



Arnold van Schepen
6 december 2012

Return on investment

Als je als autofabrikant een statement wilt maken over de sportieve kwaliteiten van je producten, dan is het sponsoren van een F1-team het overwegen waard. Tenminste, als de coureurs van je team potten kunnen breken. Als het gedroomde talent niets anders doet dan met de rode lantaarn rondrijden, zit je marketingtechnisch in de risee. Maar als een van je coureurs wereldkampioen wordt, zit je gebakken. Ter gelegenheid van Sebastian Vettel's successen introduceert Infiniti de gelimiteerde FX Vettel Edition. Wij reden met deze badass vlak nadat Vettel het derde wereldkampioenschap op rij op zijn naam heeft geschreven.



Unieke samenwerking

De sponsoring van het Red Bull F1 team is een slimme, maar evenzo logische stap van Infiniti. Moederbedrijf Nissan heeft een alliantie met Renault, Renault levert de motoren aan Red Bull Racing en de cirkel is rond. Voor de heren coureurs, Mark Webber en Sebastian Vettel, had de sponsordeal een leuke bijkomstigheid: ze kregen een FX als dienstauto. Leuk voor de naamsbekendheid van Infiniti, maar aan de andere kant heb je wel de meest kritische en oordeelkundige personen achter het stuur van je product. De jongeheer Vettel bleek dik tevreden met zijn FX 50 S Premium, maar zag ruime voor verbetering. "More power and downforce" luidde zijn verzoek aan Shiro Nakamuro, de grote baas van Infiniti. Tijdens een onderonsje op de Autosalon van Geneve ontstond zo het idee voor de FX Vettel Edition. Een halfjaar later, op de autoshow van Frankfurt werd het studiemodel getoond.

In dat half jaar heeft Vettel zich, tussen de races door, persoonlijk bemoeid met de totstandkoming van 'zijn' FX. Dat komt vooral tot uitdrukking in de onderstelafstemming en de aerodynamica. Nu de wereldkampioen zijn zegen over de prototypes heeft uitgesproken is de FX Vettel Edition productieklaar. De uiteindelijke productieversie verschilt slechts 5% van het studiemodel. Car Research and Development in Duitsland verzorgt de productie van de 150 Vettel Editions. Vijftig daarvan zijn bestemd voor Europa, de eersten zullen in maart 2013 aan de kopers uitgeleverd worden. En één van de gelukkigen woont in Nederland.



In volle gevechtsuitrusting

Wat onderscheidt de Vettel Edition van de overige FX 50 S Premiums? In één oogopslag is te zien dat de aerodynamica grondig onderhanden is genomen en dat 'ie lager op zijn veren staat. De kleur Moonlight White is uniek voor deze auto en eveneens

de enige leverbare kleur. Alle spoilers, de diffusor, de grille en de spiegelkappen zijn van authentiek koolstofvezel. De 21 inch velgen van BBS wegen per stuk 3,5 kg minder dan de reguliere velgen. Al met al is de Vettel Edition 48 kilo lichter geworden. Samen met een vermogensstijging van 390 naar 420 pk zet dat zoden aan de dijk.

Over het fraaie interieur was Sebastian Vettel klaarblijkelijk dik tevreden, want de verschillen met de standaard FX'en zijn niet heel erg groot. Althans, wat de vormgeving betreft, want in geen andere FX vind je zoveel carbon en alcantara. De stoelen zijn voorzien van het Vettel Edition-embleem en paarse stiksels. Het hele interieur ademt een sfeer van hoogwaardigheid. Voor materiaalkeuze, vormgeving en afwerking krijgt Infiniti de beoordeling "uitmuntend". Voor degenen die zich geen FX kunnen permitteren heeft de Vettel Edition ook wat leuks in petto: achter een afdekklepje bij de versnellingshendel zit de knop waarmee een klep in het uitlaatsysteem geschakeld kan worden. Tot grote vreugde van bestuurder en omstanders.



Onvermoed lichtvoetig

Tip van de dag: trek het bestuurdersportier niet dicht voordat u de motor hebt gestart. Bij de start schraapt de V8 zijn keel zoals alleen AMG V8'en dat ook kunnen. Voor de Vettel Edition werd het motormanagement opnieuw geprogrammeerd, aan het draaiend gedeelte werden geen wijzigingen doorgevoerd, maar aan het uitlaatsysteem duidelijk wel. Dit auditieve statement scheidt hoge verwachtingen over het prestatievermogen, als het uiterlijk vertoont dat nog niet deed. Het rijden in een Infiniti FX is een ervaring op zich, ondanks de hoge instap heb je een prettige, diepe zit achter het dashboard en kijk je uit over de lange motorkap. Nog meer dan in een BMW X6 heb je het gevoel in een sportcoupé te zitten.

De besturing is precies en communicatief. Afgaande op het formaat auto en velgdiameter zou je verwachten dat het stuurgevoel wat zwaar zou zijn, maar Infiniti

heeft voor een relatief sterke bekrachtiging gekozen. Aanvankelijk groeit de vrees dat de FX Vettel Edition hierdoor aan stuurgevoel op snelheid inboet, maar dat blijkt nog flink mee te vallen. In combinatie met zijn draaicirkel van dik 11 meter is 'ie nog behoorlijk wendbaar ook. De aanpassingen aan het onderstel openbaren zich binnen een paar kilometer; waar je bij de overige FX'en voelt dat je met een zware auto onderweg bent, lijkt de Vettel Edition een paar honderd kilo te hebben afgeschud. Dat voel je in elke bocht en het is het duidelijkst te merken in lange bochten in snelwegen. Je kunt de bocht op hoge snelheid - meer dan het wettelijk toegestane - inrijden en de FX direct op de gewenste bochtradius laten rijden. Door de voortreffelijke onderstelafstemming hoeft de carrosserie zich nauwelijks te zetten en volgt de auto de bocht als op rails. Hier betaalt de lichte stuurgevoel zich terug: je zou bij wijze van spreken urenlang klaverbladen kunnen ronden en continu precies tussen de witte lijnen kunnen blijven zonder last van verkrampde onderarmen te krijgen. Voorwaarde is wel dat je het onderstel in de Sportmodus hebt staan.



Voorbij Duitse territoria

Via een glooiend binnenweggetje omzeilen we een file op de snelweg om daar straks de FX even uit te laten. Met het onderstel in de comfortmodus is de Vettel Edition inderdaad comfortabel. De 20 millimeter verlaging betekent niet dat de veerwegen en bodemvrijheid ernstig beknot zijn. Je voelt wel dat de auto meer rolt over zijn lengteas, maar niet in overdreven mate. Het is een fijne modus voor het cruisen over 's Heren wegen. De zeventraps automaat van ZF verloochent echter het potentieel van de Vettel Edition niet. Zelfs in de comfortmodus is de bak vlot met terugschakelen zodat 'ie elk moment paraat is voor een vlotte sprint. Gelukkig voel je in het geheel niks van de schakelacties, maar door het aangepaste uitlaatsysteem hoor je dat de bak regelmatig schakelt om de aandrijflijn alert te houden, dat had in de comfortmodus wel wat minder gekund, de motor heeft immers koppel - 520 newtonmeter - te over.

Via een lange rechterbocht kunnen we eindelijk de snelweg op. Onderstel in sportmodus, uitlaatkleppen open, gaspedaal richting kickdown. De snelheid en de zijdelingse krachten lopen flink op, maar dankzij de Michelin Latitude's (toepasselijk bij 5 graden boven nul) en de perfecte stoelen weten de Infiniti en de man achter het stuur van geen wijken. Bocht uit krijgen de voorwielen wat meer tractie van het intelligente awd-systeem, zodat het stuurwiel soepel gelost kan worden. De FX is onopvallend snel, ondanks dat het volledige vermogen wordt opgeroepen, blijven carrosseriebewegingen nagenoeg achterwege. De neus richt zich niet op, windgeruis blijft achterwege en het opschakelen is en blijft onmerkbaar. Net als de V6 in de G37x maakt de dikke V8 graag en snel toeren, zeker voor een atmosferisch blok. De wijzernaalden van de toerenteller en snelheidsmeter vliegen over de wijzerplaten en de FX Vettel Edition gaat er onwerkelijk snel vandoor. Het is dat we het overige verkeer met groots gemak voorbijgaan, anders zouden we de snelheidsmeter niet geloven, want tot 160 km/u is de snelheidsbeleving aan boord vrij gering. We zijn nog maar net voorbij het halve snelheidsbereik van deze Infiniti. Dit is autobahncruisen in optima forma!

Het uiterlijk van de FX Vettel Edition is allesbehalve introvert, maar hij voegt de daad ruimschoots bij het woord. Het knappe van deze auto is dat je het gewicht niet kunt duiden zodra je er mee rijdt, in dat opzicht doet deze Infiniti veel denken aan de BMW X6. Maar in een X6 begint het gewicht op te spelen in (heel) snelle bochten, de torque vectoring heeft dan houden en keren om de gewenste koers te volgen. In de FX Vettel Edition is dit veel minder aan de orde: het toont de kwaliteit van het FM-platform, maar het plukt ook zeker de vruchten van de uitgekende aerodynamica en de actieve achterwielbesturing. Om aan te geven hoe effectief de stroomlijning is: een Porsche Cayenne Turbo S (550 pk) heeft een top van 283 km/u. Deze FX haalt met 130 pk's minder bijna dezelfde top.



Omdat het kan!

Het verschil met de 'gewone' FX 50 S Premium is duidelijk, maar is deze auto zijn meerprijs (naar verwachting een kleine ton) ook waard? Exclusief is 'ie zeker, en dat blijft ook zo. Van zijn directe concurrenten, de Cayenne Turbo S, X6 M en ML AMG rijdt er op dit moment al het veelvoud rond. Door relatieve onbekendheid van Infiniti is de FX Vettel Edition, ondanks zijn extraverte uiterlijk, grotendeels gevrijwaard van negatieve associaties die de Duitse drie (al dan niet terecht) wel oproepen. Kan handig zijn. Wat echter de meeste indruk maakt is zijn wegligging, zijn prestaties en dan vooral het gemak waarmee deze auto van zijn plek komt. De bijdrage van Vettel is niet alleen in marketingopzicht een slimme actie, er zijn duidelijke parallellen tussen de inspanningen van Ayrton Senna indertijd bij de ontwikkeling van de Honda NSX, een van de meest roemruchte Japanse sportwagens ooit. De Vettel-badges zijn geen loze belofte, maar hebben inhoud.

Plus

- + Sneller dan je denkt
- + Wegligging
- + Communicatieve besturing

Min

- Extravert
- Verbruik