



Nissan 370Z – ez a név már önmagában is egy „sztéjtment”. Hat hengeres V motor, 3700 köbcenti és hátsó kerékhajtás: örömautózás a javából a macsó sofőrnek. És most ezt vették kezelésbe.

Már az elődök, a felmenők és az egész Z divízió legendaként vonult a **Nissan** és az autós történelem motorolajjal átitatott lapjaira. A kultuszt a

Datsun Z

indította: ez a sportautó kevésbé ismeretes és nagyon ritka Európában, nem úgy az Államokban és Japánban. Gyorstalpalónak ennyi elég is. Főlöskéges ecsetelni, mennyire a kor előtt járt a

300ZX

, vagy milyen tuninggépek születhetnek a Need for Speedből ismert

200

250 ZX

-ből.

Pár éve tudatosan a Skyline (aki már látott legalább egy Fast and Furious filmet, tudja, melyik vadállatról van szó) alá pozícionálták az elől támad, hátul húz **350Z**-t. Szinte azonnal kasszasiker lett. Nemcsak zseniális motorja, közel 50-50 százalékos súlyelosztása és remek vezethetősége nyerte el a piac teljes elismerését, hanem kedvező árcédulája is.

Durván 35 ezer euróért szinte mindent beletettek a fém-alumínium bódéba. Az opciós listán az elektromos bőrülés, a nagyobb felni, a navigáció és a butácska automataváltó szerepelt. A japánok nagyon jól tudják, hogy a full-os csomag a nyerő.



Az előző Z kódját, a 350Z-t, az új 370Z váltotta fel. A 370Z motorja 200 köbcentivel combosabb az előzőnél. **Az új sokkal nagyobb robban,**

mint az előző Z. Nem véletlen, hogy a kódnev is gyarapodott egy húszassal. A **370Z** motorja 200 köbcentivel combosabb az előzőnél.

Még nyomatékosabb, erősebb és kifinomultabb a motor

, és az sem elhanyagolható, hogy közeli rokonságban áll a GTR35 aggregátjával. Ha kitapossuk a szemét, 324 lovat lehel ki az erőmű, míg elődje „alig” 285 lóerőt. Plusz 200 köbcenti és 40 ló – mintha a 350Z lenyelt volna egy kisebb motorkerékpárt.

A technika mellett a legszembetűnőbben a kaszt ni változott. Búcsút intettek a gömbölyded formavilágnak, és szamurájkarddal estek neki a fémháznak. Élesebb vonalvezetés, merész lámpatestek és meredeken zuhanó tetővonal jellemzi az új fémruhát. Biztos nem rúgnám ki a garázsomból a 370Z-t, és ez csak az alapmodell.

A sokkal vadabb, merészebb és izmosabb Nismóról még szó sem esett. Jöjjön tehát a fő fogás, nézzük, mit akarnak a japánok lenyomni a torkunkon.

Ami a Mercinek az AMG, az a Nissannak a Nismo

A gyári tuningistállók mindig is jobban értettek a hergeléshez, mint a ház mögötti garázsok aftermarket flexlovagjai. Sohasem értettem, miért kell 40 000 wattos zenecucc a csomagtartóba, 25 colos felni a kerékjárat alá, illetve huppilila vagy sárga sárkány a motorháztetőre. Számomra a WCC (west coast customs) féle tuning inkább illik a képernyőre, mint a való világ analóg felületére. Showcarnak jó, de 50 métert nem mennék vele.

A gyáriak más filozófiát követnek. A gépek formavilágát, vonalvezetését próbálják már-már betegesen megőrizni, miközben újat és merészet próbálnak hozni. Pont ilyen hagyományőrző,

klasszikus módon közelített a Nismo a 370Z-hez. A szándék megvolt, de a kivitelezéssel kapcsolatosan már vannak kételyeim.



Elölről nem annyira szembetűnő a változás. Diszkrét szoknya került az első spojler alá. A lámpatestek megtartották eredeti vonalaikat, sőt még a klasszikus búrafeketés is elmaradt. Oldalról már dinamikusabb a kép. Szoknya az ajtók alatt, elegáns, öt ágú, Nismo feliratos, kovácsolt felni került az upgradelt fékrendszer alá.

Megvillan a hátsó szárny is, de mindent a maga idejében. Hátul belegyúrtak a lökhárítóba, így lélegeztetik a hátsó fékrendszert. Öblös az ikerkidörrencs, és még piros festék is jutott a ténylegesen használatos diffuzor felé.

Végigzongorázva a kasznit eljutunk az igazi fájó ponthoz: igen, a hátsó spojler. Pont amennyivel kevesebb kellett volna, hogy legyen, annyival lett több. Még a visszafogott japánok sem szabadulnak az NFS mániától. Nem vasalódeszka, de több a kelleténél. Szépséghiba, én biztosan lefűrészném.

A beltérben kevés a változás: elvétele egy-egy Nismo felirat és alcantra bőr az érintkezési felületeken, de semmi különleges.

Nyáron érkezik az első gyári tuningos 370Z

A számmissztika és teljesítményadatok fanatikusainak kisebb csalódást fog okozni a Nismo 370Z. Igaz, hogy optimalizálták a motorvezérlést, és enyhén belenyúltak a mechanikába is, de az állkapocs-szakasztó gyorsulás és végsebesség elmarad.



Az alap 370Z 324 lovas, a Nismo kivitel tizenegy lóerővel lett gazdagabb. Ez kemény matekkel 335 pacit ad ki. Nem kevés, de nem is mozdítja ki a Földet a keringési pályájáról. A gyorsulás 0.1 másodperccel javult, így a nulla-százasként sprint 5.2 másodperc alatt fogy el. A vége valahol 250 felett van. A nyers motorerőt a hátsó kereken keresztül hatsebességes váltó deriválja az aszfaltnak. Nem egy Skyline, **de nagyon pofás és igazi kanyarvadász masina.**

A 370Z Nismo-kivitele nyáron kerül a hivatalos márkakereskedésekbe. Érdekes alternatíva lehet a német és angol gyártmányok dominálta GT világban. Akár sikeres is lehet a Nismo-masina az öreg kontinensen, és ha sikerül kiskaput nyitni a bal kormányos Japán importoknak, akkor külön öröm lesz nézni a görbe szájú európai gyártók sóvárgását az orientális dizájn előtt.