



Infiniti FX30d S Premium Automatik

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse
(175 kW / 238 PS)

Er fällt auf, der Infiniti FX30d. Dieses SUV ist groß, allerdings kaschieren die rundlichen Karosserieformen seine wahre Größe ein wenig. Auch die 21-Zoll-Felgen mit 265er Reifen wirken imposant. Im Innenraum bietet das Auto viel Platz und allerlei Luxus. Das Schöne daran: alles ist serienmäßig, von der Klimaautomatik über das Navigationssystem bis hin zur Sitzlüftung. Unter Optionen findet man nur Metalliclack. Das umfangreiche Paket samt Allradlenkung relativiert dann auch den üppigen Kaufpreis von knapp 65.000 Euro. Ungewohnt sportlich und agil fällt das Fahrverhalten aus, selten hat sich ein so massiges SUV so flott durch den Ausweichtest dirigieren lassen. Die Nachteile zeigen sich beim Fahrkomfort, auf schlechten Straßen werden die Insassen durchgeschüttelt. Wer es komfortabler mag, sollte die GT-Ausstattung wählen. Die Dieselmotorisierung ist sicher die erste Wahl für den FX, damit der große Allradler nicht zum Schluckspecht wird. Die Fahrleistungen sind angemessen, Motor und Fahrvergnügen leiden nur unter der unharmonischen Abstimmung des Automatikgetriebes. Unterm Strich ist der FX30d ein sehr interessantes Auto für Menschen, die das Exklusive suchen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. BMW X5, Mercedes ML, VW Touareg.

+ gute Fahrleistungen, einwandfreie Traktion dank Allradantrieb, angemessenes Platzangebot, Exklusivität, 360° Kamerasystem

- durchweg hohe Kosten, hoher Verbrauch



ADAC-URTEIL



⊕ Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie machen insgesamt einen guten Eindruck, die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig und schmal. Der Unterboden ist nur im Motorbereich abgedeckt, ansonsten sieht man wenig aerodynamische Optimierungen oder Schutzverkleidungen. Somit eignet sich der FX30d auch trotz Allradantriebs nicht für unwegsames Gelände, da sonst leicht Leitungen und Kabel beschädigt werden können. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Die Türausschnitte sind vorne wie hinten gut bis sehr gut abgedichtet, was Windgeräusche reduziert und die Türen entsprechend satt ins Schloss fallen lässt. Auch an den Schutz der Schweller hat Infiniti gedacht und sie mit Kunststoffabdeckungen gegen Kratzer versehen. Das Interieur ist schön und recht hochwertig gestaltet. An die Qualität im Infiniti M kommt es aber nicht ganz heran. Trotzdem zeigt sich eine weitgehend gute Materialqualität. Die Zuladung für den FX30d fällt üppig aus, es sind effektiv 500 kg möglich (inklusive Fahrer). Das reicht problemlos für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf der stabilen Dachreling sind Lasten bis 100 kg erlaubt.

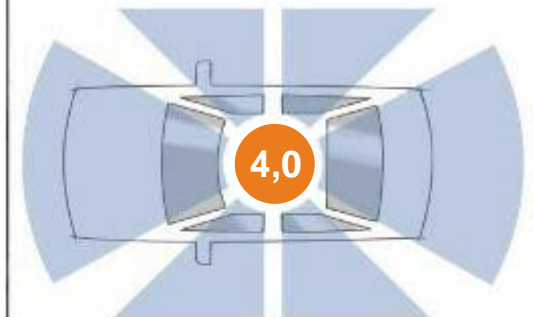
⊖ Die Karosserie muss ohne schützende Seitenleisten auskommen, es gibt nur unten dünne Chromleisten und Kunststoffumrandungen an den Radhäusern. Front- und Heckschürze sind großteils lackiert, außer im unteren Bereich. Somit sind zumindest partielle Reparaturen möglich. Zwar wirbt Infiniti mit einem serienmäßigen „selbstheilenden“ Lack (sowohl bei uni als auch bei metallic), jedoch verschwinden offensichtlich nur kleinste Kratzer wieder. Serienmäßig ist der FX nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, Wagenheber und Radmutternschlüssel befinden sich aber dennoch im Kofferraum – das ist gut.

