



Michel van Breugel
22 april 2009

© Rijtesten.nl

Introductie vereist

Bij de lancering van het merk Infiniti in ons land, begin dit jaar, werden vooral de G37 Coupé en de FX-serie in de schijnwerpers gezet. Wat betreft de verkoop zullen de volumeaantallen echter van de EX37, een cross-over, en de G37 sedan moeten komen. Infiniti, het luxemerk van Nissan, probeert met deze modellen auto's op de markt te zetten die meer inzetbaarheid tonen, deze modellen zijn immers ook geschikt voor het hele gezin, maar er alleen mee onderweg zijn is bepaald geen straf.

Tijdens de testperiode kregen we veel complimenten over het design van de auto. De EX37 is dan ook - met zijn kruising tussen een sportsedan en een SUV - een aparte en niet alledaagse verschijning. Toch waren de meeste bewonderaars van de EX37 niet bekend met het merk Infiniti. Het Japanse merk probeert dan ook voet aan de grond te krijgen op Nederlandse bodem. Door de huidige economische situatie zal dit geen

Infiniti EX37 3.7 V6

gemakkelijk taak zijn, maar de spraakmakende modellen moeten toch menig hart kunnen veroveren. Of Infiniti zich kan meten met de gevestigde modellen uit de Duitse autoindustrie zal moeten blijken.



© Rijtesten.nl

Coupé cross-over

Infiniti is het merk dat het voor elkaar krijgt: een nieuw segment aanmaken tussen alle bestaande modellen die op de markt zijn. De EX37 staat hoog op zijn poten, doet SUV-achtig aan, maar is niet zo hoog als deze variant, eerder langgerekt en laag. De Japanners spreken zelf van een coupé cross-over, een hoog op z'n poten staande coupé als dit letterlijk wordt vertaald. De EX37 heeft een lengte van 4,64 meter en is daarmee net zo lang als een Audi Q5 en een Volvo XC60 waarmee hij direct mee moet concurreren op de Nederlandse markt. Opvallend detail is dat de EX37 zijn onderdelen deelt met de G37 en de G37 Coupé. Verder meet deze coupé Cross-over 1,80 in de

breedte en 1,60 meter in de hoogte waarmee hij standaard plaats moet bieden aan vijf volwassenen. Ook standaard op de EX37 zijn de antracietkleurige 18-inch lichtmetalen velgen. Ze lijken onder de auto nog groter uit te komen, maar maken de wagen gewoon "af", helemaal in deze kleurencombinatie.

Over het exterieur kregen we, zoals gezegd, veel opmerkingen tijdens de testperiode. Vrijwel iedereen vindt de EX37 elegant vormgegeven. De auto wordt niet direct geassocieerd met zijn rivalen. Vooral als je de EX37 naast een BMW X3 of een Mercedes-Benz GLK zou zetten is de koets bijzonder rond vormgegeven. De voorzijde lijkt nog het meest op zijn familieleden, Infiniti probeerde de modellen dezelfde koplampen mee geven als kenmerk. De gereden witte carrosseriekleur zou direct een eye-catcher moeten zijn, echter ook nu lijkt de Infiniti ingetogener dan je in eerste instantie denkt. De Japanner komt "liever" over als zijn genoemde concurrenten en dat zien we toch graag in deze tijd wanneer een grote bak voor de deur not done lijkt. Toch waren we vaak perplex van de reactie van medestanders door het ontbreken van het merk Infiniti in hun eerste blikken naar deze bolide.



Pure luxe

Alle geheimen van de Infiniti worden pas echt blootgegeven wanneer je het portier opent. Een schitterend afgewerkt interieur met mooie materialen laten je ogen minder frequent knipperen om het interieur van de EX37 in je op te nemen. Luxe en comfort is dan ook één van de belangrijkste peilers van Infiniti en dat is ook direct te merken aan het gebruik van de materialen en het design van het interieur. De stoelen, het dashboard en de middenconsole zijn alle voorzien van leder. Alles is even goed afgewerkt met hier en daar een chroomrandje. Voorin hebben de bestuurder en bijrijder niets te klagen. De stoelen zijn groot van formaat en zitten vorstelrijk. Hier zijn we gewoon niet uit te slaan! Door de meervoudig elektrisch verstelbare stoelen en de elektrisch verstelbare stuurkolom kan iedereen een heerlijke houding achter het stuurwiel vinden.

Op de EX zit een vernuftige accessoire, welke op dit testexemplaar aanwezig was: Around View Monitor. Dit systeem laat de ruimte rondom de auto van bovenaf zien door vier camera's op elke hoek van de auto. Dit resulteert in een totaalbeeld van de auto en zijn obstakels. Zo wordt inparkeren zeer gemakkelijk gemaakt. Ook laten de camera's in de voor- en achterbumper zien hoever men nog van een obstakel verwijderd is. Uiteraard zijn er ook nog, haast ouderwets, parkeersensoren aanwezig. Noemenswaardig is ã¼berhaupt de comfortverhogende standaarduitrusting wel waarnaast met enkele optiepakketten de auto nog geã¼pgrade kan worden. Standaard is onder meer keyless-go, bluetooth-carkit, cruise control, elektrisch verstelbare stoelen, parkeersensoren rondom en 18-inch lichtmetaal. Daarnaast zit er op dit testexemplaar adaptieve koplampen, adaptieve cruise control, een multimedia pack (navigatie, achteruitrijcamera, spraakbesturing en een Bose Premium Sound audiosysteem) en het AVM-systeem.

Voorin is er over de ruimte niets te klagen, achterin biedt de EX37 de inzittenden geen riante zitplaats. Vooral als de voorstoelen redelijk naar achter zijn versteld is het met de beenruimte niet best. De hoofdruimte is door de schuin aflopende daklijn nog heel behoorlijk. Dat de EX niet de ruimste is komen we wederom tegen in de bagageruimte. De inhoud meet 340 liter waarmee zelfs een Volkswagen Golf hem kan overtreffen. Infiniti heeft hier echter wel iets leuks ingebouwd, de achterbankleuning kan in twee delen elektrisch worden neergeklapt en komt elektrisch weer in zijn positie terug.



Rijmachine

Als we beginnen bij de motorisering van de EX37, beginnen we meteen bij het grote minpunt van dit model. De EX is namelijk slechts als één variant leverbaar: met een 3.7 liter V6, wat direct zijn typeaanduiding verraaft. De motor levert in Europa een vermogen van 320pk en een koppel van 360Nm bij 5,200 toeren per minuut. Aan deze ongeblazen zescilinder heeft Infiniti een zeventraps automaat gekoppeld welke alle vier de wielen aandrijft. In de basis is de EX echter een achterwielaandrijver, wanneer het nodig is verdeelt de elektronica het koppel. Tijdens het rijden is nauwelijks merkbaar dat de automaat van verzet wisselt. Bij felle acceleraties houdt de automaat het toerental hoog en zoekt hij het maximale koppel met gemak op. Wat wil je ook met de 320pk die onder handbereik zitten waarmee de EX in 6,4 seconden naar de 100km/h kan versnellen vanuit stilstand. Wanneer alles uit de kast wordt gehaald maakt de zescilinder een prachtige geluid met een sportieve toon, maar blijft desondanks redelijk

op de achtergrond opereren.

Het onderstel van de EX37 liet ons keer op keer verbazen. De stabiliteit is verbluffend goed, ook op hoge snelheden, waar deze Infiniti overigens erg snel op zit. Als er geen snelheidsmeter was gemonteerd was het verschil tussen 120km/h en 200km/h naar ons idee niet merkbaar. Daarbij is de Infiniti opvallend stil, zelfs op hoge snelheden. De vering laat oneffenheden behoorlijk merken in het interieur, de demping is dan ook vrij straf. Het voordeel hiervan is echter weer dat de EX niets verliest in scherpte waarbij overhellen in bochten en duiken tijdens het remmen amper aanwezig is. Ze hebben de combinatie tussen een strak onderstel en comfortabel rijden juist samen weten te brengen. Een echte rijmachine als je het ons vraagt.

De aanpassingen die Infiniti voor Europa heeft gemaakt, waaronder de versnellingsbakverhoudingen van de automaat en de demping, werpen zeker hun vruchten af. In Amerika houdt men meer van een deinende SUV, in ons land is dit eigenlijk uit den boze. De EX37 is prima rustig te berijden, de V6 figureert dan als een naaimachine in het vooronder, zã³ geraffineerd doet de krachtbron zijn werk. Hoge snelheden worden kinderlijk gemakkelijk gehaald, zelfs angstaanjagend snel. Gelukkig zijn er onder deze coupã© cross-over prima te doseren remschijven gemonteerd met een diameter van een gemiddelde pizza. Veel keuze in moteren heeft de EX nog niet, op dit moment is alleen de EX37 leverbaar met de 3.7 liter zescilinder benzine. Later dit jaar volgt een V6 diesel en in de toekomst ook een hybride. Dit zal de EX ook over een breder publiek laten spreiden.



Aanwinst

Een merk als Infiniti is echt een aanwinst voor de autobranche in ons land. Laten Audi, BMW en Mercedes maar weer eens met beide benen op de grond komen. Dit lukt het Japanse Infiniti, dankzij het waanzinnige uiterlijk en het dito rijplezier wat de EX37 ons kan bieden. Het is alleen jammer dat het merk moet opboksen tegen de marktomstandigheden waarin we op dit moment verkeren. Toch weet Infiniti zich hier ook in te onderscheiden, helemaal met een model als de EX37. Dit model is toch een praktisch model waar een normale gezinsconfiguratie goed mee uit de voeten kunt en je niet direct in een hoekje wordt geplaatst waar je bij andere, vooral Duitse concurrenten, wel de kans toe hebt. Wat betreft naamsbekendheid heeft het Japanse merk helaas nog een hele grote slag te slaan in ons land. Maar je rijdt ook gewoon echt wat anders, en dat is meteen het grootste pluspunt van het Japanse merk.

Infiniti EX37 3.7 V6

Door de royale standaarduitrusting plaatst Infiniti de EX37 wel direct in een doelgroep waar de meeste onder ons alleen van kunnen dromen. Een vanafprijs van € 67.500 is niet misselijk te noemen. Wat niet iedereen in de gaten heeft is de prijs van een Q5, X3, GLK of XC60 wanneer je deze dezelfde opties meegeeft als de gereden Infiniti aan boord heeft in elk geval hoger uitvalt dan de € 80.000 die dit testexemplaar moet kosten. Wij zijn dan ook heel benieuwd waar deze EX37 dan zal eindigen als het sublieme rijcomfort en de perfecte afwerking ook gaan meetellen. Wat ons betreft op het hoogste treetje van het podium.

Plus

- + Uitgesproken uiterlijk
- + Fantastische rijmachine
- + Zeer riant uitrusting

Min

- Ruimte op de achterbank
- Bagageruimte
- Motoraanbod