Pawel Piotrowski
15 februari 2009

Manhattan aan de Amstel

Dat wij Europeanen best gevoelig zijn voor trendgevoelige kwaliteitszaken uit de nieuwe wereld werd nog nooit zo duidelijk als in dit decennium. Merken als Subway en Starbucks hebben de oversteek inmiddels lang achter de rug en weten ook in hartje Amsterdam klanten voor zich te winnen. Zo nu en dan komt uit onverwachte hoek een nieuwe speler op de automarkt terecht. Tot nu bleef het geweld beperkt tot het automobiele Amerikaanse fastfood zoals Dodge en consorten. Dat het ook anders kan bewijst het eigenwijze Infiniti. Met hun spraakmakende luxueuze modellen die op Amerikaanse leest zijn geschoeid willen de Japanners van moedermaatschappij Nissan nu ook Europa veroveren. Voor Infiniti zelf is het Europese avontuur wellicht de ultieme beproeving, nergens anders in de wereld liggen de eisen zo hoog en zijn de klanten zo kritisch. Van het credo veel voor weinig waren wij nog nooit fan. Zal de oneindige blik van Infiniti snel weer wazig worden of draait het avontuur uit op een

happy end? Wij plukten de kers van de taart en legden beslag op een FX50 S.

Magnetisch metaal

Neem een geflipte designer, laat hem een SUV met sportwagen aspiraties ontwerpen, spuit het geheel in de meest opvallende kleur die je kunt bedenken, vul het aan met moderne aandrijftechniek en je weet wat Infiniti's FX50 S inhoudt. Van deze licht gechargeerde bevinding kan ik mij tenminste niet onttrekken nadat ik een eerste blik op het geplooide en gestreken koetswerk heb geworpen. Voor mij staat wellicht de meest markante SUV van dit moment die met zijn talrijke welvingen een brok dynamiek van jewelste uitstraalt. Overal druipt de mentaliteit van bigger is better van af, neem nou bijvoorbeeld de 21 inch velgen of de motorkap die maar niet lijkt op te houden. Zelfs de grille is in tegenstelling tot die van andere Infinitiâ€™s het best te omschrijven als muil. Kortom: wie een klassieke ingetogen SUV zoekt is aan het verkeerde adres.

Zodoende is het niet verrassend dat je met de FX50 S de persona non grata van het Nederlandse verkeer bent. Mensen staren je aan, vragen zonder schaamte â€˜wat dit isâ€™ of gaan gewoon even naast je rijden. Hoe opvallend is het dan niet dat juist Cayenne rijders je geen blik waardig gunnen, alsof ze door de twee uitlaten kunnen ruiken dat er voor hun een bedreigende krachtbron onder de kap van de FX schuilgaat. Infiniti steekt dat feit niet onder stoelen of banken, met de FX kun je prima milieulobbyisten pesten. Aan de achterzijde priemen twee kokers uit de bumper waar een onheilspellend gegorgel vandaan komt. De Japanners zijn echter niet op hun achterhoofd gevallen en hebben dit kippenvel veroorzakende geluid aangepast aan de Europese normen, wat erop neerkomt dat wij Europeanen van een â€˜bescheidenerâ€™ sound mogen genieten. Soms zijn er momenten dat ik liever in Amerika had gewoond...

Gelukkig zijn andere aanpassingen voor Europa beperkt gebleven tot hoogwaardigere materialen en AutobahnfÃ¤hige remmen. Voor hebben de schijven met hun vier zuigers per kant Audi RS6 formaat, achter zou je er nog steeds een New York pizza op kunnen bakken. Een prima installatie om het snelheidsgeweld in bedwang te houden. Reeds in stilstand straalt de FX pure snelheidswaanzin uit, daar kan zelfs een Porsche Cayenne niet aan tippen. Voor een Japans merk is dit een ongekende portie emotie, die onder andere ontstaat door het coupÃ© silhouet waar de eveneens groot uitgevallen chromen dakdragers over gedrapeerd zijn. Daarnaast lijken de dikke wielkasten op gespannen kruisbogen die elk moment af zouden kunnen gaan, om nog maar te zwijgen over de discutabele luchtopeningen in de zijschermen.