Die großen Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar; sie ermöglichen eine gute Sicht nach hinten. Ein asphärischer Bereich am linken Außenspiegel erleichtert die Sicht in den Toten Winkel. 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, im rechten rechten Scheibenbereich könnte die Wischfläche etwas größer sein. 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 vier Kameras, sie ermöglichen am Bordmonitor eine "Rundumsicht" um das Auto; praktisch aus der Vogelperspektive

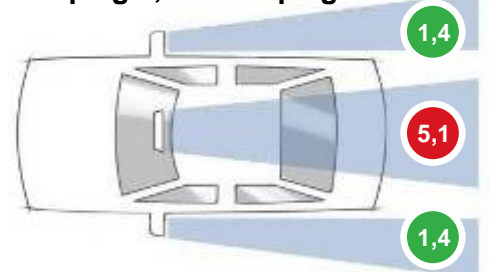


Breite Dachsäulen und die hohe Heckkante machen den Infiniti FX zu einem recht unübersichtlichen Fahrzeug.

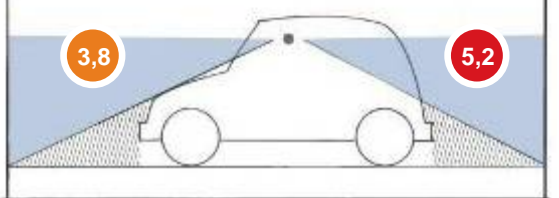
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

kann der Fahrer beispielsweise beim Einparken das Umfeld kontrollieren. Dafür gibt's nur vier Parkensoren, jeweils zwei vorne und hinten an den Fahrzeugecken. Es empfiehlt sich also, sich nicht nur auf die Sensoren zu verlassen, sondern auch die Kamerabilder zu beachten.

⊖ Hindernisse hinter dem Auto sind rein durch die Heckscheibe nicht so leicht zu sehen. Auch die Sicht im Innenspiegel ist eingeschränkt, bedingt durch das schmale Sichtfeld der kleinen Heckscheibe. Und so verwundert das schlechte Abschneiden bei der ADAC-Rundumsicht-Messung nicht, das Ergebnis fällt aufgrund der sehr voluminösen C-Säulen nur ausreichend aus.

3,1 Ein-/Ausstieg

Die Schweller liegen sehr hoch, man muss beim Einsteigen die Beine weit anheben. Von Nachteil ist auch der große Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante. Hinten stört der sich nach unten verschmälernde Türausschnitt. Insgesamt klappt das Ein- und Aussteigen noch zufriedenstellend, weil die Sitzfläche in günstiger Höhe über der Straße liegt. 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. Praktisch sind die silikongedämpft hochklappenden Haltegriffe am Dachhimmel, die es für alle außen Sitzenden gibt.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum verfügt standardmäßig über eine Kapazität von 350 Litern. Wenn man die Rückbank umklappt, erweitert sich das Volumen auf 690 Liter (gemessen bis Fensterunterkante). Über einen gewissen Bereich kann man den Kofferraum bis zum Dach hoch beladen und so bei Bedarf auch sperrige Gegenstände transportieren.



Mit 350 l Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse von durchschnittlicher Größe.

