



Infiniti Q50S Hybrid Automatik

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse
(268 kW / 364 PS)

Der neue Infiniti Q50 fährt mit einer Vielzahl an innovativen Fahrzeugsystemen und sportlich-modernem Design vor, was für neuen Schwung im umkämpften Mittelklasse-Segment sorgen wird. Den Q50 gibt es entweder mit vernünftigem Diesel oder als sportliche Hybrid-Variante. Der getestete Q50S Hybrid lässt in puncto Leistung keine Wünsche offen - aus einem V6-Benziner werden in Kombination mit dem Elektromotor stolze 364 PS auf die Hinterachse gestemmt, auf Wunsch ist auch ein Allradantrieb erhältlich. Der gut abgestimmte Antriebsstrang sorgt für souveräne Fahrleistungen, kann beim Verbrauch aber keine Glanzpunkte setzen (7,2 l/100 km). Die Sportlichkeit stand hier klar im Vordergrund - Vernunftfahrer werden mit dem deutlich günstigeren Diesel aber besser bedient sein. Erstmals überhaupt in einem Serienfahrzeug kommt beim Q50S Hybrid eine rein elektrische Lenkung ohne starre Verbindung zum Einsatz (Steer-By-Wire). Die Lenkung ist erstaunlich gut gelungen, bietet genügend Rückmeldung ohne künstlich zu wirken und sorgt somit für ein angenehmes Fahrgefühl. Gut passend zum innovativen Charakter gibt es ein umfangreiches Assistenzpaket (Safety-Shield), das die Fahrsicherheit deutlich erhöht. Bei so viel Innovation ist es unverständlich, dass der Q50S Hybrid nur mit Sportfahrwerk erhältlich ist, das zwar nicht extrem hart, aber auch nicht besonders komfortabel anfedert - ein adaptives Fahrwerk hätte dem Q50 gut gestanden. In der Summe zeigt der Q50S Hybrid interessante technische Ansätze, mit einem Grundpreis von 51.356 Euro ist das Fahrzeug aber zu teuer.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** BMW ActiveHybrid3.

- +** harmonisch abgestimmter Hybridantrieb, sehr gute Fahrleistungen, innovative und gut funktionierende Lenkung, umfangreiches Sicherheitspaket
- nur mit straffem Sportfahrwerk erhältlich, sehr kleiner nicht variabler Kofferraum, schlechte Rundumsicht, komplexes Bediensystem erfordert viel Eingewöhnung



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

5,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

3,9 Stadtverkehr

3,3 Senioren

2,0 Langstrecke

4,2 Transport

1,6 Fahrspaß

3,7 Preis/Leistung

Stand: Februar 2014
Text: D. Silvestro

3,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1

Verarbeitung

- +** Der Infiniti Q50 überzeugt durch eine gute Verarbeitungsqualität. Die Karosserie ist sauber gefertigt und zeigt auch bei genauerem Blick keine Schwachstellen. Serienmäßig ist der Lack mit einer speziellen selbstheilenden Schutzschicht (Scratch Shield) überzogen, die laut Infiniti kleine Kratzer und Gebrauchsspuren selbstständig wieder verschwinden lassen soll. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort. Eine hochwertig anmutende Lederausstattung gehört ebenso zum Serienumfang, wie Aluapplikationen an der Mittelkonsole und den Pedalen. Die verwendeten Kunststoffe sind größtenteils aufgeschäumt oder mit Leder überzogen, was für eine gute Haptik sorgt. Nur die Bereiche, die nicht direkt im Blickfeld des Fahrers liegen, dürften sich teilweise hochwertiger anfühlen (z.B. unterer Teil des Armaturenbretts). In der Summe überzeugt der Q50 aber mit einer für diese Fahrzeugklasse durchaus respektablen Verarbeitung. Die Türschweller sind gut gegen Verschmutzung abgedichtet und teilweise durch Schwellerschutzleisten vor kleinen Kratzern geschützt. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig und aufwendig verkleidet. Nur im hinteren Bereich wirkt er noch zerklüftet.
- Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, der Tankdeckel lässt sich aber nicht perfekt abschrauben. Es fehlt eine Klappe im Einfüllstutzen, die eine Fehlbetankung mit Diesel anstatt Benzin verhindern würde. Sowohl an den durchgängig lackierten Stoßfänger, als auch an den Türen fehlen Schutzleisten, die vor Lackbeschädigungen durch leichte Rempler oder dagegenschlagende Autotüren schützen würden.

3,1

Alltagstauglichkeit

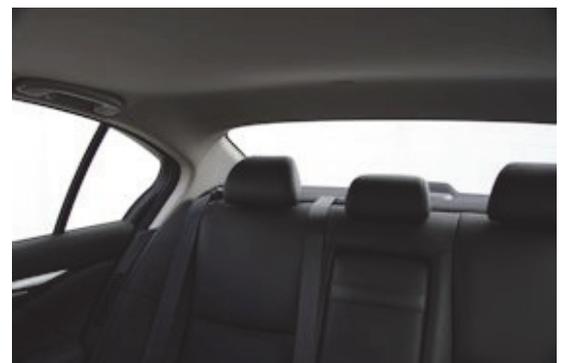
Die Alltagstauglichkeit des Infiniti Q50S Hybrid ist insgesamt nur zufriedenstellend. Vor allem die schlechten Transportmöglichkeiten sind hierfür verantwortlich. Die Zuladung beträgt nur magere 450 kg und sowohl Dachlasten als auch ein Anhängerbetrieb sind nicht möglich. Der Q50 bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Man findet serienmäßig Reifen mit Notlaufeigenschaften vor, die die Fahrsicherheit im Falle einer Reifenpanne erhöhen, jedoch nur für eine begrenzte Mobilität sorgen, da man damit nur bis zur nächsten Werkstatt fahren kann und eine uneingeschränkte Weiterfahrt nicht möglich ist.

- +** Dank des großen 70 l Tanks lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu 970 km realisieren.
- Einen Wagenheber sucht man vergebens im Fahrzeug. Immerhin gibt es Bordwerkzeug.

2,8

Sicht

+ Der Infiniti Q50S Hybrid ist serienmäßig mit hellen LED-Scheinwerfern (inkl. LED-Tagfahrlicht) ausgestattet, die für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen. Gegen Aufpreis gibt es adaptives Kurvenlicht, welches im empfehlenswerten Lichtpaket enthalten ist. Darin enthalten sind auch ein Fernlichtassistent (Smart Beam) sowie eine 360°-Rundumkamera (Around View Monitor). Der Fernlichtassistent erkennt über eine Kamera hinter dem Innenspiegel entgegenkommende und vorausfahrende Fahrzeuge und blendet das Fernlicht entsprechend der Verkehrssituation automatisch auf oder ab.

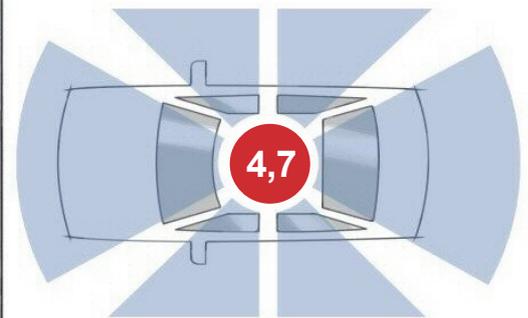


Breite Dachsäulen, die hohe Heckfensterlinie und nicht versenkbare Kopfstützen machen den Q50 zu einem recht unübersichtlichen Fahrzeug.

