



Infiniti G Cabrio

Oneindig genieten

Bij het merk Infiniti staat rijplezier centraal. Van de modellen die Infiniti levert, biedt de G37 Coupé veruit het meeste plezier. Tijdens een eerdere test wist deze exclusieve coupé te overtuigen met sublieme prestaties en een uitstekend weggedrag. Maar nu belooft Infiniti dat het nog beter kan: de G37 is er sinds kort namelijk ook als cabriolet. Wordt dit oneindig genieten?

De zon straalt, de lucht is blauw. Wat is er mooier dan te genieten van de zomer in een cabriolet? Een cabriolet die het rijden op zich ook tot een genoegen maakt natuurlijk! Daarom heeft de Infiniti G37 Cabriolet de opzet van een sportwagen: een sterke motor voorin, aandrijving op de achterwielen en het gewicht zo evenredig mogelijk verdeeld over de voor- en achterwielen (verhouding: 52/48).

Maar tegelijkertijd is de G37 Cabriolet ook een luxe wagen voor dagelijks gebruik. Daarom is de G37 voorzien van een driedelig, volledig elektrisch bedienbaar, metalen dak. Zodra het weer het toelaat, is deze coupé met een druk op de knop in 25 seconden te transformeren tot cabriolet.

Ruimte

Daarbij wordt het dak behendig opgevouwen in de bagageruimte. Auto's als deze hebben daarom in de regel weinig bagageruimte, maar in de G37 Cabrio is dit echt minimaal. Met geopend dak resteert slechts een strookje bagageruimte waarin hoogstens een strak opgevouwen zomerjas past. Met gesloten dak biedt de wagen voldoende kofferruimte (366 liter) voor een paar flinke boodschappentassen, maar ook nu blijft de ruimte achter bij de concurrentie.



En als het toch om ruimte gaat: Infiniti belooft dat de G37 Cabrio ruimte biedt aan vier personen en dat is erg optimistisch gesteld. De ruimte voorin is prima, ook voor lange bestuurders. Achterin is er met geopend dak logischerwijs voldoende hoofdruimte om rechtop te zitten, zodat beenruimte van minder belang is. Met gesloten dak is de hoofdruimte achterin zo gering dat alleen kleine kinderen op de beide achterzetels passen.

Uitrusting

Het interieur is typisch Japans met een weelderige uitstraling en heel veel knoppen om duidelijk te maken dat deze wagen is voorzien van alle denkbare luxe. En dat laatste mag letterlijk worden genomen: het is lastig om dingen te bedenken die niet op de testauto zitten! Zaken als sleutelvrije toegang, een achteruitrijcamera en radar gestuurde cruisecontrol (automatisch afstand houden tot de voorligger) zijn allemaal standaard. De lak is zelfherstellend van kleine krassen (bijvoorbeeld uit een wasstraat) onder invloed van water en zonlicht.



De zetels zijn standaard met leder bekleed, elektrisch verstelbaar en voorzien van zowel zetelverwarming als -koeling. Vooral dat laatste is heerlijk op hete zomerdagen. De voorzetels zijn niet te hard, niet te zacht, niet te breed en niet te smal maar voor vrijwel ieder postuur precies goed.

Wat deze zetels echt bijzonder maakt zijn de luidsprekers in de hoofdsteunen. Deze produceren antigeluid, zodat de wagen met geopend dak veel stiller lijkt dan deze eigenlijk is. Helaas is dit systeem niet uit te schakelen, het verschil zonder deze voorziening is daarom niet te horen. Wel is merkbaar dat het geluidsbeeld sterk verandert wanneer de wagen tot stilstand komt, dus het systeem krijgt het voordeel van de twijfel.

Helaas is het geluid van de rest van het (Bose) audiosysteem slecht: de klank wordt kunstmatig verrijkt met veel hoge en lage tonen, waardoor het onecht en vermoeiend klinkt. Wel

heel prettig is dat alle gangbare moderne bronnen worden ondersteund: alles van MP3 op USB tot DVD met DTS wordt afgespeeld.



Prestaties

Een luxe wagen als deze wordt uiteraard gestart met een knop. Daarop komt een 3.7 liter zescilinder motor tot leven die een bijzonder karakter heeft. In de regel is de G37 Cabriolet een echte "cruise" wagen. Dankzij de enorme motorinhoud, is al bij lage toeren volop vermogen beschikbaar om ontspannen te toeren. Dan is de krachtbron zo goed als onhoorbaar. Bestuurder en bijrijder zitten goed uit de wind, vooral met het (standaard!) windscherm.



