



## Nissan 370Z Coupé Pack

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse  
(243 kW / 331 PS)

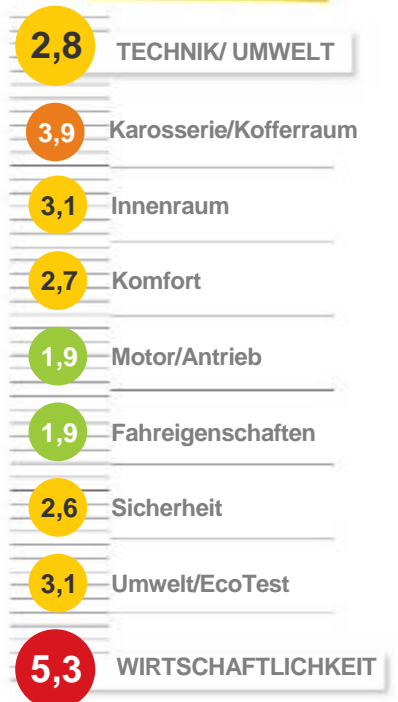
**A**ls Nachfolger des legendären Nissan 350 Z tritt der Nissan 370 Z an. Die Karosserie ist überarbeitet und wirkt jetzt moderner und durchdachter, der Motor hat 200 cm<sup>3</sup> an Volumen zugelegt und mobilisiert jetzt 331 PS aus 3,7 l Hubraum. Das giftige Design, welches konsequent über das ganze Fahrzeug ein Zackenmuster wiederholt, spiegelt wider, was die Insassen im Fahrbetrieb erwartet. Der Nissan ist ein reinrassiger Sportwagen: flach, laut, hart und sehr schnell. Der Luxus ist knapp bemessen, wird in diesem Fahrzeug aber auch nicht erwartet. Erfreulich sind die hohe Verarbeitungsqualität und der hohe Sicherheitsstandard, was aber mit sehr viel Geld bezahlt werden muss. Der Nissan 370 Z ist ein sehr fahraktives, aber teures Fahrzeug. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Audi TT, Alfa Romeo Brera, Porsche Cayman, VW Scirocco

**+** gute Verarbeitung, umfangreiche Serienausstattung, sehr gute Fahrleistungen, sichere Straßenlage, gute aktive + passive Sicherheit, kräftige Bremsanlage, geringer Schadstoffausstoß

**-** sehr hoher Kraftstoffverbrauch, sehr hohe Unterhaltskosten, kleiner Kofferraum, hoher Geräuschpegel im Innenraum



### ADAC-URTEIL



3,9

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

### Verarbeitung

⊕ Der Nissan 370 Z ist gut verarbeitet. Die Karosserie wirkt solide geschaffen, alleine die im Türblech montierten Schrauben wirken etwas billig. Im Innenraum setzt sich der Eindruck fort: Alles ist schön verarbeitet, nur oberhalb der Rundinstrumente bleiben von der Bearbeitung Kanten stehen. Das verwendete Material ist hochwertig: Viel Leder wurde im Innenraum verarbeitet, die Türverkleidungen sind mit schönem Alcantara überzogen und die Kunststoffe fassen sich gut an. Der Motorraum ist von unten fast komplett verschlossen und ist somit gut vor Verschmutzung geschützt. Da das Fahrzeug nur mit zwei Personen besetzt werden kann, ist die maximale Zuladung mit 260 kg üppig bemessen.

⊖ Die Türausschnitte sind nach außen nicht abgedichtet und neigen stark zum Verschmutzen. Zumindest sind robuste Stoßleisten am Schweller verbaut. Ein Dachträger kann auf dem zweisitzigen Coupé nicht verbaut werden. Schutz vor Parkreplern gibt es nicht: In den Stoßfängern sind keine robusten Kunststoffeinlagen verbaut, ebenso sind keine Seitenleisten erhältlich. Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord. Zu bemängeln ist auch die Bedienung der Motorhaube: Zum Öffnen muss ein primitiver Haltestab untergestellt werden und beim Schließen rasten die Schlösser sehr schlecht ein.