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraumklappe öffnet und schließt per Knopfdruck. Leider ist das mit einem ständigen Piepton verbunden. Die Klappe schwingt über 1,82 m hoch, nur sehr große Menschen sollten also auf ihren Kopf achten, um sich nicht zu stoßen. Es wird eine große Kofferraumöffnung freigegeben. Die Ladekante ist fast 78 cm hoch, beim Einladen muss das Gepäck folglich weit angehoben werden. Immerhin stört innen keine Kante, das erleichtert das Ausladen. Der Kofferraum hat ein vernünftiges Format, nur die Radhäuser ragen etwas hinein. Insgesamt lässt sich das Ladeabteil jedoch gut nutzen.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rückbank kann asymmetrisch geteilt umgeklappt werden. Das funktioniert einfach, per Hebel im Kofferraum oder von den Rücksitzen aus an den Lehnen. Kleine Utensilien lassen sich nur ausreichend befestigen; es fehlen praktische Haken und Netze, man kann nur auf vier Verzurrösen am Ladeboden zurückgreifen und an diesen ein Netz einspannen.

Die Steuerung des Infiniti FX 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. Das Entertainment benötigt im Detail viel Eingewöhnung, teilweise ist das Handbuch erforderlich. Auch für aktive Sicherheitsfunktionen ist die Bedienungsanleitung sinnvoll.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite elektrisch in einem großen Bereich einstellen. 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 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 Ablendung 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. 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 hoch und übersichtlich platziert, 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 Stauraummöglichkeiten 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.

- 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.



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

+ Die vorderen Sitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von fast 1,95 m einstellen. Trotz Schiebedach ist der Platz über den Vordersitzen kein Problem, er würde auch für noch größere Menschen reichen. Die Innenbreite fällt großzügig aus, es kommt keine Enge auf. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl.

2,2 Raumangebot hinten*

⊕ Der FX30d 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 1,93 m Größe problemlos Platz, besonders üppig ist die Beinfreiheit.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,93 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Lehnenneigung der Rücksitze kann variiert werden.

2,5 KOMFORT

2,8 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer hat Infiniti für die S-Variante sehr straff gewählt. Das ist für ein solches Fahrzeug ungewöhnlich. Ist der Fahrbahnbelag neu und in sehr gutem Zustand, freut man sich über die für ein SUV erstaunliche Direktheit. Lange Bodenwellen bringen den FX nicht aus der Ruhe. Auf schlechteren Straßen werden die Nachteile der harten Federung offensichtlich. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse kommen deutlich bis zu den Insassen durch, die hohen ungefederten Massen (21-Zoll-Räder) regen die Karosserie recht schonungslos an. Eine Stuckerneigung ergibt sich bei regelmäßigen Bodenwellen kaum. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gut gedämpft, die Seitenneigung fällt für ein SUV dieser Größe ausgesprochen gering aus. Die Vorteile des straffen Fahrwerks werden besonders beim ADAC Ausweichtest deutlich (siehe Kapitel "Fahreigenschaften"). Voll beladen ändert sich die Feder- und Dämpfercharakteristik kaum - auch dank der adaptiven Dämpfer. Die kann man sogar noch auf "Sport" stellen. An der Federcharakteristik ändert sich dabei wenig, nur das leichte Nachschwingen beim Ausfedern wird noch geringer.

1,8 Sitze

⊕ Beide Vordersitze verfügen serienmäßig über eine elektrische Einstellung, sie lassen sich u.a. auch in Höhe und Neigung justieren. Aber nur der Fahrersitz erlaubt die Einstellung der Lehnen- und Sitzflächenbreite. Damit kann der Fahrer für sich einen sehr guten Seitenhalt erreichen. Die Lehnen sind angenehm geformt und bieten dem Rücken einen festen Halt; positiv fällt auch die gute Abstützung im Schulterbereich auf. Die Sitzflächen sind körpergerecht geformt, für große Menschen kann man die Oberschenkelauflage ausziehen. Unterm Strich bieten die tendenziell ausgewogen gepolsterten Sitze eine angenehme Druckverteilung und damit einen hohen Sitzkomfort. Um auch bei langen Reisen nicht zu schwitzen, kann man die serienmäßige Sitzlüftung aktivieren. Für den Fahrersitz gibt es eine Lordosenstütze, die in der Intensität, aber nicht in der Höhe einstellbar ist. 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. Für Erwachsene ist die Oberschenkelauflage zufriedenstellend.

