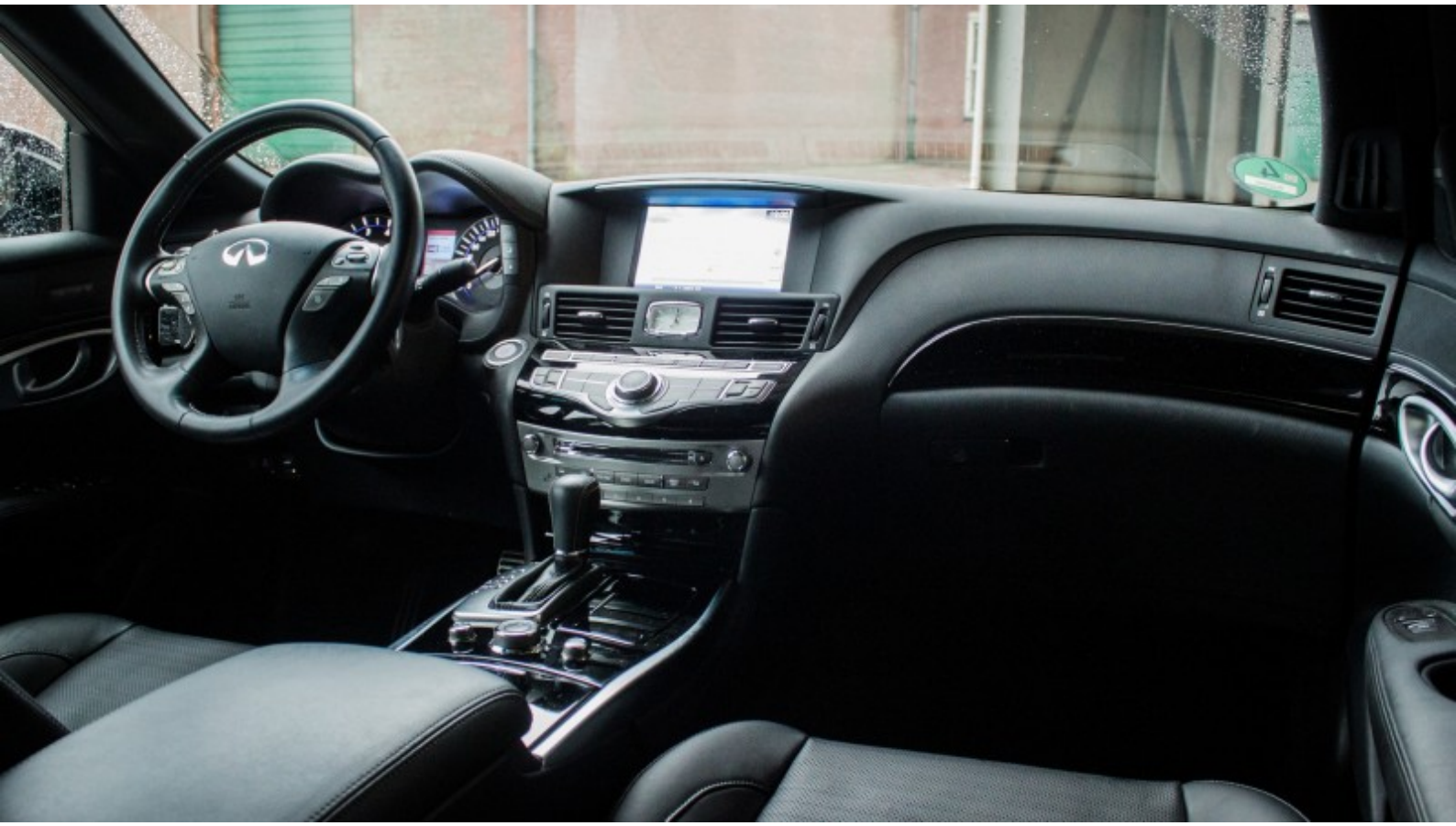
Bjorn Blokzijl
2 september 2015

Klassestrijd

Het lijkt alsof autofabrikanten zich enkel nog bezig houden met het realiseren van een zo laag mogelijke bijtelling. Elk grammetje CO2 eraf kan resulteren in een lagere bijtellingspercentage. Door de technische en aerodynamische aanpassingen worden auto's in het algemeen niet goedkoper en is de netto bijtelling hoger dan je zult verwachten. Infiniti springt hier op in door niet de uitstoot, maar de prijs te verlagen. Zo is de investering lager en betaal je netto onder aan de streep minder. Of deze tactiek zijn vruchten afwerpt, moet blijken.