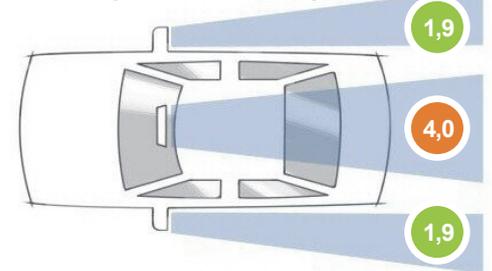
Serienmäßig ist der Infiniti mit einer Rückfahrkamera ausgestattet, welche aufgrund der unübersichtlichen Karosserie auch dringend nötig ist. Optional gibt es Einparksensoren vorne und hinten. Zusätzlich gibt es den Around-View-Monitor, der mit insgesamt vier Kameras (vorne, hinten und Seitenspiegel) ein 360° Bild aus der Vogelperspektive auf den Monitor projiziert. Die großen Außenspiegel sorgen für einen guten Blick auf den rückwärtigen Verkehr. Der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion aber nicht erhältlich. Die Scheibenwischer besitzen ein großes Wischfeld und arbeiten auch bei höheren Geschwindigkeiten tadellos.

⊖ Sowohl die Fahrzeugfront als auch das Heck sind kaum einsehbar, was für eine sehr schlechte Übersichtlichkeit sorgt. Aufgrund der verhältnismäßig tiefen Sitzposition hat man nur eine zufriedenstellende Übersicht auf den umliegenden Verkehr. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Q50 sehr schlecht ab. Die breiten Dachsäulen, die hoch angesetzte Heckscheibe und die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond schränken die Sicht sehr stark ein. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt auch aufgrund der Sichteinschränkungen durch die nicht versenkbaren Kopfstützen eher schlecht aus. Hindernisse hinter dem Fahrzeug können erst ab einer Höhe von 1,13 m erkannt werden.

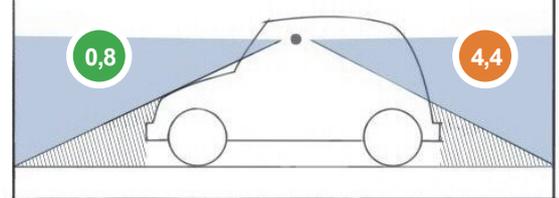
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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

2,9

Ein-/Ausstieg

Der Infiniti Q50 bietet einen zufriedenstellenden Ein- und Ausstieg. Der Schweller liegt niedrig, wodurch die Beine nicht soweit angehoben werden müssen. Nicht ideal sind dagegen die niedrige Sitzposition, sowie der etwas breite Schweller, wodurch der Sitz recht weit nach innen versetzt ist. Beim Einsteigen muss man sich weit nach unten in den Sitz fallen lassen, beim Aussteigen wiederum aus dem niedrigen Sitz heraus wuchten. Speziell für ältere Personen ist das anstrengend und nicht ideal. Für große Personen kommt erschwerend hinzu, dass die vorderen A-Säulen sehr schräg verlaufen und die Höhe des Türausschnitts damit gering ausfällt. Hinten steigt man dank der großen Türen und dem recht breiten Türausschnitt gut bis zufriedenstellend ein und aus. Störend wirken sich der im Bereich des Radkastens breite Schweller sowie die im hinteren Bereich abfallende Dachlinie aus. Hier sollte man aufpassen, nicht den Kopf anzustoßen. Die vorderen Türaufhalter sind zwar kräftig genug, um die Türen an Steigungen sicher offen zu halten, sie besitzen aber nur zwei Rasterungen. Die Tür steht in der ersten Rasterung schon sehr weit offen, wodurch seitlich viel Platz zum Ein- und Aussteigen benötigt wird, bzw. die Gefahr besteht, mit der Tür an das Nachbarfahrzeug anzustoßen. Die ausreichend kräftigen Türaufhalter der hinteren Türen besitzen drei Rasterungen, die Tür steht in der ersten Rasterung aber ebenfalls etwas weit offen.

⊕ Serienmäßig findet man ein schlüsselloses Zugangssystem an Bord. Dadurch kann der Schlüssel zum Öffnen und Schließen des Fahrzeugs in der Tasche bleiben. Das System funktioniert insgesamt recht gut, doch gibt es an den hinteren Türgriffen keine separaten Tasten, um das Fahrzeug zu verschließen. Dank des schlüssellosen Zugangssystems besteht keine Gefahr, sich versehentlich auszusperrern. Nach dem verlassen des Fahrzeugs bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Für alle außen Sitzenden gibt es am Dachhimmel Haltegriffe.

4,8 Kofferraum-Volumen*

– Der Kofferraum der Hybrid-Variante fällt sehr klein aus. Da die Akkus für den Hybrid-Antrieb im Kofferraum untergebracht sind, lassen sich die Rücksitze nicht klappen und das Volumen ist deutlich eingeschränkt. Es passen lediglich 300 l in den Kofferraum. Es lassen sich allenfalls vier handelsübliche Getränkekisten verstauen.



Mit 300 l Volumen fällt der Kofferraum der Hybridvariante in dieser Fahrzeugklasse klein aus.

3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht anheben und wieder schließen. Die Ladekante außen liegt recht niedrig, wodurch man das Gepäck nicht zu weit anheben muss. Innen stört dagegen eine hohe Stufe von rund 18 cm. Insgesamt ist der Kofferraum des Q50S Hybrid nicht ideal nutzbar, da er zerklüftet und weder besonders breit noch besonders hoch ist. Die Heckklappenöffnung ist dagegen für eine klassische Limousine recht großzügig geraten, was das Ein- und Ausladen erleichtert. Der Kofferraum wird nur schwach beleuchtet.

5,0 Kofferraum-Variabilität

– Der Kofferraum der Hybrid-Variante ist nicht variabel. Es gibt auch keine Ablagefächer, Gepäckhaken oder eine 12V-Steckdose.

2,6 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Der Infiniti Q50 bietet eine Vielzahl an Funktionen und Einstellmöglichkeiten, wodurch sich der Fahrer das Fahrzeug individuell nach seinen Vorlieben einrichten kann. Ganz neu ist das Infiniti InTouch Bedienkonzept, welches aber unnötig kompliziert aufgebaut ist und aufgrund der zwei Touchscreen-Displays, vielen Tasten und separatem Dreh-Drück-Regler eine starke Eingewöhnungszeit erfordert und stark vom Verkehrsgeschehen ablenken kann. Die meisten Tasten und Schalter sind gut positioniert und ergonomisch einwandfrei erreichbar. Nur der obere Touchscreen des Navigationssystems ist etwas weit weg vom Fahrer und deswegen nicht perfekt zu erreichen. Durch die vielen verschiedenen und teilweise doppelt oder dreifach belegten Funktionen findet man sich nur mit Mühe zurecht. Zudem sind die einzelnen Funktionsbereiche (Klimatisierung, Radio, Navigationssystem) nicht eindeutig getrennt und über verschiedene Eingabelemente einstellbar (teilweise Touchscreens, teilweise Knöpfe, teilweise Dreh-Drück-Regler).