1,8

Innengeräusch

⊕ Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel liegt bei 130 km/h im 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.

3,1

Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ 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 frei wählbar. Die serienmäßige Zwei-Zonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst, sie sorgt stets zügig für das passende Klima. Ein Aktivkohlefilter ist serienmäßig, er reinigt die Außenluft auf dem Weg durch die Klimaanlage, auch Pollen und schlechte Gerüche werden im Rahmen der Möglichkeiten herausgefiltert. Ein Luftgütesensor steuert die Umluftklappe.

⊖ 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 ausreichende Heizwirkung. Hinten sind Heizansprechen und -wirkung noch schlechter. Hier sollte Infiniti nachbessern.

2,5

MOTOR/ANTRIEB

2,0

Fahrleistungen*

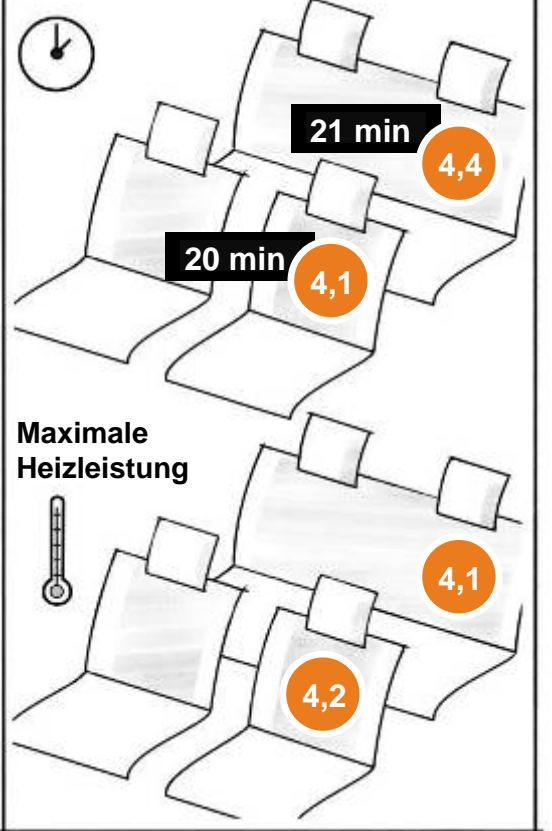
⊕ Der Motor gefällt durch seine homogene Leistungsentfaltung, ab etwa 1.500 U/min zieht er kräftig an und lässt bis 4.000 U/min kaum nach. Die ausgeprägte Leistungsschwäche unterhalb von 1.500 U/min. umgeht die Automatik durch höhere Drehzahlen. Das Ergebnis sind gute Fahrleistungen, die insbesondere in Anbetracht des Fahrzeuggewichts beeindruckend sind. Flotte Überholmanöver sind genauso möglich wie schnelle Autobahnetappen. Der Spurt von 60 auf 100 km/h wird in 5,3 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 FX30d 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.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Ist der Motor warm, läuft er ruhiger; leichte Vibrationen sind aber auch dann noch spürbar. 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.

2,9 Schaltung

Der Getriebewählhebel ist gut erreichbar, die Gasse geradlinig und mit kurzen Schaltwegen. Die Automatik wechselt die Gänge eher gemütlich. Trotz langsamer Schaltvorgänge ergeben sich aufgrund der großen Spreizungen in den unteren Gängen deutliche Zugkraftdifferenzen. Am meisten stört aber das ständige Ausdrehen des Motors, weil zu spät geschaltet wird. Selbst bei wenig Gas durch den Fahrer schaltet das Getriebe erst überhalb von 3.000 U/min. - der kräftige Turbodiesel schiebt auch bei niedrigeren Drehzahlen mehr als ausreichend an. Die Abstimmung der Automatik ist des Infiniti FX30d nicht würdig, sie lässt ihn weniger souverän erscheinen, als er eigentlich ist. Man vermisst den "Eco"-Modus, wie er im M30d vorhanden ist, mit ihm wird ein deutlich niedrigeres Drehzahlniveau gewählt, was sich positiv auf den Verbrauch auswirkt. Die Gänge können entweder automatisch oder mit den Schalt paddels am Lenkrad gewechselt werden.