Topklasse

In 2010 zag de auto als 'M' het levenslicht. Met een naamswijziging naar Q70 veranderde ook het uiterlijk. De basisvormen bleven gelijk en dat is maar goed ook. De auto onderscheidt zich van de massa op een positieve manier, met ronde klassieke lijnen, een relatief lange neus en dik aangezette wielkasten. Met de nieuwe neus - waarmee hij weer in de pas loopt met de rest van de familie - en donkere achterlichtunits straalt hij voornaamheid uit. Als Performance+ is de auto voorzien van enorme 20 inch wielen. Deze versterken samen met het veelvuldig gebruik van chroom de chique, doch dynamische uitstraling. Ondanks het feit dat hij er door zijn grote wielen wat compacter oogt, wordt hij door omstanders ingeschaald als de top van zijn klasse; niet slecht voor een auto die een flinke duit minder kost dan zijn directe concurrenten.



Kussentje

In het interieur is op het oog niet zo'n grote verandering merkbaar ten opzichte van de 'M'. Het ontwerp bleef gelijk en ook de bediening geschiedt nog steeds via vele knopjes, verspreid over het dashboard. Zelfs links onder het stuur bevinden zich nog enkele knopjes. Vreemd genoeg zijn veel van de zaken ook te bedienen via het touchscreen en de centrale bedieningsknop. Wil je het scherm aanraken, dan moet je echter een stukje uit de stoel komen en dat werkt tijdens het rijden niet zo prettig. De grootste verandering moet je zoeken in het materiaalgebruik. Overal zijn zachte kunststoffen gebruikt en ook op kniehoogte is niet beknibbeld op de plastics. In veel gevallen is de plek waar je je rechterknie tegenaan legt, voorzien van hard materiaal. Net als bij de Audi A6 zit hier een zacht 'kussentje'. Dit heeft als resultaat dat je knie geen pijnlijke plek krijgt. Op het gebied van afwerking heeft Infiniti nog een hoop te leren. Hoewel het geheel stevig in elkaar steekt, zijn de naden tussen de verschillende panelen te groot en vooral ongelijk. Zo zit aan de linkerzijde een centimeter tussen het dashboard en de deur en aan de andere kant is deze kier de helft daarvan. Hier is duidelijk te zien waar de meerprijs van zijn concurrenten in zit. Stoor je je hier niet aan, dan heb je aan de

Q70 een fijne metgezel voor een aantrekkelijke prijs. Verlang je wel een uitmuntende afwerking, dan dien je flink meer te investeren.

Frisse wind

De voorgenoemde missers zijn zonde, want met het onderscheidende ontwerp van het dashboard, de fijn zittende stoelen en luxe gevoel door het vele chroom en zwart pianolak, heeft het interieur een bijzondere uitstraling. Iets meer kleur zou daarbij niet misstaan. Waar de Q70 in uitblinkt, is de binnenruimte. Voorin zit je als een prins op een troon en ook achterin is ruim plek voor benen en het hoofd. Dat de Infiniti gericht is op comfortabel cruisen, is te merken aan de matige zijdelingse steun bij snel genomen bochten. Maar, tijdens lange snelwegritten is het zitcomfort erg goed. Dit comfort wordt extra luister bij gezet als het knopje met 'de bomen' wordt ingedrukt. Een normale climate control blaast lucht het interieur in met een regelbare, constante snelheid. Dat kan ook in de Q70, maar een druk op de knop zorgt voor een briesje dat met vlagen komt, net als tijdens een wandeling in het bos. De 'vlagen' zijn op een warme dag fijn. Je krijgt niet een stoot wind op je gezicht, maar toch is de temperatuur

binnenin op een comfortabel niveau.

