



Infiniti M

Race naar de top

Autotest | Er is al zo veel keuze. Zit de markt dan echt te wachten op de zoveelste grote, prestigieuze auto? Autofabrikanten stoppen hun laatste technische vindingen en beste ontwerpen in het topmodel, waardoor het heel lastig is juist hier nog beter te zijn dan een ander. Daarbij is de drempel groot om veel geld uit te geven aan een nieuwe auto van een onbekend merk. Toch is het Japanse "Infiniti" er van overtuigd een plek in het topsegment te kunnen veroveren met de "M37". Terecht?

De meeste automobilisten hebben nog nooit gehoord van het merk "Infiniti", laat staan van het nieuwste model: de "M37". Ook zonder naam of faam maakt het topmodel van het Japanse luxemerik direct indruk. Zodra de testauto zich op de linker rijstrook waagt en in de binnenspiegel van de voorliggers opdoemt, schieten ze spontaan opzij!

Dat ligt niet aan de rijstijl van ondergetekende, maar aan het voorname, bijna intimiderende aangezicht van de auto. De grote grille met hoog opgetrokken (xenon) koplampen geven de "M" een stoere en onverzettelijke uitstraling.



Van de zijkant gezien maken de enorme wielkasten, die vooraan bijna door de motorkap heen lijken te komen, indruk. Alle lijnen zijn dik aangezet, waarna 20 inch (!) velgen en de nodige chromen accenten het plaatje afmaken. Toen de ontwerpers bij de achterkant aankwamen was de inspiratie blijkbaar op; recht van achteren gezien heeft de "M" het charisma van een

pak blanke vla.

Ruimte

Het interieur is typisch Japans. De afwerkingskwaliteit is smetteloos, maar zeker niet steriel. Wel is merkbaar dat Infiniti zich lange tijd vooral op de Amerikaanse markt heeft gericht. Bij het in- en uitstappen maken de voorstoel en het stuurwiel automatisch ruimte voor een gezette bestuurder. De voorstoelen zijn echter niet berekend op lange Europeanen: zowel de rugleuning als de hoofdsteunen zijn te laag. Dat is niet alleen onprettig op de lange afstand, het vermindert ook de effectiviteit van de vele veiligheidsvoorzieningen.



De hoofd- en beenruimte achterin is groter dan gemiddeld bij een auto van deze omvang. Alhoewel de M niet is bedoeld als auto met chauffeur, leent de ruimte op de achterbank zich daar bijna voor.

Uitrusting

Bij Infiniti speelt moderne techniek een belangrijke rol en dit topmodel van Infiniti is daarom uitgerust met alle gadgets die het merk in huis heeft. Alleen "head up display" ontbreekt, verder is de hier gereden "S Premium"-uitvoering voorzien van alle luxe, technische voorzieningen en veiligheidssystemen die er op dit moment op de markt zijn. Wie van vooruitstrevende techniek houdt, voelt zich heerlijk in de "M"!



Bovendien werkt (vrijwel) alles vlekkeloos en is de bediening intuïtief. Alleen de radar gestuurde cruise-control is voor verbetering vatbaar. Dankzij een radar in de neus kan de M37 automatisch afstand houden tot de voorligger. Hierbij wordt de snelheid zo vaak gecorrigeerd, dat het onrustig wordt. Het helpt dan om de toegestane afstand tot de voorligger te verkleinen: hoe korter de afstand tussen de auto's, hoe beter de automatische cruise-control werkt.

Het Bose audiosysteem telt niet minder dan zestien luidsprekers, inclusief twee stuks in iedere stoel. Wederom richt Infiniti zich hier op de Amerikaanse markt: het geluid is overdreven vol en heeft niets met een realistische weergave te maken.



In vergelijking met andere auto's met Bose-audio, is de

klank in de M37 juist aangenaam terughoudend. Wanneer naar gesproken woord wordt geluisterd, blijft de klank vermoeiend. Levendige muziek kan daarentegen heerlijk swingen en dankzij de vele luidsprekers is het ruimtelijke effect zeer overtuigend. Een iPod-interface is standaard aanwezig en werkt prima.



Rijden

Hét punt waarop het merk Infiniti, en met name deze "M", zich onderscheidt van de concurrentie is het sportieve karakter. In vergelijking met andere auto's in dit segment is de Infiniti veel stugger geveerd (vergelijkbaar met BMW M, Audi RS).

