

Infiniti G37S CoupÃ©



Harold Rolloos
24 maart 2009

© Rijtesten.nl

Juiste Japanse mix

Wat krijg je als je een geisha met een sumoworstelaar kruist? Een vreemde vraag natuurlijk, maar wie Infiniti G37 CoupÃ© antwoordt komt erg dicht in de buurt. Het is een van de nieuwe modellen van het merk uit het land van de rijzende zon. De Japanse auto verleidt en vermaakt je met de looks van een geisha en heeft tegelijkertijd onderhuids met een dikke V6 de kracht van een sumoworstelaar. Deze vergelijkingen scheppen torenhoge verwachtingen, maar maakt deze Infiniti ze ook waar? Tijd om dat uit te gaan vinden.



© Rijtesten.nl

Dikke uitstraling

Over Infiniti - het Japanse luxemerk van Nissan - is al een hoop geschreven en gezegd. Recent reden we met de FX50S, de imposante SUV uit de nieuwe lijn voor het Europese continent. Van een heel andere orde is deze G37S CoupÃ©. Laten we al op voorhand een misverstand uit de wereld helpen. De S staat niet voor Sport of iets dergelijks, nee, het is de meest luxe uitvoering van deze sportieveling. Met nog wat extra opties als een navigatiesysteem, achteruitrijcamera en adaptieve cruise control wisselt deze Japanner voor iets meer dan zeventig mille van eigenaar. De standaarduitvoering - met onder meer zes airbags, EPS, elektrische ramen/spiegels en tal van andere zaken - kost iets meer dan 55.000 euro.

Wie de Moonlight White G37S CoupÃ© van de voorkant bekijkt, kan niet om de immense chromen grille heen, met daarin het Infiniti-logo. Aan beide kanten wordt de

Infiniti G37S CoupÃ©

grille van de dikke neus geflankeerd door scherp naar achter lopende bi-xenon koplampen met actief bochtverlichtingssysteem. Daaronder hebben de Japanse designers honingraat gemonteerd, voor de nodige agressiviteit. Al met al geeft het een exclusieve uitstraling aan deze coupÃ©.

Onze testauto is voorzien van (standaard op deze S-uitvoering) 19 inch 10-spaaks lichtmetalen velgen, die 'm erg goed staan. Vanuit de motorkap loopt een vloeiende lijn via A- en B-stijl door naar achteren. Geïntegreerde knipperlichten in de spiegels - zoals bij veel andere merken - ontbreken, maar we kunnen niet zeggen dat dit een gemis voor de auto is. Over de achterzijde zijn de meningen verdeeld. De één vindt het erg dik en sportief, de ander noemt het over de top en verwijst daarbij naar de chromen rand op de achterklep en de (te) grote achterlichten met LED-lampjes. Op de kofferbak kunnen we zien met welk merk en type (de rode S) we hier te maken hebben en twee dikke uitlaatpijpen maken de dikke uitstraling van deze coupÃ© compleet. Hoe dan ook, opvallen doe je zeker met deze strakke Japanner.



Voorin goed, achterin beperkt

Wie overweegt deze Infiniti aan te schaffen, kan kiezen uit vier verschillende soorten inrichtingen van het interieur. De G37S CoupÃ© die wij rijden is voorzien van 'Leather Graphite + Washi Aluminium', zwart leer en strips van aluminium door de auto heen. Wat ons betreft past dit het best in bij de witte exterieurkleur. We nemen plaats op de bestuurdersstoel en het voorportier valt met een lekkere doffe klap dicht. De fijn zittende zetel is op alle mogelijke manieren elektrisch te verstellen, zelfs de zijwangen kun je met een knop naar je lichaam toe halen of van je af laten glijden. Ideaal dus voor een auto als deze CoupÃ©, die verder standaard beschikt over een elektrisch schuif/kanteldak.

De cockpit van deze Japanner ziet er helder en duidelijk uit. De paarse gloed die door de klokken loopt is een van de kenmerken van Infiniti en in het midden vinden we de

Infiniti G37S CoupÃ©

boordcomputer. Het elektrisch in hoogte en diepte te verstellen stuurwiel past goed bij deze sportieve auto. Het is niet te groot en voelt prettig aan. De stuurwielbediening voor de audio - het optionele Bose Premium Sound System - en cruise control kennen we uit de Nissan Murano, evenals veel andere knoppen die we op het dashboard aantreffen en het birdview navigatiesysteem. Een tegenvaller is de afwerking rond dit scherm; het is namelijk keihard plastic. Een ander punt dat afdoet aan het hoogwaardige gevoel zijn de knoppen voor de raambediening, die tien jaar geleden ook al gebruikt werden in Japanse auto's.