Duitse invloeden

Voorheen was Infiniti's E-segmenter enkel verkrijgbaar met dikke zescilinder motoren, waaronder een diesel. Over die motoren niks dan goeds, behalve dan het hoge verbruik en dito uitstoot van schadelijke stoffen. De Nederlandse staat heeft een hekel aan dit soort motoren en daarom worden ze flink gestraft met hogere belastingen. Om toch zakelijke rijders voor zich te winnen, mochten de Japanners winkelen bij Mercedes-Benz. Het blok dat wij al kennen uit onder andere de C-Klasse is zonder aanpassingen overgenomen en kreeg als naam: 2.2d. Met 170 pk en een maximum koppel van 400 Nm - bij 1.600 toeren per minuut - is hij sterk genoeg om de Q70 snel door het verkeer te loodsen. Net als bij eerder genoemde Mercedes maakt het blok behoorlijk wat lawaai bij het optrekken. De erg goede geluidsisolatie kan dit helaas niet geheel verbloemen. Vooral als de motor koud is, nagelt hij behoorlijk en verliest de auto een deel van zijn klasse. Op cruisesnelheid is het echter muisstil aan boord van de Q70. De dikkere ruiten hebben hier een groot aandeel in. Door deze loop verlang je terug

naar de fijne zescilinders van weleer.

Als je aan de pomp staat, ben je echter blij verrast. Na 924 kilometer rijden, slikte de tank 61,5 liter. Dit komt neer op een verbruik van 1 op 15. Zeker voor een auto van ruim 1.800 kilo is deze waarde zeker niet slecht. Tijdens de testperiode is daarbij nauwelijks moeite gedaan om zo zuinig mogelijk van A naar B te geraken. Ook is er niet stevig 'geplankt'. De auto nodigt dat ook niet uit trouwens. Alles is er op gericht om comfortabel te bewegen. Zowel de besturing als de automaat zijn soepel, maar ook enigszins gevoelloos. Je voelt enigszins wat er onder de voorwielen gebeurt, maar ook niet meer dan dat, waarbij de automaat soepel van het Ã©Ã©n naar de andere verzet gaat. Bij een 'Performance-uitvoering' verwacht je een sportstand waarbij de versnellingsbak met ferme klappen schakelt, maar dat ontbreekt. Vergelijk je de auto met zijn concurrentie, dan is de Audi A6 de auto die in de huidige prijslijst nog het dichtst bij de Q70 komt qua rijcomfort. Auto's als de CitroÃ«n C6 zijn inmiddels uit productie, maar hebben met de Infiniti een waardig opvolger.

Kiloknaller

Infiniti is een ware prijsstunter. Wakker Dier zal bij wijze van spreken wakker liggen van het aantal kilo's luxe dat de Q70 biedt per euro. Wil je een concurrent in dezelfde klasse met een dito uitrusting, dan betaal je al snel 10 mille meer. Qua prijs komt de auto dicht in de buurt of is hij zelfs goedkoper dan een gelijk uitgeruste en gemotoriseerde C-Klasse, S60 en 3 Serie. Qua binnenruimte zit hij in het vaarwater van auto's van een klasse groter. Waarom de auto zoveel goedkoper is, is deels te vinden in de afwerking van het interieur en de comfortabele afstemming van het rijgedrag. Dat laatste is voor een deel van de kopers in dit segment geen nadeel. Rijd je veel kilometers, dan wil je uitgerust - en niet geÃ¯rriteerd door elke richel in het wegdek - op de eindbestemming aankomen. Voor die bestuurder is de Q70 de ideale auto; niet gehinderd door het matige afwerkingsniveau en genietend van het comfort wat de auto biedt. Daarbij onderscheidt de auto zich van de 'grijze' massa dat ons wagenpark biedt. Verlang je dat, dan moet je toch echt de stap maken om bij Ã©Ã©n van de dealers binnen te lopen en een proefrit maken met deze auto. Wij garanderen je dat het geen teleurstelling wordt.

Plus

+ Veel binnenruimte
+ Veel luxe voor relatief weinig
+ Comfortabel rijgedrag

Min

- Afwerking van het interieur kan beter
- Wel heel veel knopjes
- Nagelende dieselmotor