Gute Funktionalität, ansprechendes Design und eine entsprechende Verarbeitung kennzeichnen den Fahrerplatz des Infiniti Q50.

+ Das elektrisch in der Höhe und Weite einstellbare Lenkrad bietet einen weiten Einstellbereich und lässt sich somit gut unterschiedlichen Personengrößen anpassen. Die Pedale sind sehr gut angeordnet, dank des stehenden Gaspedals optimal zu bedienen. Nur der etwas große Sprung zwischen Gas- und Bremspedal ist nicht ideal. Der Automatikwählhebel ist gut angeordnet, einfach zu bedienen und die eingelegte Fahrstufe ist gut erkennbar. Der Startknopf ist gut erreichbar und beleuchtet.

Der Schlüssel kann dabei in der Tasche bleiben. Die Scheibenwischer werden durch einen Regensensor gesteuert (Aufpreis, im Komfort-Paket enthalten). Die Empfindlichkeit lässt sich dabei gut einstellen. Es gibt zusätzlich zwei Wischgeschwindigkeiten und eine Antippfunktion. Ein Lichtsensor, der automatisch das Fahrlicht einschaltet, muss ebenfalls extra bezahlt werden. Die Außenspiegel lassen sich über einen gut angeordneten Schalterblock einstellen und sind elektrisch anklappbar. Es sind aber nicht alle Tasten der Außenspiegeleinsteller beleuchtet. Die Bedienelemente der Klimaanlage sind nicht ideal angeordnet. Die Schalter sind verstreut, teilweise sind Funktionen im Menü des unteren Bildschirms versteckt und teilweise werden Informationen zur Einstellung der Klimaanlage im oberen Navigationsbildschirm eingeblendet. Das Einstellmenü für die Klimaanlage im unteren Bildschirm ist übersichtlich aufgebaut, allerdings ist nicht klar ersichtlich, ob gewisse Funktionen ein- oder ausgeschaltet sind (z.B. Lenkradheizung). Es gibt eine Umluftautomatik, welche aber etwas versteckt im Menü eingeschaltet werden muss. Die Radiobedienung ist nicht ganz einfach, auch da es teilweise für einige Funktionen mehrere Einstellmöglichkeiten gibt. Das Radiobedienteil in der Mittelkonsole, der Dreh-Drück-Regler, die zwei unterschiedliche Touchscreens und viele Lenkradtasten überfordern den Fahrer schnell. Das im Infiniti verbaute große Soundsystem (Multimedia-Paket) vermittelt einen sehr guten Klang. Alle elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik. Die Schalter sind beleuchtet und gut erreichbar angeordnet. Die Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Türe geöffnet wird. Der Innenraum wird bei Dunkelheit zufriedenstellend ausgeleuchtet. Es gibt vorne wie hinten jeweils zwei separat einschaltbare Leseleuchten. Die wichtigsten Schalter sind gut beleuchtet. Die weiß beleuchteten Instrumente sind gut ablesbar und bieten auch bei Dunkelheit einen guten Kontrast. Sie sind klar gezeichnet, lediglich der blaue Rand um Tacho und Drehzahlmesser lässt die Armaturen etwas verspielt wirken und verschlechtert die Ablesbarkeit etwas. Das große Display zwischen Tacho und Drehzahlmesser beinhaltet den Bordcomputer sowie weitere wichtige Informationen wie Kühlwassertemperatur oder Arbeitsweise des Hybridantriebs inklusive Ladezustand des Akkus. Einzig eine Anzeige der Öltemperatur fehlt. Bei nicht richtig geschlossenen Türen oder Heckklappe wird dem Fahrer eine Warnung angezeigt. Vorne gibt es viele brauchbare Ablagen. Zwei Becherhalter in der Mittelkonsole, Türfächer in den vorderen Türen mit Platz für kleine Flaschen, ein Brillenfach und zusätzlicher Stauraum in der Mittelarmlehne. Hinten gibt es Lehnentaschen an der Rückseite der Vordersitze, sowie einen kleinen Aschbecher in der Mitte. In der Mittelarmlehne findet man zwei Becherhalter.

⊖ Die Handbremse (Fußfeststellbremse) ist nicht ideal erreichbar. Zum Schließen voll geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Fahrzeug lehnen. Die Gurtschlösser sind aufgrund der massiven Mittelkonsole nicht ideal erreichbar. Der Touchscreen reagiert teilweise etwas verzögert auf Eingabebefehle, was im täglich Betrieb sehr nervend sein kann. Das Handschuhfach ist abschließbar, aber nicht besonders groß. Zudem ist es nur schwach beleuchtet und nicht klimatisiert.

2,4

Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorne fällt großzügig aus. Personen bis 1,90 m haben bei ganz zurückgeschobenem Fahrersitz genügend Beinfreiheit. Die Kopffreiheit würde für ca. 1,95 m große Personen ausreichen (Fahrzeug mit Schiebedach ausgestattet). Die gemessene Innenbreite fällt für ein Fahrzeug in der Mittelklasse gut aus. Dank der guten Ellenbogenfreiheit, nicht zu nah am Kopf verlaufender Dachsäulen und der nicht zu hohen Fensterkante findet man ein gutes subjektives Raumangebot vor.

3,4 Raumangebot hinten*

Auch wenn die Beinfreiheit im Fond für 1,85 m großen Personen ausreichen würde (Vordersitz auf 1,85 m große Person eingestellt), wird der Platz durch die geringe Kopffreiheit eingeschränkt. Lediglich knapp 1,80 m große Personen haben im Fond genügend Kopffreiheit. Die Innenbreite fällt auch hinten großzügig aus. Zwei Personen haben genügend Platz. Für drei Personen wird es aber eng. Das subjektive Raumgefühl ist zufriedenstellend. Die C-Säulen befinden sich weit genug vom Kopf entfernt, nur die niedrige Dachlinie schränkt das Raumempfinden ein.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,5 Innenraum-Variabilität

– Der Innenraum des Q50S Hybrid ist nicht variabel. Die Rücksitzlehnen lassen sich nicht umklappen. Immerhin kann man die Vordersitze in Liegeposition stellen.

