



Infiniti EX

Oneindig veelzijdig

Autotest | Stel u twijfelt tussen een luxe auto, een stationcar, een terreinauto en een sportwagen. Dan is er een oplossing. Tenminste, dat belooft het Japanse premium-merk Infiniti. De EX37 is een zogenaamde "Crossover" die het beste van vier werelden zou combineren. Biedt de EX37 inderdaad het beste van alles of juist van alle vier net niets?

Het eerste dat opvalt tijdens de proefrit met de Infiniti EX37 is de reactie van het overige verkeer. Deze luxe Japanner dwingt een ongekend respect af. In de stad of in de file duikt niemand voor de Infiniti, ook als daar meer dan voldoende ruimte voor is. Wanneer de EX zich op de linker rijstrook waagt, lijkt het overige verkeer te vluchten naar rechts.

Het uiterlijk van de EX37 houdt het midden tussen een forse stationcar en een zeer gestroomlijnde terreinauto. Het lijnenspel straalt een-en-al kracht uit. De gedrongen vorm met nadrukkelijk aangezette achterpartij heeft iets weg van een boxer die op het punt staat om toe te slaan. Tegelijkertijd is deze Infiniti niet zo groot, zo hoog of zo opvallend dat het negatieve reacties uitroept.



Terreinauto

Toch doet het uiterlijk vermoeden dat de EX een terreinauto is. De bodemvrijheid is iets groter dan normaal en de EX37 is voorzien van automatisch inschakelende vierwielaandrijving (normaalgesproken heeft de EX achterwielaandrijving). Dat maakt van deze EX echter nog geen terreinauto.

De extra bodemvrijheid is in de praktijk handig voor

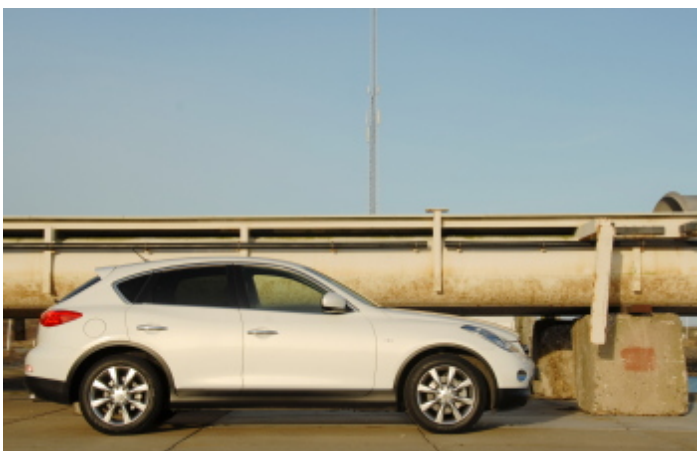
een hoge stoeprand of een bospad, niet meer dan dat. De vierwielaandrijving zorgt ervoor dat het motorvermogen ook bij gladheid veilig op het wegdek wordt overgebracht.

Sportwagen

En de EX37 heeft plenty vermogen. Infiniti was tot voorkort vooral bekend uit de parallelle import, maar het merk is sinds kort officieel in Europa te koop. Deze Europese versies zijn op meer dan vijfhonderd punten aangepast, te beginnen met de motor. Terwijl de Amerikaanse uitvoering het moet doen met "slechts" 297 pk, levert Infiniti in Europa een levendige 320 pk sterke zescilinder.

Normaalgesproken klinkt uit het vooronder een tevreden brom van de 3.7 liter metende krachtbron. Al bij lage toeren is volop vermogen beschikbaar, tegelijkertijd voelt (en hoort!) de bestuurder altijd dat er een enorme reserve beschikbaar is.

Wanneer die reserve wordt aangesproken verandert het karakter van de EX37 compleet. Nadat het gaspedaal resoluut tot de vloer wordt ingedrukt, heeft de elektronica een volle seconde bedenktijd nodig. Dan schakelt de zeventrapsautomaat terug en wordt de serene rust bruut verstoord door een helse machine die briesend en tierend tekeer gaat. De inzittenden worden krachtig in de stoelen gedrukt en de acceleratie is bijna gewelddadig.



