



Arnold van Schepen  
17 juli 2012

## Begerenswaardig

Het ontbreekt Infiniti niet aan doorzettingsvermogen of zelfvertrouwen. De Europese introductie van het merk viel samen met het begin van een fikse economische crisis, maar desalniettemin zet het merk dapper voort. 'Inspired performance' luidt het motto en dat is Infiniti menens, getuige de 320 pk die het instapmodel heeft. Het is niet moeilijk om geïnspireerd te raken door de G37x, zeker niet als je van het betere stuurmanswerk houdt.



## Tijdloze elementen

Van alle auto's in het modellengamma is de G37 de minst jonge. Maar het ontwerp van de G37 heeft niets aan schoonheid en overtuigingskracht ingeboet. Je ziet 'm zijn leeftijd van vijf jaar niet aan. Integendeel, het cleane ontwerp toont juist zijn kracht. Ondanks de geringe naamsbekendheid is iedereen het er wel over eens dat er een fraaie en indrukwekkende auto staat. Het ontwerp van de achterzijde valt enigszins uit de toon. De stiling van de achterlichten gaat er in Amerika in als zoete koek, maar voor Europeanen is het even slikken. Toch valt er iets voor het ontwerp met de dubbele ronde achterlichten achter glas te zeggen, het is namelijk een belangrijke vingerwijzing naar het verleden. En ervaringen uit het verleden... bieden in autoland garanties voor de toekomst. En de voorvaderen van de G37 mogen er zijn.

Want de G37 is niets minder dan een Nissan Skyline. En dat is, met het oog op het

verleden, iets om heel blij van te worden. Het verklaart de dubbele ronde achterlichten, sinds de Kenmeri-Skyline een vast stylingkenmerk voor deze modelreeks. Net als de toevoeging GT-R, die sinds de Hakosuka synoniem is voor technisch hoogstaande sportwagens. Sinds de elfde (de vorige) generatie vaart de GT-R zijn eigen koers en zijn de Nissan Skyline / Infiniti G iets anders qua technische lay-out, de zes in lijn heeft plaats moeten maken voor een V6 en tevens werden de turbo's uitgezwaaid.



## Onderhuidse techniek

De Infiniti G maakt, net als alle andere Infiniti's, gebruik van Nissans Front Midship platform. Dit betekent dat de motor achter de vooras is geplaatst en de achterwielen worden aangedreven. Het hart van de auto wordt gevormd door een 3,7 liter V6 die 320 pk levert bij 7.000 toeren en 360 Nm aan trekkracht genereert bij 5.200 toeren. Een echte sportwagenmotor die om die reden ook dienst doet in de 370Z. Het blok is in de

# Infiniti G37x 3.7 VVEL S

G37 altijd gekoppeld aan een automatische zeventraps transmissie, optioneel kan de aandrijflijn voorzien worden van vierwielaandrijving, zoals het geval is bij onze testauto. Het hart hiervan is Nissans ATTESA E-TS, het systeem dat ook de R35 GT-R aan zijn sprintvermogen helpt. Uiteraard wijkt het systeem voor de G37 af vanwege het simpele feit dat de GT-R een transaxle transmissie heeft met een andere afstelling, maar het effect zou er niet minder om moeten zijn. Omdat de aandrijf-as en het differentieel voor de vooras wat extra ruimte opsnoepen, staat de G37x twee centimeter hoger op zijn veren dan de andere G's. Het systeem stuurt maximaal 50% van de aandrijfkracht naar de voorwielen, normaliter is de G37x dus gewoon achterwielaangedreven.



## Comfy reisauto. Of toch niet?

Als je voor 't eerst instapt vallen de sterke punten van de G37 meteen op: het ontwerp en de bouwkwiteit. De I-Key kan in de broekzak blijven, na een druk op de startknop

worden de stoel, het stuur en de spiegels afgesteld conform de instellingen die aan de sleutel gekoppeld zijn. Aan ellenlange optielijsten doet Infiniti niet, want elk model zit riant in de standaarduitrusting. De enige keuze die de klant hoeft te maken is die tussen de op comfort gerichte GT-uitvoering of de sportieve S-uitvoering. Beide niveaus kunnen nog aangevuld worden met een Premium-pakket. Maar kies je voor de G37x, dan zit je altijd vast aan de S-uitvoering.

De bouwkwiteit van het interieur is hoogwaardig, zeker als je de leeftijd van het basisontwerp in acht neemt. Alleen op plaatsen waar het oog normaliter niet reikt zie je de verschillen met modernere Europese concurrenten. Maar alles wat je aanraakt en bedient voelt goed. De weerstand en de speling in de knoppen en schakelaars, de beweging en het inklikken van de versnellingspook, of het sluiten van de ramen, het doet in niets onder voor de Europese premiummerken. Zodra je het stuur vastpakt verschijnt er een glimlach op je gezicht: klein en fijn en bovendien met een stevige weerstand. Een tweede druk op de startknop, dit keer met de voet op de rem, activeert de startmotor. De dikke V6 springt vlot aan en brengt buiten de auto een prachtige brom ten gehore, in het interieur blijft 'ie vooralsnog zijdezacht op de achtergrond hoorbaar.

De eerste kilometers in de G37 voeren door de hoofdstedelijke avondspits en ze bevestigen het beeld van de comfortabele reisauto. De automaat schakelt heel vloeiend en het toerental komt amper boven de 2.000. De auto is zalig stil, als je je best doet kun je nog net het ruisen van de gescheiden climate control horen. Het onderstel is comfortabel en geluidsarm, de lage wangen van de Bridgestone Potenza's resulteren niet in een stoterig of onrustig rijgedrag. Het is aangenaam kilometers maken in de G37, hij geeft je 't gevoel dat je in grote rust het Europese continent kunt doorkruisen.