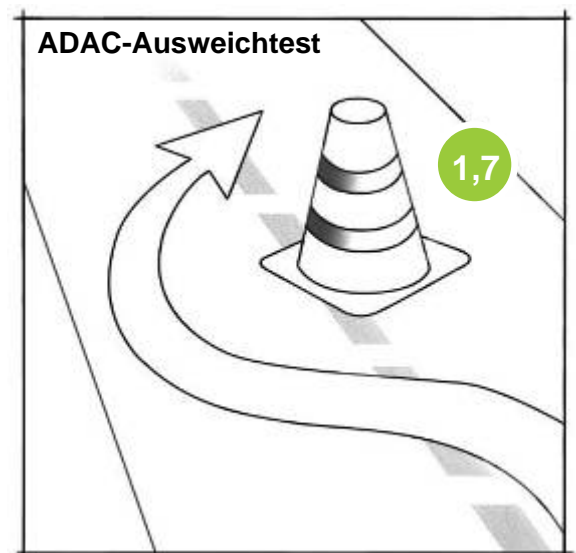
3,3 Getriebeabstufung

Der FX30d verfügt über eine Siebenstufen-Automatik. Die Übersetzung des ersten und des siebten Gangs sind sinnvoll gewählt. Aber die Abstufungen zwischen den einzelnen Gängen könnten deutlich besser sein. Die Spreizungen zwischen den Gängen eins bis fünf sind deutlich zu groß. Zwischen den Gängen fünf bis sieben ergeben sich nur sehr kleine Drehzahlsprünge. Das Ganze hat zur Folge, dass gerade bei niedrigen Geschwindigkeiten, beispielsweise innerorts, die unteren Gänge vergleichsweise weit ausgedreht werden müssen, um einen sinnvollen Anschluss zum nächsthöheren Gang zu erreichen. Damit ist das Drehzahlniveau unnötig hoch. Das wirkt sich negativ auf die Lärmemissionen und auf den Verbrauch aus.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der FX30d in der S-Variante ist auf Sportlichkeit getrimmt. Das wirkt sich eher negativ auf den Fahrkomfort aus, bringt aber handfeste Vorteile bei der Agilität und Fahrstabilität mit sich. Auf Lenkimpulse reagiert das große SUV gutmütig, im Grenzbereich greift ESP hilfreich ein. Die serienmäßige Allradlenkung lässt den FX noch agiler wirken. Ganz entgehen kann er Spurrillen leider nicht, zu breit sind seine 265er Reifen, die immer wieder den Rillen nachlaufen wollen. Dank Allradantrieb kann sich der Fahrer an der einwandfreien Traktion erfreuen. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Infiniti, dass man auch über 2,2 Tonnen mit hohem Schwerpunkt souverän durch enge Gassen zirkeln kann. Überhöhte Geschwindigkeit baut er durch Untersteuern ab, lässt aber dennoch ein erstaunlich hohes Tempo für die Wechselkurven zu. Hier wirken sich wieder die Allradlenkung und die effektive ESP-Abstimmung positiv aus. Übersteuern oder gar Kippen wird im Ansatz unterbunden.



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 FX30d ist neutral bis 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 gelungen - einmal die Komforteinbußen außer acht gelassen.

