

## Een echte roadster

Vorig jaar kwam Nissan met de 370Z als opvolger van de 350Z. Al snel werd duidelijk dat de doorontwikkeling van deze sportwagen een schot in de roos was. Niet alleen wat betreft het uiterlijk, maar zeker vanwege de verbeterde rijeigenschappen. Slechts één ding uit het tijdperk van de 350Z ontbrak nog: een open versie. Die is er nu ook. Tijd om deze Japanse roadster aan de tand te voelen.



## Duitsland versus Japan

Eindelijk is er weer concurrentie uit het Verre Oosten voor de BMW Z4 Roadster, de Audi TT RS Roadster en de Porsche Boxster S. De 370Z Roadster begint op papier al met een voorsprong, want hij is duizenden euro's goedkoper dan de drie Duitse geweldenaars. Onze testauto komt uit op zo'n 64 mille. Ga je bij de merken van onze oosterburen shoppen, dan betaal je voor een vergelijkbare roadster al gauw tienduizend pietermannen meer. Tegelijkertijd blijkt goedkoop vaak duurkoop te zijn, dus geldt dat ook voor deze Nissan? Als je puur naar de



merknaam en het imago gaat kijken wel. Vraagt die ene leuke dame in de bar jou wat voor auto je rijdt, dan geef je toch liever BMW, Porsche of Audi als antwoord. Maar daarmee doe je de 370Z Roadster toch écht tekort. Nissan durft het namelijk net als Porsche en Audi wel aan om hun roadster van een softtop te voorzien, terwijl BMW de veilige weg bewandelt door te kiezen voor een stalen dak. Hierdoor is de Japanner een stuk lichter en oogt hij veel eleganter. Beter nog, deze 370Z Roadster ziet er als open versie nóg fraaier uit dan een coupé, zeker met de optionele 19 inch lichtmetalen wielen. Vooral de brede achterkant imponeert, met als slagroom op de taart de uitlaatpijpen aan weerszijden.

## Lagere zit

Zoals het bij een echte roadster hoort te zijn is de zit laag. Dat is bij deze 370Z niet anders. Je zit zelfs één centimeter lager dan bij zijn voorganger, de 350Z. Je zakt weg in de fijn zittende zetel die veel steun biedt. Jammer genoeg is het prettig beetpakkende en compacte stuurwiel alleen in hoogte en dus niet in diepte instelbaar. Het interieur ziet er gelikt uit, met als sportief toefje de drie meters boven het middenconsole. Eén voor de koelvloeistoftemperatuur, een voltmeter en... een digitaal klokje. De tijdsaanduiding hadden we liever gezien op de plaats van de brandstofmeter. Die is namelijk links van de klokkenwinkel geplaatst en wordt aangegeven in kleine bolletjes. Leuk gevonden, maar niet heel praktisch. Het middenconsole kennen we uit de Murano en uit de modellen van Nissans luxemerke Infiniti. Met de stoffen kap gesloten is het prima afleesbaar. Ga je dakloos rijden onder de felle zon, dan kun je er nauwelijks iets op zien, omdat een overkapping ontbreekt. Het materiaalgebruik is wisselend. Sommige plekken in het interieur – zoals in de deurpanelen en naast het middenconsole – zijn bekleed met fraai alcantara, terwijl we op andere plaatsen – rond het navigatiedisplay en onder de zijruiten – weer hard plastic bespeuren. Bovendien is de auto niet helemaal kraak- en rammelvrij. Op dit onderdeel lever je dus in op de Duitse concurrentie.



## Soepele V6

De beenruimte voorin valt wat tegen. Vooral langere mensen hebben moeite om hun benen prettig kwijt te kunnen. Veel opbergruimte mag je in een roadster niet verwachten. Naast de gebruikelijke vakken kun je achter beide stoelen nog wat kleine zaken opbergen. Doordat de stoffen kap niet in de bagageruimte verdwijnt kun hier een aantal kleine tassen kwijt. Een sticker aan de binnenzijde van de kofferklep laat zelfs zien hoe je een golfbag kan meenemen in de kofferruimte. Deze auto wil je horen en de wind door je haren laten strijken, dus bij de eerste zonnestraaltjes vouw je elektrisch het stoffen dak weg en betreed je dakloos de openbare weg. Bij veel cabrio's kan dit tegenwoordig rijdend, maar de 370Z Roadster laat zich alleen stilstaand



van de kap ontdoen. Met een druk op de knop ontwaakt de 328 pk sterke zescilinder. Het atmosferische blok is heerlijk soepel en pakt zelfs onder de duizend toeren nog goed op. Bij het toucheren van het gaspedaal gaat de Japanner er als een haas vandoor. We zeiden het al eerder, deze auto wil je horen, want bij het accelereren laat de V6 zich met een lekkere grom gelden. Een andere leuke feature bij de handgeschakelde versie is het SynchroRev Match systeem. Schakelen gaat hierdoor sneller en optimaler. Het gave hiervan is de S-mode knop naast de pook. Druk deze in en bij iedere keer dat je terugschakelt, wordt er automatisch wat tussengas gegeven voor dat vleugje extra sportiviteit. De handbak schakelt erg prettig en met korte slagen, al voelt het in het begin wel wat stug aan. Sturen met deze Nissan gaat messcherp. Hij is lekker communicatief en een lichte beweging met het stuurwiel doet de roadster direct van koers veranderen.

## Hooligan uithangen

Het ESP is via een grote knop links van het stuur simpel uit te schakelen. Het is niet moeilijk om de hooligan uit te hangen en het systeem laat je erg ver gaan. Pas op zo'n moment snap je eigenlijk waarom het aanwezig is. Ook de remmen bijten erg goed. De wegligging is strak, de auto kleeft echt aan de weg. Het onderstel is te hard voor dagelijks gebruik; met een instelbaar onderstel was dit probleem verholpen. Was dit namelijk de sportstand geweest, dan hadden we hier mee kunnen leven, omdat je er dan voor kiest. Nu heb je die keuze niet en moet



je het gestuiter op de koop toenemen. Vooral op klinkerwegen langs bijvoorbeeld boulevards is dit goed voelbaar. Dit is namelijk de plek waar je met deze 370Z Roadster gezien wil worden, want een blikvanger is het zeker, vooral met open kap. Maar ook gesloten trek je de nodige aandacht. Het sluiten van die kap kan dus logischerwijs ook alleen uit stilstand. Opvallend is dat na dit tafereel de ramen niet automatisch omhoog gaan, wat bij de meeste andere cabrio's wel het geval is. Tijdens het rijden met gesloten dak is het opmerkelijk stil in de auto. In die staat is het zicht naar achteren trouwens belabberd. Het zicht door het achterrautje is beperkt en de rest wordt weggenomen door de hoge kont.

## What else?

Nissan heeft er goed aan gedaan om de roadster van de 370Z te voorzien van een stoffen kap. Het oogt niet alleen veel fraaier, maar het heeft vooral invloed op het rijgedrag. Dat is in het geval van deze Japanner erg goed en vooral sportief. Sturen gaat messcherp, de wegligging is fenomenaal en ook de soepele zescilinder is hier debet aan. Het onderstel is helaas te hard. De diehard sportieveling zal hier misschien niet om malen, maar tijdens het dagelijks gebruik wil je niet continu over de weg stuiteren. In de Nissan mis je de verfijning die je bij de Duitse concurrenten wel tegenkomt. Aan de andere kant, voor tienduizenden euro's minder neem je dat op de koop toe. Deze 370Z Roadster mag met recht het predikaat roadster dragen. Een gelikt uiterlijk, onwijs veel rijplezier én een open dak, wat wil je nou nog meer?



Fotografie: Martijn Koevoets

## Plus

- + Fijne rijeigenschappen
- + Soepele zescilinder
- + Goedkoper dan concurrenten

## Min

- Onderstel te hard
- Belabberd zicht naar achteren met kap omhoog
- Kleine missers her en der