2,3 KOMFORT

2,5 Federung

Der Infiniti Q50S Hybrid ist serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattet. Das für eine Limousine erstaunlich straff abgestimmte Fahrwerk unterstreicht zwar den sportlichen Charakter, doch der Langstreckenkomfort wird dadurch etwas eingeschränkt. Ein adaptives Fahrwerk, wie es schon viele Konkurrenten im Programm haben, ist für den Infiniti nicht lieferbar. Auf schlechten Straßen mit vielen kurzweiligen Fahrbahnunebenheiten werden die Stöße zwar verhältnismäßig hart an die Insassen durchgereicht, doch insgesamt hat man auch aufgrund der geringen Aufbaubewegungen ein noch gutes Fahrgefühl. Beim Überfahren von Schlaglöchern oder Kanaldeckel werden die Stöße nicht zu stark an die Insassen weitergereicht und sind nur akustisch etwas ausgeprägter. Bei Querfugen spricht das Fahrwerk dagegen etwas unsensibler an und reicht die Stöße dann auch etwas stärker zu den Insassen durch. Insgesamt zeigt der Infiniti eine geringe bis akzeptable Stuckerneigung. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist die Stuckerneigung nur wenig ausgeprägt und kaum störend. Fährt man schneller (Autobahngeschwindigkeiten), werden die feinen Fahrbahnunebenheiten in Form von leichten Vibrationen etwas stärker in den Innenraum übertragen, was auch an den hohen ungedephten Massen der großen 19 Zoll Räder mit niedrigem Reifenquerschnitt und Runflatbereifung liegen kann.

+ Mit langen Bodenwellen hat das Fahrzeug selbst voll beladen kaum Probleme. Das Fahrzeug schwingt auch bei höheren Geschwindigkeiten kaum nach und wird nicht übertrieben stark gestaucht. Die Seitenneigung der Limousine fällt insgesamt gering und unauffällig aus. Auch Vertikalschwingungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie Aufbaubewegungen sind gut gedämpft. Der Fahrkomfort auf Kopfsteinpflaster fällt gut aus. Zum einen sind dank der entkoppelten Lenkung kaum Vibrationen im Lenkrad spürbar, zum anderen treten auch keine übertrieben starken Dröhnfrequenzen auf.

1,9

Sitze

⊕ Die in dieser Variante serienmäßig elektrisch einstellbaren Vordersitze sind sowohl in der Höhe, als auch in der Neigung einstellbar. Die Lehnen der Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und bieten dem Rücken eine gute Unterstützung. Für den Fahrersitz gibt es eine elektrisch in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist dank der elektrisch einstellbaren Seitenwangen auf dem Fahrersitz sehr gut und kann je nach Fahrerwunsch und Statur individuell angepasst werden. Auch die gut ausgeformte und bequem gepolsterte Sitzfläche ist angenehm gestaltet. Die Auflagefläche für die Oberschenkel ist ausziehbar, wodurch auch große Personen eine gute Oberschenkelunterstützung erhalten. Der Fahrer findet schnell eine sehr komfortable Sitzposition mit guter Ellenbogenauflage und guter Beinunterstützung. Für den Fahrersitz gibt es eine Memory-Funktion mit zwei Speicherplätzen. Aufgrund der perforierten Ledersitze bieten die Sitzbezüge eine zufriedenstellende Atmungsaktivität. Es fehlt aber eine Sitzlüftung. Die Sitzposition auf den äußeren Rücksitzen ist zufriedenstellend. Auch längere Strecken können hier mit akzeptablem Komfort zurückgelegt werden.

1,6

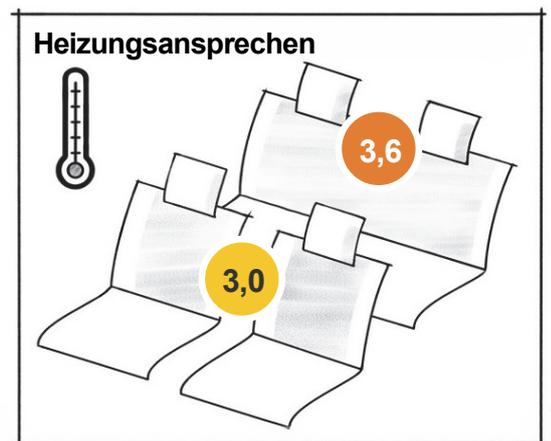
Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum liegt auf sehr niedrigem Niveau. Bei 130 km/h Autobahngeschwindigkeit liegt der gemessene Geräuschpegel bei lediglich 66,6 dB(A). Durch das neue Active Noise Control werden die Innenraumgeräusche über Mikrofone überwacht und über die Lautsprecher unerwünschte Motor- und Antriebsgeräusche herausgefiltert. Der Motor hält sich akustisch angenehm zurück und zeigt bei starker Beschleunigung einen sportlichen aber nicht aufdringlichen Klang. Bei niedrigen Geschwindigkeiten kann das Fahrzeug bei sehr behutsamer Fahrweise teilweise rein elektrisch und dadurch besonders leise bewegt werden. Windgeräusche dringen kaum wahrnehmbar und nicht störend in den Innenraum. Auch bei hohen Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche nicht überproportional zu. Fahrgeräusche treten nicht zu stark auf.

2,6

Klimatisierung

Man findet serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik vor. Gegen Aufpreis gibt es bei Wahl des Komfortpakets eine automatische Umluftsteuerung sowie einen Polyphenolfilter, der laut Nissan Pollen besonders gut aus der Innenraumluft filtern soll. Die Heizung spricht vorne wie hinten in zufriedenstellender Zeit an und sorgt somit in akzeptabler Zeit für einen angenehm temperierten Innenraum. Für die vorderen Insassen werden die einzelnen Bereiche entsprechend dem Behaglichkeitsempfinden erwärmt - so wird der Fußraum deutlich stärker und schneller erwärmt, als z.B. der Kopfbereich. Hinten dauert es insgesamt etwas länger, bis es warm wird. Vorne können sich Fahrer und Beifahrer getrennt die Temperatur einstellen. Die Temperatur für die einzelnen Bereiche lässt sich aber nicht variieren. Die Luftmengenverteilung ist nur grob einstellbar.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,5

MOTOR/ANTRIEB

0,9

Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des Q50S Hybrid fallen für diese Fahrzeugklasse sehr gut aus. Verantwortlich dafür ist ein 302 PS starker V6-Benziner, der in Verbindung mit dem 50 kW starken Elektromotor für eine maximale Systemleistung von 364 PS sorgt. Die harmonische Kraftentfaltung über ein breites Drehzahlband sorgt für ein angenehmes Fahrgefühl. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug nur 2,9 s. Das liegt auf Sportwagen-Niveau. Dank des Hybridantriebs schiebt der Infiniti schon bei niedrigen Drehzahlen kräftig an und zeigt auch bei hohen Drehzahlen keinen Leistungseinbruch. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten hat der Motor noch genügend Kraft, um für ausreichend Vortrieb zu sorgen.

1,7

Laufkultur

⊕ Der Sechszylinder-Motor besitzt insgesamt eine unauffällige Laufkultur. Besonders bei niedrigen Drehzahlen fährt man angenehm geräusch- und vibrationsfrei. Erst bei hohen Drehzahlen nehmen die Vibrationen etwas zu und dringen dann leicht in den Innenraum. Insgesamt gibt es aber kaum Anlass zur Kritik.