2,5

Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an, sie reagiert einwandfrei auf Lenkbefehle, aber nicht zu giftig. Sie bietet eine annehmbare Präzision. Wenn die Straßenführung mal eng wird, wünscht man sich noch mehr Feingefühl, denn die Lenkung vermittelt dem Fahrer nicht besonders viel Fahrbahnkontakt. Entspanntes Reisen auf langen Strecken ist damit aber gut möglich. Die Übersetzung der Lenkung ist relativ direkt ausgelegt, insbesondere für ein SUV. Beim Rangieren könnte sich das Lenkrad aber ein klein wenig leichter drehen lassen. Der Wendekreis von knapp 12,4 m geht in dieser Klasse in Ordnung.

2,1

Bremse

⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Infiniti FX30d durchschnittlich 36,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 265/45 R21W Dunlop SP Sport 01 104W). Die Bremsanlage zeigt sich dabei von hoher Beanspruchung unbeeindruckt - eine reife Leistung, wenn man bedenkt, dass das Fahrzeug bei den Tests knapp 2,5 Tonnen Gewicht auf die Waage bringt. Das Ansprechverhalten ist gut, nicht zu giftig, aber auch nicht zu träge. An der Dosierbarkeit gibt es nichts auszusetzen.

2,1

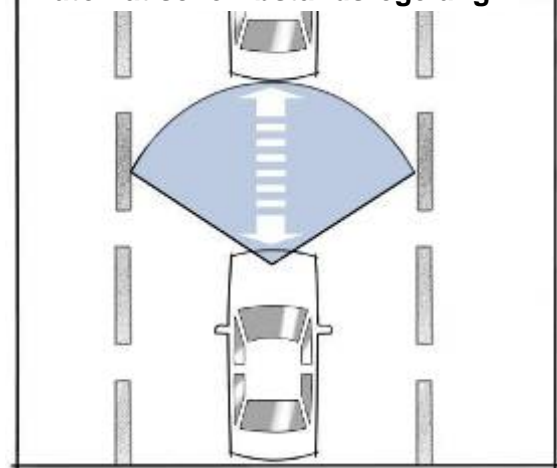
SICHERHEIT

1,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

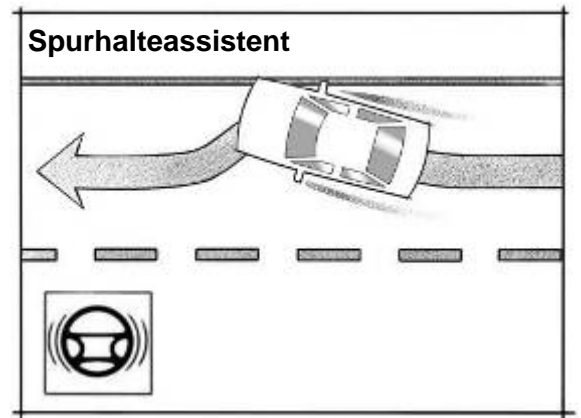
Der Infiniti FX30d Premium S bringt serienmäßig eine Fülle von aktiven Sicherheitssystemen mit. Ohnehin serienmäßig an Bord ist das elektronische Stabilitätsprogramm. Zusätzlich gibt es einen Intelligenten Bremsassistenten, der unter anderem mit einem Lasersystem die Fahrbahn vor dem Auto scannt und 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 abbremst; 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. Der Spurassistent warnt optisch und akustisch vor dem

Automatische Abstandsregelung



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.

Überfahren von Straßenlinien, das System arbeitet teilweise übersensibel, weil es auch auf engen Landstraßen in Kurven kein leichtes Überfahren der Mittellinie toleriert. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem gibt es serienmäßig. Ebenso ist in dieser Ausstattungsvariante helles Xenonlicht mit Kurvenlichtfunktion vorhanden. Die LED-Rückleuchten lassen sich von nachfolgenden Fahrzeuglenkern besonders gut erkennen. Die weißen Leuchten unten in geöffneten Türen (vorne und hinten) sind für den von hinten nahenden Verkehr nicht so gut zu erkennen, aber besser als gar nichts; günstig wären zusätzlich rote Rückstrahler..