Diep verscholen zit

In tegenstelling tot bij veel concurrerende Europeanen heerst er binnenin geen omslag van sfeer. Ook hier domineren sportieve details zoals een zwarte dakhemel, gestreepte bekleding en een klein en handzaam sportstuur. Dit is heel iets anders dan de zoveelste logge SUV, lijkt alles om je heen te zeggen. Ook het dashboard kent welvingen aan de bovenzijde die het zwarte gladde zakelijke karakter wat doorbreken. Onder de hoge raamlijn heerst wel een omslagpunt. Zo is de middenconsole strak en hoekig, alsmede de deurpanelen. Blijkbaar wilden de ontwerpers niet teveel doorslaan met het doorbreken van tradities, en dat is redelijk gelukt. Zo is het omstreden digitale klokje eindelijk in de prullenbak verdwenen, maar het overbekende knoppencluster voor de spiegels niet. Dit zorgt wel voor een ietwat rommelig geheel, zo worden de traditionele rechthoekige knoppen van demping en automaat vergezeld door fraaie ronde exemplaren van de stoelventilatie. Jammer, het doet namelijk afbreuk aan de verder

plezante beleving.

Een aangename verassing is de prettig diepe zitpositie, het typische op de bok gevoel voor SUVâ€™s is daardoor volledig verdwenen. Samen met het rechtopstaande sportstuur zorgt dit voor een actieve zithouding. Dat daardoor de onhandig geplaatste knoppen van de boardcomputer moeilijk te bereiken zijn moet men maar voor lief nemen. Uit ergonomisch oogpunt is er verder weinig op of aan te merken op de bediening. Het geheel van knoppen en schakelaars straalt wel duidelijk â€˜Nissanâ€™ uit, ook al heeft Infiniti duidelijk voor een andere layout gekozen. Vermeldenswaardig is het kristalheldere scherm van de navigatie dat een duidelijke en moderne kaartweergave kent, zoals we dat ook van sommige luxe Renaultâ€™s kennen. Hoewel de afwerking op Duits niveau is, overtuigen de materialen niet volledig en zijn deels voorbijgestreefd door de concurrentie.

Ook achterin wordt de ingezette sportieve lijn van een rasechte coupÃ© doorgezet. Hoewel er totaal geen gebrek aan hoofdruimte is heerst er geen ruimtelijke sfeer. Dit komt deels door de beperkte beenruimte en de benauwende zwarte dakbekleding. Door een schikking te treffen met de voorpassagiers is echter alsnog een comfortabele zit mogelijk, mede door de verstelbare hoek van de rugleuning. Schandalig is de bagageruimte, met een inhoud van slechts 410 liter is deze niet veel groter dan die van een Astra of Golf.

Krachtdadig rijijzer

Stap met de Intelligent Key op zak in de FX50 S en een ronde startknop licht onheilspellend op. Met een lichte druk op de knop wordt de vijfliter V8 met luid gegrom wakker uit zijn winterslaap, waarna na enkele seconden het ordinaire gehamer meteen weer wegebt tot een aangenaam achtergrondorkest. Vervolgens heerst opvallende stilte aan boord, totdat je de automaat in Drive zet en het gaspedaal aait. Pijlsnel reageert de 390pk en 500Nm sterke motor op het gegeven commando en trekt soeverein op, zonder nerveus te worden. De zeventraps automaat schakelt vervolgens ongemerkt en zijdezacht tussen de verzetten heen en weer. Deze comfortabele ambiance wordt niet verstoord totdat je serieus gas geeft. De bak houdt de versnelling lekker vast en in een aanzwellende golf van kracht schiet de 50 S met enorme stappen voorwaarts! Vanaf zoâ€™n 2.500tpm trekt de V8 zonder enige dip door tot aan de toerenbegrenzer, waarna de automaat onmerkbaar opschakelt en het feest zonder

onderbreking doorgaat. Binnen de kortste keren zit de FX op hoogst illegale snelheden dankzij een gunstige gewichtsverhouding van 5,4 kilogram per pk. De standaardsprint van 0 naar 100 is binnen zes seconden geklaard en 15 tellen later is de 200km/h grens gepasseerdâ€¦

Pas bij 235km/h lijkt de versnelling iets te stagneren, om vervolgens bij dik 260 op de teller tegen te worden gehouden door de begrenzer. Wat een bruut geweld! Het is verbazingwekkend hoe stabiel de grote en zware FX dan nog aanvoelt. Het onderstel geeft geen krimp, mede dankzij de vierwielbesturing. Het is een aangenaam en vertrouwenwekkend gevoel dat zeker bij zulke absurde snelheden een belangrijke rol speelt. Onder normale omstandigheden valt op dat de vering voldoende comfortabel is afgestemd en dat de actieve demping prettig stug is. Daardoor blijft het overhellen beperkt en het langeafstandscomfort bewaard. Door de sportstand van de dempers met de goedkope plastic schakelaar te activeren wordt het stugge karakter wat versterkt, vooral op bochtige trajecten is dit een welkome optie. Ook daar voelt de FX50 S zich als een vis in het water. Met een lekker relatief zware besturing dirigeer je de FX van bocht naar bocht, aan de directe en communicatieve inborst van de besturing doet het zware gewicht dat op de neus drukt wel enigszins afbreuk.

