



## Infiniti G37 Coupe

### Oneindig exclusief

Autotest | Een coupé wordt niet gekocht omdat het de meest praktische of voordelige auto is. Een coupé wordt gekocht om van te genieten. Een coupé moet volop rijplezier bieden. Een coupé moet een lust voor het oog zijn. Een coupé moet exclusief zijn. En als het om dat laatste punt gaat heeft Infiniti goed nieuws. Dit Japanse luxemerkt is nieuw op de Europese markt, dus vooralsnog is de Infiniti G37 Coupé oneindig exclusief.

Genieten van de G37 Coupé begint al bij de eerste aanblik. De Infiniti coupé is elegant en langgerekt. De auto is opvallend, maar is niet schreeuwerig of opdringerig. Vooral in het wit komt het lijnenspel goed tot z'n recht en straalt deze exclusieve coupé een enorm zelfvertrouwen uit.

### Interieur

Binnenin heerst dezelfde sfeer: niet extravagant, wel bijzonder. Daarbij is de G37 voor coupé-begrippen ruim en praktisch. Zelfs lange bestuurders kunnen een prima zitpositie vinden. Of eigenlijk: "ligpositie", want voor het echte sportwagengevoel liggen bestuurder en bijrijder meer dan ze zitten. De ruimte achterin is alleen geschikt voor kinderen of uiterst lenige volwassenen. Met name de hoofdruimte achterin is minimaal, maar dit is gebruikelijk bij auto's als deze.



Het stuurwiel is lekker klein en ligt prettig in de hand. Heel bijzonder: wanneer het stuurwiel (elektrisch) wordt versteld, bewegen de klokken mee om altijd een goed zicht op de snelheidsmeter en toerenteller te garanderen. De korte versnellingshendel schakelt aangenaam zwaar, maar helaas niet al te trefzeker. Bovendien is de achteruit naast de zesde versnelling geplaatst, met het risico op volle snelheid per ongeluk de achteruit te kiezen in plaats van de hoogste

versnelling.

De stoelen zijn niet te hard, niet te zacht, niet te breed en niet te smal. Ze bieden dankzij de vele verstelmogelijkheden aan uiteenlopende posturen een voortreffelijke zit en goede zijdelingse steun.

## Kwaliteit

Infiniti is weliswaar nieuw in Europa, maar het merk heeft ruim twintig jaar ervaring in Amerika opgebouwd. Daarom "klopt" alles aan de auto en is dit bepaald geen "eerste poging" van een nieuw merk.



De afwerking is subliem. Niet alleen de gebruikte materialen, maar ook de afwerking is van de hoogste kwaliteit. Plaatdelen sluiten opmerkelijk strak op elkaar aan. Het draagt er allemaal aan bij dat deze coupé al een bevoorrecht gevoel geeft voordat de proefrit daadwerkelijk is begonnen!

## Prestatiedrang

Als de proefrit kan beginnen, doe dan voorzichtig. De koppeling laat zich uitzonderlijk zwaar bedienen en grijpt bruusk aan. Met 320 pk / 360 Nm achter het gaspedaal is het zaak exact te doseren, anders schiet deze coupé er vandoor. De G37 Coupé is gemaakt om te presteren en laat dat vanaf de eerste meter merken.

Toch is dit geen nerveuze of gretige auto; de G37 leent zich prima voor kalme ritten. De V6 laat zich desgewenst rijden met de naald van de toerenteller lui

onderin de schaalverdeling. Dan is deze coupé ook geschikt voor toeristische ritjes door pittoreske dorpjes of idyllische landschappen.

Maar daar is de G37 Coupé niet voor bedoeld! Wanneer het gaspedaal resoluut tot de vloer wordt ingedrukt, staan binnen een oogwenk sensationeel hoge snelheden op de klok. Welgeteld 5,8 seconden na vertrek is de 100 km/u bereikt. Maar de 200 km/u wordt met gemak aangetikt en ook daarna blijft de Coupé vastberaden accelereren.

Op (zeer) hoge snelheid blijft de auto bovendien comfortabel, terwijl de G37 in tegenstelling tot andere luxe coupés daadwerkelijk een sensatie van snelheid weet over te brengen. De motor is altijd iets hoorbaar, zonder dat het ooit vermoeiend wordt. Rijwind of rolgeluiden van de banden zijn juist niet hoorbaar.



## Wegligging

Toch komt het echte rijplezier van het weggedrag. De communicatie met de chauffeur is van zeldzaam hoge kwaliteit. De bestuurder weet vanaf het eerste moment exact waartoe de auto in staat is. Infiniti omschrijft dit zelf als een "organisch" gevoel, waarbij bestuurder en auto volledig op elkaar zijn afgestemd.