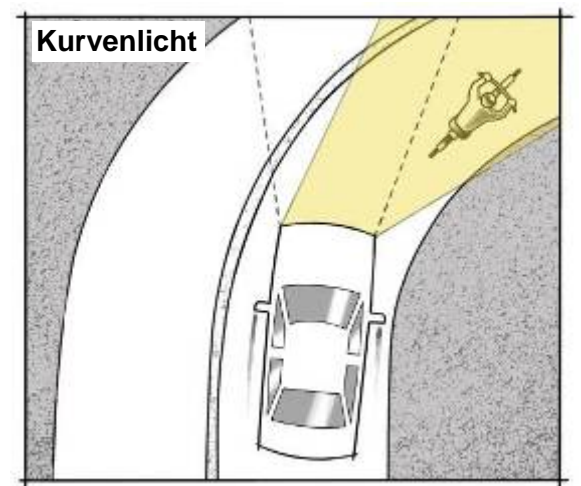


Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Infiniti FX ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Einen Knieairbag gibt es nicht. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm konnte der FX 86 Prozent für guten Insassenschutz erzielen. Der FX 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 für Personen bis 1,85 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. Nur auf den vorderen Sitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Hinten fehlt diese Funktion. Günstig sind die Bügel-Außentürgriffe, sie erleichtern nach einem Unfall das Öffnen verklemmter Türen.

- Hinten reichen die Kopfstützen nur für bis zu 1,70 m große Personen. Zudem sollte der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze geringer sein.



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

2,2 Kindersicherheit

+ Auf der Rückbank finden 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). Für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf sind die Gurtlängen allgemein etwas kurz geraten. Hinten außen und vorn am Beifahrersitz sind die Abstände der Gurtanlenkpunkte groß genug, hinten liegen 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. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm konnte der Infiniti FX 77 Prozent im Bereich Kindersicherheit erzielen.

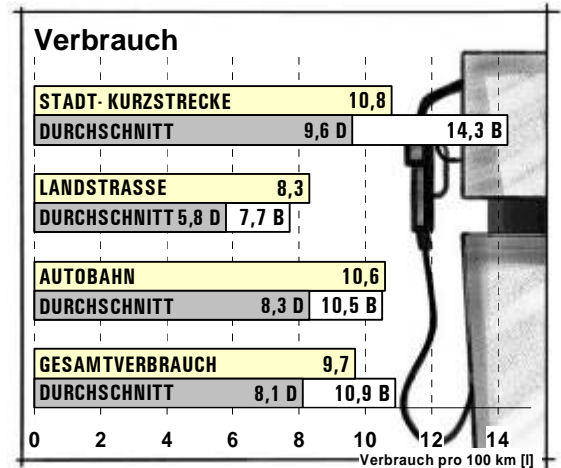
3,3 Fußgängerschutz

Das Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm fällt nur mäßig aus (16 Punkte, 44 Prozent). Die Randbereiche und der vordere Bereich der Motorhaube sind zu wenig nachgiebig und bergen ein hohes Verletzungsrisiko.

3,3 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2*

– Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Infiniti FX30d liegt bei 9,7 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO2-Ausstoß von 255 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 17 Punkte. Innerorts benötigt der FX30d 10,8 l, außerorts 8,3 l und auf der Autobahn 10,6 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 54 Punkte – das reicht gerade so für drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

4,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,1 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des FX30d hoch liegt, kann er hier nur eine ausreichende Bewertung erzielen.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner Service - alle 40.000 km oder 24 Monate eine große Inspektion fällig.

+ Infiniti spendiert dem FX30d nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km.

– Teure Werkstattstundensätze und sehr hohe Kosten für den Reifenersatz, bedingt durch die üppige Bereifung, verhindern eine bessere Benotung.

3,4

Wertstabilität*

Die FX30d wird eine durchschnittliche Wertstabilität prognostiziert. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist zumindest mit einem Facelift zu rechnen, wenn nicht sogar mit einem komplett neuen Modell gegen Ende des Zeitraums.

4,9

Kosten für Anschaffung*

– Der Anschaffungspreis von knapp 65.000 Euro liegt sehr hoch. Das ist aber nur die halbe Wahrheit. Denn die Serienausstattung ist absolut umfangreich und komplett. Es gibt lediglich Metallic-Lackierung als Option, der Rest ist Serie. Alle Komfortdetails, alle Sicherheitsdetails, nichts kostet weiteren Aufpreis - das ist vorbildlich.

5,5

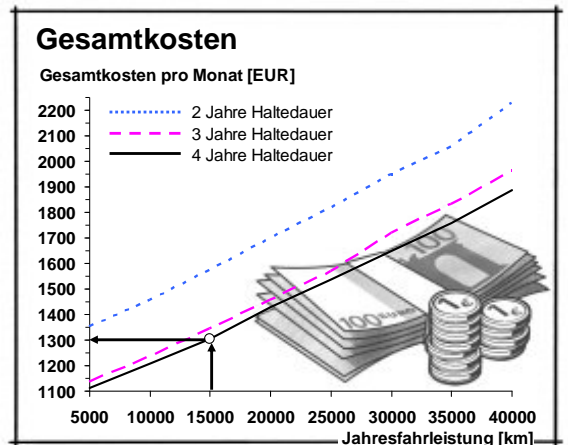
Fixkosten*

– Die festen Kosten sind extrem hoch. Das liegt zum einen an der jährlichen KFZ-Steuer von 521 Euro. Zum anderen an den durchweg sehr ungünstigen Versicherungseinstufungen, die ebenfalls zu sehr hohen Ausgaben führen.

4,9

Monatliche Gesamtkosten*

– Um es kurz zu machen: Infiniti-Fahren muss man sich leisten können. Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten des FX30d Premium S, dann reiht er sich im hinteren Feld seiner Klasse ein. Kostentreiber sind der Wertverlust in Euro und Cent sowie die Fixkosten. Aufgrund des erhöhten Verbrauchs kann er aber auch in diesem Bereich nichts wettmachen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1303 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

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	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	265/45R21W
Reifengröße (Testwagen)	265/45R21W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,95/12,35 m
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	9,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,8/ 8,3/ 10,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	238g/km / 255g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4865/1925/1680 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2135 mm
Leergewicht/Zuladung	2200 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350 l/690 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	90 l
Reichweite	925 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	191 Euro
Monatliche Werkstattkosten	125 Euro
Monatliche Fixkosten	167 Euro
Monatlicher Wertverlust	820 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.303 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/29/27
Grundpreis	64.650 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.



Infiniti FX30d S Premium Automatik

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Digitaler Radioempfang (DAB)	nicht erhältlich
Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	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	als Zubehör
Lackierung Metallic (Kratzschutz-Lack)	950 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Glas)	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Fahreigenschaften	2,0
Verarbeitung	2,2	Fahrstabilität	1,8
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	1,8
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	2,5
Kofferraum-Volumen*	3,2	Bremse	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,6
Innenraum	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Bedienung	1,5	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	1,8	Fußgängerschutz	3,3
Raumangebot hinten*	2,2	Umwelt/EcoTest	3,3
Innenraum-Variabilität	3,5	Verbrauch/CO ₂ *	4,3
Komfort	2,5	Schadstoffe	2,3
Federung	2,8		
Sitze	1,8	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,8
Innengeräusch	1,8	Betriebskosten*	4,1
Klimatisierung	3,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Motor/Antrieb	2,5	Wertstabilität*	3,4
Fahrleistungen*	2,0	Kosten für Anschaffung*	4,9
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	5,5
Schaltung	2,9	Monatliche Gesamtkosten*	4,9
Getriebeabstufung	3,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

ADAC autotest