3,5

### Sicht

Die Sicht nach außen gestaltet sich beim Nissan nicht besonders einfach. Sowohl bei der Rundumsicht als auch bei der Sicht auf ein Hindernis vor bzw. hinter dem Fahrzeug bekommt der Wagen nur durchschnittliche Bewertungen. Obwohl zwischen C- und B-Säule winzige Fenster eingebaut sind, ist dieser Bereich für den Fahrer absolut undurchsichtig. Auch das Wischerfeld kann nicht überzeugen: Vorne bleibt links ein breiter Wassersteg stehen, rechts oben wird die Windschutzscheibe so unzureichend gewischt, dass der Blick auf eine Ampel behindert wird. Das hintere Wischerfeld ist sehr klein, es werden nur ca. 50% der Scheibe gewischt.

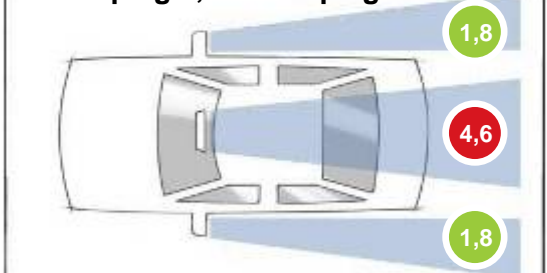
⊕ Gut ist die Sicht in den großen Außenspiegeln. Die Bi-Xenonscheinwerfer werden serienmäßig verbaut und sorgen für eine helle Ausleuchtung der Fahrbahn.

⊖ Weder das vordere noch das hintere Ende des Fahrzeugs sind vom Fahrerplatz aus zu erkennen. Die Dimensionen müssen abgeschätzt werden. Die tiefe Sitzposition ist für die Sicht auf den Verkehr von Nachteil. Durch die flach angeordnete Heckscheibe ist die Sicht im Innenspiegel sehr stark eingeschränkt. Eine Einparkhilfe war im Testwagen nicht verbaut (für 282 € Aufpreis erhältlich), was aber aufgrund der unübersichtlichen Karosserie eine empfehlenswerte Option ist.

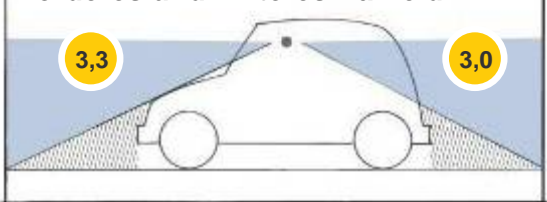
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Nach schräg hinten wird der Blick durch die massiven Dachsäulen behindert.

3,5

## Ein-/Ausstieg

- ⊕ Das serienmäßige Keyless-Go-System ermöglicht sowohl das Öffnen und Schließen des Fahrzeugs als auch den Motorstart durch einfachen Tastendruck. Der Fahrzeugschlüssel muss nur mitgeführt werden. Am Berg werden die Türen sicher aufgehalten und ermöglichen gefahrenfreies Ein- und Aussteigen. Nach dem Verlassen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer noch für kurze Zeit das Umfeld aus, um einen sicheren Heimweg zu garantieren.
- ⊖ Sowohl die niedrige Sitzhöhe als auch der sehr knappe Abstand zwischen Sitzfläche und Dach machen das Ein- und Aussteigen zu einer anspruchsvollen Kletterpartie. Um in das Fahrzeug und auf den Sitz zu gelangen, muss man einen großen Schritt machen. Haltegriffe, die das Ein- und Aussteigen erleichtern würden, sind nicht verbaut.