1,9

Schaltung

⊕ Die Sieben-Stufen-Automatik vollzieht die Schaltvorgänge bei gemüthlicher Fahrweise angenehm sanft und weitgehend ruckfrei. Die Schaltvorgänge werden relativ schnell vollzogen und sind vom Fahrer kaum wahrnehmbar. Es können neben dem Standard-Modus verschiedene Schaltprogramme gewählt werden: Snow (Anfahren mit verminderter Leistung für besseren Grip auf Schnee), Eco und Sport. Im Sport-Modus schaltet die Automatik merklich später und reagiert deutlich sensibler auf Gasbefehle. Für den sportlichen Fahrer eine gute Alternative, im Alltag birgt der Sport-Modus aber mehr Nach- als Vorteile. Der Eco-Modus wählt dagegen den möglichst ökonomischsten Gang, zudem wird der Fahrer über ein aktives Gaspedal, welches bei zu dichtem Auffahren oder zu starker Beschleunigung einen Gegendruck aufbaut, dazu erzogen, möglichst sparsam zu fahren. Das aktive Gaspedal fühlt sich dabei im Normalbetrieb nicht störend an, möchte man allerdings stärker Beschleunigen, nervt der relativ starke Gegendruck etwas. Insgesamt aber ein innovatives und interessantes Feature, um den Fahrer zu einer möglichst spritsparenden Fahrweise zu erziehen. Über sehr gut greifbare Schaltpaddel am Lenkrad lassen sich die Gänge auch manuell wechseln. Hier reagiert die Automatik aber verzögert auf Schaltbefehle, das funktioniert speziell bei einigen Doppelkupplungsgetrieben deutlich schneller. Möchte man aus dem Stand mit abgeschaltetem Verbrennungsmotor (E-Modus) schnell losfahren, schaltet sich der Verbrenner flott und kaum spürbar zu. 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 einwandfrei einlegen. Eine Berganfahrhilfe unterstützt den Fahrer beim Anfahren am Berg. Die Bremse bleibt noch für einige Sekunden aktiviert, um ein Zurückrollen des Fahrzeugs zu verhindern.

⊖ Die Kriechfunktion des Automatikgetriebes funktioniert nicht perfekt. Sie setzt zu spontan und zu stark ein, wodurch das Fahrzeug zu schnell losrollt und Rangieren mit niedrigen Geschwindigkeiten deutlich erschwert wird.

1,5

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der Sieben-Gang-Automatik passen insgesamt gut zum leistungsstarken Motor. Für die typischen Geschwindigkeiten steht immer der richtige Gang zur Verfügung, auch wenn die Spreizung der unteren Gänge etwas zu groß ausfällt. Die für einen Benziner lange Gesamtübersetzung sorgt dafür, dass die Drehzahlen auf der Autobahn gering ausfallen. Bei 130 km/h liegt die Motordrehzahl im höchsten Gang bei lediglich 2.100 1/min. Trotzdem ist noch genügend Kraft vorhanden, um das Fahrzeug zu beschleunigen, ohne immer direkt zurückzuschalten.

2,4

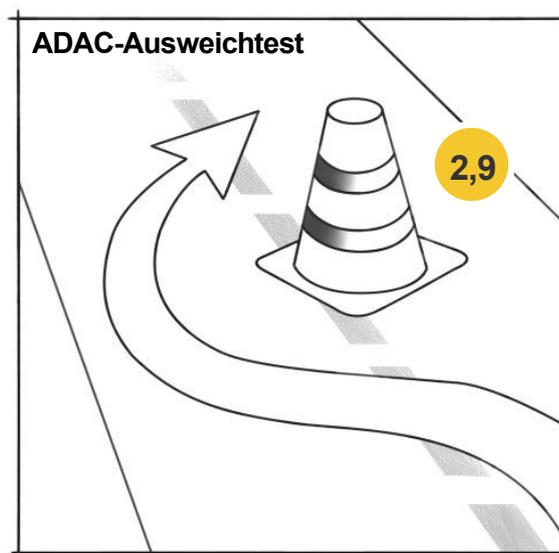
FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

Fahrstabilität

⊕ Der Infiniti Q50S Hybrid zeigt bei einem spontanen kurzen Lenkimpuls ein sicheres Verhalten und pendelt nur leicht nach. Das Fahrzeug besitzt einen guten Geradeauslauf. Als besonderes Feature gibt es die "Active Lane Control" (ALC). Aktiviert man den ALC, wird über eine Kamera die Straße gescannt und das Fahrzeug durch leichte Lenkeingriffe in der Mitte der Fahrbahn gehalten. Das System funktioniert insgesamt gut und steuert für den Fahrer kaum wahrnehmbare Lenkkorrekturen ein. Dank Steer-by-Wire bekommt der Fahrer am Lenkrad diese Lenkkorrekturen nicht mit. Das Lenkrad bleibt in der Mittellage und die Lenkwinkel der Räder werden leicht angepasst. Das ALC ist eine gute Ergänzung und verbessert den Geradeauslauf bei Seitenwind oder hängender Fahrbahn. Durch die ständigen leichten Lenkkorrekturen, um das Fahrzeug in der Fahrbahnmitte zu halten, wandert das Fahrzeug aber oft leicht hin und her, was nicht kritisch ist, dem Fahrer aber ein schwammiges Fahrgefühl vermittelt. Die Traktion des Hecktrieblers ist gut bis zufriedenstellend. Auf rutschiger Fahrbahn wird an der Hinterachse leichter Schlupf zugelassen, was bei starkem Beschleunigen aus der Kurve für ein leicht instabiles Heck sorgt. Die Traktionskontrolle setzt dann schlagartig und unharmonisch ein. Die Traktionskontrolle könnte hier etwas früher und dafür etwas feinfühlicher eingreifen. Gegen Aufpreis ist das Fahrzeug auch mit Allradantrieb erhältlich. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Infiniti mit der sehr direkten Lenkung ein zwiespältiges Bild. Reißt man stark an der Lenkung, um ein panisches Ausweichmanöver zu simulieren, drängt schon in der ersten Phase das Heck leicht nach und übersteuert dann beim Gegenlenken. Erst spät greift das elektronische Stabilitätsprogramm ein und hilft dem Fahrer, nicht die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Schaut man beim Durchfahren des Parcours hauptsächlich auf die Sportlichkeit des Fahrzeugs, kann der Infiniti punkten. Dank der präzisen und spontan ansprechenden Lenkung lässt sich das Fahrzeug agil mit leicht mitlenkendem Heck durch den Parcours zirkeln. Die maximale Durchfahrsgeschwindigkeit liegt entsprechend hoch. Insgesamt zeigt der Infiniti beim ADAC Ausweichtest ein anspruchsvolles aber für geübte Fahrer sehr agiles Fahrverhalten. Der Infiniti zeigt ein gut beherrschbares untersteuerndes Kurvenverhalten. Der Grenzbereich liegt relativ hoch und kündigt sich rechtzeitig an. Dank des breiten Grenzbereiches hat der Fahrer genügend Reserven zu reagieren, sollte eine Kurve etwas zu schnell angefahren worden sein. Voll beladen ändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Nicht ideal ist das Verhalten des Fahrzeugs bei einem Lastwechsel.

ADAC-Ausweichtest



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.

Geht mit in einer schnell durchfahrenen Kurve (z.B. Autobahnausfahrt) schlagartig vom Gas, sind deutliche Lastwechselreaktionen vorhanden und das Heck drängt stark nach. Ähnlich wie beim Ausweichtest greift auch hier das ESP etwas zu spät ein.

