



Nissan 370Z Roadster 3.7



Arnold van Schepen
14 november 2013

ZZ Topless

Driehonderd en dertig pk, achterwielaandrijving, zeven versnellingen, open dak, vijftientig graden en achtenveertig haarspeldbochten. Het klinkt te mooi om waar te zijn, en dat is het helaas ook. De cijfers van de testauto kloppen, maar het weer- en wegbeeld zijn oer-Hollands. Er waait een waterkoud windje en de polderwegen zijn troosteloos en kaarsrecht. De omstandigheden werken niet mee, maar de Nissan 370Z Roadster gelukkig wel. Een weekje roadsteren in de herfst met een lach op het gezicht.



Power for money

Achterwielaangedreven open sportwagens met ruim 300 pk, ze zijn dun gezaaid. De Jaguar F-Type is de gevaarlijke nieuwkomer, de Porsche Boxster en BMW Z4 het vertrouwde recept voor open Duits rijplezier, maar daarmee hebben we de directe concurrenten eigenlijk wel gehad. Er is genoeg animo voor auto's uit deze categorie, het is niet zo moeilijk om bijvoorbeeld een Boxster op de Nederlandse wegen te spotten. Bovendien heeft de concurrentie niet stilgezeten, in het bijzonder de F-Type mag er zijn. Nissan heeft in tegenstelling tot voornoemde merken een hele reeks bread-and-butter auto's die ook bijdragen aan de omzet en merkreputatie, maar gelukkig zijn de Japanners hun sportmodel niet vergeten. Het belangrijkste bewijs daarvan is de introductie van de 370Z Nismo, de vaandeldrager van de Z-reeks. De Roadster werd op detailniveau bijgepunt, maar de Nismo zal waarschijnlijk niet in Roadster-trim verschijnen. De vraag rijst of de Z Roadster in zijn huidige gedaante weerwoord kan bieden aan de Britse en Duitse concurrenten.

Als we het concurrentievergelijk baseren op motorvermogen, dan zien we dat de



Nissan 370Z Roadster 3.7

Boxster S, de Z4 sDrive35i gunstiger geprijsd zijn, maar ook aanmerkelijk kariger zijn uitgerust. De F-Type is in de basis ruim tien mille duurder. Waar de concurrenten veel ruimte laten voor (soms stevig betaalde) personaliseringsmogelijkheden, is de optielijst van de Nissan kort. Het samenstellen van 'onze' 370Z Roadster begint uiteraard met de auto zelf (€77.770), het motorenaanbod is beperkt tot de beresterke en toerenminnende 3.7 V6. Vervolgens kiezen we de zeventraps automaat met schakelflippers waarmee de prijs op €79.600 komt. De Bose geluidsinstallatie is standaard, evenals bi-xenon koplampen en 18 inch velgen. De Diamond Black lak kost €995, de eveneens zwarte (en deels lederen) bekleding heeft geen meerprijs, terwijl de stoelen verwarmd én geventileerd zijn, top! We kiezen ook voor het technologiepakket van €3.750 waarin het Nissan Connect Premium navigatiesysteem met 9,3 GB muziekopslag en de 19 inch Rays velgen zijn opgenomen. We gunnen onszelf nog één optie in de vorm van velours vloermatten van 135 euro. Dat brengt de totaalprijs op €84.480, wat voor waar krijgen we voor dat geld?



Doelgerichte werkplek



Nissan 370Z Roadster 3.7

Het interieur en de bedieningselementen zijn bekende materie voor iedereen die vaker in een Nissan of Infiniti rijdt. De 370Z werd in 2008 geïntroduceerd en gaat alweer vijf jaar mee. Aan de bouwkwaliteit van het interieur merk je dat niet, de materiaalkeuze past bij een auto met deze prijsstelling, maar het ontwerp van het instrumentarium is wel voor herziening vatbaar. Niet zozeer vanwege de leeftijd, maar door gebruik van analoge en digitale instrumenten door elkaar heen. De brandstofvoorraad en koelwatertemperatuur worden getoond via een led-balkje, de olietemperatuur en laadstroom via een mooi analoog metertje, terwijl het uurwerk weer digitaal is. Jammer, want het technische ontwerp van de Z is geheel indachtig zijn illustere voorgangers (motor in lengterichting, aandrijving op de achterwielen), en daarbij zouden veel analoge metertjes in het interieur mooi passen.

