



Martijn Verhoef
@rijtesten

Wereldauto

Alle goede bedoelingen ten spijt komt het merk Infiniti nog niet echt lekker van de grond in Nederland. Sinds 2009 is het merk alweer op de markt, maar nooit verkocht het merk meer dan 100 auto's per jaar. Uiteraard opereert Infiniti in het hogere segment, waar onbekend nog meer onbemind maakt. Dus wat doe je als je ten eerste meer naamsbekendheid wilt en ten tweede meer auto's wilt verkopen? Je komt met een bereikbaardere auto en in het geval van Infiniti hebben we het dan over de Q30, het eerste premium C-segment model voor het merk. Wij reden de voor de Nederlandse markt belangrijkste versie, namelijk de 1.5 diesel met 109 pk.



Vloeiende lijnen

Aan de buitenkant is de auto direct herkenbaar als Infiniti. Glooiende lijnen, wulpse vormen en de kenmerkende grille spreken boekdelen. Alleen een Mazda 3 komt nog een beetje in de buurt van het design, maar je kunt stellen dat er een unieke en uitgesproken auto is gecreëerd. Als eerste valt op dat de auto behoorlijk hoog is, namelijk zo'n zes centimeter hoger dan een A-Klasse. Je zou de auto meer als cross-over inschatten. Infiniti zegt zelf dat de auto qua model precies tussen de Mercedes A en GLA is gepositioneerd. Volgend jaar volgt namelijk de QX30, als concurrent van bijvoorbeeld de Audi Q3 en de BMW X1. Waar de Q30 de sportieve ambities moet waarmaken, speelt de QX30 de comfortabele troef met een hogere zitpositie en een softere afstelling.

Het design is natuurlijk erg smaakgebonden (helemaal in de kleur Liquid Copper), maar de directe concurrentie steekt schraal af bij het uitbundige lijnenspel van de auto. Hopelijk waardeert de Nederlandse autorijder dat, want uit ervaring weten we dat het 'doe maar normaal, dan doe je al gek genoeg' motto op de nationale automarkt floreert.

Infiniti Q30 1.5d Premium Tech

Het is natuurlijk ook de vraag of de auto over vijf jaar nog steeds zo verfrissend oogt, maar wanneer je de Q30 ziet rijden ben je automatisch onder de indruk. Om de grote wielkasten mooi op te vullen, staat de auto minimaal op 17 inch schoeisel, zelfs met wioldoppen.



Beter goed geleend, dan...

Het ontwikkelen van een auto kost miljarden en om de kosten te drukken maken veel autofabrikanten gebruik van elkaars kennis en materialen. Infiniti koos niet voor de logische weg, namelijk aankloppen bij moeder Nissan voor de nodige componenten. In plaats daarvan werd het in 2010 gesloten verdrag met Daimler ingeroepen. Het resultaat is dat er onderhuids - kort door de bocht gezegd - een Mercedes A-Klasse staat. Er zijn enkele verschillen, daar komen we later op terug en zoals op de foto's te zien is, is wat betreft het exterieur geen spoorje Duitse invloed te ontdekken. In het interieur is het al wel snel duidelijk, bij het openen van het bestuurdersportier vallen meteen de knoppen van de stoelverstelling en de raambediening op. Ook de sleutel is een gecamoufleerde Mercedessleutel.

Er zijn veel slechtere donoren te bedenken, waardoor het totaal niet storend is en de knoppen als bijkomend voordeel van uitstekende kwaliteit zijn. Infiniti heeft gelukkig zijn eigen draai gegeven aan het dashboard. Zo is er mooi leer gebruikt om het geheel te bekleden en is het navigatiescherm mooi weggewerkt. De bediening is ook prettig; zowel via een controller als met het touchscreen kan door de menu's gebladerd worden. De stoelen zijn bekleed met eigen materialen, maar wel direct herkenbaar als Mercedesstoelen.

Ze zitten uitstekend en zijn, net als het stuur, uitgebreid te verstellen.

Achterin is de auto niet erg ruim, maar dat zijn de concurrenten ook niet. Er is net voldoende hoofdruimte, maar langere personen zullen maar moeilijk een comfortabele zit vinden. De vaste hoofdsteunen van de achterbank nemen bovendien veel zicht weg, waardoor de Around View Monitor geen overbodige luxe is. Op de foto's is overigens het interieur van de automatische versie te zien, terwijl de meeste kilometers met de handgeschakelde Q30 zijn gemaakt.



Ruilhandel

Tijdens het rijden moet je echt je best doen om de Infiniti van een Mercedes A-Klasse te kunnen onderscheiden. De motorisering is namelijk volledig overeenkomstig het motorenpalet van de A (met uitzondering van de AMG). De 109 pk diesel is helemaal een geval apart, want Mercedes 'leende' deze motor op haar beurt weer van Renault. De Q30 staat net wat hoger op zijn poten, waardoor hij een tikje comfortabeler aanvoelt dan zijn Duitse brother from another mother.

De auto is in balans; het is geen spannende stuurmachine, maar hij wekt wel veel vertrouwen op. Het gaat namelijk erg gemakkelijk allemaal, net als bij de A180 CDI zijn we erg te spreken over de motor. Onderin de laagste twee versnellingen mis je wat trekkracht, verder doet de motor zonder te morren zijn werk. Bovendien gebeurt dat in alle rust, want bij geleidelijke versnelling en op constante snelheid blijft de stilte bewaard aan boord. Door de goede isolatie vergeet je af en toe dat je in een diesel rijdt. Alleen bij stevig accelereren laat de motor van zich horen, hoewel het ook dan beschaafd blijft. Het schakelen gaat via een bekende pook met lange slagen en de bak

helpt je soepel door de zes versnellingen heen.

Ook in het onderstel is de balans terug te vinden. Je krijgt voldoende mee van wat er onder de auto gebeurt, terwijl het nooit oncomfortabel wordt. We hebben ook een stuk met de Q30 Sport gereden, waar de demping net wat straffer aanvoelt. Ook hier heeft het comfort de overhand, maar door het sportonderstel en het lagere zwaartepunt is dit met recht de sportievere variant. Tijdens het sturen is niet veel verschil te merken tussen de twee versies. De auto wordt nooit zoekerig, maar als heel direct is de besturing niet te bestempelen.

Op lange stukken rechtuit heeft dit als voordeel dat je weinig hoeft te corrigeren, wat hem een rustgevende kilometervreter maakt. Zeker in het geval van de diesel komt dit mooi van pas. Een accuraat verbruik is -doordat we de auto in de heuvels rond Lissabon reden- niet te noemen, maar dat de boordcomputer na een intensieve testrit een gemiddeld verbruik van 1 op 18 aangaf, biedt wel perspectief voor een mooi resultaat op de vlakke wegen in Nederland.



Aangekleed

Buiten het spannende uiterlijk en de comfortabele rijeigenschappen is er nog een argument om voor de Q30 te gaan. Hij is namelijk behoorlijk bereikbaar en staat vanaf 28.610 euro in de prijslijsten. De auto straalt je dan op 17 inch wioldoppen tegemoet, maar daarentegen zijn zaken als aanrijdingpreventie, airco en lichtsensoren standaard. De motor is dan een 1.6t benzine, met 122 pk. De 109 pk dieselmotor is er vanaf 29.990 euro en er geldt een bijtelling van 21 procent wanneer het model in januari op de markt verschijnt. Ook is er een Business uitvoering, speciaal voor de leasemarkt. Je geniet dan van extra's als LED-koplampen, cruise control en navigatie die als diesel 32.390 euro kost. Ook met de optionele automaat blijft de Q30 1.5d in het lagere bijtellingstarief.

Wij reden de Premium Tech, die standaard voorzien is van lederen bekleding op stoelen, stuur, pook en dashboard. Ook adaptieve LED-koplampen, keyless entry en 18 inch lichtmetaal zijn dan standaard. De vanafprijs van de 1.5d Tech Premium is 36.550 euro, maar door opties als een Bose-systeem, veiligheidspakketten en elektrisch

verstelbare stoelen is de prijs van de gereden auto 42.330 euro. Kleed je een Duitse concurrent vergelijkbaar aan, dan ben je al snel duizenden euro's duurder uit. Wil je meer power, dan moet je dieper in de buidel tasten. Er zijn benzinemotoren met 156 en 211 pk (respectievelijk vanaf 38.370 en 49.150 euro) en een dieselmotor met 170 pk (vanaf 37.210 euro). In alle gevallen beschik je dan over een automaat.



Koffiedik kijken

Het is koffiedik kijken wat de consument van de Q30 gaat vinden. De auto is in ieder geval een welkome aanvulling in het premium C-segment, die de Nederlandse wegen weer een stukje fraaier maakt. De Duitse kwaliteit, een fijne Franse motor en een wulps Japans jasje maken een echte wereldauto van de Q30 en voor diegenen die niet bang zijn om op te vallen en een A, A3 of 1 te saai vinden, is dit een aanrader.

Plus

- + Lekker uitgesproken design
- + Fijne aandrijflijn
- + Mooi interieur

Min

- Onoverzichtelijk
- Relatief zwaar