2,1

Lenkung*

Für den Infiniti Q50S Hybrid gibt es erstmals überhaupt in einem Serienfahrzeug eine Steer-By-Wire Lenkung. Die neuartige Direkt-adaptive Lenkung (DAS - Direct Adaptive Steering) ist beim Hybrid serienmäßig verbaut.

⊕ Die „Steer-by-Wire“ Lenkung setzt Maßstäbe. Die perfekte Mittenzentrierung, ein sehr spontanes und präzises Lenkansprechen sowie das hervorragende Lenkgefühl überzeugen. Die Lenkung zeigt eine gute Mittenzentrierung und spricht sehr gut um die Mittellage an. Schon bei kleinen Lenkwinkeln wird der Lenkbefehl sehr spontan an den Rädern umgesetzt. Im „Sport“-Modus gefällt die noch etwas ausgeprägtere Mittenzentrierung. Allerdings wirkt hier die Lenkung aufgrund des sehr spontanen Ansprechens etwas nervös. Im „Eco“-Modus ist sowohl die Mittenzentrierung als auch das Ansprechen aus der Mittellage speziell bei hohen Geschwindigkeiten nicht ideal. Bei schneller Kurvenfahrt zeigt sich die Lenkung sehr präzise und bietet eine gute Rückmeldung. Im Sport-Modus erhält der Fahrer nochmals ein gutes Stück mehr Rückmeldung, hat dann aber den Nachteil, dass die Lenkung bei niedrigen Geschwindigkeiten unnötig schwergängig ist. Die direkte Übersetzung der Lenkung gefällt. Von Anschlag zu Anschlag sind im Stand nur etwas mehr als zwei Lenkradumdrehungen notwendig. Da die neuartige Lenkung im normalen Betrieb keine starre Verbindung zwischen Lenkrad und Lenkgetriebe besitzt, wurde ein enormer Aufwand betrieben, um das System entsprechend abzusichern. So erinnert die Systemarchitektur der Lenkung an die Absicherung der Systeme in einem Flugzeug. Es kommen drei redundant arbeitende Steuergeräte zum Einsatz, die permanent alle Signale überwachen. Zusätzlich sind am Lenkgetriebe zwei parallel arbeitende Elektromotoren angeflanscht. Dadurch gibt es immer eine Rückfallebene, falls ein Elektromotor bzw. ein Steuergerät ausfallen sollte oder falsche Werte liefert. Als weitere Rückfallebene gibt es ein elektromagnetisches Kupplungssystem, welches im Falle eines gravierenden Systemfehlers oder Spannungsabfalls sofort eine mechanische starre Verbindung zwischen Lenkrad und Lenkgetriebe herstellt.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12,45 m für diese Fahrzeugklasse viel zu groß aus.

2,6

Bremse

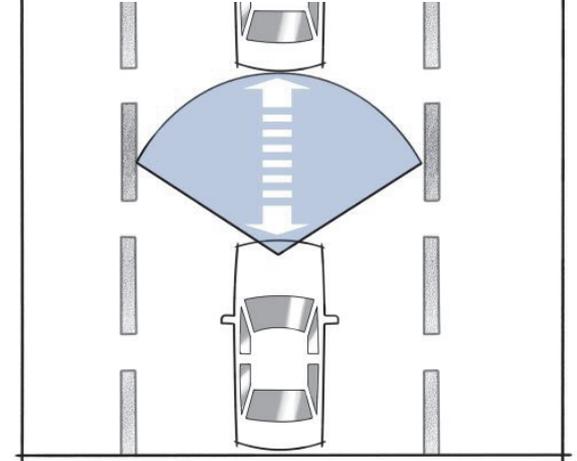
⊕ Bei einer Vollbremsung von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Infiniti durchschnittlich 37,1 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Dunlop Sport Maxx 050 DSST 94W der Größe 245/40 R19). Das ist ein gerade noch guter Wert. Die im Infiniti Q50S Hybrid verbaute Sportbremsanlage überzeugt zwar nicht mit einem äußerst geringen Bremsweg, zeigt aber selbst bei starker Beanspruchung kein Nachlassen der Bremskraft. Das Fahrzeug zeigt insgesamt eine gute Spurtreue beim Bremsen in der Kurve.

⊖ Das Bremspedal fühlt sich synthetisch an und lässt sich nicht perfekt dosieren. Zudem ist das Ansprechen nicht ideal. Tritt man schnell aber nicht extrem stark auf das Bremspedal, spricht die Bremse leicht verzögert an.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

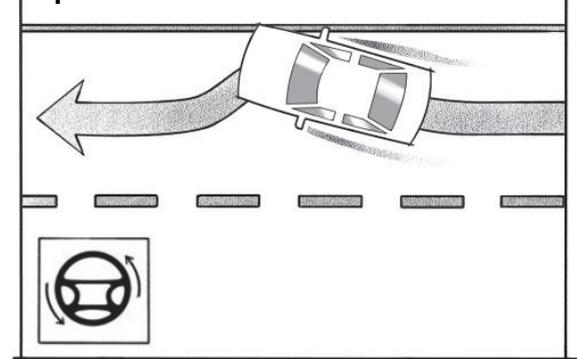
⊕ Serienmäßig findet man das obligatorische elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten an Bord. Die optionalen aktiven Sicherheitssysteme fasst Infiniti unter dem Begriff "Safety-Shield" zusammen. Darin enthalten sind eine intelligente Geschwindigkeitsregelung (ACC), ein Spur- und Totwinkelassistent, ein autonomes Notbremssystem (inklusive adaptiven Bremsassistenten), sowie ein Heckaufprallvermeidungssystem. Das Safety-Shield lässt sich über eine Taste am Lenkrad aktivieren. Schaltet man die Umfeldüberwachung ein, 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, damit der Fahrer Motorleistung zurücknimmt. Dies kann der Fahrer auch übersteuern. Reicht das Gaswegnehmen nicht, bremst das System zusätzlich. Um Auffahrunfälle zu vermeiden, wird dem Fahrer bei einem drohenden Unfall eine Kollisionswarnung ausgegeben, der Fahrer bei einer zu schwachen Bremsung durch automatische Erhöhung des Bremsdrucks unterstützt (intelligenter Bremsassistent) und bei einem nicht vermeidbaren Unfall eine selbstständige Notbremsung eingeleitet. Als Neuheit wurde der Assistent um die "Predictive Forward Collision Warning" ergänzt, welche nicht nur das direkt vorausfahrende Fahrzeug überwacht, sondern auch das Fahrzeug davor. Dadurch kann eine kritische Situation noch früher detektiert werden. Der Spurassistent gibt beim Überfahren einer Fahrbahnmarkierung eine akustische Warnmeldung aus und lenkt gegebenenfalls auch selbstständig dagegen. Ein Totwinkel-Assistent überwacht den seitlichen und hinteren Bereich und warnt den Fahrer, wenn er die Spur wechseln will und sich dabei ein Fahrzeug auf der Nachbarspur befindet. Das System arbeitet insgesamt gut, gibt aber gelegentlich noch Fehlwarnung ab. Als Neuheit gibt es im Q50 nun ein System, welches eine Kollisionsgefahr beim Rückwärtsfahren erkennt. Radarsensoren in den seitlichen Bereichen der Heckstoßstange sowie eine Kamera und Parksensoren überwachen die hinteren und seitlichen Bereiche des Fahrzeugs. Falls sich ein Objekt direkt hinter dem Fahrzeug befindet oder Fahrzeuge beim Ausfahren aus einer Parklücke kreuzen, wird erst eine akustische und optische Warnung ausgegeben (im Kamerabild oder über die Warnleuchten in den Außenspiegeln) sowie notfalls eine selbstständige Bremsung eingeleitet. Da auch Personen oder Kinder erkannt werden, können dadurch auch schwere Unfälle vermieden werden, wenn z.B. auf einem Parkplatz rangiert wird und sich hinter dem Fahrzeug Personen befinden. Neben einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem sind beim Q50S Hybrid auch Reifen mit Notlaufeigenschaften verbaut, die im Falle eines Reifenschadens dafür sorgen, dass das Fahrzeug kontrollierbar bleibt. Während LED-Scheinwerfer serienmäßig verbaut sind, muss man für dynamisches Kurvenlicht samt Fernlichtassistenten Aufpreis bezahlen (Komfortpaket).

