



Michel van Breugel
7 december 2009

© Rijtesten.nl

Waardige opvolger

Aan het eind van de jaren '60 kwam Nissan met een sportwagen op de proppen, de 240Z. De Z-modellen wisselen zich daarna snel af tot 1996 toen de 300ZX uit productie ging. In 2003 kwam dan eindelijk zijn langverwachte opvolger, in de vorm van de 350Z. Een opvolger van deze 'value for money' sportwagen moest er ook komen, in de vorm van de 370Z. In 2009 heeft Nissan de smaak immers goed te pakken, na de smetteloze GT-R nu dus ook een nieuwe Z. De 350Z is veelal geprezen door zijn fijne rijeigenschappen. Als opvolger van deze automobiel zal je dus uit het juiste hout gesneden moeten zijn. Bij het zien van de nieuwe 370Z lijkt dit een zeer geslaagde missie te zijn geweest. De prijzen zijn te meten aan zijn voorganger, de 'looks' heeft hij zeker, maar is ook de 'fun factor' blijven hangen van deze nieuwe Nissan 370Z ?



© Rijtesten.nl

Overtuigend voorkomen

De nieuwe 'Z' overtuigt al vanaf het eerste moment door zijn voorkomen. De lijnen van zijn voorganger zijn slechts gedeeltelijk terug te vinden. De stompe neus is gebleven, maar heeft meer welvingen gekregen. De motorkap lijkt vanuit het interieur eerst omhoog te lopen waarna hij pas afloopt richting het wegdek. De grille van de 370Z is onmiskenbaar voor dit model. De designers hebben hier serieus werk van gemaakt, en het moet gezegd worden: het resultaat mag er zijn. Het geeft de Nissan een echt eigen gezicht. De 'boemerang' koplampen maken de eigzinnige styling van deze Japanner helemaal compleet. Na de lange neus staat de voorruit vrij recht omhoog. Verder kennen de flanken vloeiende lijnen met Z-badges die achter de voorste wielkasten zijn geplaatst. Het achterste zijruitje is een stylingelement, een echte functie heeft het niet.

Het meest typerende van de 370Z is zijn daklijn. Deze lijn loopt helemaal door tot de

achterlichtunits, en beslaat daardoor eigenlijk de halve auto. Knap gedaan, bij nagenoeg geen enkele andere sportwagen kan je dit terugvinden. De spoiler op de achterklep hoort er helemaal bij. De achterkant zou echt iets missen zonder spoiler. Tevens is het hierdoor de behuizing van het derde remlicht geworden. Ook aan de achterzijde heeft de 370Z boemerangvormige lichtunits. 's Avonds is mooi te zien dat er verschillende diepteniveaus in de units zijn aangebracht.

De twee enkele uitlaten zijn geplaatst in een diffuser die wat ons betreft zonder mistlicht door het leven zou mogen. Dat is eigenlijk het enige element dat afbreuk doet aan zijn fraaie voorkomen. Onderweg merken we dat de 370Z voldoende aandacht krijgt. Zijn witte carrosseriekleur zal hier zeker aan meewerken, de Brilliant White metallic lak staat hem dan ook zeer goed. Het metaallak van de 'Z' is standaard voorzien van Anti Scratch, een speciaal ontwikkelde krasvaste lak met zelfherstellende eigenschappen. Een andere optionele aanvulling op dit exemplaar is het 19 inch 'RAYS' lichtmetaal.



Hogere kwaliteit

Wanneer we ons laten zakken in de grote stoelen is het in eerste instantie even zoeken naar de stoelverstelling. Niet aan de portierszijde, maar naast de handrem is de stoel naar eigen wens te verstellen. Daarnaast zijn er aan de portierszijde twee draaiknoppen gepositioneerd om de zitting apart in te stellen. In twee delen is het voorste en achterste deel van de zitting in hoogte te verstellen. Hiermee is een fijne zitpositie te creëren in de 370Z, dat konden wij dan ook zeer waarderen. In dit exemplaar zijn de fijne stoelen voorzien van het Persimmon-oranje interieur, dat bestaat uit deels lederen bekleding en deels alcantara, wat het geheel een sportief tintje geeft. Het stuurwiel, met prominent de 'Z' in het hart, is in hoogte te verstellen. Met deze verstelling bewegen de bovenliggende klokken ook mee. Hierdoor blijf je altijd hetzelfde beeld houden op de belangrijkste meters van de Nissan.

Op het stuur zijn bedieningsknoppen geplaatst van het geluidssysteem en van de cruise controle. Beide zijn erg fijn te bedienen op deze manier. Prominent op het dashboard zijn drie extra meters geplaatst voor de temperatuur van de koelvloeistof, voltmeter en een klok. Het optionele navigatiesysteem kennen we van zustermerk Infiniti. De schuin geplaatste bedieningsknoppen zijn alleen goed beheersbaar en afleesbaar wanneer er duidelijk naar voren geleund moet worden in de stoel. De instellingen zijn daarna intuïtief gemakkelijk te vinden in de menu's.

De algehele afwerking is op het eerste oog van een hoger niveau dan dat van de 350Z, waar toch nog wel eens kritiek op was. Zo lijkt de middenconsole met leer bekleed te zijn gezien de stiksel die er in het midden doorheen loopt. Schijnt bedriegt, want hier is gewoon gebruik gemaakt van plastic. Door deze toepassingen merk je wel dat de 370Z in een lagere prijscategorie opereert dan zijn directe tegenhangers, maar afbreuk aan de bouwkwaliteit doet het niet. De bagageruimte is toegankelijk via de grote achterklep waar we kunnen zien dat de grote dwarsbalk van de 350Z een stuk naar voren is geplaatst. Hierdoor is deze ruimte nu een stuk beter te benutten, en is zelfs een weekend weg een reële optie geworden.



Veranderlijk type

De reden voor de naamswijziging ligt onder de motorkap. De 350Z maakte gebruik van een 3,5 liter V6, de 370Z heeft nu een 3,7 liter V6 in het vooronder. Uiteraard maakt het vermogen daarbij een sprong, nu staat de teller op 331pk. Dit wordt geleverd bij 7.000 tpm, terwijl het maximale koppel van 366Nm bij 5.200 tpm vrijkomt. Deze sportwagen van Nissan is standaard voorzien van een handgeschakelde zesbak, optioneel - zoals in dit exemplaar - is een zeventraps automaat leverbaar met flippers achter het stuurwiel. Wanneer we op pad gaan met de 370Z valt direct op dat de bolide erg stijf is. Nissan claimt zelfs dat de 370Z 30% stijver is dan zijn voorganger. Verder is de 'Z' korter, breder en heeft hij een hardere demping. Vermoeiend is het wel, na een tijdje sturen op minder vlakke ondergrond gaat dit het gevoel overheersen. Drempels neemt de Nissan ook niet met veel plezier, daar zal zeker met beleid mee omgegaan moeten worden.

Is het asfalt droog, voelt de 'Z' heerlijk puur aan. Ontzettend veel grip bieden de brede rubberen sloffen bij het bochtenwerk. Het straffe onderstel is bij een flink potje sturen een fantastisch element, waarbij de bak uiteraard handmatig wordt bediend. Van flippers achter het stuurwiel worden we normaliter niet wild, maar de 370Z laat ons in dit geval wederom positief verrassen. Doorschakelen doet de bak opvallend snel en een stuk sportiever dan in de automatische stand. Terugschakelen is pas echt een feest. De motor geeft een dot tussengas wanneer er een verzet wordt gezakt, dat is eigenlijk wat we willen horen. Een kleine domper hierbij is het uitlaatgeluid, wat niet meer de bekende klanken van de 350Z laat horen. Cruisen op de snelweg is in deze sportieveling eveneens een feest. Het is onwaarschijnlijk hoe gemakkelijk je met hoge snelheden in deze Nissan de kilometers voorbij laat gaan.

In ons land moeten we tegenwoordig niet vreemd opkijken van een beetje water. Zo kwam het gedurende de testperiode regelmatig met bakken uit de lucht en hadden we uiteraard te maken met vochtig asfalt. Dan laat de 370Z echter zijn tweede gezicht zien, dat van een listige asfalttjger. De achterwielaandrijving laat zeker van zich horen bij dit type weer. Bij het verlaten van de rotonde is volgas verlaten hiervan gewoonweg geen optie. De Nissan kwispelt dan wat listig met zijn staart, tegensturen is dan ook het devies. En dat met ingeschakelde ESP. Ook over een klaverblad rijden is bij dit weertype een kwestie van het koppie erbij houden. Je zit met dit weer eigenlijk vol spanning achter het stuurwiel, je moet immers goed weten wat je aan het doen bent en wat de respons van het gaspedaal is. Niet iedere koper zal hier op zitten te wachten, terwijl anderen dit juist geweldig vinden.



© Rijtesten.nl

Schot in de roos

De 370Z is een prima aanvulling op de GT-R die Nissan eerder dit jaar op de markt zet. Nu heeft het merk twee echte volbloed sportwagens, daar kunnen ze best trots op zijn. Toch is de 370Z van een heel ander kaliber, meer een allemansvriend. Op het eerste gezicht tenminste, de rijervaringen leren dat de 370 wel degelijk twee verschillende gezichten kan opzetten. Dit is echter de charme van deze sportwagen, waar niet iedereen altijd op zit te wachten. Een goede opvolger van de 350Z is het zeker, de 370 is strakker, heeft meer vermogen, en toch minder listig als zijn voorganger. Daarnaast biedt hij een praktischere bagageruimte en start de catalogusprijs op eenzelfde niveau. Dit niveau is overigens een hele andere discussie, geen enkel ander automerk kan eenzelfde vermogend model voor deze prijs aanbieden. Zo is ons testexemplaar van alle optionele zaken voorzien en mag voor €66.395,- de showroom verlaten. Geduchte concurrenten, zoals de Audi TT RS en Porsche Cayman, gaan richting de ton.

De 370Z is een schot in de roos met zijn fraaie voorkomen, bergen rijplezier en redelijke prijskaartje.

Plus

- + Perfecte stoelen
- + Zeer veel rijplezier voor het geld
- + ESP laat je erg ver gaan

Min

- ESP laat je erg ver gaan
- Onoverzichtelijke koets
- Harde demping voor dagelijks gebruik