De ergonomie van het interieur is prima, het infotainmentsysteem werkt fijn en snel, en de stoelen zitten voortreffelijk. Je zit amper twee decimeter boven het wegdek en kijkt uit over de lange, brede motorkap. Helaas laat het stuurwiel zich niet in lengterichting verstellen, maar desondanks vind ik met mijn 1,73 m een prettige stuurhouding. Het kleine stuurwielletje ligt prima in de hand en is met fijne zachte leersoort bekleed, bij de eerste meters vanaf het hoofdkantoor van Nissan Nederland voel ik dat de 370Z prettig stevig stuurt. De bekrachtiging leent zich niet voor rijden met één hand aan het stuur. En zo hoort het in een echte sportwagen.



Ingetogen bruut

Wat ook bij een echte sportwagen hoort, is een gezonde portie motorgeluid en mijn verwachtingen op dat front zijn iets te hoog gespannen. Want de 328 paarden de kap doen wel erg stil hun werk. Okay, er is duidelijk een knaap van een motor aan het werk, maar dat had wel wat minder ingetogen gekund. Doordat de stoffen kap merkbaar minder geluid isoleert, wordt het motorgeluid stevig naar de achtergrond verdrongen. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat ik het geluid van de C63 AMG na een paar dagen wat gênant vond, en in dat licht bezien valt er ook wel wat te zeggen voor de sound van de 370Z. Bij een mooie toerit zul je de rust en het schakelgedrag erg waarderen, de aandrijflijn zweept je niet op, terwijl je ongemerkt wel op of over de snelheidslimiet rijdt, met dank aan het enorme koppel. Na twee dagen kwamen de Z en ik nader tot elkaar, dankzij de weersomstandigheden. Tot dan toe waren de wegen bedekt met natte bladeren en dat vergt een behoudende rijstijl als je dik 300 pk enkel richting de achterwielen loodst. De Z schikt zich makkelijk naar een dergelijke rijstijl door telkens voor de 2.500 toeren op te schakelen. Hij toont zich dan een ideale cruiser waardoor je minder snel geneigd bent je rijplezier bij hogere toerentallen te zoeken. Maar goed, nu



Nissan 370Z Roadster 3.7

de wegen schoon en droog zijn kan ik de capaciteiten van onderstel en banden wat verder aftasten.

De Bridgestone's Potenza combineren geweldig mooi met het onderstel van de 370Z, ze hebben zoveel grip dat de Z niet makkelijk tailhappy wordt. De Z zal niet snel oversturen als je rijstijl te sportief is voor de wegomstandigheden. Ondanks zijn korte wielbasis – korter nog dan die van de 350Z – blijft de achteras keurig in het gareel, ook als je abrupt of scherp instuurt. Uiteraard doet het lage zwaartepunt ook een duit in het zakje, want de wegligging is super. De 370Z Roadster rijdt als op de spreekwoordelijke rails. Als je de pk's wat rianter doseert en het ESP om permissie voor een wat ruimere drifthoek hebt gevraagd, laat het chassis zien wat het vermag. In het bochtenwerk laat de Z zijn achterwerk controleerbaar swingen en blijft de balans in de auto van hoog niveau. Gas terug resulteert niet in een pendelende achterkant, maar in een snel hervonden balans. Onder die omstandigheden is de Roadster net zo mooi met het gas te sturen als zijn vast overdekte broer. De Z geeft geen enkele krimp, niets kraakt, rammel of tordeert, de kwaliteit van de carrosserie en het onderstel maken grote indruk. De enige kanttekening die ik over het onderstel maak heeft betrekking op de vering en demping van de vooras bij het aanremmen van bochten op hoge snelheid. Het incasseringsvermogen van de dempers schiet dan te kort waardoor de G-krachten invloed krijgen op de entree van de bocht. De Z zoekt dan de buitenkant van de bocht op waardoor je in de bocht moet corrigeren en de apex finaal mist. In de dagelijkse praktijk betekent dit niet dat de Z te kort schiet, maar wel dat je de bocht en de snelheid verkeerd hebt ingeschat. Voor je het weet sta je dan op [Wrecked Exotics.com](http://WreckedExotics.com)...