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.

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. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Die LED-Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrzeuglenkern besonders gut zu erkennen. Ein Tempomat inklusive Geschwindigkeitslimiter ist Serie.

⊖ Die Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden. Der Blinker funktioniert nicht, wenn die Warnblinkanlage aktiviert ist, dadurch kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden. Dem Spurhalteassistenten, der durch Lenkeingriffe das Fahrzeug in der Spur hält, fehlt eine "Hands-Off-Erkennung". Theoretisch kann der Fahrer dadurch über einen längeren Zeitraum die Hände vom Lenkrad nehmen, ohne dass eine Warnung ausgegeben und der Fahrer zur Fahrzeugübernahme gezwungen wird. Hier muss Infiniti dringend nachbessern und diese Funktion implementieren. Das Safety-Shield muss nach jedem Motorstart manuell aktiviert werden. Sicherheitssysteme sollten immer standardmäßig aktiv sein.

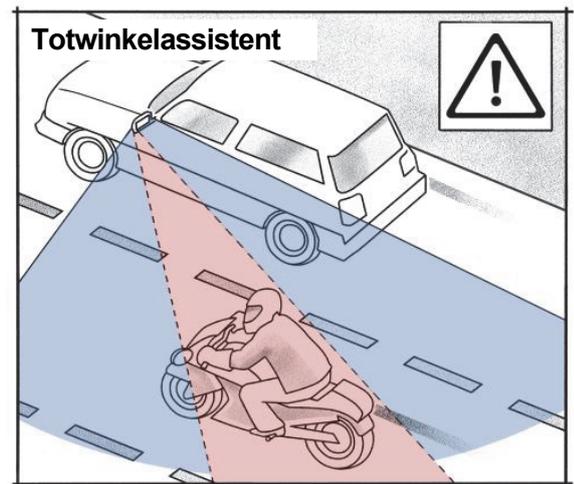
2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei den ADAC Crashtests erhält der Infiniti Q50 für die Insassensicherheit gute 86% der möglichen Punkten. In der Gesamtbewertung gibt es die vollen fünf Sterne. Das Ergebnis sollte auch auf die Hybrid-Variante übertragbar sein. Serienmäßig findet man sechs Airbags an Bord (Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags). Die Kopfstützen vorne lassen sich für Personen bis 1,80 m weit genug herausziehen und befinden sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufprall gut wirken zu können. Auch die hinteren Kopfstützen lassen sich weit genug herausziehen, befinden sich aber etwas zu weit vom Kopf entfernt. Das Schutzpotential ist dadurch nicht perfekt. Für die beiden vorderen Insassen gibt es Anschnallerinnerer. Das Fahrzeug ist mit reversiblen Gurtstraffern ausgestattet, welche bei einem drohenden Unfall schon präventiv aktiviert werden und somit das Schutzpotential erhöhen.

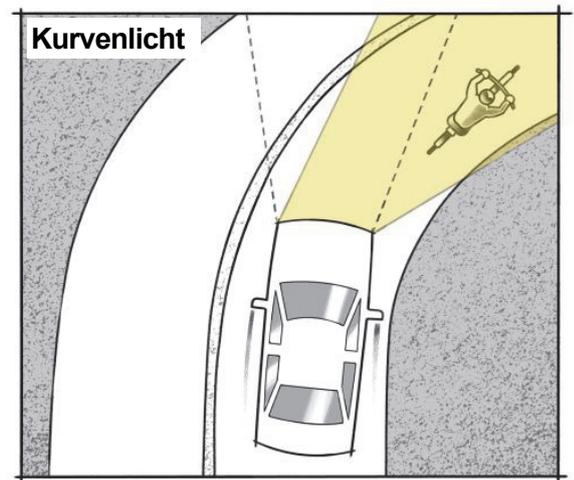
⊖ Für das Warndreieck und den Verbandskasten gibt es keine fest definierten Halterungen, wodurch diese unter Umständen im Notfall nicht schnell genug erreicht werden können. Für die Fond-Insassen fehlen Anschnallerinnerer.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Bei den ADAC Crashtests erreicht der Q50 bei der Kindersicherheit mit 85% der möglichen Punkte ein gutes Ergebnis. Dank breitem Türausschnitt und festen Gurtschlössern können Kindersitze einfach im Fahrzeug montiert werden. Auf beiden äußeren Sitzplätzen gibt es Isofix und Ankerhaken. Die Isofix-Befestigungen sind gut zugänglich, es sind aber zusätzliche Einsteckhilfen notwendig. Die Gurte sind lang genug, um auch Kindersitze mit hohem Gurtbedarf befestigen zu können. Kindersitze lassen sich auf den Außensitzen mit den normalen Gurten gut bis zufriedenstellend befestigen. Der Gurtanlenkpunkt ist aber nicht ideal. Da die Sitzfläche sehr weich ist, lassen sich Kindersitze nicht sehr stabil befestigen. Sehr hohe Kindersitze schlagen am Dachholm an und sind deshalb nicht ideal auf den Außensitzen sicher zu befestigen.



Totwinkelassistent
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.



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

Der Beifahrersitz eignet sich aufgrund des langen Gurtes, der gut angeordneten Gurtanlenkpunkte und der guten Formstabilität gut zum Befestigen von Kindersitzen. Die Beifahrerairbags lassen sich mittels Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Auch hohe Kindersitze finden genügend Platz. Einzig Isofix und Ankerhaken sucht man vergebens. Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz. Laut Betriebsanleitung sind sowohl auf dem Beifahrersitz, als auch auf den äußeren Rücksitzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt.

– Der Mittelsitz eignet sich kaum zum sicheren unterbringen von Kindersitzen. Die Gurtanlenkpunkte liegen ungünstig und sind nicht weit genug auseinander. Laut Betriebsanleitung sind auf dem Mittelsitz keine Kindersitze erlaubt.

