Jarno van Maanen
12 juni 2009

Aanval op MÃ¼nchen

Al sinds de jaren zeventig is de BMW 3 Serie dÃ© maatstaf op het gebied van sportieve sedans. Die positie is nooit echt in gevaar geweest. Auto's als de Mercedes C-Klasse en Audi A4 richten zich op andere kwaliteiten en ook de Lexus IS kunnen we wat sportiviteit betreft geen serieuze bedreiging noemen. Nu is er een nieuwe speler op de markt, die frontaal de aanval opent op de middenklasser uit MÃ¼nchen. Infiniti, de luxe-divisie van Nissan, introduceert de G37, een sedan met de aandrijving op de achterwielen en een dikke zescilinder onder de motorkap. Moeten de heren en dames in Beieren zich zorgen maken?

Wulps

Met zijn uitgestrekte koets en wulpse vormen ziet de G37 er sowieso heel anders uit dan zijn Europese tegenstrevers. Het ontwerp is briljant in zijn eenvoud. Geen drukke lijnen of geinig bedoelde designfoefjes, maar gewoon een mooi, clean en kloppend design. Op de neus zien we de kenmerkende grille met verchroomde lamellen, typisch voor het familiegezicht van Infiniti; de EX en FX hebben 'm ook. Aan de zijkant valt ons oog vooral op de oplopende schouderlijn, die de auto een gespierde uitstraling meegeeft. Ook spotten we de bekende 'Hofmeister-knik' bij de C-stijl, daarmee heeft deze Japanner toch nog een Europees tintje.

De achterkant is dan weer typisch Japans, dat valt wat tegen. Het is alsof de ontwerpers dit deel van de auto hebben uitgesteld tot het laatste moment en er dan maar snel wat van gemaakt hebben. Waar de koplampen mooi de lijnen van de grille en

bumpers volgen, zien de achterlichten er juist wat vreemd uit. De inkleuring is rommelig en in het midden zit een rare uitstulping, als een soort kikkeroog. Ook het verchroomde kofferbakspoilertje kunnen we niet waarderen, dat oogt wat kitscherig. De twee grote ovalen uitlaatpijpen, Ã©Ã©n aan iedere kant, vallen dan weer wÃ©l bij ons in de smaak. Net als de brutale rode lakkleur trouwens.

Strak

Het interieur van de G37 ademt een strakke, zakelijke, bijna Duitse sfeer uit. Wat betreft materiaalgebruik heeft de Nissan-dochter het goed voor elkaar, ook de afwerking is heel netjes. Bijzonder sfeervol is de blauwe verlichting van de tellers, die overigens uitstekend afleesbaar zijn. De middenconsole ziet er bijzonder uit, vooral door de verzonken 'multimedia unit'. Vlak voor het scherm bevindt zich een paneeltje, met in het midden een zogenoemde Infiniti Controller - een centrale bedieningsknop - en

daaromheen enkele sneltoetsen. Het bedieningsgemak daarvan is niet ideaal, dat is bij de concurrentie beter voor elkaar.

Hoewel de G37 met zijn lengte van 4,77 meter beduidend langer is dan een BMW 3 Serie of Mercedes-Benz C-Klasse, is de binnenruimte niet significant groter. Achterin kunnen twee volwassenen comfortabel zitten. Twee, want middenin zit een bult voor de cardanas, zoals iedere achterwielaangedreven auto dat heeft. De bagageruimte is met een inhoud van 450 liter niet opmerkelijk. Wel opmerkelijk is de standaarduitrusting, vooral die van de door ons gereden S-uitvoering. De hoogtepunten: veertienvoudig (!) verstelbare stoelen, meesturende xenon-verlichting, twee-zone airconditioning en parkeersensoren voor- en achter.

Sport

Met zijn sportonderstel, sterkere remmen, een limited slip differential, vierwielbesturing en sportstoelen is wel duidelijk dat de 'S' voor 'sport' staat. De G37S heeft standaard een handgeschakelde zesbak, een zeventraps automaat is optioneel. Wie de 'softere' basis- of GT-uitvoering neemt, kan bovendien kiezen voor vierwielaandrijving. De S is louter als achterwielaandrijver beschikbaar. Ongeacht de uitvoering ligt er een 3,7 liter V6 onder de motorkap, goed voor een vermogen van 320pk en een koppel van 360nm. Die motor kennen we van de nieuwe Nissan 370Z en is een doorontwikkeling van de 3,5 liter zescilinder uit de 350Z.

Dat de V6 uit een sportwagen afkomstig is, wordt ons al snel duidelijk. Bij lage toerentallen voelt hij nogal tam aan en produceert hij een donker geluid, dat op de achtergrond aanwezig is. Ideaal voor rustig toeren dus. Klim je wat verder in de toerentallen, dan wordt hij steeds sterker en het geluid alsmaar feller. Pas bij meer dan 5.000 toeren wordt hij Ã©cht snel en trekt hij razendsnel door tot de wijzer '7.500' aangeeft. Een groot contrast met bijvoorbeeld de BMW 335i, die al vanaf lage toerentallen lineair omhoogklimt. De BMW is er altijd klaar voor, de Infiniti moet eerst op stoom komen, maar diens acceleratie is wel opwindender.

Controle

We zijn onderweg met een handgeschakelde G37. Gelukkig maar, want bij een sportuitvoering hoort natuurlijk een handbak. De transmissie laat zich met veel gevoel bedienen. Het korte pookje moet met een stevige hand in de versnelling worden gelegd, de koppeling geeft veel tegendruk in het pedaal en het aangrijppunt zit relatief laag in de pedaalslag. Ook de besturing is aangenaam stevig. Hij stuurt zwaar en direct, zoals je van een krachtige sportsedan mag verwachten. De Infiniti geeft je het het gevoel volledig in control te zijn en dat is precies wat je wilt in een auto als deze.

Het onderstel versterkt dat gevoel. Dankzij zijn sportonderstel ligt hij goed op de weg en zijn hoge bochtensnelheden mogelijk. Die bochten moeten echter niet te krap zijn, want met een gewicht van dik 1.700kg is het niet bepaald een lichtgewicht. In snelwegbochten en lange doordraaiers komt hij dan ook veel beter uit de verf. Ondanks

het stevige onderstel biedt de G37 wel redelijk wat comfort. Zuinig is hij niet, met een gemiddeld verbruik van ongeveer Ã©Ã©n op tien bij een rustige rijstijl. Een sportieve rijder zal niet verder komen dan zo'n acht kilometer per liter. Gelukkig zorgt de tankinhoud van 80 liter voor een goede actieradius.

Exclusief

Terug naar de hamvraag: moet BMW zich zorgen maken? Nou, de Infiniti G37 rijdt in ieder geval bijna net zo goed. Vooral op het gebied van sportiviteit komt hij erg dicht in de buurt van zijn Duitse opponent. Nu heeft dat natuurlijk ook te maken met de uitvoering waarmee we hebben gereden, een vierwielaangedreven G37 zÃ³nder sportonderstel en mÃ©t automaat zal een heel ander rijkarakter hebben, dat meer op comfort is gericht. De grootste troef van deze Infiniti is echter zijn exclusiviteit. Het is een auto die je niet op elke straathoek vindt en daarmee is hij ideaal voor wie zich wil

onderscheiden van de grote grijze massa.

Fotografie: Harold de Smet

Plus

+ Exclusiviteit
+ Wegligging
+ Design

Min

- Gewicht
- Verbruik