Het onderstel en de remmen zijn aangepast aan de Europese smaak (let op: uit Amerika geïmporteerde Infiniti's kennen deze aanpassingen niet!). De rembekrachtiging wordt aangepast aan de rijstijl. De tegendruk in het pedaal wordt groter wanneer grotere krachten op de remmen werken. Bij hoge snelheid bijten de remmen daadkrachtig, terwijl het rempedaal in de file juist exact is te doseren. In de praktijk werkt deze variabele bekrachtiging zeer prettig en draagt het bij aan het vertrouwenwekkende gevoel dat de auto geeft.

De besturing is direct en lekker zwaar, zoals het hoort bij een auto als deze. Opnieuw is goed merkbaar dat dit van nature een sportwagen is. Tegelijkertijd is de auto zo veilig en verfijnd dat alles lijkt te kunnen. Omdat de G37 Coupé met uitzonderlijk gemak presteert, lijken adviessnelheden in bochten onwaarschijnlijk laag te liggen en lijkt het overige verkeer onnodig te treuzelen. Wanneer het kan en mag, levert de G37 Coupé karrenvrachten rijplezier.



Maar ... het weggedrag is niet perfect. Met name in korte, scherpe bochten (slalom) kan de auto gemakkelijk over de voorwielen glijden en moet het elektronisch vangnet regelmatig ingrijpen. Eenzelfde proefje wordt door de logge Infiniti FX50S beter uitgevoerd!

## Techniek

Het (bijna) perfecte weggedrag is te danken aan een aantal bijzondere technieken. Te beginnen met de opzet: waar mogelijk is aluminium gebruikt om het totaalgewicht van de auto zo laag mogelijk te houden. Hoe lichter de auto, hoe makkelijker deze van richting verandert.

De motor is achter de vooras geplaatst, zodat het zwaartepunt zoveel mogelijk in het midden van de auto ligt. Daarom is de G37 Coupé wendbaarder dan auto's met de motor helemaal voorin, waar deze als een pendule gaat werken.

De wielbasis is bovengemiddeld lang, wat de G37 Coupé rustig en stabiel maakt. Optioneel kan de G37 Coupé worden voorzien van vierwielbesturing. Daarmee is de auto nog dynamischer en scherper. Dankzij "4 Wheel Active Steer" is de G37 in de stad wendbaarder en op de snelweg juist stabiel.

Kortom: de Infiniti G37 Coupé is niet alleen oneindig exclusief, maar biedt ook oneindig veel rijplezier.





## Conclusie

Het comfort van een Mercedes-Benz, de dynamiek van een BMW en de betrouwbaarheid van een Nissan (Infiniti is ontstaan als luxemerk van Nissan); zo kan de Infiniti G37 Coupé het beste worden omschreven. Bovendien is dit geen nieuwkomer vol beginnersfouten, want Infiniti heeft twintig jaar lang ervaring opgedaan in Amerika.

De Infiniti G37 Coupé weet op alle mogelijke manieren te overtuigen, te imponeren en vooral te charmeren. Dit is een auto die iedere rit een lach op het gezicht van de bestuurder weet te toveren, en dat is precies het doel van een coupé. Dankzij doordachte techniek, een complete uitrusting en natuurlijk een innemend uiterlijk biedt de Infiniti G37 Coupé oneindig veel exclusiviteit! ■



# Specificaties

## Infiniti G37 Coupe 3.7 V6 S

### Maten en gewichten



|                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 466 x 182 x 140 cm |
| Wielbasis                 | 285 cm             |
| Gewicht                   | 1.706 kg           |
| Aanhanger                 | n.b.               |
| Aanhanger geremd          | n.b.               |
| Tankinhoud                | 80 l               |
| Bagageruimte              | 275 l              |
| Bandenmaat                | 225/45R19          |

### Motor en prestaties



|                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| Motorinhoud              | 3696 cc           |
| Cilinders / kleppen      | 6/4               |
| Vermogen                 | 320 pk @ 7000 tpm |
| Koppel                   | 360 Nm @ 5200 tpm |
| Aandrijving              | achterwielen      |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 6 sec.            |
| Topsnelheid              | 249 km/u          |
| Verbruik gemiddeld       | 10,5 l / 100 km   |
| Verbruik stad            | 15,2 l / 100 km   |
| Verbruik buitenweg       | 7,8 l / 100 km    |
| CO2 uitstoot             | 249 gr. / km      |

### Prijs

|                   |            |
|-------------------|------------|
| Prijs             | € 66.815,- |
| Prijs instapmodel | € 63.845,- |