



Nissan 370Z Roadster Pack Automatik

Zweitüriger Roadster der Mittelklasse
(241 kW / 328 PS)

Ein Blickfang ist er auf jeden Fall, der Nissan 370 Z Roadster. Mit seinem giftigen Zacken-Design sorgt er gerne für neugierige Blicke. Und er hält, was er optisch verspricht: Der 370 Z ist kein weichgespülter Roadster, der einen guten Kompromiss aus Komfort und Sportlichkeit darstellt. Er ist ein reiner Sportler, der für hervorragenden Fahrspaß sorgt. In Komfort und Alltagstauglichkeit gilt es aber Abstriche zu machen. Der 3,7-Liter-Sechszylinder leistet in der Euro 5-Ausbaustufe 241 kW/328 PS, erfreut durch sehr gute Fahrleistungen, enttäuscht aber mit einem sehr hohen Verbrauch. Vor allem, wenn man den eingeschränkten Alltagsnutzen betrachtet, erscheint der Grundpreis von 46.700 Euro sehr hoch angesiedelt. Hat man die Hürde Kaufpreis überwunden, so wird man mit sehr hohen Unterhaltskosten konfrontiert. Nissan 370 Z fahren ist Luxus.
Karosserievarianten: Coupé. **Konkurrenten:** BMW Z4, Chevrolet Camaro, Mercedes SLK.

+ sehr gute Fahrleistungen, gut abgestuftes Automatikgetriebe, sichere Fahreigenschaften, aktiver Fußgängerschutz

- sehr teure Unterhaltskosten, sehr hoher Verbrauch, kaum tauglich für Kindersitze, unpraktischer Kofferraum, eingeschränkter Alltagsnutzen



ADAC-URTEIL

3,1 AUTOTEST

5,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

4,7 Familie

3,4 Stadtverkehr

3,4 Senioren

2,7 Langstrecke

4,8 Transport

1,7 Fahrspaß

4,1 Preis/Leistung

4,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

Verarbeitung

Bei der Verarbeitung findet man sowohl Tops als auch Flops.

⊕ Die Karosserie wirkt solide. 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, was unnötige Luftwirbel reduziert. Die Türausschnitte wurden aufwändig abgedichtet, an den Schwellern schützen robuste Stoßleisten vor Beschädigungen. Das Stoffdach wird elektrisch geöffnet und geschlossen.

⊖ Die in den Türen verbauten Schrauben wirken billig. Vor allem der Heckbereich wird von unsauberen Spaltmaßen dominiert. Der Unterboden ist zum Großteil ziemlich zerklüftet. Schutz vor Parkremplern gibt es nicht: In den Stoßfängern sind keine robusten Kunststoffeinlagen verbaut, ebenso sind keine Seitenleisten erhältlich. Auch wenn sich die Karosserie beim ADAC Cabriotest verwindungssteif zeigt, im Fahrbetrieb nimmt man deutliche Vibrationen wahr. 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. Besonders bruchgefährdet platziert wurde die Nebelschlussleuchte im unteren Heckbereich.

4,1

Alltagstauglichkeit

Der Alltagsnutzen des sportlichen Roadsters ist, nicht nur durch seine zwei Sitzplätze, deutlich eingeschränkt. Mit einer Tankfüllung hat er eine Reichweite von 700 Kilometern.

⊖ Die maximale Zuladung wurde mit 270 Kilogramm sehr knapp bemessen. Im Falle einer Reifenpanne ist man auf ein Reparaturset angewiesen, das nur bei kleinen Beschädigungen Hilfe bietet. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sucht man vergebens.

3,6

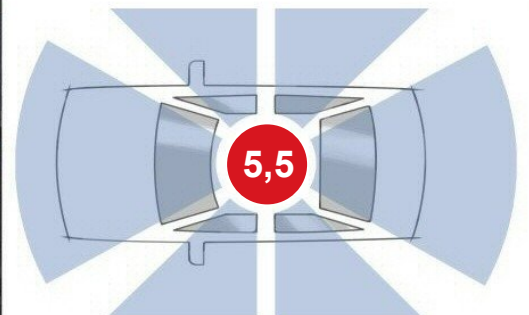
Sicht

Die Sicht nach außen gestaltet sich beim Nissan nicht besonders einfach. Hinter dem Fahrzeug sind flache Hindernisse kaum zu erkennen. Auch das Wischerfeld kann nicht überzeugen: Vorn bleibt links ein breiter Wassersteg stehen, rechts oben wird die Windschutzscheibe so unzureichend gewischt, dass der Blick auf eine Ampel behindert ist.