Alhoewel metingen anders uitwijzen, is deze EX37 van alle geteste Infiniti's gevoelsmatig het snelst! De sprint

van 0 naar 100 km/u in 6,4 wordt met gemak neergezet. Ook daarboven versnelt de EX met een tomeloze agressie en kan dan ronduit intimiderend zijn. Gelukkig zijn ook de remmen aangepast aan de Europese eisen. Zelfs vanaf hoge snelheid is de zware EX veilig en binnen een opmerkelijk korte afstand tot stilstand te brengen.

Dankzij alle aanpassingen is het onderstel aangenaam stevig. Alhoewel de EX37 groot en hoog is, helt de auto nauwelijks over in de bocht. De wegligging is dan ook uitstekend. Dat wil echter niet zeggen dat dit een gooi-en-smijt autootje is. Er zijn veel stuurbewegingen nodig om een scherpe bocht te maken, waardoor de EX groter voelt dan hij eigenlijk is.



Wanneer de auto moedwillig uit balans wordt gebracht (door plotselinge, snelle stuurbewegingen), piepen en gillen de banden het uit om de EX weer in het rechte spoor te krijgen. In een lange bocht kan de EX zich juist prachtig "zetten" en haalt dan bloedstollend hoge snelheden.



Stationcar

Tegelijkertijd is deze sportieveling opmerkelijk praktisch. Zoals eerder genoemd houdt de EX het midden tussen een terreinauto en een stationcar. Helaas valt de ruimte op de achterbank tegen voor een auto van deze omvang.

De bagageruimte is juist fors. Standaard meet de kofferruimte 340 liter. Dit is letterlijk met een druk op de knop te vergroten. De laadvloer is dan volmaakt vlak en goed bereikbaar dankzij de brede achterklep. Tijdens deze test is een mountainbike probleemloos vervoerd.

Heel bijzonder is dat de achterbank wederom met een druk op de knop weer kan worden teruggezet in de originele positie. Daarbij moet worden aangetekend dat de voorstoelen hiervoor extra ver naar voren moeten worden gezet, anders heeft het systeem te weinig werkruimte.



Luxe auto

De elektrisch opklapbare achterbank brengt deze test op het laatste punt: luxe. Ook op dit punt wijkt de Europese Infiniti sterk af van het Amerikaanse model. Het interieur is een verfijnd cocon van leder en chroom geworden. De (elektrisch verstelbare en verwarmbare) voorstoelen zijn niet langer van het formaat XXL, maar zijn op maat gemaakt voor de slankere Europese derrière.



Daarbij is de uitrusting meer dan compleet. Alles wat elektrisch verstelbaar of bedienbaar moet zijn, is dat ook. Heel bijzonder zijn de vier (!) camera's die de bestuurder vanuit iedere hoek een overzicht geven tijdens het parkeren.

Letterlijk een wanklank in al dit moois komt van het

Bose audiosysteem. De klank ervan is ver onder de maat voor een limousine van deze stature. Het is onzuiver, opdringerig en vermoeiend. Ook de integratie met MP3-speler is voor verbetering vatbaar. Het navigatiesysteem is juist prima en verduidelijkt complexe situaties met een fotorealistische weergave van verkeersborden. Het interieur van de EX37 is een heerlijke werkplek die iedere rit tot een voorrecht maakt.



Conclusie

Combineert de Infiniti EX37 het beste van een luxe auto, een sportwagen een terreinauto en een stationcar? Nee, niet het allerbeste. Een volbloed sportwagen biedt een nog puurdere sensatie. Een echte terreinauto komt beduidend verder buiten de gebaande paden. De EX37 doet niet onder voor andere stationcars of luxe auto's.

Alhoewel de EX niet op alle punten maximaal scoort, is het de combinatie die deze "crossover" wel degelijk bijzonder maakt. Weinig andere auto's weten op zulke uiteenlopende vlakken zo te overtuigen. Het is niet de som der delen, maar de oneindige veelzijdigheid die de Infiniti EX37 tot een auto maakt om op alle mogelijke manieren van te genieten. ■



Specificaties

Infiniti EX 3.7 V6 GT

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	464 x 180 x 160 cm
Wielbasis	280 cm
Gewicht	1.876 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	80 l
Bagageruimte	340 l
Bandenmaat	255/55R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	3696 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	320 pk @ 7000 tpm
Koppel	360 Nm @ 5200 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,4 sec.
Topsnelheid	240 km/u
Verbruik gemiddeld	11,2 l / 100 km
Verbruik stad	15,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	8,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	267 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 100.031,-
Prijs instapmodel	€ 96.626,-