Maar daarmee toont 'ie zijn ware aard niet. Een gehaaste medeweggebruiker eist ruim baan terwijl we een rijtje vrachtwagens inhalen. Hij mag een inhaalpoging doen, maar niet voordat we de linker schakelflipper tweemaal aangetrokken en 't gaspedaal ingetrapt hebben. Heel vlot schakelt de automaat terug naar de vijf en maakt de toerentellernaald een sprongetje naar de 3.600 toeren. Daarmee wordt ons eerste

oordeel van de G37 in duigen gesmeten: van achter het schutbord klinkt een magistraal geluid en wordt een sprint ingezet waar je u tegen zegt. De snelheid waarmee de wijzernaald van 4.000 naar 6.500 toeren beweegt is simpelweg verbazingwekkend. Ondertussen beweegt de wijzer van de snelheidsmeter evenzo snel over de schaalverdeling en staat binnen no time bij 180.



## Geweldige wegligging

De sportieve eigenschappen van de G37x smaken naar meer en daarom laten we het snelwegcruisen voor wat het is en zoeken we bochtrijke binnenwegen op. Hier blijkt de vierwielaandrijving in meerdere opzichten een grote meerwaarde te hebben. Dat begint al bij het naderen van een bocht, de elektronica herkent de situatie dankzij een arsenaal aan sensoren en schakelt de voorwielaandrijving bij. Het remmende koppel helpt om de auto stabiel de bocht in te loodsen. Halverwege de bocht kun je rustig gas bijgeven,

het ATTESA systeem leidt alle trekkracht naar de achterwielen zodat je niet onderstuurd raakt en zelfs met een drift je bocht kunt rondren. Als het systeem uit de stuurwielstand en de laterale krachten afleidt dat de auto de bocht uitrijdt, wordt de trekkracht 50:50 over de voor- en achteras verdeeld en kun je met schier oneindige grip de bocht uitaccelereren. Juist het feit dat het systeem overstuur genereert maakt het tot een veel fijner systeem dan Audi's Quattro dat een typisch onderstuurd karakter heeft.

Ook tijdens het betere bochtenwerk maakt de onderstelafstemming indruk. Wat daarbij het meest opvalt is de minimale bodyroll en de grip bij snelle bochtwisselingen. Een S-bocht die bij een moderne middenklasser met 80 km/u al kermende banden oplevert, wordt door de G37 zonder moeite met 120 km/u afgeraffeld. De snelle wisseling van g-krachten heeft geen enkele invloed op de wegligging en evenmin op de grip van de banden. De snelheid waarmee deze auto bochten kan rijden valt of staat met de vaardigheden van de persoon achter het stuur, en dat is knap voor een auto van 1.800 kilo. De enige spelbreker bij dit soort exercities is het gladde leer van de voorstoelen; je zitvlak schuift te gemakkelijk over de zitting.

Van achter het stuurwiel heb je niet het gevoel dat je met een vierdeurs sedan onderweg bent, afgezien van de hoofd- en bewegingsruimte. De lange neus snoept kostbare centimeters af van de interieurruimte, en omdat de bestuurder precies tussen de voor- en achteras zit, zou je verwachten dat de achterste inzittenden er bekaaid van af komen. Maar niets is minder waar, want van alle premium D-segmenters heeft de G met 2,85 meter de grootste wielbasis en daarvan profiteer je achterin. De zitting van de achterbank is behoorlijk lang en de rugleuning verstelbaar, twee personen van 1,80 die in de G37 achter elkaar moeten zitten zijn nog steeds vrienden na een trip van 500 km.



## Het overwegen waard

De Infiniti G37x is op en top Japans en dat is alleen maar positief. De bouwkwaliteit is hoog en hij zit vol luxe en hoogwaardige techniek. Een auto die helemaal geënt is op rijplezier, maar tegelijkertijd heel stil en comfortabel kan zijn. Een mix die BMW pas sinds de jongste generatie 3 Serie in de vingers heeft. Achter de schermen wordt hard gewerkt aan de opvolger, dat belooft enerzijds wat, anderzijds is het ook hard nodig. Vooral sinds de overheid het woord "koolstofdioxide" niet langer met fotosynthese, maar met wegenbelasting en bijtelling associeert. Maar hoe je het ook wendt of keert: hij biedt veel waar voor zijn geld, bij de Duitse concurrentie ben je duizenden euro's meer kwijt voor een gelijkwaardige uitrusting en prestatievermogen. Voor het prijsverschil zet je met de G37x heel wat plezierige kilometers op de teller.

Dat is ook het fijne van deze en andere Infiniti's, als bestuurder ben je erg betrokken bij



het rijden, je zintuigen worden geprikkeld. De mate waarin het motorgeluid is geïsoleerd is precies goed, want boven de 3.000 toeren wã-l je deze motor gewoon horen. Voor degenen die tegen een nieuwe Infiniti of de prijs daarvan aanhikken is er het Infiniti approved program, jong gebruikte Infiniti's zonder de afschrijvingslasten, maar wel met de lusten, zoals de Red Carpet service. Tijd om de koudwatervrees voor een nieuw merk te laten varen, want de G37 maakt de verwachtingen die zijn roemruchte afkomst scheidt meer dan waar. Volgens Infiniti's designfilosofie is de ideale lijn een curve, het merk verdient het om dat terug te zien in een stijgende lijn in de verkoopgrafieken.

## Plus

- + Geweldige motor
- + Wegliging en grip
- + Comfortabel ãn snel

## Min

- Verbruik
- Gladde leren stoelbekleding