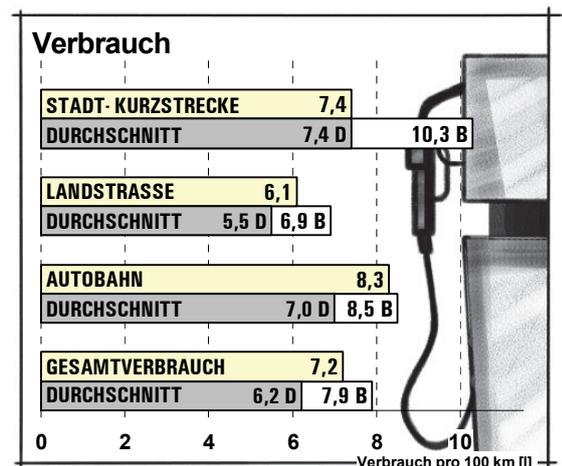
2,4 Fußgängerschutz

+ Der Q50 ist serienmäßig mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet. Dadurch wird bei einem Aufprall automatisch die Motorhaube ein Stück angehoben, um den Abstand zu harten Motorteilen zu vergrößern. Das Ergebnis beim ADAC Crashtest kann sich dadurch sehen lassen. Beim Fußgängerschutz erreicht das Fahrzeug gute 67% der möglichen Punkte. Das Hybrid-Modell ist zudem mit einem Fußgängerwarnsystem ausgestattet, welches bei rein elektrischer Fahrweise ein Warnsignal absetzt und somit Fußgänger auf das sonst lautlos annähernde Fahrzeug aufmerksam macht.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 195 g/km erreicht der Q50S Hybrid im CO₂-Kapitel des EcoTest 24 Punkte. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 7,2 l/100 km. Der Autobahnverbrauch (maximal 130 km/h) fällt mit 8,3 l/100 km ebenso akzeptabel aus, wie der Verbrauch außerorts (6,1 l/100 km). Der Stadtverbrauch geht zwar angesichts der hohen Leistung in Ordnung (7,4 l/100 km), doch ein typisches Stadttauto wird der Q50 schon allein aufgrund seiner Größe und Leistung nie sein. Insgesamt kann das Hybridsystem wohl eher als Leistungssteigerung angesehen werden, was auch die Fahrleistungen bestätigen.



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

1,1 Schadstoffe

+ Beim Schadstoffausstoß kann der Q50S Hybrid ein sehr gutes Ergebnis einfahren. Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Der Lohn sind 49 Punkte. In der Summe reicht es dadurch mit 73 Punkten für vier Sterne im EcoTest.

5,1

AUTOKOSTEN

4,1

Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch nicht besonders niedrig ist, fallen die Kosten für den im Vergleich zu Diesel deutlich teureren Super-Kraftstoff entsprechend hoch aus.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

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

+ Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km ist bei Infiniti obligatorisch.

3,0

Wertstabilität*

Obwohl der Infiniti Q50S Hybrid ganz neu auf dem Markt ist und sowohl mit innovativen Technologien als auch mit einem angesichts der enormen Leistung recht niedrigen Verbrauch punkten kann, fällt es der Nobelmarke von Nissan schwer, auf dem europäischen Markt Fuß zu fassen. So ist es nicht verwunderlich, dass der Restwertverlauf nur zufriedenstellend ausfällt.

5,5

Kosten für Anschaffung*

– Der Infiniti Q50S Hybrid kostet mindestens 51.356 Euro. Für ein Fahrzeug in der Mittelklasse ist das ein stolzer Preis, auch wenn die Ausstattung durchaus vorzeigbar ausfällt. LED-Scheinwerfer, die bisher einzigartige Direkt-adaptive Lenkung oder auch die elektrisch einstellbaren Ledersitze sind nur einige Ausstattungen, die bereits im Preis enthalten sind. Sehr empfehlenswert ist das optionale Safety-Shield-Paket, bei welchem man für 2.600 Euro ein umfassendes Sicherheitspaket erhält.

5,4

Fixkosten*

– Die Fixkosten liegen hoch. Jährlichen werden 168 Euro an KFZ-Steuer fällig. Dazu gesellen sich durchweg ungünstige Versicherungsklasseneinstufungen (KH: 19; VK: 26; TK: 25).

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

– Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten kann die Hybrid-Variante des Q50 nicht punkten. Der Anschaffungspreis fällt hoch aus, die Aufwendungen für Werkstatt- und Reifenkosten sind erhöht und auch bei den Betriebskosten kann man aufgrund der hohen Leistung und des daraus resultierenden erhöhten Verbrauchs nicht sparen. In der Summe ist der Q50S Hybrid ein sehr teures Vergnügen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Q50S Hybrid Automatik	Q50 2.2d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3498	6/2143
Leistung [kW (PS)]	268 (364)	125 (170)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	546/5000	400/1600
0-100 km/h[s]	5,1	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	231
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,2 S	4,4 D
CO2 [g/km]	144	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/26/25	19/26/25
Steuer pro Jahr [Euro]	168	247
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1123	845
Preis [Euro]	51.356	34.350

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
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder H	Schadstoffklasse Euro56-Zylinder H Schadstoffklasse Euro5
Leistung	268 kW (364 PS)
bei	6800 U/min
Maximales Drehmoment	546 Nm
bei	5000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF245/40R19Y
Reifengröße (Testwagen)	245/40R19W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,45/12,35 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,4/6,1/8,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	144 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	195 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4800/1820/1430 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2090 mm
Leergewicht/Zuladung	1830 kg/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	300 l/300 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b. kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	970 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	152 Euro
Monatliche Werkstattkosten	142 Euro
Monatliche Fixkosten	148 Euro
Monatlicher Wertverlust	681 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.123 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/25
Grundpreis	51.356 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (Safety Shield)	2.600 Euro ^o
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Lichtpaket)	1.300 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Lichtpaket)	1.300 Euro ^o
LED-Abblendlicht	Serie
Regen- und Lichtsensor (Komfortpaket)	600 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent (Safety Shield)	2.600 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Safety Shield)	2.600 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	3.200 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (nicht beim Hybrid)	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Einparkhilfe vorne (+ hinten, Komfortpaket)	600 Euro ^o
Lackierung Metallic	820 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.100 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,3	Fahreigenschaften	2,4
Verarbeitung	2,1	Fahrstabilität	2,4
Alltagstauglichkeit	3,1	Lenkung*	2,1
Sicht	2,8	Bremse	2,6
Ein-/Ausstieg	2,9	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Volumen*	4,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Kofferraum-Variabilität	5,0	Kindersicherheit	2,0
Innenraum	2,6	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	2,4	Umwelt/EcoTest	2,4
Raumangebot vorne*	2,4	Verbrauch/CO ₂ *	3,6
Raumangebot hinten*	3,4	Schadstoffe	1,1
Innenraum-Variabilität	4,5		
Komfort	2,3		
Federung	2,5		
Sitze	1,9	AUTOKOSTEN	5,1
Innengeräusch	1,6	Betriebskosten*	4,1
Klimatisierung	2,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Motor/Antrieb	1,5	Wertstabilität*	3,0
Fahrleistungen*	0,9	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	1,7	Fixkosten*	5,4
Schaltung	1,9	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Getriebeabstufung	1,5		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen