



Arnold van Schepen  
6 mei 2012

## When the Ghosn gets though

In de Verenigde Staten is Infiniti wat je noemt een "Household name". De luxedivisie van Nissan is daar binnen een paar decennia uitgegroeid tot een gewaardeerd luxemerkt dat zich goed staande houdt tussen de BMW's, Audi's en Mercedesen. Een logisch gevolg van de value for money, een aansprekend design en de uitstekende kwaliteit. En het feit dat de Amerikanen je op je merites beoordelen, en niet op je afkomst. Toch weten ook steeds meer Europeanen Infiniti te waarderen, het topmodel FX in het bijzonder. Wij gingen in het Mekka van de Duitse luxeauto-industrie een flink blok om met de vernieuwde FX om te kijken of Infiniti op koers ligt voor een groter Europees succes.



## Klaar voor de groeispurt

Ga er maar aan staan: in tijden van economische tegenspoed een nieuw luxemerke introduceren in een marktsegment waar genoeg te kiezen valt. Het is Infiniti nog niet meegevallen, maar toch zet de het merke in op een aanzienlijke omzetgroei. Grote baas Carlos Ghosn wil een marktaandeel van 10% oftewel 100.000 verkochte eenheden in Europa in 2016. Om dat doel te bereiken is een aanzienlijk budget vrijgemaakt voor een reeks nieuwe modellen en uitbreiding van het aantal verkooppunten. Om met de woorden van Tony Lewis, Market Director Northern Europe, te spreken: "What mr. Ghosn wants, mr Ghosn gets". Om dat statement alvast wat kracht bij te zetten werd in MÃ¼nchen de vernieuwde FX gepresenteerd, vooral om te laten zien dat men de strijd met de lokale autofabrikanten aandurft.

Het vlaggenschip van Infiniti was al voor zijn introductie in 2008 een groot succes op



# Infiniti FX 30d S Premium

ons continent. Van de eerste generatie, die alleen op de Amerikaanse markt werd verkocht, werden er zoveel via de grijze import naar Europa gehaald dat het de op één na meest geïmporteerde auto was. Reden voor Infiniti om de tweede generatie meteen ook maar bij ons te verkopen. Nu, vier jaar later, presenteert het merk de vernieuwde FX. Nu is 'vernieuwingen' al een groot woord voor de wijzigingen die zijn aangebracht, de term 'lichte facelift' is wellicht beter op zijn plaats. Aan de voorzijde is het ontwerpteam het meest drastisch te werk gegaan, getuige de nieuwe - zeer in het oog springende - grille. Hoewel het front van de prefacelift al behoorlijk markant was, is het nieuwe aangezicht in de RÃ¼cksicht Spiegel al op geruime afstand als Infiniti te herkennen. Aan eigen gezicht geen gebrek, zogezegd. De overige wijzigingen zijn de nieuwe velgen en een tweetal nieuwe kleuren, Graphite shadow en Iridium blue - de laatste is een buitengewoon fraaie kleur, een die hare majesteit zeker zal behagen.



## Rijgenot in overschot

Iets wat de sportief ingestelde automobilist zal behagen is de sound van de FX 50 S, om daarna verrast te worden over prestatiepotentieel van de vijf-liter V8. Bestuurders van Teutoonse automobielen die de linkerbaan als hun revier beschouwen kunnen het ¼berholprestige van het vernieuwde front maar beter serieus nemen. De atmosferische V8 hoest 390 pk op, in de gelimiteerde Vettel-versie zelfs 420. Met 2.020 kg is de FX 50 S de lichtgewicht onder de full-size SUV's - Infiniti spreekt terecht liever van een cross-over - waarmee de genoemde 390 paardekrachten een top van 250 km/u mogelijk maken. Zo bont hebben we het op de autobahn niet gemaakt, temeer omdat onze FX 30d S het bij 212 km/u welletjes vindt, maar niettemin is de dieselversie een imponerende auto.