Zijn ware aard

Mijn aanvankelijk zorg over de sportieve inborst is dan ook snel verdwenen. De automaat is adaptief en heeft snel in de gaten dat er van rijstijl gewisseld wordt. Even wat later remmen voor een bocht, een tikje scherper insturen en stante pede schakelt de bak duizend toeren later op. Je merkt meteen dat de motor zijn vermogen prachtig lineair opbouwt. In lage toeren biedt het koppel het blok veel uithoudingsvermogen, vanaf 2.500 toeren neemt de werklust het over. Vanaf dat toerental maakt de Z Roadster met speels gemak tempo, de naald van de snelheidsmeter beweegt dan net zo vlot over de schaalverdeling als de toerentellernaald. Bij 4.000 toeren begint het feest echt, het vermogen wordt dan razendsnel opgebouwd waardoor het toerental met speels gemak naar het rode gebied schiet. De motor klinkt hoog in toeren geweldig, het is dat de schakelindicator begint te knipperen, anders zou je 'm nog duizend toeren méér laten draaien. Ook in dit toerengebied blijft de geluidsbeleving overigens aan de bescheiden kant, je medeweggebruikers zullen er meer van genieten dan jijzelf.



Nissan 370Z Roadster 3.7

Met de kap dicht wordt je er voortdurend aan herinnerd dat een permanent dicht dak toch ook wel zijn voordelen heeft. De warmte-isolatie is prima, de geluidsisolatie kan beter. De aerodynamica van de Z Roadster is dik in orde waardoor je relatief weinig last van windgeruis hebt, maar de omgevingsgeluiden zijn wel duidelijk waarneembaar. Als je met 80 km/u naast een vrachtwagen met klapperende zeilen rijdt, kun je dat duidelijk horen. De belangrijkste vraag is echter hoe comfortabel de Z Roadster is met de kap open. Dankzij het windschermpje tussen de hoofdsteunen blijft het passagierscompartiment tot circa 90 km/u gevrijwaard van rijwind, ongeacht de windrichting en -kracht. Boven de 100 km/u begint de wind met je sharp dressed haircut te spelen, maar kun je nog prima een gesprek voeren. De Bose audio-installatie blijkt dan ook prima op zijn taak berekend, ondanks een halve herfststorm en geopende kap kun je nagenoeg ongestoord van je muziek genieten.



Heerlijk doelmatig

'Innovation that excites' luidt Nissan's slogan. Wel, die vlieger gaat mooi niet op voor de 370Z Roadster en daar zijn we blij om. De Note en de nieuwe Qashqai zitten tjokvol



Nissan 370Z Roadster 3.7

veiligheidstechnieken, en de GT-R is een mechanisch hoogstandje, maar dat alles is aan de Z niet besteed. Wil je rij-assistentie? Dan neem je een passagier mee. Wil je maximale grip in het betere bochtenwerk? Leer je gasvoet te doseren. Wordt je koud of nat? Doe het dak dicht. De Z is een heerlijk ongecompliceerde en doelmatige stuurmansauto die de bestuurder en diens rijplezier centraal stelt. Dat is van meet af aan het karakter van de Z-reeks geweest en het valt Nissan te prijzen dat ze die doelmatigheid in stand hebben gehouden. Wie rijeigenschappen wil combineren met open rijden, kan niet om de Z heen. Zijn jongere concurrenten bieden weliswaar gadgets en personaliseringsmogelijkheden, maar de Z biedt waar voor zijn geld in de vorm van een zeer capabel onderstel, bouwkwaliteit en zijn gretige zespitter. Ook in uiterlijk opzicht kan de Z nog prima mee, getuige de vele reacties van het vrouwelijk publiek. Stuurmannen kunnen hun hart ophalen aan de sharp steering, de dames gaan voor zijn looks. Want every girl's crazy for a sharp lined car, nietwaar?

Plus

- + Allround motorkarakter
- + Onderstel en wegligging
- + Bouwkwaliteit

Min

- Motorgeluid is wat ingetogen
- Geluidsisolatie stoffen kap
- Variëteit in digitale en analoge instrumenten