



## Nissan 350 Z

### Rekenmeester

**Kort na elkaar brachten diverse merken nieuwe sportwagens op de markt. Het zijn allemaal achterwielaangedreven tweepersoons coupés waarbij exclusiviteit en sportiviteit voorop staan. Als puur naar de getallen wordt gekeken wint Nissan keer-op-keer. De Nissan 350Z heeft de grootste motorinhoud, de meeste paardekrachten en levert op papier de beste prestaties. Maar zijn alleen getallen zaligmakend? Een test geeft het antwoord.**

De meningen over de 350Z liepen nog voordat de auto op de markt verscheen enorm uiteen. Dat komt onder andere omdat de auto is ontworpen in Amerika, voornamelijk is bedoeld voor de Amerikaanse markt maar wordt gebouwd in Japan. Omdat smaken en omstandigheden verschillen, wordt de auto aan de eisen van ieder land aangepast. Om een juist beeld te krijgen, was het daarom wachten op een Nederlandse 350Z voor een testrit in Nederland.



#### Motor

Als er een boek bestaat met daarin een lijst van alle punten waaraan een goede sportwagen moet voldoen, dan heeft de ontwerper van de 350Z dat boek tot op de letter gevolgd. De eerste eis is: neem een flinke motor. Nissan doet niet kinderachtig en voorziet de 350Z van een 3,5 liter 6-cilinder. Draai de sleutel om en het is meteen duidelijk dat dit niet

zomaar een motor is. In het interieur is een rauwe grom te horen, buiten geven twee uitlaten een sputterend en huilend racegeluid. Zelfs een gerenommeerde Italiaanse sportwagenfabrikant zou zich niet schamen voor een dergelijk motorgeluid! Het is daarom niet verwonderlijk dat de testauto alleen daarom al aardig wat aandacht kreeg op straat.

## Prestaties

---

De reactie op het gaspedaal is direct en hevig. Gas indrukken betekent een onmiddellijke acceleratie, bij gas loslaten houdt de auto direct in. Samen met de koppeling die speciaal is ontwikkeld om prestaties neer te zetten, vraagt de 350Z enige gewenning. Dit is geen auto waarmee iedereen vanaf de eerste dag hard kan rijden. De 6-versnellingsbak schakelt zwaar en trefzeker. De verhoudingen zijn zo gekozen dat de versnellingen elkaar bij voluit accelereren goed opvolgen. De 6-cilinder is zo sterk, dat ook langzaam rijden in een hoge versnelling goed mogelijk is (80 km/u in de 6e versnelling met minder dan 2.000 tpm is geen probleem).

Natuurlijk is het doel van de test niet om een brave stadsrit te maken. Dat is echter eenvoudiger gezegd dan gedaan. Menig klein sportcoupeetje of GTi'tje weet de inzittenden het gevoel te geven heel hard te gaan, terwijl de snelheid binnen de wettelijke grenzen blijft. De Nissan 350Z is een serieus snelle auto die de bestuurder serieus snel van het rijbewijs af kan helpen. De sprint van 0 naar 100 km/u duurt een luttele 5,9 seconden en dan is de pret in Nederland wel heel snel over. Tussenacceleraties zijn al even spectaculair, maar ook een versnelling van 80 naar 120 km/u is zo verbluffend snel geklaard dat de pret al ophoudt voordat deze goed en wel begint.



## Wegligging

---

Het tweede punt in het denkbeeldige boek over goede sportwagens betreft zonder twijfel het weggedrag. Als het niet hard mag in een rechte lijn, dan biedt diezelfde snelheid in een bocht immers veel meer sensatie. Daar voldoet Nissan graag aan. De gewichtsverhouding is nagenoeg perfect met 53% op de voorwielen en 47% op de achterwielen. Bovendien bedraagt de verhouding volgens de fabrikant exact 50/50 op het moment van accelereren. Opnieuw spreken de getallen in het voordeel van Nissan.

De besturing is ronduit zwaar, wat in dit geval zeer positief is. Vooral bij lage snelheid is goed te voelen hoe de gigantische voorwielen bijna geheel op armkracht in de juiste richting worden gewezen. De communicatie met de voortrein laat dan ook weinig te wensen over. Toch had de besturing nóg beter gekund door het aantal stuurbewegingen van uiterst links naar uiterst rechts te beperken. Mede daarom voelt de 350Z nu als een grote auto. Dit is bepaald geen dartele wendbare coupé maar een grote zware en onverminderd snelle sportwagen. Voor ondergetekende maakt dit laatste de 350Z minder verslavend dan andere auto's in dit segment.



Het onderstel behoort tot de hardste (maar zeker niet te hard) die ooit op de redactie langs zijn gekomen; dat is opnieuw een groot compliment. Als 350Z-rijder over een pas geasfalteerde weg rijdt waarop de wegwerker kauwgom heeft uitgespuugd, weet de bestuurder niet alleen waar het ligt maar zelfs welk merk het was. Een dergelijk spijkerhard onderstel (de stoelen compenseren overigens veel) draagt merkbaar bij aan het potentieel. Een ontspannen of comfortabele rit op een niet helemaal uitgeslapen maandagochtend hoort hiermee echter definitief tot het verleden.

Waar toe een sportwagen met communicatieve besturing, perfecte balans en stevig onderstel in staat is, werd bewezen in een bocht waar iedere testauto zijn kunsten mag vertonen. Alhoewel de 350Z niet de allerhoogste snelheid liet noteren (dat blijft voorbehouden aan vierwielangedreven sportwagens), hoort deze Nissan tot de absolute top. Bovendien bleef bij die snelheid ruimte voor een zekere veiligheidsmarge.

En als het toch over veiligheid gaat: de sprintkracht is indrukwekkend, het remvermogen van de Brembo remschijven ontzagwekkend. Het gevoel met het rempedaal is uitstekend (opnieuw is van enige vorm van bekrachtiging nauwelijks iets merkbaar) en de doseerbaarheid daarom fenomenaal. Vanaf duizelingwekkende snelheden kan de auto tot op de millimeter en kaarsrecht worden stilgezet. Het mag duidelijk zijn: Nissan heeft zijn huiswerk voor de Europese 350Z voorbeeldig gedaan.

## Vormgeving

Alhoewel rijeigenschappen voor een sportwagen zonder meer het belangrijkste element zijn, is de belevenis alleen compleet met een geslaagd uiterlijk. De nieuwkomer is getekend met

een kniphoog naar de voorgaande generaties "z-car". Zo zijn de gebogen daklijn en lange neus ook karakteristiek voor de 240Z. De dakstijl achter en de nadrukkelijke coupévorm komen van de 300ZX.

Voor deze vierde generatie z-car haalde de ontwerper de aantrekkingskracht uit daadkrachtige heldere lijnen, zonder allerlei details die een rommelig beeld kunnen veroorzaken. Ruimte voor originaliteit is er ook. De staande aluminium portierhendels zijn niet alleen fraai, maar pakken ook nog eens prettiger vast dan conventionele liggende exemplaren.

Aan de achterzijde zijn de achterlichten gescheiden van de knipperlichten. De hoge achtersteven zorgt voor een matig zicht naar achteren en dat is bij parkeren lastig. In dit geval is dat vooral een luxeprobleem dat de bestuurder graag op de koop toe zal nemen. De vet aangezette wielkasten en nadrukkelijke overhang achter, benadrukken het karakter van een onvervalste krachtpatser en minder dat van een ranke sportcoupé.



## Interieur

Ook in het interieur is het sportwagengevoel compleet. Het eerste dat opvalt is echter de ruimte. Terwijl menig coupé een lange testrijder in wonderlijke houdingen forceert om plaats te kunnen nemen achter het stuurwiel, is het interieur van de 350Z relatief ruim. Uiteraard voorziet Nissan haar paradepaardje van lederen sportstoelen (elektrisch verstelbaar en verwarmbaar) met veel zijdelingse steun. Het stuurwiel is samen met de klokken in hoogte verstelbaar.

Aan de passagierszijde is geen dashboardkastje te vinden, maar slechts een bekerhouder en een 12V aansluiting. De bergruimte in het interieur is gering. De deurbakken zijn

klein, het vakje tussen de voorstoelen wordt deels in beslag genomen door een houder voor een telefoon. Achter de passagiersstoel (die ook vanaf de bestuurdersstoel is op te klappen), is een luik te vinden met daarachter een vak dat het midden houdt tussen een kleine bagageruimte of een flink handschoenenkastje.

## Audi en navigatie

Achter de stoel van de bestuurder is op deze zelfde plaats de subwoofer van het audiosysteem te vinden. Dit wordt geleverd door Bose en daarom is hoofdpijn gegarandeerd. Het bombastische geluid heeft niets met hifi-weergave te maken en is alleen geschikt voor stampende house-muziek. De oplossing is de bas enkele tandjes terug te draaien, alleen de front luidsprekers te gebruiken (anders is de plaatsing van het geluid geheel onduidelijk) en het volume zo laag mogelijk te houden. De testauto is voorzien van een optioneel en keurig geïntegreerd Nissan navigatiesysteem. Dit kan de kaart in "bird's eye view" weergeven (het landschap wordt in 3d als vanuit de lucht gezien getoond), wat de duidelijkheid zeer ten goede komt.



De bagageruimte is flink, maar de bruikbaarheid minder door een prominent geplaatste dwarsbalk. Toch kunnen met enige goede wil nog twee golftassen mee, wat meteen duidelijk maakt dat de reisbagage van twee personen ook probleemloos past. De dwarsbalk is voorzien van een fraai logo dat reflecteert in de binnenspiegel. De bestuurder heeft daarom als een soort ondertiteling de tekst "gezien vanuit een 350Z" bij het achteropkomende verkeer. De dwarsbalk komt de stevigheid en daarmee de rijeigenschappen ten goede en daar gaat het toch allemaal om bij een sportwagen die geheel volgens het boekje is gebouwd.

## Conclusie

De cijfers spreken boekdelen. De Nissan 350Z is de sterkste en snelste van de nieuwe sportcoupés. Dankzij een uitmuntende besturing, communicatief onderstel, perfecte overbrenging en bijtgrage remmen kan de bestuurder het snelheidspotentieel daadwerkelijk ten volle benutten. Is de 350Z daarmee ook de fijnste sportwagen van dit moment? Het antwoord op die vraag blijft strikt persoonlijk. Voor wie geen speeltje zoekt, maar een meesterlijke en vooral pure sportwagen is het antwoord op die vraag een volmondig "ja" (Ivo Kroone). ■



## Technische fiche

### Nissan 350 Z 3.5 Pack

#### Afmetingen

<b>Lengte</b>	431 cm
<b>Breedte</b>	181 cm
<b>Hoogte</b>	132 cm
<b>Wielbasis</b>	265 cm
<b>Gewicht</b>	1545 kg
<b>Sleepvermogen</b>	n.b.
<b>Sleepvermogen geremd</b>	n.b.
<b>Tankinhoud</b>	80 l
<b>Kofferinhoud</b>	265/235 l

#### Motor en prestaties

<b>Cilinderinhoud</b>	3498 cc
<b>Cilinders / kleppen</b>	6/4
<b>Vermogen</b>	280 pk @ 6200 tpm
<b>Koppel</b>	364 Nm @ 4800 tpm
<b>Aandrijving</b>	achterwielen
<b>Acceleratie 0 - 100 km/u</b>	5,9 sec.
<b>Topsnelheid</b>	250 km/u
<b>Verbruik gemiddeld</b>	11,6 l / 100 km
<b>Verbruik stad</b>	16,1 l / 100 km
<b>Verbruik buitenweg</b>	8,8 l / 100 km
<b>CO2 uitstoot</b>	gr. / km



#### Prijs

<b>Prijs</b>	42.200 €
<b>Basisprijs</b>	38.700 €