

Fahrbericht Nissan 370 Z Roadster: Zur Nachahmung empfohlen

Von Jens Riedel

Viele seines Schlages gibt es leider nicht: Der Nissan 370 Z gehört zu den wenigen echten Sportwagen, auf die das saloppe Attribut „bezahlbar“ zutrifft. Für den 241 kW / 328 PS starken Zweisitzer mit 3,7-Liter-V6-Maschine ruft Nissan lediglich 33 000 Euro auf, genauer gesagt 32 900 Euro. Das mache mal einer nach. Selbst mit besserer Ausstattung und Automatikgetriebe unterbietet der 370 Z die 40 000-Euro-Marke deutlich. Wer unbedingt darüber will, der muss schon den Nismo bestellen, der leistungsmäßig aber auch nur 15 PS mehr mitbringt. Oder er muss zum Roadster genannten Cabrio mit Automatik greifen, denn auch der Handschalter des offenen 370 Z kommt nicht über 38 900 Euro hinaus.

Der 370 Z macht nicht nur hinten, sondern auch vorne dicke Backen. Und darf das auch. 5,8 Sekunden benötigt die Automatikversion für den Spurt von null auf 100 km/h. Auch weit über 200 km/h hinaus galoppieren die 328 Pferde des 3,7-Liter-V6 noch munter weiter. Problemlos erreicht der Nissan seine Topspeed. Erst bei 250 km/h setzt die Elektronik dann weiterem Schub ein Ende. Da umgibt den Fahrer aber schon längst ein infernales Getöse, denn Nissan stattet den Roadster mit einem Stoffverdeck aus. Ab 180 km/h wird es darunter ziemlich laut und bauschen sich die Windgeräusche akustisch zu einem Sturm auf. Bei uns pendelte sich die bevorzugte Reisegeschwindigkeit auf längeren Etappen bei 150 km/h ein, wobei sich aber auch hier schon eine nicht zu leugnende Belastungsprobe für das Gehör ergibt.

Doch wer die Leistung des 370 Z dauerhaft auf der Überholspur der Autobahn auskosten möchte, greift ohnehin zum Coupé. Auch 370- Z-Cabrios sind vor allem zum Cruisen gedacht. Da darf es dann bei aller Sportlichkeit auch gerne eine Automatik sein. Nissan erlaubt beim siebenstufigen Getriebe auch manuelle Wechsel, wobei es nach gewisser Zeit nicht automatisch wieder in den alten Modus zurückgeht. Hier folgen die Japaner der Philosophie wer sich einmal für die Handgreiflichkeit entscheiden, will dies nicht nur für

ein paar hundert Meter.

Zu dem potenten Auftritt passt die brettharte Federung. Ab 5500 Touren nimmt auch der Auspuffklang deutlich härtere Züge an. Für suboptimale Traktionsbedingungen verfügt die Automatik über einen „Snow Mode“, der die manchmal doch etwas ungezügelteren Antriebskräfte ein wenig zähmt. Die Lenkung ist sportlich direkt ausgelegt. Ihre hohe Rückstellungsneigung trägt wesentlich zur Fahrfreude bei, wobei die Reifen der Dimension 245/40 R19 auch gerne einmal Unebenheiten nachlaufen.

Das flache Cabrio bietet trotz der tiefen Sitzposition keinen kompletten Windschutz. Größeren Menschen streicht der Fahrtwind ordentlich durchs Haar. Während der Fahrer beim Aussteigen dankbar das Lenkrad greift, muss sich der Beifahrer ohne jegliche Hilfe aus dem Auto schälen. Aufgrund der Enge im Cockpit ist es nur folgerichtig, dass sich die Rundinstrumente mit dem dominanten Drehzahlmesser in der Mitte beim Verstellen des Lenkrads mitbewegen und eine Längsverstellung des Lenkrads gar nicht erst vorgesehen ist. Die drei kleinen zum Fahrer geneigten Anzeigen in der Mitte für Öltemperatur, Batteriespannung und Uhrzeit erinnern uns ein wenig an halbe Eierbecher, wobei aber eher die Digitaluhr negativ auffällt und als Stilbruch bewertet werden muss. Gleiches gilt für die mitten auf dem Kofferraum thronende Antenne.

Ansonsten gibt es nichts zu bemängeln. Leder und Alcantara schmeicheln überall Auge und Hand. Gefällig sind auch die jeweils 16 Leuchtdioden der Anzeigen für Tankinhalt und Motortemperatur. Ebenfalls ungewöhnlich sind die seitlichen Luftausströmer in den Türen und die separat gesetzten Kontrollleuchten für den Blinker. Die Navigation des Infotainmentsystems Nissan Connect Premium (600 Euro Aufpreis) erschließt sich rasch und arbeitet sehr zuverlässig. Auch die übrige Bedienung des 370 Z stellt keine großen Herausforderungen an den Fahrer. Nicht immer willkommen ist der Umstand, dass nach dem Öffnen des Verdecks die Seitenscheiben unten bleiben.

Da das Stoffdach in einem separaten Fach hinter den kühlbaren Sitzen und vor dem Kofferraum verschwindet, bleibt nur sehr wenig Raum für Gepäck. Nissan versäumt es aber nicht, im Kofferraumdeckel einen Hinweis anzubringen, wie am geschicktesten ein Golfbag im 140 Liter kleinen Laderaum verschwindet.

Der verlockende Einstiegspreis ändert nichts daran, dass an der Tankstelle Sportwagenmaßstäbe gelten. Nissan nennt einen Normverbrauch von 10,9 Litern, womit die Automatik etwas sparsamer als der Handschalter ist. Dieser Wert ist keineswegs realitätsfern. Bei moderater Fahrweise lassen sich mit dem 72-Liter-Tank durchaus Reichweiten von über 600 Kilometern erzielen.

Fazit: Dieses Auto sei zur Nachahmung empfohlen. Der Nissan 307 Z ist ein waschechter Sportwagen, bei dem der Begriff Preis-/Leistungsverhältnis eine ganz eigene Bedeutung bekommt. (ampnet/jri)

Daten Nissan 370 Z Roadster AT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,25 x 1,85 x 1,33

Motor: V6, 3696 ccm, Turbo

Leistung: 241 kW / 328 PS bei 7000 U/min

Max. Drehmoment: 363 Nm bei 5200 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,8 Sek.

Verbrauch (nach EU-Norm): 10,9 Liter

CO₂-Emissionen: 254 g/km

Effizienzklasse: G

Leergewicht / Zuladung: 1885 kg / 275 kg

Kofferraumvolumen: 140 Liter

Reifen: 245/40 R19 (vorne), 275/35 R19 (hinten)

Basispreis: 41 050 Euro

Bilder zum Artikel



Nissan 370 Z Roadster.



Nissan 370 Z Roadster.



Nissan 370 Z Roadster.



Nissan 370 Z Roadster.



Nissan 370 Z Roadster.



Nissan 370 Z Roadster.



Nissan 370 Z Roadster.



Nissan 370 Z Roadster.



Nissan 370 Z Roadster.



Nissan 370 Z Roadster.



Nissan 370 Z Roadster.



Nissan 370 Z Roadster.



Nissan 370 Z Roadster.



Nissan 370 Z Roadster: Ungewöhnlich ist die Lüftungsdüse in der Tür.



Nissan 370 Z Roadster.



Nissan 370 Z Roadster: So klappt's auch mit der Golftasche.