

# Individualiteit op z'n JAPANS

Sinds eind 2009 is het Japanse luxemerkt Infiniti in ons land actief, maar bij het grote publiek is het nog relatief onbekend. Wij lieten de G37 cabriolet daarom een beetje inburgeren.





**E**en feestje. Natuurlijk gaat het over auto's. De vraag is: "wat ik daar voor aparte coupé bij me heb?", want het merk kan men niet duiden. Mijn uitleg dat die coupé eigenlijk een cabrio is en wel van het merk Infiniti verschaft de vragensteller weinig opheldering, zo lees ik af aan de moeilijke blik op zijn gezicht. Ik kan me voorstellen dat het ego van de gemiddelde Infiniti bezitter zich meestal wel gestreeld voelt vanwege zijn of haar bijzondere smaak voor auto's, maar dat het de eigenaar af en toe ook teveel wordt om voor de zoveelste keer te moeten uitleggen wat voor auto men nu eigenlijk rijdt.

#### Herkenbaarheid

Het luxemerkt Infiniti kampt met een gebrek aan herkenbaarheid in de markt, zoveel is duidelijk. En de autokenner die Infiniti wel kent, zal in negen van de tien gevallen refereren aan het merk als zijnde "het Lexus van Nissan". De luxetak van de familie dus. Een vraag hierover ligt op het puntje van mijn tong, maar wordt al voor het stellen gepareerd. Tegenover me zit Patrick Zegwaard, marketingmanager van Infiniti voor de Nederlandse markt. "Veel mensen noemen ons het Lexus van Nissan, maar ik geef ze dan als antwoord dat we net zo goed het Audi van Volkswagen zijn. We zijn gewoon het luxemerkt binnen de groep en de enige overeenkomst met Lexus is het feit dat beide merken uit Japan komen.

Lexus richt zich op een andere, oudere doelgroep dan Infiniti. Een captain of industry die zijn schaapjes op het droge heeft, gunt zichzelf een Lexus met een zijdezacht op comfort gericht karakter. Bij Infiniti zien we juist interesse vanuit de groep professionals die zich midden in hun carrière bevinden. Een ondernemer van midden veertig bijvoorbeeld, die qua merkkeuze buiten de gebaande paden durft te gaan. Het ten opzicht van Lexus veel dynamischer rijgedrag zorgt voor die natuurlijke selectie. We zien ook geen inruilers van Lexus, maar juist mensen die hun vaak Duitse auto van de gevestigde orde van de hand doen en kiezen voor individualiteit en exclusiviteit".

Daar hebben we een punt. Die exclusiviteit zal nog lang gewaarborgd blijven als het merk niet meer auto's gaat verkopen op de Europese markt. Ik kan me voorstellen dat er vanuit het concern toch bepaalde doelstellingen worden gesteld. "Dat klopt. Maar vergeet niet dat we in Amerika ruim honderd-duizend auto's per jaar verkopen. In zijn totaliteit doen we het binnen de groep zeker niet slecht, maar in Europa zal het marktaandeel nog moeten groeien". Een grote beperking voor de verkopen in ons werelddeel, en vooral ook in Nederland, wordt gevormd door het beperkte motorengamma. In de EX en FX crossovers en de M sedan worden naast de gulzige V6 benzinemotoren ook nog diesels geleverd, maar voor de G serie is enkel de 3,7-liter zespitter beschikbaar. Dat is met de Nederlandse

energielabelling in het achterhoofd geen sterk verkooppunt. Zegwaard geeft aan dat we op dit punt de belangrijkste ontwikkelingen kunnen verwachten; "Er komen binnen afzienbare tijd nieuwe motoren beschikbaar in het gamma. Dat zullen hybrides zijn, waarbij we natuurlijk kunnen terugvallen op hetgeen er binnen de groep beschikbaar is, maar er komen ook kleinere benzinemotoren aan. Die blokken zullen worden ingekocht bij Mercedes en het gaat dan om de 1,8-liter viercilinders met compressor en een vermogen van 204 pk".