In een coupÃ© weet je op voorhand dat er achterin niet veel ruimte aanwezig is. Maar in vergelijking met bijvoorbeeld de BMW 3 Serie CoupÃ© of Audi A5 is het op de achterbank extreem krap en behelpen. Beenruimte is er nauwelijks en ook met de hoofdruimte komen wij Hollanders in de problemen. Iemand van 1.85 meter moet zijn hoofd naar beneden buigen en zit dan nog met de kruin tegen het plafond, waardoor alleen kinderen tot een jaar of twaalf er goed kunnen zitten. De schuin aflopende daklijn heeft ook consequenties voor de bagageruimte. Er kan slechts 275 liter mee. Een gelukje voor de golfers onder ons, de ruimte is zo gemaakt dat er een golftas over de breedte in kan...



© Rijtesten.nl

Sportief blazen

Tijd om met de Infiniti te gaan rijden. Met een druk op de startknop komt de zescilinder grommend tot leven; het klinkt een beetje Amerikaans, maar toch ingetogen. Deze auto is voorzien van een handbak met zes versnellingen, best heftig als je je realiseert dat deze krachtbron 320 pk produceert. Bij het nemen van de eerste bocht na het wegrijden bij het net geopende Infiniti Center in Amsterdam valt direct op hoe stevig maar vooral strak deze Japanner stuurt. Daarnaast beschikt de S-uitvoering over inschakelbare actieve vierwielbesturing, die het manoeuvreren in steden een stuk makkelijker maakt.

We zetten koers richting het oosten van het land en komen op de A1 in de file terecht. Omdat het een nieuw model is op de vaderlandse wegen krijgen we te maken met veel bekijks. Bijna iedereen kijkt de auto na, sommige medebestuurders steken hun duim

Infiniti G37S CoupÃ©

zelfs omhoog. Het is duidelijk, de Infiniti G37S CoupÃ© valt in de smaak. Terug naar het weggedrag: de wagen rijdt erg goed en precies. Ook de handbak bevalt prima. Het past wel bij een sportieve karakter. De koppeling is stevig, het aangrijpingspunt ligt helaas redelijk hoog voor een auto als deze.

De wegligging is werkelijk fenomenaal, de CoupÃ© kleeft aan de weg, al voelt hij in korte bochten wel wat zwaar aan. Het onderstel is behoorlijk hard geveerd, maar toch redelijk comfortabel te noemen. We laten de file achter ons en kunnen eindelijk gaan doorrijden. De motor is lekker krachtig; als we het pedaal intrappen, worden we regelmatig met de rug tegen de leuning gedrukt. In net geen zes seconden knalt de Japanner naar de honderd. Bij hogere snelheden is de krachtbron redelijk stil, al valt de trekkracht in de zesde versnelling een beetje tegen. Tuurlijk, het vermogen is er wel onderin, maar hij pakt pas vanaf 2.500 toeren lekker op. Verwacht geen zuinige vriend te hebben aan deze Infiniti, maar dat is met zo'n krachtbron en uitnodigende rijeigenschappen wel te verwachten. Het testverbruik na een week kwam uit op 12.5 liter per honderd kilometer. Onze testauto is voorzien van een adaptieve cruise control dat uitstekend z'n werk doet. Toch adviseren wij om die optie alleen te kiezen in combinatie met de automatische transmissie met zeven versnellingen.

Infiniti G37S CoupÃ©



Lekker pittig

Voor we met de Infiniti G37S CoupÃ© op pad gingen kampten we met torenhoge verwachtingen, die na een week helemaal zijn waargemaakt. We zijn verrast door de coupÃ© van het (in ons land) nieuwe Japanse merk. De auto ziet er goed uit, is tot op dit moment nog erg exclusief op de weg en trekt daardoor veel bekijks. Het interieur laat helaas wat steken vallen met een paar afwerkingsmissers en de ruimte achterin die Ã©cht te krap is. Rijden met de Infiniti tovert een glimlach op ons gezicht; een subliem weggedrag en een heerlijke motor zorgen voor veel sportieve kilometers. We begonnen ons verhaal met Japanse kenmerken en sluiten het ook zo af. Zie de Infiniti G37S CoupÃ© als een Japanse bolletjesmix; erg lekker, maar ook nog eens erg pittig.

Infiniti G37S CoupÃ©

Plus

- + Subliem weggedrag
- + Heerlijke motor
- + Dikke en exclusieve uitstraling

Min

- Ruimte achterin
- Paar afwerkingsmissers
- Lust een slokje