



Reuring in dieselland

Infiniti is nog steeds relatief onbekend in Nederland. En dat is jammer, want het Japanse luxemerk is een aanwinst voor de vaderlandse wegen. Nu de diverse modellen ook met een 3.0 liter dieselmotor leverbaar zijn, hoopt het merk hier Ã©cht door te breken. Onlangs maakten we al kennis met de dieselgestookte mastodont FX, nu is het tijd voor de meer bescheiden EX.



Aanval op de Duitse drie

Hoewel deze EX toch al weer bijna twee jaar in ons land via de officiële importeur te koop is, blijft het een zeldzaam exemplaar op de wegen. Met de introductie van de zescilinder diesel in de EX hoopt Infiniti klanten weg te kapen bij de traditionele Duitse merken Audi, BMW en Mercedes-Benz. Deze EX 30d is namelijk een directe concurrent voor de Q5, X3 en de GLK. Toch zijn de drie Duitsers meer SUV dan deze Japanner, die je beter als een cross-over kunt beschouwen. De voorkant oogt tam en bescheiden, terwijl de achterzijde er - onder meer dankzij de twee uitlaatpijpen - er een stuk stoerder uitziet. Op basis van prijs en uitrusting winnen de Japanners altijd van de Duitsers. Een bedrag van ruim 77 mille is natuurlijk niet gering, maar voor die prijs heb je wel een overcomplete luxe cross-over voor de deur staan, terwijl je bij onze oosterburen vervolgens nog met de pen door de optielijst heen moet gaan. Alles wat de verwende automobilist zich wenst zit immers op en aan deze GT Premium, de meeste

luxueuze uitvoering van de EX. Leren bekleding, 18 inch lichtmetaal, meedraaiende xenonkoplampen, navigatie, een dik Bose-audiosysteem, elektrisch verstelbare en verwarmbare stoelen en parkeersensoren rondom maken het leven gemakkelijk. Een andere handige feature is de camerafunctie, die je ook in staat stelt om de voor- en zijkant van de auto en zelfs vanaf boven gezien in de gaten te houden tijdens parkeermanoeuvres.



Luxueus

Al deze zaken scheppen hoge verwachtingen als het aankomt op het interieur. En inderdaad, zo op het eerste gezicht ziet het er allemaal fraai en luxueus uit. Enige kanttekening die we bij het lichte interieur moeten plaatsen is dat het uiteraard behoorlijk besmettelijk is, al kan de koper natuurlijk ook voor donkere bekleding kiezen. Het niveau van afwerking en materiaalgebruik is hoog en het leer voelt lekker luxe aan,

al kan het nog steeds niet tippen aan de Duitse perfectie. Dat vind je bijvoorbeeld terug in de bedieningsknoppen, die voelen net wat 'goedkoper' aan. Toch valt er weinig te klagen voor de bestuurder en passagier voorin. Door de hoge zit heb je goed zicht op wat er voor je op de weg gebeurt. De stoelen zitten lekker, al is de zitting net iets te kort en had de zijdelingse steun net wat meer mogen zijn. Zowel de bestuurdersstoel als het stuurwiel zijn elektrisch te verstellen waardoor je makkelijk de ideale zitpositie kunt vinden. Hoofdruimte is zowel voor- als achterin meer dan voldoende aanwezig, maar de beenruimte achterin valt tegen. Volwassenen zullen al snel met hun knieën tegen de voorstoelen aan komen zitten. Ook de bagageruimte valt met een inhoud van 340 liter tegen. Moet je meer meenemen, dan kun je wel eenvoudig elektrisch de achterbank neerklappen. Heb je alles uitgeladen? Dan kun je de achterbank even simpel weer elektrisch terug omhoog zetten.



© Rijtesten.nl

Imposante cijfers

De basis van deze zescilinder diesel is een onderblok van Renault. Infiniti heeft dit blok vervolgens verder zelf ontwikkeld. Het resultaat? Dat is 238 pk, een koppel van maar liefst 550 Nm, een acceleratie naar de honderd in acht seconden en een uiteindelijke topsnelheid van 221 kilometer per uur. Geen kinderachtige waarden dus. Infiniti heeft bovendien z'n best gedaan om deze motor niet als een diesel te laten klinken. Bij het accelereren klinkt een rauwe grom en op hogere snelheden verdwijnt het motorgeluid naar de achtergrond. Wat rest is een heerlijke stilte, ideaal voor de langere ritten. Door de golven aan koppel komt er tussen de 2.000 en 3.500 toeren een hoop kracht vrij. Dit gaat gepaard met een flinke duw in de rug en geeft je een heus machtsgevoel. Hou je het gaspedaal ingedrukt, dan klimt de naald van de toerenteller naar 4.500 toeren per minuut voor de zeventrapsautomaat besluit de schakelen naar het volgende verzet. De sportieve grom en rappe acceleratie zijn verslavend, maar drukken tegelijkertijd hun stempel op het verbruik. Tijdens onze testweek kwamen we uit op een gemiddelde van 9,5 liter op honderd kilometer. Voor een diesel met dit vermogen in zo'n auto is dat helemaal niet slecht, maar echt zuinig is het niet. Wat dat betreft blijft Infiniti wat achter bij de Duitse concurrentie.



Strak rijgedrag

Zoals eerder beschreven is de 3.0 liter diesel gekoppeld aan een zeventrapsautomaat. In de regel schakelt hij vlot van verzet, maar op sommige momenten blijft hij te lang in de toeren hangen. Dit is vooral het geval wanneer je binnen de bebouwde kom rond de vijftig kilometer per uur rijdt en de automatische transmissie twijfelt tussen het derde of vierde verzet. Enerzijds is het een prettige gedachte dat je snel kunt accelereren, anderzijds is het storend. Gezien het grote koppel zou hij best naar de hogere versnelling mogen schakelen, waardoor de motor zich rustiger gedraagt en het verbruik natuurlijk wat daalt. Infiniti staat als sportief merk te boek en ook deze EX maakt dit waar, zeker voor een SUV. De Japanner stuurt goed en lekker direct en dankzij de standaard vierwielaandrijving ligt de EX bovendien prettig op de weg. In de bochten helt de koets nauwelijks over en het maakt deze Infiniti tot een uitstekende reisgezel voor lange afstanden. Het onderstel is behoorlijk straf geveerd, maar toch

levert dit geen comfortverlies op. Wat rijgedrag betreft scoort Infiniti met deze EX dus een dikke plus.



Iets nieuws en anders

Een dikke diesel in de prijslijst zal deze Infiniti EX ongetwijfeld een verkoopimpuls gaan geven. De rauwe grom van de zelfontbrander klinkt goed en ook de prestaties zijn prima. Tel daar het sportieve rijgedrag en de scherpe prijs bij op en je hebt een uitstekend alternatief voor de gevestigde Duitse orde. Wij hopen dat Infiniti met de toevoeging van de diesel aan hun motorenrange nu eindelijk een voet aan de grond krijgt in ons land. Of de vrij behoudende Nederlandse koper klaar is voor 'iets nieuws en anders'? De tijd zal het leren...

Plus

- + Soepele diesel
- + Strak rijgedrag
- + Prijsstelling ten opzichte van concurrentie

Min

- Niet bijzonder zuinig
- Ruimte achterin
- Afwerking en materiaalgebruik op een paar plaatsen