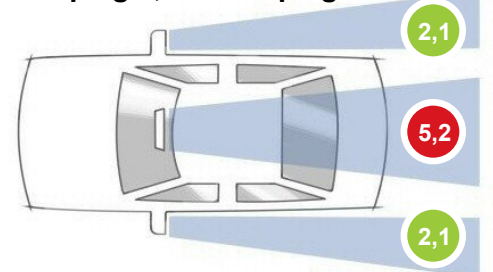


Nach schräg hinten wird der Blick durch die massive Verdeckdachsäule behindert.

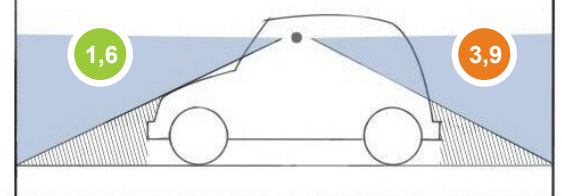
Rundumsicht



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.

+ Die abfallende Motorhaube erlaubt gute Sicht auf Hindernisse vor dem Fahrzeug. Gut sind auch die großen Außenspiegel (links mit asphärischem Bereich). 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. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Roadster katastrophal ab. Von der B-Säule bis zur Heckscheibe ist der Nissan quasi undurchsichtig. Durch die Heckscheibe kann man allenfalls nah auffahrende Lkw sehen. Vergleichbar schlecht fällt das Sichtfeld des Rückspiegels aus. Eine akustische Einparkhilfe war im Testwagen nicht verbaut (für 282 € Aufpreis erhältlich), was aber aufgrund der unübersichtlichen Karosserie eine empfehlenswerte Option ist. Zumindest war eine Rückfahrkamera an Bord.

3,5

Ein-/Ausstieg

Für einen Roadster gestaltet sich das Ein- und Aussteigen noch relativ bequem. Die flache, weit nach hinten gezogene Windschutzscheibe stört, kann aber noch toleriert werden.

+ Die flachen Schweller behindern beim Einsteigen kaum. 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.

5,5

Kofferraum-Volumen*

- Mit 140 Litern ist das Kofferraumvolumen sehr knapp bemessen. Es lässt sich auch nicht durch Umklappen der Rücksitze erweitern.

4,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

Der kleine Kofferraum ist nicht sonderlich praktisch gestaltet.

+ Die Heckklappe schwenkt aus dem Ladebereich und behindert somit kaum. Durch die geringe Tiefe des Kofferraums können alle Gegenstände gut erreicht werden.

- 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 27 cm zu überwinden. Die Ladeöffnung ist nicht sehr groß, was das Beladen zusätzlich erschwert. Das Format des Laderaums ist unpraktisch und zerklüftet. Fairerweise bildet Nissan auf der Innenseite der Heckklappe ab, wie man zumindest einen Golf-Bag richtig im Kofferraum verstauen kann. Beleuchtet ist er nur durch eine schwache Lampe.



Der Kofferraum stellt lediglich magere 140 l Volumen für das Gepäck zur Verfügung.

5,0

Kofferraum-Variabilität

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

3,4

INNENRAUM

3,1

Bedienung

Die Bedienung des Nissan ist Mittelmaß. Das Lenkrad lässt sich nur in der Höhe verstellen. Gut ist aber, dass die Armaturen mitschwenken. Die Taster für die elektrische Sitzeinstellung sind auf der Innenseite des Sitzes angebracht und bei einem Unfall schwer von Hilfskräften zu erreichen. Wenig Platz ist vorhanden, um die Handräder für die Sitzhöhenverstellung zu bedienen. Die Armaturen lassen sich mit Ausnahme der Tank- und Wassertemperaturanzeige gut ablesen. 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 gut bedienbar. Die Spiegel können bei beengten Platzverhältnissen eingeschwenkt werden.