Bovendien is de auto leverbaar met vierwielbesturing en dat zorgt voor een bijzonder karakter. Omdat alle wielen sturen, plooit de hele auto zich als het ware naar de bocht. Daardoor stuurt de M37 niet alleen veel scherper dan een conventionele auto, de wielen wringen minder en daardoor is tot op hogere snelheid meer grip beschikbaar.

Vierwielbesturing vraagt wel enige gewenning: de auto stuurt vaak scherper dan de bestuurder verwacht en wanneer de limiet van de grip is bereikt, breekt de auto plotseling uit. Een echt nadeel is dat de M37 zó beweeglijk is, dat op de snelweg continu kleine stuurcorrecties nodig zijn. Dat maakt het rijden aanvankelijk vermoeiend, maar valt na enkele dagen rijden nog nauwelijks op.



Prestaties

Op het moment van schrijven is de M37 alleen leverbaar met een 3.7 liter, zescilinder benzinemotor. Die klinkt na een koude start opmerkelijk rauw; pas na enkele seconden lijkt de elektronica het beest onder controle te krijgen. Het vermogen wordt via een automatische zeventraps automaat (met mogelijkheid tot sequentieel schakelen) op de achterwielen overgebracht.

Het maximale vermogen (320 pk / 360 Nm) wordt geleverd bij een ongebruikelijk hoog toerental. Daarom moet de auto zeer nadrukkelijk worden geprovoceerd om te presteren. Door de brute manier waarop de kracht uiteindelijk loskomt, is de sprint van 0 naar 100 km/u in 6,2 seconden ronduit indrukwekkend. Een tussensprint van bijvoorbeeld 120 naar 150 km/u wordt met groot gemak geklaard, maar gaat gepaard met beduidend minder spektakel. Eenmaal op kruissnelheid is de M37 bijzonder stil; het geluid van de motor, banden en rijwind is minimaal.

Verbruik

Om het verbruik van deze krachtpatser te beperken, is een "eco"-modus beschikbaar. In dat geval is weerstand voelbaar in het gaspedaal wanneer zo hard wordt gereden dat het verbruik sterk oploopt. Dit is in de praktijk effectiever dan alle andere systemen die zuinig rijden aansporen! Bovendien is een auto als deze in de regel zo snel dat 120 km/u kruipsnelheid is. In de "eco"-modus is kalm rijden juist eenvoudig en is het risico op een bekeuring nihil. Mede dankzij de

"eco"-modus kwam het testverbruik (1 op 11,6) gunstiger uit dan de fabrieksopgave (1 op 9,8).



Desondanks blijft het verbruik (en de uitstoot van 235 gram CO2 per km) hoger dan dat van andere auto's met een soortgelijk vermogen. Juist daarom introduceert Infiniti binnenkort de "M30d" (diesel) en is voor begin 2011 zelfs een hybride gepland. De race naar de top is voor Infiniti definitief begonnen!

Conclusie

Weet de Infiniti M37 zich voldoende te onderscheiden om een plaats te kunnen veroveren in het topsegment? Na een meer dan aangename proefrit is het antwoord op die vraag een volmondig "ja". Dat is op de eerste plaats te danken aan het arsenaal aan elektronica die het dagelijks leven met de auto veiliger en makkelijker maakt. Letterlijk alle voorzieningen die op dit moment beschikbaar zijn, zijn te vinden op de hier gereden "M37 S Premium". Gezien de riantte uitrusting is de M37 zelfs scherp geprijsd!

Veel belangrijker is echter dat de M37 echt anders rijdt dan de tegenstrevers. Infiniti kiest nadrukkelijk voor een sportief karakter. Dat komt terug in het stug geveerde onderstel, de bijzondere dynamiek van de vierwielbesturing en natuurlijk de overdadige kracht van de 3.7 liter zescilinder motor. De meeste auto's in dit segment zijn luxe sedans die op de koop toe prima presteren. De Infiniti M37 is een sportwagen in de vorm van een sedan en dat zorgt voor een heel andere rijervaring! ■



Specificaties

Infiniti M M37 S Premium

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	495 x 185 x 150 cm
Wielbasis	290 cm
Gewicht	1.715 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	80 l
Bagageruimte	500 l
Bandenmaat	245/40R20

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	6,2 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	10,2 l / 100 km
Verbruik stad	14,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	235 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 76.940,-
Prijs instapmodel	€ 64.040,-