Wanneer je instapt en plaatsneemt vallen twee zaken direct op: de ontzettend comfortabele stoelen en de zitpositie in het interieur. In een doorsnee SUV zit je hoog en droog, maar in de FX zit je achter het dashboard en lekker geborgen in het interieur. Hierdoor lever je in aan overzicht, maar dankzij Infiniti's Around View Monitor zie je op het centrale display dankzij vier camera's precies hoe de directe omgeving rondom de auto er uitziet. Deze voorziening is standaard op de Premium uitvoeringen van de S en de GT uitrustingsniveaus. Maar ook zonder de Around View Monitor kun je op de spiegels heel behoorlijk manoeuvreren, bij het achteruitrijden kantelen ze, en aan de voorzijde zie je de neus van de auto voor je, waardoor je redelijk secuur kunt schatten wanneer het boem en ho is. Bovendien is de FX standaard voorzien van parkeersensoren rondom.

Een fijne zitpositie is snel gevonden en als we ons op weg begeven door de M¼nchener binnenstad valt het op dat de FX zich makkelijk laat rijden, ondanks het drukke verkeer en de grootte van de FX. In de vorige test van de FX 30 d S merkten we op dat automatische zeventraps transmissie wat traag uit de startblokken kwam, maar in de vernieuwde versie is van die kritiek niets terug te vinden. Vanuit stilstand, met de voet op de rem, rijdt de FX 30 d vlot weg, zonder enige aarzeling. Ook in de file, vanwege de beruchte baustellen, blijft de aandrijflijn vlot en schokvrij optrekken - een

# Infiniti FX 30d S Premium

premium automobiel waardig. De intelligente cruise control - wederom standaard op de Premium-uitvoeringen - is voorzien van een Low Speed Following systeem waardoor de FX zich moeiteloos aanpast aan kruipend en herhaaldelijk stoppend verkeer.



## Voor betrokken bestuurders

Hoewel Infiniti met geen woord rept over technische verfijning van de FX, rijst bij ons toch het vermoeden dat de auto nu betere manieren zijn bijgebracht. Want naast de verbetering van het wegrijden vanuit stilstand valt ook op dat de respons op de input van het gaspedaal adequater is. Trap je plotseling het gas wat dieper in, dan gaat de software tamelijk snel tot actie over door terug te schakelen. We gebruiken hier bewust het woord "tamelijk" omdat een terugschakelactie met de magnesium schakelflippers sneller resultaat oplevert.

De 238 pk en in het bijzonder het koppel van 550 Nm weten prima raad met de FX. In het interieur is de motor alleen op de verre achtergrond aanwezig, trillingen en resonanties zijn absoluut niet waarneembaar. Alleen wanneer het blok flink aan de bak moet, is hij binnenin hoorbaar, de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat er op dat punt nog wel enige verbetering te behalen is. Het zou de geluidsisolatie nagenoeg perfect maken. Aan de andere kant moeten we opmerken dat het blok goed klinkt, ook wanneer er flink gewerkt wordt in het vooronder blijft de loopt zeer gecultiveerd. En je blijft als bestuurder betrokken bij het rijden, dat is de grootste kracht van de FX. Ondanks de geborgen zitpositie blijf je op de hoogte van alles wat zich onder en rondom de auto afspeelt. De FX is geen auto waarin je op riante afstand van alle onheil buiten de auto word gehouden, maar die je op subtiele manier laat weten dat je best wel snel over een centimeters hoge dwarsrichel reed.

Omdat de drukte op de Duitse snelwegen te weinig ruimte voor rijplezier laat, zoeken we de binnenwegen op. Tientallen kilometers over glooiende en kronkelende binnenwegen vormen een mooie gelegenheid om de sportieve kwaliteiten te beproeven. Met een knop op de middentunnel wordt de sportstand geactiveerd met duidelijk waarneembare gevolgen. De automaat schakelt later op en laat de auto meer op de motor afremmen, terwijl de Continuous Damping Control ook een duit in het zakje doet. Op de Beierse binnenwegen laat de FX zien dat freude am fahren ook heus wel aan Japanse fabrikanten besteed is. De FX is ondanks zijn breedte en gewicht nauwkeurig te plaatsen tijdens het betere bochtenwerk en op plaatsen waar de wegen maar nauwelijks twee auto's breed zijn, zit je nimmer met zweethanden aan het stuur. Het is best knap wat de Infiniti-ingenieurs op dit gebied hebben klaargespeeld, want niet alleen zijn gewicht en zwaartepunt werken in het nadeel van de FX, ook de enorme 21 inch wielen zijn door hun afrolomtrek en breedte niet de aangewezen middelen om tot een scherp sturende auto te komen. En desondanks voelt het rijgedrag natuurlijk en behoorlijk lichtvoetig aan.





## Kleine missertjes

Aan onderscheidend vermogen heeft de Infiniti FX geen gebrek; zowel het exterieur als het interieur hebben weinig gemeen met de geldende Europese designconventies. De FX is duidelijk gestoeld op een Japanse designfilosofie en heeft aan uitstraling geen gebrek. Toch hadden we met name in het interieur graag wat meer oog voor detail gezien, zeker na de opfrisbeurt. Voor Nissan-rijders is het best een feest der herkenning wanneer je plaatsneemt in de top-of-the-range Infiniti, het navigatiesysteem en de gebruikte typografie daarin kennen we uit de duurdere Nissans, en zelf het verklikkergeluid van de richtingaanwijzers zal Micra-eigenaren bekend voorkomen. Met kleine aanpassingen zou een gepaste afstand tot de mindere goden van het Nissan-concern gecreëerd kunnen worden.

En wat het oog voor detail betreft: het knoppencluster voor de spiegelverstelling past in

# Infiniti FX 30d S Premium

een Qashqai, maar oogt in de FX niet op zijn plaats, net als de uitstroomopeningen van de ventilatie voor de achterbank- passagiers. Prima voor een Evalia, maar in een Infiniti FX hadden we een meer geïnspireerde vormgeving verwacht, een verchromd biesje en een soft-touch afsluiterwielje doen wat dat betreft al wonderen. In dit vakgebied is het bon ton om het materiaalgebruik en het afwerkingsniveau onder de loep te nemen, maar het is maar de vraag of de consument daar veel waarde aanhecht, hoewel de consument in dit marktsegment (terecht) erg kritisch is. De bovengenoemde punten mogen geen reden zijn om van de aankoop af te zien, maar mogen wel genoemd worden omdat ze detoneren in een interieur waarin heel mooie materialen zijn gebruikt en dat bovendien zeer nauwkeurig en zorgvuldig afgewerkt is.



## Overtuig uzelf

De Infiniti FX 30 d S heeft zeker na de recente opfrisbeurt een heel eigen gezicht



gekregen. Het is weliswaar een grote auto, maar dankzij de lijnvoering is de FX eveneens een elegante verschijning onder de SUV's. Gezien de bouwkwaliteit en rijeigenschappen moet Infiniti op rationele gronden potten kunnen breken, zeker wanneer je de riante standaarduitrusting in acht neemt.

Het heel hoge niveau dat zijn directe Duitse concurrenten kenmerkt haalt de FX niet. Dat wil zeggen nog niet, want de FX doet leuk mee als het aan opduwen van X6'en en Cayennes gaat. Letterlijk en figuurlijk. Als het Carlos Ghosn menens is om de tanden in het marktaandeel van BMW, Mercedes en Audi en Porsche te zetten, dan moet het huidige marktaandeel van 1,8% dat de FX nu bezet zeker kunnen groeien. Infiniti's FX is een aanwinst voor autobezitters die van onderscheidend design, hoogwaardige techniek en uitmuntende rijeigenschappen houden. En last but not least: waar voor hun geld willen. Met &euro; 92.390 euro is het geen prijsknaller, maar valt er evengoed weinig meer te wensen.

## Plus

- + Bouwkwaliteit
- + Uitrusting
- + Comfortabele aandrijflijn

## Min

- Kleine missers in interieur
- Koetswerk kan wat overzichtelijker