#### Jeugdige elan

Naast de uitbreiding op het gebied van motorisering is Infiniti ook op marketinggebied stevig aan de weg aan het timmeren. Het merk is sinds dit seizoen voor een periode van twee jaar als sponsor verbonden aan het succesvolle Formule 1 team van Red Bull. Niet als technisch partner, maar het jeugdige elan van het energiedrankje en de successen van stercoureur Vettel zullen het merk wel als jong en dynamisch in de markt moeten zetten. En om dat dynamische rijkarakter te testen, ben ik naar het Infiniti Center in Amsterdam getogen om de G37 Cabrio op te halen voor een weekendje topless Japans. Toen het merk anderhalf jaar geleden in Nederland voet aan wal zette, startte men met twee Centers. Het huidige in Amsterdam en



*... "het jeugdige elan van Red Bull en de successen van stercoureur Vettel zullen het merk als jong en dynamisch in de markt moeten zetten"...*

een tweede in Rotterdam. "Dat klopt" vertelt Zegwaard, "maar twee Centers op zo'n korte afstand van elkaar was eigenlijk een beetje overkill. Met onze V.I.P. service wordt de auto voor onderhoud altijd afgehaald waar de klant dat wenst: thuis of op kantoor, maakt ons niet uit. Na de service brengen we de auto gewoon weer netjes terug bij de klant. Afstand is voor de klant dus geen probleem. In Rotterdam handhaven we overigens nog steeds een servicecenter en voeren we onderhoud uit. Een uitbreiding van het aantal Infiniti Centers zullen we in de toekomst eerder in het zuiden van het land kunnen verwachten, waar je je op het gebied van logistiek veel logischer kunt vestigen". Die Infiniti Centers zijn trouwens overal in Europa het-

zelfde. Natuurlijk niet qua grootte, maar wel qua uitstraling. Dat vertaalt zich in de gebruikte materialen en opstellingen. Detail: de vele beeldschermen worden centraal aangestuurd en van Sevilla tot Istanbul zie je dezelfde beelden op hetzelfde moment. Techniek. Leuk! Tijd voor de techniek die buiten op me staat te wachten! Omdat het een beetje miezert beleef ik meteen de Infiniti Experience als ik keurig met een paraplu naar de G37 wordt begeleid. Pacific Sky heet de ijsblauwe kleur die de cabrio siert. Een frisse kleur die de lijnen van de auto goed laat uitkomen. Keuze uit veel accessoires of uitvoeringen is er niet. "Dit is de GT Premium" verduidelijkt Zegwaard me. Een uitvoering die naast de zeer riante standaarduitrusting nog





**...“De brochure belooft sportieve prestaties. Een afgeregelde topsnelheid van 250 km/u en het standaardsprintje in 6,4 seconden”...**

uitgebreidere audio- en navigatiemogelijkheden toevoegt die via het touchscreen te bedienen zijn. En de stoelen worden voorzien van ventilatie, da's ook fijn. "Eigenlijk verkopen we enkel de GT Premium, omdat de auto, zoals ie hier staat, precies is zoals de klanten hem het liefst willen hebben". Met die informatie en een kort rondje om de auto met de uitleg van enkele instellingen, is het tijd om de G37 aan de tand te gaan voelen.

weg op, want er moet gefotografeerd worden. Met het invoegen ervaar ik al iets van het potentieel van de fijne motor. Een potente V6 roffel dringt door in het interieur, maar die is nooit overdreven. De verdachte in kwestie is het 3.696cc metende blok dat ook in de Nissan 370Z is te vinden, maar in de Infiniti een maximaal vermogen levert van 320 pk bij 7.000 toeren (in de Nissan 337 pk). Via de elektronisch geregelde zevenversnellingsbak worden die paarden losgelaten op de achterwielen. Klinkt goed, maar het leeg gewicht van de cabrio is op een haar na 1.900 kilo! Amaai zouden ze in Vlaanderen zeggen, da's een flinke. De brochure belooft toch sportieve prestaties. Een afgeregelde topsnelheid van 250 km/u en het standaardsprintje doet de Jap volgens het boekje in 6,4 seconden. Het moet gezegd, de acceleratie is een fantastische feature van deze auto. Even het gas aanraken en je schiet vooruit. Natuurlijk liggen de prestaties niet op het niveau van een uitgebeende topsporter, dat is deze auto ook geenszins, maar het is zeker een potente, luxe cabrio waarmee je het leeuwendeel van de medeweggebruikers bij een sprintje de baas kunt.



**Fijne motor**

Infiniti Center Amsterdam ligt direct aan de A2, waar deze de A9 kruist. Gunstig gelegen en op dit tijdstip is het lekker rustig op de weg. Na voorzichtig de steile afrit vanaf de bovenverdieping te zijn afgereden nog even de navigatie instellen. Na tien minuten van proberen zonder de handleiding te raadplegen, geef ik het op. Ik ben van mening dat elektronische hulpmiddelen, en zeker die in een auto zitten, intuïtief te bedienen moeten zijn. Het leidt ertoe dat ik de vertrouwde GPS van een bekend Nederlandse merk maar tegen het raam plak. En dat blijft zo gedurende het weekend. De snel-

**Metalen vouwdak**

Vanwege de miezer is het dak nog gesloten. Op enkele wegdek-aansluitingen van bruggen voel je de carrosserie ietsje torderen, zelfs met gesloten kap. Die kap is trouwens een metalen vouwdak dat uit drie delen bestaat. Type CC dus, in jargon, en vanzelfsprekend elektrisch bedienbaar. Als ik de fotograaf heb opgehaald is het weer inmiddels opgeklard en kan het dak naar beneden. De Infiniti verliest na die actie bijna de volledige kofferruimte. Een kleine tegenvaller, omdat je er bij dit soort auto's en de bijbehorende doelgroep eigenlijk altijd vanuit mag gaan, dat een golf tas toch zeker wel moet passen. Of een tassensetje voor een weekje Côte d'Azur. Zo niet bij de G Cabrio. De achterbank wordt tot opslagruimte gebombarderd. Het windscherm dat ongewenste wervelingen wegneemt dekt ook de achterbank af, zodat je niet snel iets van je bagage verliest bij stevige rijwind of hard optrekken. Da's dan wel weer fijn. Het oorspronkelijke plan was om met deze auto een verkorte inburgering te doen. Deze typische uiting van Japanse techniek plaatsen in typisch Nederlandse achtergronden. Maar wat is typisch Nederlands? Rondslechteren bij grote Zweedse meubelzaken, een nummertje achtentwintig halen bij de afhaal-Chinees? Of de toeristische Zaanstreek? Het past allemaal niet bij deze auto. Bovendien wil je ook het gas kunnen in-trappen en iets zinnigs over de handling van deze auto kunnen melden. Eerste tussenstop daarom: de Maasvlakte. Daar waar land is verworven ten koste van de Noordzee kom je geen toeristen tegen. Of het moeten enkele verdwaalde Duitsers zijn, die hun stoeltjes naast de auto hebben opgezet en over het duin op het water kijken. De Maasvlakte heeft ook iets unheimisch, iets uitgestreks, iets... oneindigs. Infinity in dat geval. En op een verloren vrijdagmiddag kun je er heel aardig sturen. Met het draaien en keren voor het fotowerk valt me op dat de draaicirkel riant is en ik heel scherp moet sturen. Een beetje smijten zelfs. Een kort rukje naar rechts, direct gevolgd door een flinke snok naar links en dan met het gas erop maar net binnen de lijnen blijven. Je leert de auto op die manier goed kennen. Na een middag sprintjes trekken heeft de G37 het best warm en ik eigenlijk ook. De benzinemeter laat z'n naald al flink hangen; genoeg voor vandaag. Op weg naar huis pik ik een staartje file mee en dan blijkt opnieuw dat de Infiniti een zeldzame verschijning is. Wijzende vingers, vragende blikken, ideaal voor een fileflirt, aanspraak gegarandeerd! >>>



Links: de pook van de auto-maat is zeer klassiek uitgevoerd, je zou haast handmatig gaan schakelen.





liever voor een handgeschakelde zesbak kiezen, zoals die ook in de Nissan 370Z leverbaar is. Of er moet een bak met dubbele koppeling beschikbaar komen in de toekomst.