Toch laat de FX zich scherp door de bochten jagen, mede door de eerder aangestipte vierwielbesturing en de intelligente vierwielaandrijving. Deze kan tot 100% van de aandrijfkrachten naar de achteras sturen, wat bij teveel gas in een bocht uitmondt in een speelse achterzijde. Hoewel het oversturen makkelijk te corrigeren is, treedt het soms wel op verraderlijke momenten op. Wat dat betreft is de FX50 S zeker geen allemansvriend, de tricky achterzijde vraagt om een doortastend handelende bestuurder. Het is een geruststelling dat de flinke remklauwen het opzwepende karakter van de FX goed kunnen beteugelen. Bij de sportieve beleving past het zware rempedaal prima, daarnaast zijn de remmen fijn te doseren. In de stad voelt de FX zich minder thuis dan op een highway of interstate. De brede koets is door zijn vele welvingen en bobbels maar lastig op omvang in te schatten, wat het manoeuvreren niet bepaalt vergemakkelijkt. Dankzij een ingenieus camerasysteem wordt op het centrale display met vier cameraâ€™s een geniaal vogelperspectief gecreÃ«erd,

waardoor inparkeren een eitje wordt. Het is jammer dat dit systeem niet standaard gemonteerd wordt.

Geheel volgens verwachtingen ligt het verbruik in de stad op astronomische hoogte. Des te verrassender is het verbruikscijfer dat uit de boardcomputer komt rollen bij constante snelheden van rond de 120km/h. Dat ligt dan op een optimistische 10 liter per 100 kilometer, wat verbazingwekkend gunstig is voor zoâ€™n dikke V8. Door de variabele kleptiming VVEL daalt het verbruik zelfs af en toe tot onder de tien liter. Dankzij de Actieve Cruise Control ontpopt de FX zich dan bovendien tot een prettige kilometervreter, die door de soepele vering een geschikte reiswagen blijkt te zijn. Eigenlijk komt dan de ware aard naar voren. De krachtige motor houdt zich beschaafd op de achtergrond en aan boord heerst een aangename stilte, die desgewenst doorbroken kan worden door het Bose audiosysteem. Uiteindelijk meten we een gemiddeld verbruik van 12,6 liter per 100 kilometer, dat is onder de fabriekswaarde van 13 liter per 100 kilometer! Inclusief alle acceleratiemetingenâ€¦

Gewaarborgde exclusiviteit

Wat ons betreft is de optimistische oneindige blik van Infiniti volledig terecht. De FX50 S kan niet zomaar in een hokje geplaatst worden en dat doet de auto goed. Juist daardoor zullen potentiÃ«le kopers eerder geneigd zijn de FX te overwegen, doordat het weer eens iets nieuws is. Natuurlijk is het concept van een sportieve SUV al lang en breed bekend, mede door de Porsche Cayenne. Dat model loopt inmiddels echter op zijn laatste pootjes en het is niet ondenkbaar dat juist nu die mensen zullen switchen naar een Infiniti. Aan de kwaliteiten en prestaties van de FX hoeft het in ieder geval niet te liggen, ook van het vergelijkbare maar toch compleet andere Japanse premiummerk Lexus hoeft Infiniti zich niet te duchten. Lexus ziet meer brood in comfort en ingetogenheid, terwijl Infiniti duidelijk op sportiviteit en uitgesproken design mikt. Er valt dus zeker wat te winnen voor Infiniti in Europa, al zullen de verkoopresultaten nooit in de buurt komen van de grote Duitse drie. Zodoende is exclusiviteit gewaarborgd voor

Infiniti.

Fotografie: Jesse Kraal

Plus

+ Overrompelend krachtige atmosferische motor
+ Zijdezacht schakelende zeventraps automaat
+ Relatief gunstig verbruik voor een V8

Min

- Beperkt ruimteaanbod achterin
- Onoverzichtelijke koets door beperkt glasoppervlak
- Ouderwets knoppencluster spiegelbediening