

Opwindende optelsom

Je hoeft geen autokenner te zijn om te weten dat auto's en wiskunde twee totaal verschillende zaken zijn. Toch kun je de Nissan 350Z herleiden tot een eenvoudige optelsom: een motorvermogen van meer dan driehonderd pk plus aandrijving op de achterwielen plus een strak eigentijds ontwerp. Tel daarbij op de prijs van nog geen 60 mille en het resultaat is een sportwagen die niet alleen puike prestaties levert, maar ook nog eens behoorlijk betaalbaar is.



Nissan lijkt misschien niet de meest voor de hand liggende

fabrikant van een sportwagen, maar de geschiedenis van de sportieve Z-modellen gaat al bijna veertig jaar terug. Het begon in 1969 met de 240Z, die via de 260Z en 280Z evolueerde tot de 300ZX. Deze 280pk-sterke coupé werd in ons land tot 1996 verkocht, maar in sommige landen was hij tot 2002 op de markt en werd hij in dat jaar afgelost door de 350Z, de auto die de Z-traditie voortzet.

Dik en wit

Dik, dat is het beste woord om deze auto te omschrijven. Hij ziet er uit als een uitgebouwde racewagen en had zo aan het Japanse

JGTC toerwagenkampioenschap kunnen deelnemen zonder uit de toon te vallen. Het ontwerp is briljant in zijn eenvoud, de belijning is eenvoudig, functioneel. Als je goed kijkt zie je enkele lijnen van de 300ZX terug, *en profiel* doen de voorruit- en daklijn denken aan de Porsche 911, terwijl de achterkant veel weg heeft van het Audi TT-kontje. Zo gezegd klinkt het als een rare mengelmoes, toch oogt het geheel goed in balans. Een paar kleine missertjes zijn de ietswat 'overdesignde' portiergrepen en de antenne rechtsachter, maar dat kunnen we hem wel vergeven. Hij heeft namelijk genoeg fraaie kenmerken, zoals de indrukwekkende uitlaatpijpen, het subtiele spoilertje op de achterkant en de 'Z' op de voorschermen.



De eenvoudige vormgeving zorgt voor een krachtige uitstraling.

Pas sinds een jaar of twee is het in Nederland hip om een witte auto te hebben. Tot die tijd waren het vooral bestelbusjes en zeker geen sportwagens die met een witte lak rondreden. In Japan, het

geboorteland van de 350Z, ligt het anders, daar is de kleur wit al vele jaren dé kleur voor een sportwagen. Rijd een avondje over de Wangan-snelweg bij Tokyo en de witte scheurijzers vliegen je om de oren. Geheel in die Japanse traditie is onze 350Z gehuld in een wit gewaad, en dat staat hem prima. Zelfs de grootste tegenstanders van deze kleur moeten bekennen dat het de 350Z gewoon goed staat, alsof het zo bedoeld is. Ben je nogal verlegen van aard? Bestel hem dan in een andere kleur! Zit je in een witte 350Z, dan zijn namelijk alle ogen op je gericht. Als je daar niet van gediend bent, kun je natuurlijk kiezen voor een veilige kleur zoals donkergrijs en donkerblauw, al blijft deze Nissan in die kleuren een opvallende verschijning.

Sportwagengevoel

Zoals het een sportwagen betaamt, zit je in de 350Z dicht bij het asfalt en vereist het wat lenigheid om neer te dalen op de grote witte sportstoelen. Hoewel hij een ietwat benauwde indruk maakt, is de Nissan niet heel krap vanbinnen. De stoelverstelling is met zijn draaiknoppen links en drukknoppen rechts niet bepaald ideaal, maar het lukt gelukkig wel om een goede zitpositie te vinden. Het dashboard ziet er netjes uit, niet luxe, echter ook zeker niet goedkoop. De draaiknoppen voor de aircobediening en de weinig inspiratieve vormgeving verraden dat het geen



Hoewel het interieur er gelikt uitziet, doen sommige zaken wat goedkoop aan.

premium-auto is, maar wat wil je met een auto die in de VS omgerekend voor nog geen 18.000 euro te koop is? Bovenop het dashboard staan drie klokjes – voor boordcomputer, voltage en oliedruk – die het sportwagengevoel versterken. Ook de centrale toerenteller, typisch voor sportwagens, draagt daar aan bij.

Een auto als de 350Z koop je niet voor zijn praktische opbergruimte en wie een ruim dashboardkastje of een enorme kofferbak wil, kan dan ook beter op zoek gaan naar iets anders. Een dashboardkastje ontbreekt namelijk – er zit wel een opbergvakje achter de passagierstoel – en de kofferruimte is net groot genoeg voor twee weekendtassen. Qua ruimte scoort hij dus niet erg hoog, maar met de uitrusting is dat wel anders. Elektrisch verstelbare leren stoelen, 18 inch lichtmetalen wielen en xenon-verlichting behoren tot de standaarduitrusting. Ter vergelijking: bij de ruim 10 mille duurdere Porsche Cayman moet je voor die zaken flink bijbetalen. En dan zijn we nog niet klaar: ook automatische airco, een multifunctioneel stuur (met knopjes voor audio en cruise control) en een BOSE audiosysteem met 6 cd-wisselaar en zeven speakers behoren tot de standaarduitrusting.

Verslavend

Zo'n BOSE audiosysteem is natuurlijk buitengewoon prettig wanneer je in de file staat, maar als je echt aan het rijden bent, dan gaat er niets boven de muziekinstallatie die onder de motorkap ligt. Het geluidsvolume is te regelen met je rechtervoet en middels een pookje kun je van zender wisselen. Met de 3.5 liter V6 in het vooronder, heb je echt geen radio meer nodig. Met de ramen naar beneden door een tunnel blazen, dát klinkt pas goed.



De motor is top, het onderstel is prima, maar hij kampt wel met overgewicht.

De 350Z-zescilinder is ook leverbaar in de Renault Espace, maar in die auto klinkt de motor heel braaf. Het lijkt er dus op dat het orgastische geluid vooral te danken is aan het uitlaatsysteem, dat met zijn twee stortkokers alles behalve braaf is. Bovendien zal het geluid in de 350Z wat minder gedempt worden dan in de Espace, een sportwagen is immers geen familiewagen. Het motorgeluid is in ieder geval érg verslavend. Op de snelweg even terug naar de derde versnelling, bij een verkeerslicht met nét iets teveel gas weggrijden, we grepen elke mogelijkheid aan om er weer even van te kunnen genieten.

Niet alleen klinkt de 350Z als een rasechte sportauto, hij vóelt ook zo. De pedalen vereisen de nodige spierkracht (maar zijn niet vermoeiend zwaar) en de schakelpook vraagt een stevige bediening. Het pookje van de zeskakel ligt overigens lekker in de hand en laat zich prettig, met korte slagen, door de schakelwegen leiden. Minpuntje is de besturing, echt vaag kunnen we die niet noemen, maar hij had wat ons betreft zeker iets scherper mogen zijn. Al met al heb je duidelijk het gevoel met een sportwagen onderweg te zijn. De lage zit, het indrukwekkende motorgeluid, de sportieve bediening... het klopt allemaal. Ook de prestaties mogen er zijn: binnen 6 seconden bereikt de naald van de snelheidsmeter 100km/h en de topsnelheid is afgeregeld op 250km/h. Bij lage toerentallen is relatief veel trekkracht voorhanden, dus je kunt schakellui rijden, maar vanwege de verslavende geluiden die de motor maakt, is het wel zo leuk om hem een beetje 'op toeren' te houden.

Met dik 300pk op de achterwielen en een bijna ideale gewichtsverdeling is de 350Z vanzelfsprekend uitermate geschikt voor het betere bochtenwerk. In de praktijk blijkt hij vooral goed uit de verf te komen op klaverbladen en lange doordraaiers. Snelle combinaties en krappe bochtjes zijn niet echt 'zijn ding'. Het leeggewicht van ruim anderhalve ton speelt hem parten, qua lichtvoetigheid moet hij het afleggen tegen zijn ruim 200kg lichtere concurrenten; de BMW Z4 Coupé 3.0si en Porsche Cayman. Bij een sportwagen is het brandstofverbruik wellicht niet het meest interessante gegeven, maar we willen het ook niet onvermeld laten. Nissan geeft een verbruik van 11,7 liter per 100km op, wij kwamen – met een sportieve rijstijl en weinig snelwegkilometers – uit op 13,1 liter. Met een minder zware rechtervoet is 10 liter ook mogelijk, en dan kun je dankzij de 80-liter tank een heel eind komen zonder te tanken.

Emotie

Het is eigenlijk heel simpel, de 350Z is een lekkere auto. Hij ziet er strak uit, rijdt goed en klinkt nog beter. Echter, hij is niet de enige die veel te bieden heeft. De Z4 en de Cayman zien er ook strak uit, rijden ook goed en klinken met hun respectievelijke zes-in-lijn en boxermotor ook zeker niet slecht. Natuurlijk heeft elke auto zijn eigen pluspunten. Zo is de 350Z de goedkoopste van de drie, maar zijn de rijeigenschappen van de Z4



weer beter. De Cayman rijdt ook beter dan de 350Z, heeft bovendien meer bagageruimte, maar is wel een stuk duurder en heeft een minder complete standaarduitrusting. Misschien is het een cliché, maar bij dit soort auto's wordt de keuze meestal gemaakt op basis van emotie. We kunnen wel de plussen en minnen gaan optellen, uiteindelijk is het echter een kwestie van smaak. Welke auto voelt het best aan, welke ziet er mooist uit? Wij kunnen in ieder geval vaststellen dat de 350Z veel emoties losmaakt.

Plus

- + Indrukwekkende verschijning
- + Verslavend motorgeluid
- + Sportieve bediening

Min

- Besturing had scherper gekund
- Dashboard is niet 'premium'
- Erg weinig bagageruimte