De optionele automaat (ook handmatig, sequentieel te bedienen) beschikt over zeven versnellingen. Daarom is volgens Infiniti voor iedere snelheid een optimale overbrenging beschikbaar en kan het motorvermogen effectiever worden omgezet in prestaties. Natuurlijk is het ook een stukje prestige om een versnelling meer te hebben dan de concurrentie! Het valt op dat de automaat soms wat onrustig en zoekerig schakelt; zelfs bij een klein tikje op het gaspedaal wordt soms al teruggeschakeld om maximaal te kunnen accelereren.

Wanneer het gaspedaal resoluut tot de vloer wordt ingetrapt, is het met het kalme toeren langs de boulevard gedaan. Dan komen 320 paardenkrachten tot leven die de rust bruto verstoren. Uit het vooronder klinkt een machtige brul, de inzittenden worden in de zetels gedrukt en deze Infiniti snelt vastberaden naar de oneindige horizon. De wagen is niet meer dan een speelbal van de motor en de maximumsnelheid staat vaak al op de teller voordat de acceleratie goed en wel is begonnen!



Weggedrag

Gezien de uitstekende prestaties, ligt het voor de hand te denken dat een proefrit met de G37 Coupé volstaat om te weten hoe de G37 Cabriolet rijdt, maar dat is een misvatting. De stalen dakconstructie brengt veel extra gewicht in de schaal. Bovendien zijn veel (zware) verstevigingsbalken nodig, omdat een dak normaal gesproken verantwoordelijk is voor een groot deel van de stevigheid van een wagen. Alle aanpassingen zijn effectief: alleen op extreem slecht wegdek is merkbaar dat het koetswerk iets tordeert, maar dit is minimaal.

Ondanks het forse gewicht remt de G37 uitstekend. Alle 1.888 kilogrammen zijn desnoods als een blok tot stilstand te brengen. Terwijl de banden van veel andere zware wagens het gewicht nauwelijks kunnen beteugelen, remt de G37 kaarsrecht en zonder enig drama. Bovendien valt op dat de remmen zeer precies zijn te doseren.

Door het extra gewicht is deze Cabriolet in vergelijking met de Coupé minder beweeglijk en levendig. De ene chauffeur zal dit vertalen als zwaarlijving, maar voor een ander geeft het de wagen juist meer grandeur. Vooral op de lange afstand is de G37 Cabriolet uitgesproken comfortabel. Dankzij het metalen dak is de G37 Cabrio in gesloten toestand even stil als een traditionele coupé.



De besturing is zeer direct, wat het rijplezier ten goede komt. Bovendien zorgt het er voor dat de G37 Cabriolet kleiner voelt dan deze eigenlijk is! Dankzij de achterwielaandrijving is het gevoel in het stuurwiel puur en voelt de bestuurder gemakkelijk waartoe de wagen in staat is. En dat is veel, genoeg zelfs om oneindig te genieten ...

Conclusie

De G37 Cabriolet is het nieuwste model van Infiniti en als het aan de Autozine-redactie ligt ook het fijnste. De G37 Cabrio heeft de genen van een sportwagen en levert daarom volop rijplezier. De prestaties zijn uitstekend en de wegligging is subliem. Maar net zo makkelijk verandert deze scherp sturende coupé in een cabriolet en wordt de ervaring nog intenser.

De uitrusting is meer dan compleet en de gebruikte materialen hoogwaardig. Daarom weet de G37 ook als cabriolet te overtuigen als "premium"-product. Bovendien is Infiniti op het moment van schrijven nog maar kort op de markt en dus uiterst exclusief.

De titel "Oneindig genieten" is daarom niet overdreven, want de Infiniti G37 Cabriolet weet het beste van coupé en cabriolet, en van sportwagen en luxewagen in zich te verenigen. Zomer of winter, toeren of sportief rijden: met de G37 Cabriolet is het altijd genieten. ■



Technische fiche

Infiniti G Cabrio GT Premium automaat

Afmetingen

Lengte	466 cm
Breedte	185 cm
Hoogte	140 cm
Wielbasis	285 cm
Gewicht	1898 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	80 l
Koffierinhoud	366 l

Motor en prestaties

Cilinderinhoud	3696 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	320 pk @ 7000 tpm
Koppel	360 Nm @ 5200 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,4 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	11,4 l / 100 km
Verbruik stad	16,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	8,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	264 gr. / km



Prijs

Prijs	57.600 €
Basisprijs	51.750 €