#### Eindafrekening

De rest van het weekend wordt gebruikt om de Infiniti nog meer van ons land te laten besnuffelen. De Japanner gaat gedwee op de foto met een molen, we sturen hem op snelheid over de Stichtse Rotonde bij Amersfoort en tenslotte mag de auto nog even uitrusten bij een polotoernooi, waar hij redelijk in zijn element lijkt te zijn qua publiek. Na een flink aantal kilometers en een paar tankbeurten kan de eindafrekening worden opgemaakt. De G37 cabrio is een strak gelijnde auto, zowel van buiten als van binnen. Eén minpuntje. De enorm dikke uitlaatstukken zijn over-the-top en lijken van een tuningshop te komen. De 19 inch velgen daarentegen zijn prachtig. In het interieur is het prettig toeven.

Leer op de in vele standen te verstellen stoelen, een mooi dashboard en een uitgebreid infotainment systeem zijn de publiekstrekkers. Maar de achterbank is niet geschikt om je vrienden op mee te nemen, er passen hooguit twee kleine kinderen. De kofferbak kan alleen gebruikt worden wanneer het dak gesloten is en de algehele afwerking en ergonomie is nog niet op het niveau dat je eigenlijk verwacht. Je kunt bijvoorbeeld je gordel niet pakken bij een gesloten portier, want dan beschadig je met je horloge het deurpaneel. Daarnaast is er momenteel slechts één motor beschikbaar, die weliswaar soepel en sterk is, maar ook een aardige slok lust. We deden ongeveer 1 op 8 en dat is anno 2011 best fors. De motor is echter niet alleen maar een beperkende factor, deze is tevens een sterk punt van de auto. De V6 is een fantastisch blok dat een stevige glimlach op je gezicht kan toveren. Het onderstel is dan weer vrij comfortabel, terwijl je sportiviteit verwacht. De G37 heeft zoveel gezichten dat het erg lastig is om de auto te plaatsen. Hoe ziet de toekomst van Infiniti eruit in Nederland? Veel zal afhangen van de nieuwe motoren die waarschijnlijk volgend jaar leverbaar worden. Naast een efficiënter gebruik van brandstof zal het lagere prijskaartje van een vierpitter (onze testauto staat voor om en nabij de 80.000 euro in de boeken) zeker een positieve impuls geven op de verkopen. Hopelijk blijft wel de exclusiviteit gewaarborgd, want dat is zonder twijfel het grootste pluspunt van de G37 Cabrio. ○

**Boven:** Doordat het dak volledig wegvouwt in de kofferruimte oogt de auto heel clean. **Onder:** ingestikt Infiniti logo in de leren stoelen.



...“De V6 is een fantastisch blok dat een stevige glimlach op je gezicht kan toveren”...

FABRIKANT	NISSAN MOTOR CORP / YOKOHAMA / JAPAN
MODEL	G37 CABRIOLET AT / 2011-HEDEN
VIN	JN12CAV36U0350020
Motor:	V6
Cilinderinhoud:	3.696 cc
Max. vermogen:	320 pk / 7.000 t/min
Max. koppel:	360Nm / 5.200 t/min
Aandrijving:	achterwielaandrijving
Versnellingen:	automatische 6-bak
Afmetingen LxBxH:	4,66 / 1,85 / 1,39 meter
Wielbasis:	2,85 meter
Tankinhoud:	80 liter
Leeg gewicht:	1.898 kg
Topsnelheid:	250 km/u
0-100 km/u:	6,4 sec.
Prijs:	vanaf € 78.130,-
Internet:	www.infiniti.nl
Met dank aan Infiniti Nederland	