4,8

## Kofferraum-Volumen\*

- ⊖ Mit 185 Litern ist das Kofferraumvolumen sehr knapp bemessen. Es lässt sich auch nicht durch Umklappen der Rücksitze erweitern. Wenigstens ist die Domstrebe, die beim 350 Z noch mitten im Gepäckraum angebracht war und somit das Beladen unnötig erschwerte, jetzt in den Innenraum gewandert.



**Der sehr flache Kofferraum stellt lediglich 185 l Volumen für das Gepäck zur Verfügung.**

5,0

## Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊖ Das Beladen des Gepäckraums gestaltet sich schwierig: Die Heckklappe wird zwar elektrisch entriegelt, ist aber meist gleichzeitig mit der zweiten Hand die Klappe anzuheben, um nicht wieder ins Schloss zu fallen. Zum Schließen muss sie von außen angefasst werden, was für schmutzige Finger sorgt. Um Gepäckstücke in den Kofferraum zu laden, müssen sie über 90 cm hoch angehoben werden; um sie wieder herauszunehmen, sind immer noch üppige 22 cm zu überwinden. Die Ladeöffnung ist stark nach innen gezogen, was das Beladen zusätzlich beschwert. Die Öffnungshöhe der Klappe beträgt nur 165 cm. Da der Gepäckraum sehr tief gestaltet ist, können Gepäckstücke im vorderen Bereich kaum erreicht werden. Das Format des Laderaums ist unpraktisch und zerklüftet. Beleuchtet ist er nur durch eine schwache Lampe. Sperrige Gepäckstücke (Bsp. Kinderwagen) können nicht eingeladen werden.

5,0

## Kofferraum-Variabilität

- ⊖ Der Gepäckraum lässt sich nicht anpassen oder vergrößern. Gepäcknetze oder andere Ablagen für kleine Gegenstände sind dort nicht verbaut.

## 3,1 INNENRAUM

### 2,9 Bedienung

Die Bedienung des Nissan ist Mittelmaß. Das Lenkrad lässt sich nur in der Höhe verstellen, gut ist aber, dass die Armaturen mitschwenken. Der Abstand zwischen Gas- und Bremspedal ist groß, was ein schnelles Wechseln zwischen den Pedalen erschwert. Um die Kupplung zu betätigen, ist ein hoher Kraftaufwand erforderlich. Allgemein vermittelt der Nissan ein gewöhnungsbedürftiges Pedalgefühl. Die Taster für die elektrische Sitzverstellung sind auf der Innenseite des Sitzes angebracht und im Falle eines Unfalles schwer von Hilfskräften zu erreichen. Wenig Platz ist vorhanden, um die Handräder für die Sitzhöhenverstellung zu bedienen. Die Armaturen sind mit Ausnahme der Tank- und Wassertemperaturanzeige gut abzulesen. Die winzigen Leuchtdioden, die den Tankfüllstand und die Kühlwassertemperatur darstellen, sind bei Lichteinfall kaum noch erkennbar. Um die Außenspiegel einzustellen, ist viel Fingerspitzengefühl nötig. Der Einstellknopf ist nur durchschnittlich bedienbar.



Im Innenraum überzeugt der Nissan durch gute Verarbeitung. Die Funktionalität fällt dagegen leider etwas ab.

⊕ Sowohl Schalthebel als auch Zündschloss sind gut platziert. Ein Regensensor, der die vorderen Scheibenwischer automatisch ansteuert, ist serienmäßig verbaut. Beim Heckwischer kann neben Intervall- auch Dauerbetrieb eingestellt werden. Alle Bedienelemente sind gut beleuchtet, mit Ausnahme der Schalter am Dachhimmel. Das Radio ist gut bedienbar, auch über Lenkradtasten, aber die Anzeige ist weit von den Bedienelementen getrennt. Der Klang des kräftigen Bose-Soundsystems ist einwandfrei. Es sind vielfältigste Ablagen im Innenraum vorhanden, nur die Türtaschen sind etwas klein geraten und für große Getränkeflaschen fehlen Ablagen. Dafür gibt es separate Staufächer hinter den Sitzen und ein eigenes Fach für die Fahrzeugunterlagen. Das sichere Schließen aller Türen und Klappen, mit Ausnahme der Motorhaube, wird überwacht und angezeigt. Das Fahrlicht wird serienmäßig automatisch gesteuert. Ebenso serienmäßig werden der Tempomat und der Bordcomputer inkl. Verbrauchsanzeige verbaut. Die Blinkanlage hat eine Antippfunktion (1x tippen, 3x blinken).

⊖ Die Position der Klimaregelung ist sehr schlecht gewählt. Das Bedienteil ist viel zu tief angebracht, der Schalthebel behindert den Zugriff. Die Aufschrift ist teilweise von den Einstellknöpfen verdeckt. Angezeigt werden die Einstellungen sehr weit vom Bedienteil entfernt, sie sind klein dargestellt und teilweise ausgeblendet. Heckscheibenheizung und Umluftklappe werden durch kleine Taster gesteuert. Auch das Radiobedienteil ist sehr tief eingebaut. Durch den Bordcomputer wird kompliziert mit zwei Knöpfen navigiert. Die Tasten des Navigationssystems sind zu flach angeordnet, der Drehregler ist unpraktisch zu bedienen. Zu gering ist das Fassungsvermögen des unbeleuchteten Handschuhfachs. Leselampen sind im 370 Z überhaupt nicht vorhanden. Beim Angurten stört der große Ablagekasten zwischen den Vordersitzen. Die Lordosenstütze ist unbequem zu bedienen.

### 3,2 Raumangebot vorne\*

Das Raumangebot im Nissan 370 Z ist durchschnittlich. Wenn auch die Sitzhöhe eine Körpergröße bis 1,92 m zulassen würde, sind die Sitze aufgrund der Sitzlänge doch nur für Personen bis 1,86 m geeignet. Die Innenbreite ist mittelmäßig, das subjektive Raumgefühl dürftig.



## 2,7 KOMFORT

### 2,5 Federung

- + Die Fahrwerksabstimmung ist trotz der sehr harten Federung noch gut. Lange Wellen federt das Fahrzeug souverän ab, aber kurze Wellen gibt es schon sehr deutlich an die Insassen weiter. Die Nick- und Stuckerneigung ist gering. Auch Seitenneigung tritt selbst bei schneller Kurvenfahrt kaum auf.
- Beim Überfahren von Einzelhindernissen werden harte Stöße an die Insassen weitergegeben.

### 2,6 Sitze

Die Sitze des Nissan sind durchschnittlich. Der Mechanismus der aktiven Kopfstützen kann unangenehm ins Kreuz drücken, die Flächen sind etwas kurz gehalten. Für einen Sportwagen ist der Seitenhalt mäßig. Nur durchschnittlich ist ebenso die Atmungsaktivität der Sitze. Die Sitzflächen sind serienmäßig mit perforiertem Leder bezogen, die Sitzwangen mit unperforiertem.

- + Vorbildlich sind die Verstellmöglichkeiten des Fahrersitzes. Er ist in Höhe und Neigung verstellbar. Die straff gepolsterten Sitze bieten guten Federungskomfort und eine ordentliche Sitzposition. Serienmäßig ist eine Lordosenstütze verbaut.
- Der Beifahrersitz hat nur eine Lehnen- und Längsverstellung. Die Lehnen der Vordersitze sind zu kurz ausgebildet und unterstützen den Rücken in Schulterhöhe kaum.

### 4,0 Innengeräusch

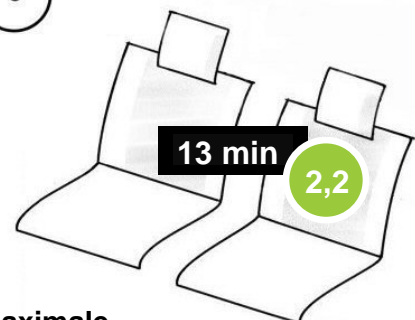
- Das Innengeräusch des 370 Z ist immens. Bei 130 km/h wurden im Innenraum 74 dB(A) gemessen. Der Motor ist in jedem Drehzahlbereich und bei jedem Lastzustand laut, über 5000 Umdrehungen pro Minute aber ohrenbetäubend. Zu den lauten Motorengeräuschen paaren sich noch deutliche Abrollgeräusche und Lärm vom Triebstrang. Der sportlich ambitionierte Fahrer mag den durchaus kernigen Sound als angenehm empfinden. Er ist quasi eine akustische Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine.

### 2,5 Klimatisierung

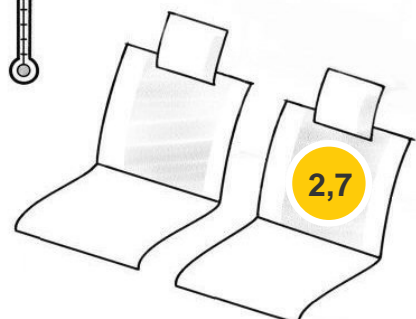
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Die serienmäßige Klimaautomatik hat eine gute Heizleistung, Temperatur und Luftverteilung können aber nicht für Fahrer und Beifahrer getrennt reguliert werden.

#### Heizungsansprechen



#### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,9

## MOTOR/ANTRIEB

0,7

### Fahrleistungen\*

⊕ Bei den Fahrleistungen gibt es nichts zu bemängeln. Der 331 PS starke 3,7l-Sechszylinder macht das Fahrzeug sehr agil. In allen Drehzahlbereichen entwickelt er Kraft im Übermaß, vor allem ist er aber sehr drehfreudig. Sowohl beim Überholvorgang als auch bei den Elastizitätsmessungen im 4. bis 6. Gang erreicht der Nissan Bestwerte.

3,7

### Laufkultur

Die Laufkultur ist Durchschnitt. Das Triebwerk gibt deutliche Vibrationen an die Insassen weiter. Vor allem am Schalthebel kann man die Arbeit des Motors deutlich erfühlen. Zum Brummen neigt er allerdings kaum.

2,3

### Schaltung

⊕ Das Getriebe ist präzise. Nur bei sehr schnellem Durchschalten trifft man die Schaltgasse manchmal nicht auf Antrieb. Der Schalthebel mag kräftig gegriffen werden. Wer aber mit viel Kraftaufwand schaltet, der kann auch hohe Schaltgeschwindigkeiten erzielen. Die Schaltwege sind angenehm kurz. Zum Einlegen des Rückwärtsgangs ist ebenso viel Kraft nötig, der Schaltvorgang funktioniert aber geräuschlos. Eine Ganganzeige informiert über den eingelegten Gang. Beim Zurückschalten gibt das Fahrzeug automatisch Gas und erhöht die Motordrehzahl, um ein zügiges Einkuppeln zu ermöglichen.

2,0

### Getriebeabstufung

⊕ Die Ganganschlüsse passen einwandfrei. Die Gesamtübersetzung ist für ein Sechsganggetriebe relativ kurz gewählt und unterstreicht den sportlichen Charakter des Nissan.

1,9

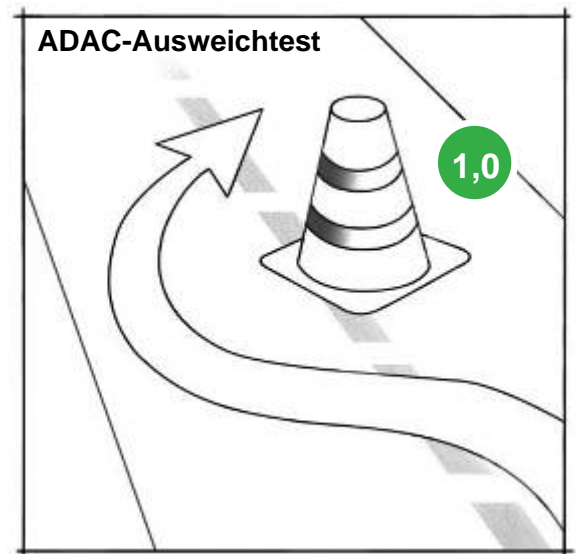
## FAHREIGENSCHAFTEN

1,5

### Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität ist hervorragend. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug sehr spontan und bleibt dabei absolut stabil. Beim ADAC Ausweichtest erreicht es die Spitzennote 1,0. Das ESP muss nur wenig eingreifen, die Geschwindigkeit ist im gesamten Parcours sehr hoch. Auf Nässe ist die Traktion durchschnittlich, das ESP hält den Nissan dann aber mit harten Eingriffen auf Kurs.

⊖ Auf schlechten Straßen lässt der Geradauslauf zu wünschen übrig.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

---

2,5

## Kurvenverhalten

⊕ Das Fahrzeug ist in Kurven sehr spurstabil, in sehr schnell gefahrenen hat es aber die Tendenz zum Übersteuern. Beim Lastwechsel drängt das Heck nach außen. Diese Reaktion ist aber absolut unproblematisch und wird durch das ESP stabilisiert. Beim Beladen verändert sich das Kurvenverhalten kaum, da die zulässigen 260 kg Zuladung kaum zu spüren sind.

---

2,2

## Lenkung\*

⊕ Die Lenkung ist sehr direkt ausgelegt. Beim Anlenken zeigt sie extremes Ansprechen, was das Fahrzeug aber auch nervös macht. Die Lenkung ist sehr zielgenau und vermittelt dem Fahrer ein gutes Gefühl für die Fahrbahn. Sie ist relativ stramm zu bedienen. Ein Wendekreis von 11,5 Metern ist Mittelmaß.

---

1,5

## Bremse

⊕ Ein durchschnittlicher Bremsweg von 35 Metern aus 100 km/h ist hervorragend. Das Ansprechen der Bremse ist sehr gut. Sie will aber fest getreten werden, weswegen das Pedalgefühl etwas mäßig ausfällt.

---

2,6

## SICHERHEIT

---

2,5

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Um die aktive Sicherheit des Nissan 370 Z ist es gut bestellt. ESP und BAS sind serienmäßig an Bord. Bei einer Gefahrenbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert. Durch die LED-Rückleuchten ist der Nissan für den nachfolgenden Verkehr sehr gut zu erkennen. Der Motor kann nur bei durchgedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein unbeabsichtigtes Anrollen verhindert wird. Geöffnete Türen werden vorbeifahrenden Autos durch Rückstrahler signalisiert.

⊖ Der Warnblinkschalter ist von seinem Umfeld farblich zu schwach abgesetzt und ist im Notfall schwer zu finden.

---

2,0

### Passive Sicherheit - Insassen

Für den Nissan 370 Z liegt bei Veröffentlichung des Testberichts kein Ergebnis des EuroNCAP-Crashtests vor.

⊕ Serienmäßig sind Kopf- und Seitenairbags verbaut. Die Kopfstützen können für Personen bis 1,85 m Größe eingestellt werden, der Abstand vom Kopf ist mit 3,5 cm angenehm gering. Gurtwarner sind für beide Sitze vorhanden.

⊖ An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind. Der Gepäckraum ist nicht vom Fahrgastraum getrennt, deswegen besteht die Gefahr, dass bei einem Aufprall Gepäckstücke in den Fahrgastraum katapultiert werden.

4,4

## Kindersicherheit

Für den Nissan 370 Z liegt bei Veröffentlichung des Testberichts kein Ergebnis des EuroNCAP-Crashtests vor.

– Aufgrund der beengten Platzverhältnisse und der Position der Gurtanlenkpunkte können nicht Kindersitze aller Hersteller im 370 Z befestigt werden. Das Isofix-Kindersitzsystem ist überhaupt nicht erhältlich. Da der Beifahrerairbag nicht abschaltbar ist, dürfen rückwärtsgerichtete Kinderschalen nicht eingebaut werden.

2,0

## Fußgängerschutz

Die rundherum weitgehend glattflächige Karosserie ist an den Stoßfängerbereichen nachgiebig. Ein aktive Motorhaube mildert die Verletzungsgefahr für Fußgänger ab. Im Falle einer Kollision mit einem Passanten wird sie vor der Windschutzscheibe angehoben und dämpft so den Aufprall des Körpers ab.

3,1

## UMWELT/ECOTEST

4,9

### Verbrauch/CO2\*

– In der Verbrauchs/CO2-Messung kann der 370 Z nicht überzeugen. Ein Durchschnittsverbrauch von 10,4 l/100 km und ein CO2-Ausstoß von 249 g/km (9 Punkte beim ADAC-Ecotest) sind nicht mehr zeitgemäß. Ein Autobahnverbrauch von 9,6 l/100 km wäre noch tolerierbar, aber 7,9 l/100 km auf Landstraßen und sogar 15,6 l/100 km im Stadtverkehr sind viel zu viel.

1,3

### Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß ist erfreulich gering. Kein Messwert fällt unangenehm auf, auch im Vollastbetrieb halten sich die CO-Emissionen in Grenzen. Im ADAC-Ecotest erhält der Nissan 47 Punkte, aber aufgrund der wenigen Punkte für die CO2-Wertung trotzdem nur 3 Sterne.

5,3

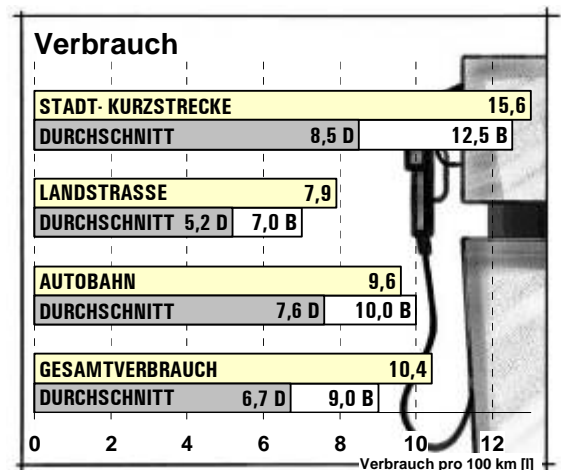
## WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,5

### Betriebskosten\*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Spritkosten ermittelt.

– Der Nissan 370 Z muss mit dem teuren Super Plus betankt werden. Da er außerdem sehr viel Kraftstoff verbraucht, sind die Betriebskosten sehr hoch.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)



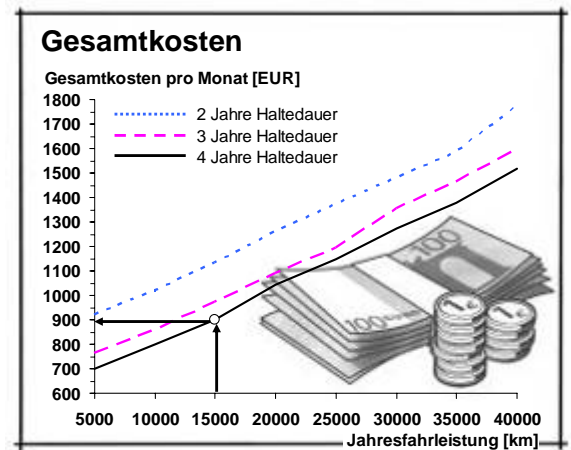
## 5,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 15 000 km ist ein Ölwechsel, nach 30 000 km oder alle 12 Monate ein Wartungsdienst fällig.

- ⊕ Es kommen langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Nissan gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis 100.000 km.
- ⊖ Durch die üppige Bereifung ist mit extrem hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen.

## 3,7 Wertstabilität\*

Dem 370 Z wird kein besonders stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Eine mögliche Ursache dafür kann sein, dass er mit der verbauten Motorisierung nur die Euro 4-Norm erfüllt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 899 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## 5,1 Kosten für Anschaffung\*

- ⊖ Die Anschaffungskosten sind sehr hoch. Trösten kann man sich allenfalls damit, dass man ein komplett ausgestattetes Auto mit einem hohen Qualitätsstandard bekommt. Alle sicherheitstechnischen Einrichtungen sind an Bord. Optional gibt es nur noch 19 Zoll-Alufelgen, das Navigationssystem, eine Stylingpaket für den Innenraum und die Metalliclackierung.

## 5,5 Fixkosten\*

- ⊖ Auch die Fixkosten sind sehr hoch angesiedelt. Die Kfz-Haftpflichtversicherung ist zwar günstig, aber in den Kaskoklassen ist die Typklasseneinstufung extrem hoch. Die Kfz-Steuer schlägt mit 332 € pro Jahr zu Buche.

## 5,5 Monatliche Gesamtkosten\*

- ⊖ Hohe Betriebs- und Fixkosten und ein durchschnittlicher Wertverlust führen unweigerlich dazu, dass für die monatlichen Gesamtkosten hoher Betrag kalkuliert werden muss. Der Nissan 370 Z ist sehr teuer im Unterhalt.

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	3696 ccm
Leistung	243 kW (331 PS)
bei	7000 U/min
Maximales Drehmoment	366 Nm
bei	5200 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/50R18W/245/45R18W
Reifengröße (Testwagen)	V:245/40R19W; H:275/35R19W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	3,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	10,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	15,6/ 7,9/ 9,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	249g/km / 249g/km
Innengeräusch 130km/h	74dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4250/1845/1310 mm
Leergewicht/Zuladung	1540 kg/260 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	185 l/185 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	72 l
Reichweite	690 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	201 Euro
Monatliche Werkstattkosten	96 Euro
Monatliche Fixkosten	126 Euro
Monatlicher Wertverlust	476 Euro
Monatliche Gesamtkosten	899 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/28/27
Grundpreis	41.190 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familien-  
freundlich

gute Zu-  
lademög-  
lichkeit

komfort-  
betont

gute  
Sicherheit

fahraktiv

lang-  
strecken-  
tauglich

wirt-  
schaftlich

Nissan 370Z Coupé Pack

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (7-Gang)	2.100 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	282 Euro
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Audioanlage (Bose-Soundsystem)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	2.300 Euro <sup>o</sup>
Sitzbezüge, Leder (beheizt)	Serie

### AUSSEN

Alarmanlage	Serie
Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	790 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,9</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,9</b>
Verarbeitung	2,5	Fahrstabilität	1,5
Sicht	3,5	Kurvenverhalten	2,5
Ein-/Ausstieg	3,5	Lenkung*	2,2
Kofferraum-Volumen*	4,8	Bremse	1,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	5,0	<b>Sicherheit</b>	<b>2,6</b>
Kofferraum-Variabilität	5,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
<b>Innenraum</b>	<b>3,1</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	2,9	Kindersicherheit	4,4
Raumangebot vorne*	3,2	Fußgängerschutz	2,0
Raumangebot hinten*	entfällt	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,1</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	4,9
<b>Komfort</b>	<b>2,7</b>	Schadstoffe	1,3
Federung	2,5		
Sitze	2,6		
Innengeräusch	4,0	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>5,3</b>
Klimatisierung	2,5	Betriebskosten*	5,5
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,9</b>	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Fahrleistungen*	0,7	Wertstabilität*	3,7
Laufkultur	3,7	Kosten für Anschaffung*	5,1
Schaltung	2,3	Fixkosten*	5,5
Getriebeabstufung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	5,5

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest