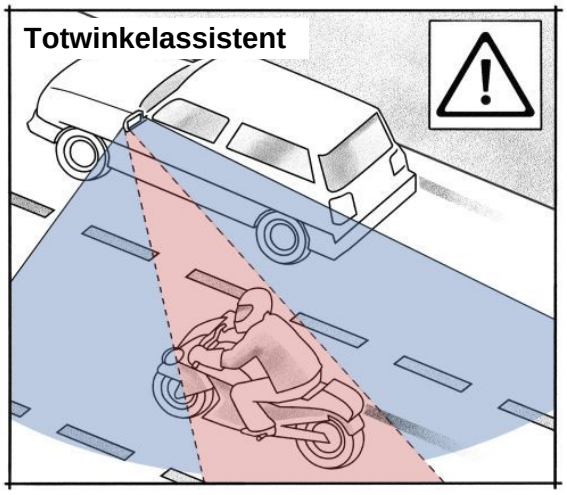


Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

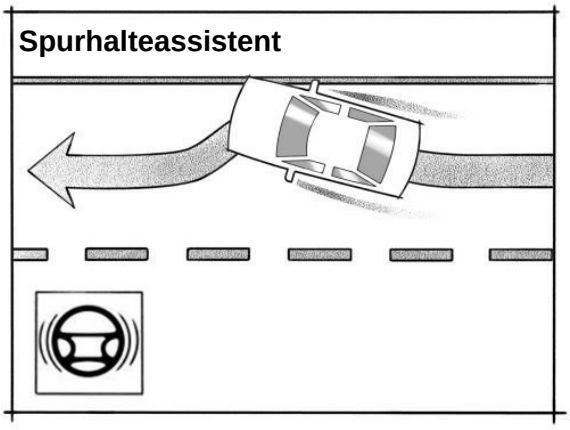
Schaltet man die Umfeldüberwachung ein (Knopf am Lenkrad), hält der Infiniti automatisch den nötigen Abstand zu vorausfahrenden Autos auch ohne Tempomatbetrieb. Wird der Abstand zu gering, erzeugt das Force-Feedback-Gaspedal einen Gegendruck, wodurch der Fahrer Motorleistung zurücknimmt. Dies kann der Fahrer auch übersteuern. Reicht das Gaswegnehmen nicht, bremst das System zusätzlich. Der M wird hinter einem Auto bis zum Stillstand herunter gebremst, hält aber mit recht großem Abstand hinter dem Vorausfahrenden – bei unachtsam nachfolgendem Verkehr könnte es zu einem Auffahrunfall kommen, weil der Infiniti mit ungewöhnlich großem Abstand zum Vordermann hält. Der Spurassistent warnt optisch und akustisch vor dem Überfahren von Straßenlinien, das System arbeitet teilweise übersensibel, weil es auch auf engen Landstraßen in Kurven kein leichtes Überfahren der Mittellinie toleriert. Ein Totwinkel-Assistent überwacht den seitlichen und hinteren Bereich und warnt den Fahrer, wenn er die Spur wechseln will und ein anderes Fahrzeug im Weg wäre. Das System arbeitet insgesamt zuverlässig, lässt sich aber von manchen Leitplanken noch täuschen. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem gibt es serienmäßig. Ebenso ist in dieser Ausstattungsvariante helles Xenonlicht mit Kurvenlichtfunktion vorhanden. Die LED-Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrzeuglenkern besonders gut zu erkennen. Die weißen Leuchten unten in geöffneten Türen (vorne und hinten) sind für den von hinten nahenden Verkehr nicht besonders gut zu erkennen, aber besser als gar nichts; günstig wären zusätzlich rote Rückstrahler.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

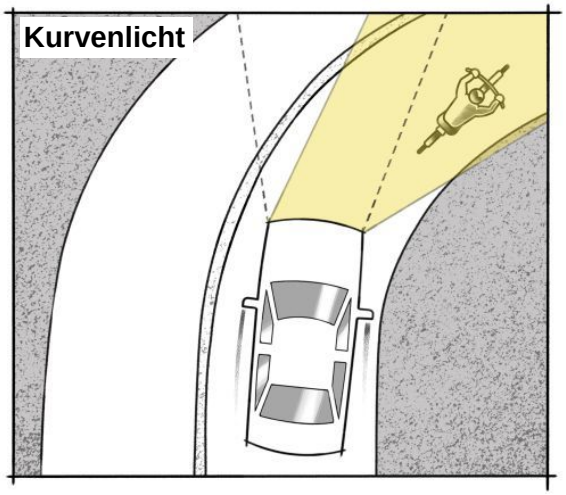
Der Infiniti M ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Einen Knieairbag gibt es nicht. Bisher liegt noch kein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm vor. Es ist jedoch von einem guten Resultat auszugehen, weil Infiniti wie auch die Hauptmarke Nissan der Sicherheit einen hohen Stellenwert einräumen. Das Infiniti SUV FX hat beim Crashtest gut abgeschnitten. Der M bietet aktive Kopfstützen; sie erfüllen ihren Zweck, das recht simple System führt aber dazu, dass es im Rücken kurzzeitig drückt, wenn man den Kopf nach hinten auf die Kopfstütze abstützt – nicht tragisch, aber wenig elegant. Die Höhe der Kopfstützen reicht vorne nur für Personen bis 1,80 m, um einwandfreien Schutz zu bieten. Immerhin ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze bei einem Heckaufprall sehr gering, da – wie beschrieben – ein aktives Schutzsystem verbaut ist, um die Gefahr eines Schleudertrauma zu reduzieren. Nach dem Anschnallen werden vorne die Gurte angespannt, um lockere Gurtabschnitte zu vermeiden und im Falle eines Unfalls die optimale Wirkung des Rückhaltesystems zu gewährleisten (PreSafe-Funktion).



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Hinten reichen die Kopfstützen nur für bis zu 1,70 m große Personen, das niedrige Dach übernimmt aber im Ernstfall zusätzliche Abstützfunktion, wodurch auch größere Insassen gut geschützt sind. Lediglich der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze könnte geringer sein. Nur auf den vorderen Sitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Hinten fehlt diese Funktion. Günstig sind die Bügel-Außentürgriffe, sie ermöglichen nach einem Unfall das leichtere Öffnen verklemmter Türen.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Auf der Rückbank finden auch zwei Kindersitze nebeneinander Platz, für drei Sitze wird es zu eng. Der mittlere Sitz ist ohnehin wegen der Sitzwulst nur mäßig für einen Kindersitz geeignet. Links und rechts gibt es Isofixhalterungen mit Ankerhaken, in der Mitte nur einen Ankerhaken. Kindersitze lassen sich auch gut angurten, weil die Gurtschlösser fixiert und verwechslungssicher sind (außer hinten Mitte). Auf dem Beifahrersitz ist der Gurt lang genug, die Gurte hinten sind etwas knapp geraten für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf. Hinten außen und vorn am Beifahrersitz sind die Abstände der Gurtanlenkpunkte groß genug, hinten sind aber die Anlenkpunkte nicht optimal. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüssel abschalten, dann dürfen auch Kindersitze vorne rechts installiert werden. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässig wirkenden Einklemmschutz.

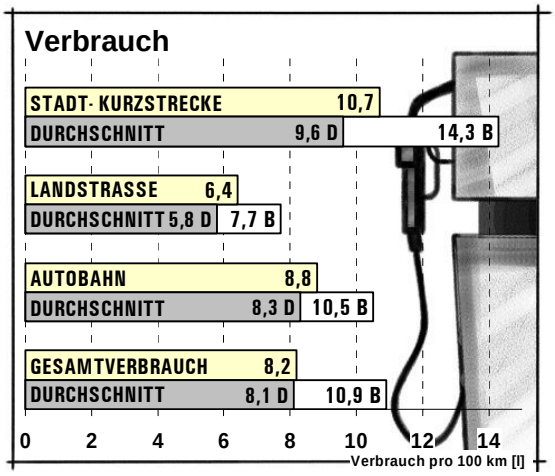
3,0 Fußgängerschutz

Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt in diesem Bereich noch nicht vor. Der Beinbereich eines Fußgängers wird recht gut geschützt durch die gerade Front, der Hüftbereich lässt sich schwer abschätzen, die Motorhaube ist insgesamt glattflächig und mit einem Schutzsystem ausgestattet, das im Ernstfall die Haube schnell anhebt und so den Abstand zwischen Motorhaube und harten Motorteilen darunter vergrößert. Die Kotflügel sind mit nachgiebigen Elementen befestigt und damit bei einem Aufprall nachgiebig ausgelegt.

2,8 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Infiniti M30d liegt bei 8,2 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO2-Ausstoß von 216 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 27 Punkte. Innerorts benötigt der M30d 10,7 l, außerorts 6,4 l und auf der Autobahn 8,8 l Diesel pro 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,3 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffanteil im Abgas bewegt sich im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Der Stickstoffoxid-Ausstoß ist insgesamt etwas erhöht, im anspruchsvollen Autobahn-Abschnitt sogar deutlich. Damit können nur 37 von 50 möglichen EcoTest-Punkten erreicht werden. Zusammen mit den CO2-Punkten ergibt das 64 Punkte – das reicht nur für drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

4,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,6 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Infiniti M30d nicht besonders sparsam unterwegs ist, kann er hier nur eine gute bis zufriedenstellende Bewertung erzielen.

5,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

4,4 Wertstabilität*

⊖ Dem M30d von Infiniti wird nur eine ausreichende Wertstabilität prognostiziert. Es fehlen besondere Sparmaßnahmen am Motor, zudem besitzt Infiniti noch wenig Bekanntheit in Deutschland und verfügt daher nicht über ein wertsteigerndes Image.

4,6 Kosten für Anschaffung*

⊖ Mit über 61.000 Euro liegt der Anschaffungspreis des Infiniti M30d in der getesteten Version recht hoch - allerdings gilt zu beachten, dass die Ausstattung ausgesprochen umfangreich ausfällt, weshalb sich der Preis gerade im Vergleich zu Konkurrenten stark relativiert. Wer ein umfangreich ausgestattetes Auto in dieser Klasse sucht, kommt mit dem Infiniti recht günstig weg.

5,5 Fixkosten*

⊖ Die festen Kosten fallen sehr hoch aus, zum einen ist die KFZ-Steuer mit 443 Euro im Jahr nicht gerade günstig, zum anderen sorgen extrem ungünstige Einstufungen bei der Haftpflicht, der Teilkasko- und der Vollkaskoversicherung für sehr hohe Assekuranz-Kosten.

4,6 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Infiniti M30d, dann muss er sich im hinteren Feld seiner Klasse einordnen. Zu hoch sind die Fixkosten und der zu erwartende absolute Wertverlust in Euro und Cent.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	M37	M35h	M30d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3696	6/3498	6/2993
Leistung [kW(PS)]	235(320)	268(364)	175(238)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	360/5200	350/5000	550/1750
0-100 km/h[s]	6,2	5,5	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	10,9 S	7,7 S	8,2 D
CO2 [g/km]	235	162	199
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/29/27	n.b.	22/29/27
Steuer pro Jahr [Euro]	304	443	443
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1216	k.A.	1128
Preis [Euro]	49.900	56.600	51.500

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2993 ccm
Leistung	175 kW (238 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	550 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/40R20W
Reifengröße (Testwagen)	**245/50R18W**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**12,3/11,75 m**
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	**4,8 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**36,6 m**
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**8,2 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**10,7/ 6,4/ 8,8 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/**Test**	199g/km / **216g/km**
Innengeräusch 130km/h	**67dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4945/1845/1500 mm
Leergewicht/Zuladung	**1930 kg/465 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**395 l/395 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	**975 km**
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Digitaler Radioempfang (DAB)	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Doppelverglasung	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic (Kratzschutz-Lack)	950 Euro°
Schiebe-Hubdach (Glas)	Serie

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**155 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**97 Euro**
Monatliche Fixkosten	**158 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**844 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**1.254 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/29/27
Grundpreis	61.200 Euro

NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.

familien-freundlich | gute Zu-lademög-lichkeit | komfort-betont | gute Sicherheit | fahraktiv | lang-strecken-tauglich | wirt-schaftlich

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT[1] **2,3**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**3,2**
Verarbeitung	2,3
Sicht	3,0
Ein-/Ausstieg	2,7
Kofferraum-Volumen*	3,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,6
Kofferraum-Variabilität	4,5
Innenraum	**2,1**
Bedienung	1,7
Raumangebot vorne*	2,0
Raumangebot hinten*	2,8
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,2**
Federung	2,0
Sitze	1,7
Innengeräusch	1,6
Klimatisierung	3,3
Motor/Antrieb	**1,7**
Fahrleistungen*	1,6
Laufkultur	2,0
Schaltung	1,9
Getriebeabstufung	1,4

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,0**
Fahrstabilität	1,8
Kurvenverhalten	1,8
Lenkung*	2,3
Bremse	2,0
Sicherheit	**2,1**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,4
Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Kindersicherheit	2,2
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt/EcoTest	**2,8**
Verbrauch/CO2*	3,3
Schadstoffe	2,3

WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,5
Betriebskosten*	2,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,1
Wertstabilität*	4,4
Kosten für Anschaffung*	4,6
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	4,6

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

ADAC autotest