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

+ Sowohl Wählhebel als auch Zündschloss sind gut platziert. Ein Regensensor, der die vorderen Scheibenwischer automatisch ansteuert, ist serienmäßig verbaut. Alle Bedienelemente sind gut beleuchtet, mit Ausnahme der Schalter über der Frontscheibe. Das Radio ist gut bedienbar, auch über Lenkradtasten, aber die Anzeige liegt weit von den Bedienelementen getrennt. Der Klang des kräftigen Bose-Soundsystems erweist sich als einwandfrei. Es sind vielfältigste Ablagen im Innenraum vorhanden, nur die Türtaschen fallen etwas klein aus 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. Zur Serienausstattung gehören Tempomat und Bordcomputer inkl. Verbrauchsanzeige. 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 Automatik-Wählhebel 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. Der Reiserechner verwaltet nur eine Strecke. 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. Die elektrischen Fensterheber haben keinen Einklemmschutz.

3,6

Raumangebot vorne*

Das Raumangebot im Nissan 370 Z ist durchschnittlich. Wenn auch die Sitzhöhe eine Körpergröße bis 1,90 m zulassen würde, sind die Sitze aufgrund der Sitzlänge doch nur für Personen bis 1,85 m geeignet. Die knappe Innenbreite sorgt für ein dürftiges Raumgefühl.

5,0 Innenraum-Variabilität

– Für den 370 Z werden keine Sitzvarianten angeboten. Der Einstellbereich der Rückenlehnen ist stark eingeschränkt.

2,8 KOMFORT

2,7 Federung

Die Fahrwerksabstimmung ist trotz der sehr harten Federung noch ordentlich.

+ 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.

2,5 Sitze

Die Sitze des Nissan sind nur durchschnittlich konturiert. Der Mechanismus der aktiven Kopfstützen kann unangenehm ins Kreuz drücken, die Flächen sind etwas kurz gehalten. Für einen Sportwagen ist der Seitenhalt mäßig.

+ Vorbildlich sind die Einstellmöglichkeiten des Fahrersitzes. Er ist in Höhe und Neigung verstellbar. Die straff gepolsterten Sitze bieten guten Federungskomfort und eine ordentliche Sitzposition. Aufgrund der Sitzlüftung schwitzt man auch im Sommer kaum am Rücken. Serienmäßig ist am Fahrerplatz eine Lordosenstütze verbaut.

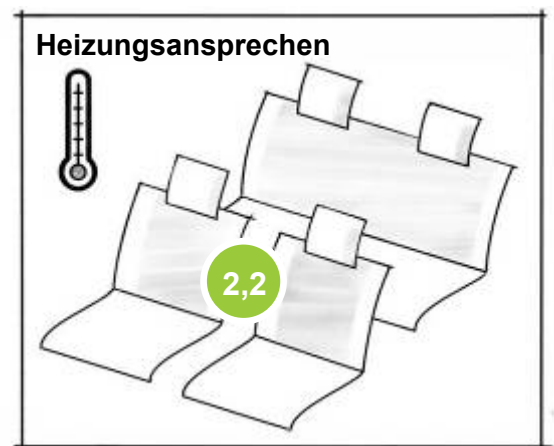
– Der Beifahrersitz hat nur eine Lehnen- und Längsverstellung. Die Lehnen der Vordersitze sind kurz und schmal ausgebildet und unterstützen den Rücken in Schulterhöhe kaum.

3,8 Innengeräusch

Das Innengeräusch des 370 Z ist hoch. Bei 130 km/h wurden im Innenraum 72,7 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 gesellen sich noch deutliche Abrollgeräusche. Mit Automatikgetriebe entfällt zumindest das Heulen des Schaltgetriebes. Der sportlich ambitionierte Fahrer mag den durchaus kernigen Sound als angenehm empfinden. Er ist quasi eine akustische Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine.

2,9 Klimatisierung

Die serienmäßige Klimaautomatik hat eine gute Heizleistung, Temperatur und Luftverteilung können aber nicht für Fahrer und Beifahrer getrennt reguliert werden. Für die Luftverteilung sind bestimmte Kombinationen vorgegeben.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen*

⊕ Bei den Fahrleistungen gibt es nichts zu bemängeln. Der 241 kW/328 PS starke 3,7 l-Sechszylinder macht das Fahrzeug sehr agil. In allen Drehzahlbereichen entwickelt er Kraft im Übermaß, vor allem ist er aber sehr drehfreudig. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt er 3,5 Sekunden.

3,7 Laufkultur

Die Laufkultur ist Durchschnitt. Das Triebwerk gibt deutliche Vibrationen an die Insassen weiter. Zum Brummen neigt es allerdings kaum.

2,7 Schaltung

Das Automatikgetriebe des 370Z schaltet etwas ruppig - nicht jeder Schaltvorgang ist wirklich sinnig. Vor allem das Hochschalten dauert manchmal wesentlich länger, als es dem Fahrer lieb ist.

⊕ Die Wählhebelbedienung gibt keine Fragen auf. Der Rückwärtsgang kann auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos eingelegt werden.

1,5 Getriebeabstufung

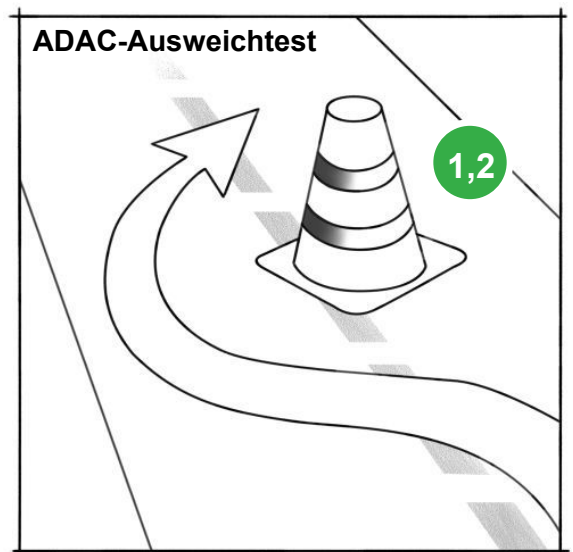
⊕ Die sieben Schaltstufen passen einwandfrei. Die Gesamtübersetzung ist relativ lang gewählt, wodurch auch auf großen Reisen kein unnötiger Kraftstoff verschwendet wird. Bei 130 km/h dreht der Motor mit nur 2.700 Umdrehungen pro Minute.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität ist hervorragend. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug sehr spontan und bleibt dabei absolut stabil. Beim ADAC Ausweichtest erreicht es ein sehr gutes Ergebnis. 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. Der Nissan ist in Kurven sehr spurstabil, in sehr schnell gefahrenen hat er aber die Tendenz zum Übersteuern. Beim Lastwechsel drängt das Heck nach außen. Diese Reaktion sorgt zwar für Überraschungsmomente, wird durch ESP aber sicher abgefangen. Da kaum zugeladen werden darf, verändert sich das Fahrverhalten bei beladenem Fahrzeug kaum.

⊖ 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.

2,3 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 geht relativ stramm. Ein Wendekreis von 11,4 Metern ist Mittelmaß.

1,4 Bremse

⊕ Ein durchschnittlicher Bremsweg von 34,7 Metern aus 100 km/h ist hervorragend (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Potenza RE050A der Größen 245/40 R19 94W vorn und 275/35 R19 96W hinten). Das Ansprechen der Bremse ist sehr gut. Sie will aber fest getreten werden, weswegen das Pedalgefühl etwas leidet.

3,0 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Um die aktive Sicherheit des Nissan 370Z ist es gut bestellt. ESP und BAS sind serienmäßig an Bord, ebenso ein indirekt arbeitendes Reifendruck-Kontrollsystem. Bei einer Gefahrenbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert. Durch die LED-Rückleuchten ist der Nissan für den nachfolgenden Verkehr sehr gut zu erkennen. Geöffnete Türen werden vorbeifahrenden Autos durch Rückstrahler signalisiert. Serienmäßig ist ein Geschwindigkeitsbegrenzer an Bord, mit dem der Fahrer die maximale Höchstgeschwindigkeit limitieren kann.

⊖ Der Warnblinkschalter ist von seinem Umfeld farblich zu schwach abgesetzt und im Notfall schwer zu finden. Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, so können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

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

⊕ Serienmäßig sind Kopf- und Seitenairbags verbaut. Die Kopfstützen können für Personen bis 1,77 m Größe eingestellt werden, der Abstand vom Kopf ist gering, wodurch die Verletzungsgefahr im Halswirbelbereich minimiert wird. Gurtwarner sind für beide Sitze vorhanden. Im Falle eines Überschlags schützen Überrollbügel hinter den Kopfstützen.

⊖ An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind. Warndreieck und Verbandskasten haben keine definierten Halter.

4,7 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 Gurtnlenkpunkte können nicht alle Kindersitze im 370 Z befestigt werden. Das Isofix-Kindersitzsystem ist überhaupt nicht erhältlich. Da sich der Beifahrerairbag nicht abschalten lässt, dürfen rückwärtsgerichtete Kinderschalen nicht eingebaut werden. Selbst der Fahrzeughersteller empfiehlt, auf dem Beifahrersitz keine Kinderrückhaltesysteme zu montieren.

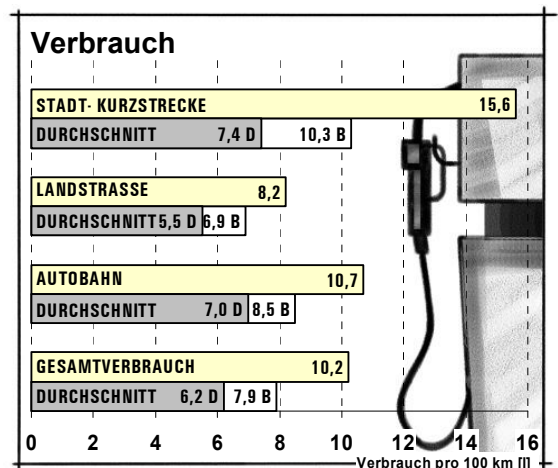
2,0 Fußgängerschutz

+ Die rundherum weitgehend glattflächige Karosserie ist an den Stoßfängerbereichen nachgiebig. Eine 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.

3,6 UMWELT/ECOTEST

5,4 Verbrauch/CO₂*

– In der Verbrauchs-/CO₂-Messung kann der 370 Z nicht überzeugen. Ein Durchschnittsverbrauch von 10,2 l/100 km und ein CO₂-Ausstoß von 278 g/km (2 Punkte beim ADAC-Ecotest) sind nicht mehr zeitgemäß. Ein Autobahnverbrauch von 10,7 l/100 km wäre bei einem sportlichen Roadster gerade noch tolerierbar, aber 8,2 l/100 km auf Landstraßen und sogar 15,6 l/100 km im Stadtverkehr sind viel zu viel.



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

1,7 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 43 Punkte, aber aufgrund der wenigen Punkte für die CO₂-Wertung trotzdem nur 2 Sterne.

5,2 AUTOKOSTEN

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.

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.

3,1

Wertstabilität*

Dem 370 Z Roadster wird kein besonders stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Spaßfahrzeuge mit einem hohen Kraftstoffverbrauch passen nicht in die Zeit.

5,2

Kosten für Anschaffung*

- ⊖ Die Anschaffungskosten sind sehr hoch. Wer 370 Z Roadster fahren will, muss mindestens 46.700 Euro investieren. In Grundausstattung liegt der Nissan satte 3.400 Euro unter dem ADAC Standard-Ausstattungs niveau.

4,7

Fixkosten*

- ⊖ Auch die Fixkosten sind sehr hoch angesiedelt. Die Kfz-Haftpflichtversicherung ist zwar günstig, aber in den Kaskoklassen liegt die Typklasseneinstufung extrem hoch. Die Kfz-Steuer schlägt mit 362 € pro Jahr zu Buche.

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

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

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	3696 ccm
Leistung	241 kW (328 PS)
bei	7000 U/min
Maximales Drehmoment	363 Nm
bei	5200 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/50R18W/245/45R18W
Reifengröße (Testwagen)	245/40R19W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	10,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	10,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	15,6/ 8,2/ 10,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	254g/km / 278g/km
Innengeräusch 130km/h	72,7dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4250/1845/1325 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2005 mm
Leergewicht/Zuladung	1615 kg/270 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	140 l/140 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	72 l
Reichweite	705 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	250 Euro
Monatliche Werkstattkosten	92 Euro
Monatliche Fixkosten	195 Euro
Monatlicher Wertverlust	607 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.144 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/29/27
Grundpreis	46.700 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (7-Gang)	2.150 Euro ^o
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Rückleuchten	^o
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	282 Euro
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verdeck, elektrisch	Serie
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 (inkl. Rückfahrkamera)	2.610 Euro ^o
Sitzbezüge, Leder (beheizt)	Serie

AUSSEN

Alarmanlage	Serie
Lackierung Metallic	790 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,1

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen