

NISSAN 370 Z: MITO Y REALIDAD

El espíritu Z nunca fue tan poderoso. El nuevo 370Z lleva al mítico deportivo de Nissan hacia nuevos horizontes al proporcionar más agilidad, más prestaciones, más practicidad y más diversión al volante. Más corto y ligero que su antecesor, estrena nuevas tecnologías como, por ejemplo, la primera caja de cambios manual con efecto doble embrague automático. Larga vida al nuevo Z...

“A lo largo de los años y de sus sucesivas generaciones, el Nissan Z se ha convertido en un best seller global, lo que ha hecho de él el deportivo japonés por antonomasia. El nuevo 370Z continúa con la tradición. Es un biplaza de altas prestaciones capaz de mezclar excitantes sensaciones al volante con las habituales cualidades de los modelos Nissan; una facilidad de uso y una polivalencia que le permiten ser utilizado a diario de manera práctica. El 370Z es un auténtico Z en todos los aspectos”.

Andy Palmer, Vice-Presidente Senior de Desarrollo Global de Producto de Nissan Motor Co. Ltd.

Lo más destacado

- Más ágil: más corto y con vías más anchas
- Más potente: nuevo motor V6 de 3,7 litros y 331 CV
- Más eficaz: más ligero pero más rígido
- Más práctico: más espacios de almacenamiento y maletero más práctico
- Más divertido: Synchro Rev Control para cambios de marcha perfectos
- Más deseable: calidad interior mejorada
- Más opciones: versión automática disponible por primera vez en Europa

Cuando fue lanzado al mercado hace ahora seis años, el 350Z revolucionó el segmento de los coches deportivos. Ganador de numerosos premios internacionales, consiguió, con su ligereza, derrotar a rivales más potentes en las diferentes pruebas comparativas en que participó.

Ahora, sin embargo, el 350Z ha llegado al final de su camino. El nuevo 370Z continúa con la filosofía de su predecesor con prestaciones accesibles, la agilidad de un deportivo y un diseño atlético... pero ofreciendo más en cada uno de estos aspectos.

Más atractivo

En el 370Z, los ingenieros de Nissan han llevado al extremo las formas de la larga saga de los deportivos Z haciéndolo todavía más atractivo y más deseable. La conducción se ha mejorado gracias a la mayor anchura de vías (15 mm en la delantera y 55 en la trasera), a la reducción en 100 mm de la distancia entre ejes y a una estructura de carrocería más rígida.

Para que el conductor pueda aprovechar al máximo las virtudes del chasis, el motor V6 ha aumentado su cilindrada hasta 3,7 litros y su potencia en 18 caballos hasta alcanzar los 331, mientras que el uso intensivo de materiales ligeros –incluyendo el aluminio de puertas, capó delantero y portón trasero- ha permitido reducir el peso en vacío del coche en 32 kilos.

El nuevo motor es la última evolución del aclamado propulsor VQ de Nissan. Llamado VQ37VHR, dispone del sistema VVEL (Variable Valve Event and Lift) para mejorar la potencia en baja y el par a alto régimen. Pese a su indudable potencial mecánico, se trata de un motor muy lineal en su entrega de potencia, lo que resulta clave para proporcionar al 370Z su gran facilidad de conducción en un uso cotidiano.

Synchro Rev Control

Menos peso, más potencia y más agilidad ¿qué más podría pedir un conductor deportivo? Pues, por ejemplo, una nueva caja de cambios manual de seis relaciones que incorpora el Synchro Rev Control (SRC), el primer sistema del mundo de sincronización completa del cambio y las revoluciones del motor lo que permite cambios suaves tanto al subir como al bajar las marchas... y significativamente más rápidos de lo que podría conseguir un conductor experto utilizando el tradicional método de efecto de doble embrague.

El Downshift Rev Matching (DRM) es una función del nuevo cambio automático opcional de siete velocidades –el 350Z no estaba disponible en Europa con transmisión automática- que proporciona rápidas reducciones de marcha y un pequeño toque de acelerador cuando se utiliza en modo manual. Esta nueva transmisión incorpora, además, levas en el volante para un control perfecto del cambio.

Pese a tratarse de un coche completamente nuevo, el 370Z comparte el ADN del 350Z al que sustituye... y, por supuesto, el del original 240Z de 1970. La silueta retiene el concepto de capó largo y habitáculo compacto de los coches deportivos

tradicionales, todo ello aderezado con unos voladizos delantero y trasero muy cortos y unos pasos de rueda musculosos que subrayan su indudable potencial.

Tal vez el cambio más notable en el estilo del 370Z sea el dinámico diseño de la ventanilla con el trazo ascendente. Esta curvatura hacia arriba sigue el estilo del panel inferior lateral, bajo el umbral de la puerta, con un trazo más dinámico que en el 350Z.

Detalles de estilo Z

El nuevo coche adapta otros elementos de estilo propios de la saga Z como las robustas manecillas de las puertas en aluminio y el logotipo con la Z en los paneles laterales, entre la rueda delantera y la puerta, que integra ahora el intermitente lateral. La línea del techo inclinada recuerda el diseño del mítico superdeportivo de Nissan: el GT-R.

Otros cambios notables son los pilotos traseros, que ahora recuerdan a un boomerang, los faros en forma de flecha y la entrada de aire integrada en el agresivo frontal a la que se ha dado forma de mandíbula de tiburón.

En la trasera, el faro anti-niebla está montado en posición central en la parte inferior del parachoques. Esta posición está claramente inspirada en las luces de lluvia de los monoplasas de Fórmula 1.

En el interior, el 370Z mantiene la tradición Z de situar al conductor en el centro de la acción. La disposición del cockpit mantiene los tres instrumentos en el centro del salpicadero orientados hacia el conductor, que se encuentra separado del pasajero por una consola central de gran anchura. Se ha prestado especial atención a la mejora del ensamblado y de los acabados y se han utilizado materiales de más calidad como los plásticos blandos que se utilizan para el salpicadero. En función del acabado, el tapizado de los asientos y las puertas es de cuero o de gamuza.

Pese a tratarse de un biplaza auténtico –no se ha realizado ningún intento de dotarle de dos plazas adicionales- la practicidad del 370Z ha aumentado con un maletero de mayor tamaño y más espacios para guardar objetos en el habitáculo. La mayor rigidez de la carrocería ha permitido eliminar la barra entre las torretas de la suspensión trasera que se había convertido en una de las características distintivas del 350Z pero que penalizaba espacio al maletero. Como resultado de ello, el 370Z

puede transportar dos maletas de tamaño medio y dispone de un estor enrollable para ocultar el contenido del maletero de miradas ajenas.

“El 370Z tiene un nuevo diseño, muy fresco, pero se identifica de manera inmediata como un miembro de la saga Z. Conserva las mejores características de cada una de las generaciones Z que le precedieron pero además añade otras nuevas totalmente propias. El 370Z no sólo continúa la gran tradición de los Z sino que se convierte en un nuevo icono por sí mismo” explica Pierre Loing, Vice-Presidente Europeo de Desarrollo de Producto.

DISEÑO EXTERIOR: DISEÑO AGRESIVO

El comportamiento más deportivo y sus mejores prestaciones se combinan con un diseño más agresivo que mezcla las tradicionales señas de identidad de los Z con la poderosa presencia de un gran coche deportivo. Sus anchos hombros contrastan con sus compactas dimensiones para crear un coche digno del famoso logotipo Z.

Lo más destacado

- Más corto, más ancho y más bajo
- Agresiva presencia
- Diseñado con “dinamismo”
- El estilo Z incluye:
 - Manecillas de puertas verticales
 - Salidas de escape dobles
 - Intermitentes laterales bajo el logo Z

Todos los paneles de la carrocería son nuevos y todas las dimensiones han cambiado. No obstante, no cabe ninguna duda de que el 370 es un auténtico Z. Su nuevo y dinámico diseño acentúa las compactas dimensiones del coche proporcionándole una presencia más musculosa y agresiva.

Continuador de una tradición que se inició con el 240Z hace más de 40 años, el diseño del 370Z es el de un auténtico coche deportivo con un morro largo, un habitáculo compacto, voladizos cortos y una trasera truncada. Su silueta es muy parecida a la del 350Z pero difiere de ella en los detalles.

65 mm más corto que el 350Z, el 370Z mide 4.250 mm de largo y se asienta sobre una distancia entre ejes de 2.550 mm, exactamente 100 mm menos que la de su antecesor. Con 1.315 mm, tiene la misma altura que el 350 Z mientras que ha crecido 30 mm en anchura hasta alcanzar 1.845 mm. Para asegurarse de que la línea del techo, no perjudicara la habitabilidad interior, los asientos se han situado en una posición más baja lo que ha contribuido a rebajar el centro de gravedad.

Batalla más corta

La distancia entre ejes más corta ha comportado llevar las ruedas traseras todavía más cerca de los asientos, aumentando la impresión del conductor de estar sentado casi sobre el eje trasero, lo que deriva en una mayor sensación de control del coche.

Al crear su nuevo look, más duro, los diseñadores de Nissan han incorporado a los elementos de estilo Z una nueva interpretación del dinamismo. Así, se han tomado prestados elementos de diseño del GT-R como la caída en ángulo del techo, que tiene su punto más elevado justo encima de los pilares A. Desde allí, baja directamente hasta el alerón del portón trasero en contraposición con el techo del 350Z que, desde el pilar A, se elevaba ligeramente en la zona del habitáculo antes de iniciar el descenso hacia la parte trasera.

La forma de las ventanillas laterales es también distinta en el nuevo modelo con la pequeña ventanilla trasera, situada tras la puerta, caracterizada por su línea ascendente que inicia su trayectoria siguiendo la dirección que marca la parte trasera de la propia puerta. Esta simple línea ascendente, que tiene su reminiscencia en el panel del umbral inferior, es la que acentúa al dinamismo del diseño.

Líneas fluidas

Los poderosos pasos de rueda y su prolongación parecen empujar la carrocería contra las ruedas poniendo de relieve su bajo centro de gravedad y aumentando la impresión de que el coche está perfectamente plantado sobre la carretera. Pese a que en su conjunto, la silueta resulta angulosa, la línea hacia arriba de la luneta trasera y la suave curva del capó son la prueba de que en el diseño del 370Z hay mucho más que un conjunto de líneas rectas.

La línea del capó está pensada, además, para no resultar agresiva en caso de atropello y el 370Z incorpora la tecnología pop-up, diseñada para minimizar las consecuencias para el peatón en caso de impacto.

Posiblemente el punto donde mejor se visualizan los cambios estéticos del nuevo coche sean los faros. Los pilotos traseros de tecnología LED tienen forma de boomerang y caracterizan la trasera del coche, mientras que los grandes faros delanteros, en forma de punta de flecha, siguen la curvatura del capó. Delante, una ancha "boca" para la toma de aire en la parte baja del frontal, añade agresividad a la imagen del vehículo.

La eficiencia aerodinámica ha mejorado respecto al modelo precedente con un ligero spoiler delantero y un alerón trasero integrado en el portón que reduce la elevación y crea una fuerza de apoyo extra.

Reducción de peso

Las medidas de reducción de peso incluyen el uso de aluminio para el capó, las puertas y el portón trasero –en el 350Z el aluminio se utilizaba sólo para el capó- así como el uso masivo de materiales y componentes ligeros en la estructura de la carrocería y en la mecánica.

La reducción de peso en la carrocería es de 26 kilos a los que hay que añadir otros 11 kilos ahorrados en las puertas. Incluso el equipo de sonido, que pesa 1,6 kilos menos, ha contribuido a rebajar el peso. El 370Z pesa 32 kilos menos que su antecesor.

Algunos de los detalles Z están presentes en el diseño del coche. El logotipo circular con la Z en la aleta delantera añade ahora una función a la forma ya que incorpora el intermitente lateral. Las robustas manecillas de las puertas, que parecen modeladas en un bloque de metal, también se han mantenido mientras que la trasera sigue estando caracterizada por el notable diámetro de los tubos de escape dobles.

Y lo mejor de todo es que la pureza de la línea no se ve alterada por ningún elemento añadido. La antena de la radio, por ejemplo, se ha integrado en la luneta trasera.

“Dar forma al nuevo 370Z ha sido un gran reto” explica Shiro Nakamura, Director Jefe Creativo. *“Un coche Z tiene un ADN muy particular y nosotros queríamos incorporar ese ADN a un diseño completamente nuevo... aunque sin crear un coche deportivo de aspecto retro. En lugar de eso, buscábamos un diseño que respetara el pasado pero que añadiera nuevas emociones y nuevos planteamientos”.*

“Es claramente, un excitante nuevo deportivo. Y, al mismo tiempo, es, también, claramente, un Z”.

INTERIOR: EL ESPACIO DEL CONDUCTOR

Es un deportivo por fuera y también lo es claramente por dentro. Como ejemplo valga la instrumentación que exhibe una de las características propias de todo coche deportivo: un cuentarrevoluciones situado en el centro de la instrumentación y con la zona roja en las 7.500 rpm.

Lo más destacado

- Disposición con el conductor como elemento central
- Botón de puesta en marcha y parada del motor
- Llave inteligente
- Pedales de aluminio
- Acelerador anclado en el suelo
- Más calidad, mejores materiales y mejor acabado
- Maletero más práctico
- Estor de maletero enrollable

Que el nuevo 370Z es un coche orientado a las prestaciones es algo que resulta obvio con sólo entrar en su interior. La tradicional configuración de dos plazas está dispuesta alrededor de una ancha consola central que, de manera efectiva, separa al conductor del pasajero. Los asientos están situados muy bajos y se encuentran justo en el centro del coche para un óptimo reparto de pesos. Pese a que el coche es más compacto y tiene una menor distancia entre ejes, el espacio en el habitáculo no es menor que en el 350Z.

La distribución del habitáculo se realiza en dos mitades; cada una de ellas juega un papel específico. El interior se ha diseñado alrededor de la figura del conductor cuyo respaldo del asiento tiene unos apoyos laterales más pronunciados, para recoger mejor el cuerpo en conducción deportiva, así como un cojín de realce en el centro del respaldo para un mayor apoyo lumbar.

Cuentarrevoluciones central

En la parte superior, visibles detrás del volante, se encuentran los tres diales principales de la instrumentación, dominada por el cuentarrevoluciones situado en posición central. A su derecha se encuentra el velocímetro y a la izquierda la pantalla para el ordenador de a bordo. Los tres diales están anclados a la columna de dirección de manera que se mueven con ella cuando se procede a ajustar el volante en altura.

La consola central se ha diseñado de manera ergonómica y los elementos dispuestos en la misma se han agrupado de acuerdo con la manera como el conductor asimila la información y acciona los controles. En la parte superior de la consola se encuentran los mandos del equipo de audio y del climatizador así como el botón de puesta en marcha y paro del motor, muy cerca del volante. Los mandos del sistema de navegación opcional se encuentran dispuestos horizontalmente justo debajo de la pantalla para facilitar su uso.

Instrumentos auxiliares

En homenaje a la disposición del 240Z original, tres diales redondos adicionales –uno de ellos ocupado ahora por un termómetro de aceite- se encuentran situados en la parte superior central de la consola. El toque final de esta disposición centrada en el conductor es el pedal del gas, anclado en el suelo. Tanto los pedales como el apoyapié izquierdo son de aluminio con pequeñas inserciones de goma para mejorar el agarre.

Mientras que el conductor se encuentra en una zona de mando diseñada a su alrededor, el espacio para el pasajero es más abierto. El asiento, por ejemplo, es más ancho para permitir una mayor facilidad de movimientos a su ocupante durante los viajes largos.

Maletero

Posiblemente el cambio más sustancial en el interior del coche lo encontramos detrás de los asientos, donde el espacio para equipajes es ahora mayor. Gracias a los refuerzos estructurales añadidos a la carrocería del 370Z, la barra de refuerzo entre torretas que se utilizaba en el 350Z para aumentar la rigidez torsional, ya no es necesaria. Eso sí, se ha mantenido el panel de aluminio situado tras los asientos y que, en forma de mampara, separa éstos del espacio para equipajes.

Además de impedir que los equipajes se desplacen hacia el habitáculo en caso de frenadas fuertes, esta mampara se convierte en un refuerzo extra en caso de impactos laterales y mejora la rigidez general del coche. Otra de las novedades del 370Z es la presencia de un estor cubremaletero enrollable que oculta el contenido del maletero a las miradas indiscretas.

El espacio para guardar objetos en el interior del habitáculo se ha mejorado con un nuevo espacio detrás de los asientos donde puede dejarse una bolsa de mano.

Además, encontramos la guantera iluminada y con una tapa de cierre hidráulico, se han ampliado los bolsillos en las puertas y existen diferentes espacios portaobjetos en la consola que dispone ahora de un portatalas integrado que se suma a los modelados en los ya mencionados bolsillos de las puertas.

Calidad de materiales

La calidad del interior se ha mejorado con más materiales blandos al tacto, un mayor uso de embellecedores de aluminio y, en función del acabado, piel o gamuza para los asientos y los paneles de las puertas y en las inserciones en el volante y en la consola central.

MECÁNICA: PENSADA PARA EL CONDUCTOR

Con un nuevo y potente motor y las nuevas y apasionantes opciones de transmisión, el 370Z hace de las prestaciones y el comportamiento su auténtica razón de ser ya que incluso la nueva transmisión automática está pensada para los conductores más entusiastas. Al apretar el botón de Start, el 370Z cobra vida...

Lo más destacado

- Potente motor V6 de 3,7 litros y 331 CV...
... con menos consumo y menos emisiones
- Más del 35 por ciento de piezas nuevas
- Más potencia en baja y más par a altas revoluciones
- Zona roja del cuentarrevoluciones a 7.500 rpm y sonido deportivo
- Caja manual de seis velocidades con el sistema Synchro Rev Control
- Nueva caja automática de siete velocidades con Downshift Rev Matching

A lo largo de sus 40 años de vida, la capacidad del seis cilindros de los diferentes Z se reflejó siempre en su nombre. De la misma manera que el 240Z tenía un motor de 2.400 c.c. y el 300 ZX uno de tres litros, el 370Z dispone de un seis cilindros de 3,7 litros bajo su capó.

Se trata de un miembro de la aclamada familia de motores VQ, una gama de propulsores que ha recibido de manera reiterada numerosos premios por sus prestaciones y su refinamiento. Desarrollado a partir del motor del 350Z, el VQ37VHR todo en aluminio y con culata de 24 válvulas, ha sido evolucionado para esta nueva aplicación. En total, más del 35% de sus piezas son nuevas.

Los cambios en esta cuarta generación del motor VQ se han realizado no sólo para mejorar las prestaciones sino también para ganar en refinamiento y calidad de respuesta y rebajar el consumo. El resultado es un motor que empuja con fuerza hasta la línea roja de las 7.500 rpm. y que ofrece una mejor entrega de potencia en baja y una más elevada entrega de par.

El uso de un bloque en dos mitades –más rígido que uno de una pieza- reduce los niveles de vibración, lo que permite que pueda utilizarse de manera sostenida a revoluciones altas.

Los cambios para mejorar su fiabilidad incluyen una nueva bomba de aceite, conductos de agua mejorados, cárters de aceite inferior y superior reforzados y tapas de balancines más robustas. La altura de los cilindros se ha incrementado y se han revisado las cabezas de los mismos. Se han utilizado además cabezas de pistones asimétricas así como bugías de iridio de altas prestaciones.

Elevación y apertura de válvulas variable

Probablemente, el cambio más notable en el motor sea la adopción del sistema VVEL de admisión variable que es capaz de modificar el tiempo de apertura de las válvulas y la elevación de las mismas. Se trata de una tecnología que optimiza la eficiencia al conseguir mejorar el balance entre potencia, respuesta, consumo y emisiones.

Alterando de manera constante la altura de la apertura de las válvulas y, con ello, la cantidad de aire en la cámara de combustión, el VVEL proporciona una fase de combustión más potente para aumentar el par y la potencia del motor. El VVEL es compacto y mecánicamente simple con sólo 13 piezas móviles, la mitad que en sistemas similares de la competencia.

Como son las propias válvulas las que controlan la fase de admisión, la respuesta al acelerador es inmediata. En las pruebas de desarrollo, los ingenieros de Nissan consiguieron un tiempo de respuesta hasta un 32% más rápido que en los sistemas de admisión variable que utilizan muelles de válvulas convencionales.

Entrega de potencia progresiva

El preciso mapa electrónico de la centralita proporciona una entrega progresiva de la potencia y el par, con lo que consigue una “enorme oleada” de aceleración. La eficiencia en el consumo a velocidad mantenida con el acelerador a medio gas se ha mejorado gracias a la reducción de las pérdidas de bombeo mientras que a bajas velocidades y a punta de gas, la apertura de las válvulas se mantiene a la menor altura posible para reducir las pérdidas por fricción.

Unas emisiones más limpias, incluso con el motor en frío, son otro de los beneficios de una combustión más rápida, lo que además permite unos tiempos de calentamiento menor de los catalizadores.

La potencia pasa a las ruedas traseras a través de un ligero árbol de transmisión de fibra de carbono y materiales compuestos, un desarrollo procedente de la competición y que se utilizó por primera vez en un coche de serie en el 350Z.

Los datos hablan por si mismos; el motor VQ37VHR entrega 331 CV y un soberbio par de 366 Nm (en lugar de los 313 CV y los 358 Nm de la última evolución del 350Z). Y pese a que potencia y par han aumentado, el consumo ha descendido hasta los 10,5 l/100 km., en ciclo combinado, con unas emisiones de CO₂ de 249 gr/km en la versión manual, lo que supone, en ambos casos, una mejora del 11%.

Para aumentar el atractivo del 370Z, el coche está disponible ahora con dos nuevas cajas de cambios. La nueva transmisión manual de seis velocidades está basada en la conocida caja del 350Z que ha sido mejorada con unos recorridos de palanca más cortos y una mejor lubricación para rebajar el ruido y mejorar su accionamiento sin perder su tacto mecánico.

El feeling entre coche y conductor va ahora mucho más lejos gracias a la introducción de una función que permite al conductor, independientemente de su nivel técnico, cambiar con la rapidez y la precisión de un piloto profesional.

Synchro Rev Control

La caja manual tiene un doble modo de uso. Puede utilizarse de manera normal o en el modo S que activa automáticamente el Synchro Rev Control (SRC) de Nissan. Éste asegura que las revoluciones del motor estarán siempre en el nivel óptimo para proceder al cambio facilitando en todo momento cambios dignos del “punta-tacón” más experto.

Unos sensores situados en el embrague y en la palanca de cambios monitorizan las acciones del conductor para dar un golpe de gas al bajar la marcha y mantener constante el régimen de revoluciones del motor al subirla. Cuando los sensores detectan el movimiento del embrague, el sistema SRC se pre-activa y entra en acción al iniciarse el movimiento de la palanca. Al combinar esta información con la velocidad del vehículo, el SRC sabe cuando el conductor está reduciendo antes de afrontar una curva o cambiando para subir una marcha más.

Suavidad de accionamiento

El punta-tacón –dar un pequeño golpe de gas mientras se frena previo a reducir una marcha- es un método que los pilotos expertos utilizan para conseguir cambios más rápidos pero, sobre todo, para garantizar una entrada en acción suave de la siguiente marcha que evite que el vehículo llegue a desestabilizarse. Pero incluso los probadores más expertos de Nissan fueron incapaces de conseguir la misma rapidez

y la misma consistencia que proporciona el sistema SRC que asegura cambios de marcha en medio segundo, la mitad de tiempo requerido en un cambio de marcha “normal”. Todos los coches equipados con el sistema SRC tienen un indicador digital de la marcha seleccionada en el salpicadero.

“El SRC tiene un beneficio doble. En primer lugar, proporciona cambios de marcha más rápidos y suaves en todo momento lo que permite al conductor concentrarse en otros aspectos del control del vehículo como la dirección o la frenada”.

“Pero además, existe un aspecto emocional. El SRC hace del 370Z un coche más divertido de conducir y da a todo aquel que se sienta a su volante la sensación de ser mejor conductor” explica Masaki Tamura, Ingeniero Jefe de Desarrollo del 370Z.

Opción automática

Mientras que en Europa, el 350Z sólo estuvo disponible con cambio manual, el 370Z está dotado opcionalmente de un cambio automático de siete velocidades de nuevo diseño. De acuerdo con el potencial del 370Z, este nuevo cambio ha sido desarrollado para comportarse como si fuera uno manual.

Pese a que puede utilizarse como un cambio automático convencional que toma sus propias decisiones, los conductores más deportivos lo percibirán con toda seguridad como un cambio manual sin embrague que puede utilizarse mediante la palanca tradicional o a través de las levas de magnesio situadas en la columna de dirección. Ello ha influido decisivamente en su desarrollo hasta el punto de convertirlo en el cambio automático más rápido de todos los que pueden utilizarse en modo manual.

Un elevado nivel de bloqueo previene los cambios automáticos a altas revoluciones al mismo tiempo que reduce el alto consumo de combustible causado por el deslizamiento del convertidor de par. Su programación proporciona también un elevado freno motor y una respuesta instantánea a la aceleración.

El sistema Downshift Rev Matching (DRM) da un golpe de gas automático en las reducciones en modo manual para conseguir una mayor suavidad de engranado de la marcha.

Las siete relaciones y el uso intensivo de materiales de baja resistencia a la fricción permiten conseguir un consumo de combustible bajo, en especial a velocidad de crucero en autopista.

CHASIS: ÁGIL Y AGRESIVO

Un chasis completamente revisado ha sido desarrollado para aprovechar todo el potencial de prestaciones del nuevo motor. Una batalla acortada, vías más anchas, una nueva suspensión delantera de doble trapecio y la revisada suspensión trasera multibrazo, proporcionan al 370Z una agilidad en consonancia con su agresivo aspecto: el nuevo Z es un buen negocio.

Lo más destacado

- Distancia entre ejes 100 mm más corta
- Vías más anchas en
 - 15 mm la delantera
 - 55 mm la trasera
- Suspensión delantera de doble trapecio
- Suspensión trasera multibrazo
- Nuevos componentes más ligeros
- Frenos más grandes y más potentes

La ecuación es muy simple: Más potencia y menos peso equivalen a mayores prestaciones. Y para explotarlas al máximo, Nissan ha revisado por completo la plataforma de tracción trasera FM (front midships) que utilizaba el 350Z.

La denominación front midships hace referencia a la situación del motor del coche, montado en la parte delantera pero lo más retrasado posible para conseguir el mejor reparto de pesos. Este reparto se mantiene en valores óptimos a coche parado con una proporción de 53/47 para los ejes delantero y trasero.

Una vez en movimiento, sin embargo, el reparto de pesos cambia. Cuando el conductor frena antes de una curva, el peso extra sobre las ruedas delanteras proporciona una mejor tracción para efectuar el giro. Pero una vez superado el vértice de la curva, cuando el coche vuelve a acelerar, la distribución del peso vuelve a cambiar llegando a un reparto de 50/50 e incluso de algo más sobre el eje posterior.

El nuevo Z se asienta en una batalla más corta que la de su antecesor -100 mm menos para llegar a 2.550 - y tiene unas vías más anchas. La delantera se ha incrementado en 15 mm y la trasera en 55 mm. La batalla más corta mejora la agilidad del Z mientras que las vías más anchas mejoran el agarre que ahora es comparable al de los deportivos de motor central. Pese a ello, el 370Z mantiene sus

habituales características de coche deportivo accesible pero que proporciona las auténticas sensaciones de conducción de tracción trasera.

Mayor rigidez

Al mismo tiempo, la rigidez torsional de la nueva carrocería se ha incrementado en más de un 30%, en especial en la parte delantera donde se ha montado una barra de refuerzo que une las torretas de la suspensión. El uso extensivo de aluminio –ahora se emplea para las puertas, el capó y el portón trasero- junto a otras medidas de ahorro de peso han permitido rebajar la tara total del vehículo en 32 kilos a pesar de la suma de elementos extra de seguridad, de protección medioambiental y de lujo.

Estos cambios se combinan con una nueva suspensión delantera con estructura de doble trapecio y una revisada suspensión trasera multibrazo, ambas más ligeras y más robustas que antes y con una mayor estabilidad lateral. Esto proporciona una mejor caída de ruedas lo que facilita a la suspensión explotar mejor el agarre generado por los neumáticos.

Los nuevos brazos de aluminio forjado de la suspensión delantera, por ejemplo, son un 25% más ligeros que los utilizados anteriormente mientras que el revisado subchasis –una cuna de aleación moldeada en vacío- permite un ahorro de peso similar. Otros cambios en la parte delantera incluyen brazos reforzados y unos cojinetes más grandes, mientras que la barra estabilizadora hueca es, no sólo más ligera, sino que además resulta un 35% más efectiva.

El ahorro de peso en la parte trasera se consigue mediante el uso de brazos de aluminio pero los cambios más notables los encontramos en la mayor rigidez de los anclajes de la propia cuna. Como en la parte delantera, los cojinetes son más grandes y la barra estabilizadora, más ligera pero al mismo tiempo más rígida, completa el conjunto. Unos amortiguadores muy eficaces proporcionan un comportamiento impecable.

El agarre queda confiado a unos neumáticos deportivos Yokohama Advan especialmente diseñados para el 370Z en dimensiones distintas para el eje delantero y el trasero. Los delanteros son unos 225/50 R18 mientras que los traseros son unos más anchos 245/45 R18. En opción, el coche puede equiparse con unas llantas RAY de aleación de aluminio forjado calzadas con neumáticos Bridgestone Potenza 245/40 R 19 delante y 275/35 R19 detrás.

El coche equipa de serie un diferencial viscoso de deslizamiento limitado y el Vehicle Dynamic Control (VDC) que integra los controles electrónicos de tracción y estabilidad que reducen el par del motor y/o frenan las ruedas individualmente cuando es necesario. Para usar el coche en circuito, el VDC puede desconectarse mediante un botón en el salpicadero.

Dirección asistida sensible a la velocidad

La dirección de piñón y cremallera se ha revisado también para proporcionar una mayor sensibilidad al conductor y una mejor respuesta. Ahora con asistencia eléctrica sensible a la velocidad, la dirección proporciona más agilidad en ciudad y una superior estabilidad en autopista.

El uso de un forro montado de manera simétrica incrementa la rigidez y el tacto de la dirección mientras que el aislante inferior de la columna ofrece una mejor respuesta a cada movimiento. La caja de la dirección es de aluminio con lo que también en este caso se ahorra peso.

Un nuevo volante de tres radios forrado en cuero y con costuras tipo guante de béisbol se ha diseñado para proporcionar espacios naturales para los dedos y las palmas de las manos al mismo tiempo que mejora la visibilidad del panel de instrumentos.

Las prestaciones excepcionales necesitan buenos frenos y el 370Z no decepciona. Dispone de grandes discos ventilados delante y detrás –de 355 mm de diámetro en el caso de los delanteros y de 350 mm los traseros- equipados con pinzas con pistones de aluminio delante y de dos pistones detrás. Las pinzas en color gris oscuro llevan escrito el nombre de Nissan.

Frenos más grandes

La mejora en el tacto de la frenada es consecuencia del montaje de un pedal de presión variable que proporciona una mayor precisión a baja velocidad y un mejor control a velocidades elevadas.

El nuevo equipo de frenos tiene una gran resistencia a la fatiga en condiciones de uso intensivo mientras que el nuevo material utilizado ayuda a reducir las distancias de frenado, genera menos polvo de freno y reduce el chirrido.

El completo sistema de ayudas electrónicas incluye la última generación de ABS con distribuidor electrónico de la fuerza de la frenada (EBD) y ayuda a la frenada de emergencia (BA).

Con su distancia entre ejes más corta y su carrocería más ligera pero más rígida, el 370Z proporciona un comportamiento mejorado; es más rápido en los cambios de dirección y más estable tanto a alta velocidad como en las frenadas y en curva. Al mismo tiempo, los niveles de ruido y vibraciones se han reducido gracias la mejora del refinamiento.

EQUIPAMIENTO: CENTRADO EN EL CONDUCTOR

Como es habitual en un coche de altas prestaciones, buena parte de los equipamientos que se incluyen de serie en el 370Z están pensados para proporcionar una gran experiencia de conducción. Al frente de la lista encontramos el innovador sistema Synchro Rev Control que, con la adaptación automática de las revoluciones del motor, facilita unos cambios de marcha más rápidos y suaves en toda circunstancia.

Lo más destacado

- Equipamientos de serie orientados a las prestaciones incluyendo:
 - Botón de puesta en marcha y apagado del motor
 - Diferencial viscoso de deslizamiento limitado
 - Llantas de aleación ligera
 - Frenos deportivos
- Altos niveles de equipamiento con...
 - Asientos de cuero o gamuza calefactables
 - Equipo de sonido Bose®
 - Synchro Rev Control
 - Indicador de marcha seleccionada
- Control de velocidad de cruceo

Si hay algo que no se necesita en un coche deportivo son aquellos equipamientos que distraen al conductor y que rara vez se utilizan. Por ello, el 370Z está equipado de manera inteligente con elementos que permiten aumentar el placer de conducción.

Botón Start/Stop

Dos de los elementos de equipamiento del 370Z pensados para ayudar al conductor son el nuevo botón Start/Stop de arranque y parada del motor, situado en la consola central y de fácil acceso desde el volante y el Synchro Rev Control, de serie en las versiones más equipadas.

El botón Start/Stop de arranque y parada del motor se combina con el sistema de acceso sin llave Nissan Intelligent Key, otro elemento de serie en el 370 Z. Con la llave inteligente, las puertas se abren simplemente presionando un botón situado en las manecillas y el motor se pone en marcha presionando el botón, sin necesidad de sacar la llave del bolsillo o de dentro de un bolso. Cuando el motor se pone en

marcha, las agujas del cuentarrevoluciones y el velocímetro oscilan para poner al conductor en situación.

El Synchro Rev Control da un golpe de gas automáticamente al bajar una marcha y mantiene el gas abierto al subirla para asegurar cambios perfectos en cada ocasión.

Equipamiento de seguridad de serie

Otros equipamientos pensados para favorecer las prestaciones son las llantas de aleación y el avanzado sistema de ayuda a la conducción ESP (Electronic Stability Program) así como el diferencial de deslizamiento limitado. Todo ello se complementa con otros elementos deportivos como los frenos que disponen de ABS, de Distribución Electrónica de Frenada (EBD) y de Ayuda a la Frenada de Emergencia (BA). Los airbags de conductor y pasajero se complementan con los airbags laterales y los de cortina mientras que los reposacabezas activos son también de serie.

Otro elemento de serie es el capó “pop-up” que se eleva automáticamente en caso de atropello. Con esta maniobra crea un espacio libre entre el propio capó y los puntos más duros del motor para minimizar las heridas al peatón.

Un coche de altas prestaciones necesita luces de altas prestaciones. El 370Z lleva de serie faros de Xenón y pilotos traseros de tipo LED. Unos limpiaparabrisas de alta eficacia mantienen siempre limpio el parabrisas cuando llueve y tanto los propios limpiaparabrisas como los faros se ponen en funcionamiento de manera automática cuando es necesario.

Los asientos con regulación eléctrica en cuatro direcciones y apoyo lumbar extra en el lado del conductor están tapizados en tejido de lana negro. El volante, forrado en cuero y regulable en altura, incorpora los mandos iluminados de los equipos de audio y telefonía. La conectividad Bluetooth® para teléfonos móviles es de serie.

Sistemas de audio

El climatizador forma también parte del equipamiento junto a un equipo de sonido de tamaño doble DIN con CD, toma auxiliar y cuatro altavoces. Basado en el sistema del 350Z, los altavoces son ahora más grandes y van de la pulgada de los tweeters del tablier a las 2,5 pulgadas de los squawkers que mejoran las frecuencias medias y altas. Por su parte, los altavoces de las puertas de 6,5 pulgadas tienen imanes de neodimio para ahorrar peso.

Además del Synchro Rev Control completado con un indicador digital de la marcha engranada, los acabados más elevados añaden asientos tapizados en piel y calefactados con apoyo lumbar en el del conductor, bolsillos en la parte traseras de los asientos y tapizado de gamuza para las contrapuertas. También es de serie el control de velocidad de cruce con limitador de velocidad.

El último elemento de serie es un cargador de seis CD integrado en un equipo de sonido Bose® diseñado específicamente para este coche. El sistema de ocho altavoces incluye dos woofers Richbass Nd 115 mm situados en un espacio de 7,7 litros que se ubica en el hueco de la rueda de repuesto. De esta manera, los pasajeros pueden disfrutar de la música sin sacrificar espacio en el habitáculo.

Un amplificador digital de siete canales completa el equipo proporcionando una ecualización perfecta. El aparato procesa la señal para proporcionar un sonido limpio y natural.

La mayoría de los altavoces que monta el 370Z utilizan imanes de neodimio, con una densidad diez veces superior a la de los tradicionales imanes de hierro con lo que son igual de potentes pero mucho más pequeños. Como consecuencia, los altavoces son más ligeros y contribuyen a restar peso al conjunto del vehículo.

Equipamiento opcional

El equipamiento opcional es, necesariamente, limitado. Ambas versiones pueden encargarse con la transmisión automática de siete velocidades que incluye levas al volante fabricadas en magnesio, faros diurnos y pintura perlada o autorreparadora Scratch Shield. Entre las opciones para el 370Z Plus se incluyen las llantas RAY de aluminio forjado de 19 pulgadas y el navegador por satélite.

NISSAN 370Z ESPECIFICACIONES TÉCNICAS (datos sujetos a homologación)

MODELO			
Carrocería		Coupé de 3 puertas	
Acabados disponibles		Base y Pack plus	
Configuración de asientos	personas	2	
MOTOR			
Código del motor		VQ37VHR	
Número de cilindros, configuración		V6, 60°	
Válvulas por cilindro		4	
Distribución		Doble árbol de levas en cabeza (DOHC) sistema de apertura y elevación de válvulas variable continuamente (VVTL)	
Cilindrada	cm ³	3.696	
Diámetro x carrera	mm	95.5 x 86.0	
Potencia máxima 1)	CV (kw) / rpm	331 (243) @ 7.000	
Par máximo 1)	Nm/rpm	366 @ 5.200	
Relación de compresión		11:1	
Tipo de combustible		Gasolina sin plomo 98 RON	
Sistema de encendido		Electrónico. Encendido directo	
Alimentación		Inyección multipunto	
Nivel de emisiones		Euro IV	
Sistema de control de emisiones		Sistema de recirculación de gases con catalizador de tres vías	
TRANSMISIÓN			
Configuración		Motor delantero, tracción trasera	
Caja de cambios		manual de seis velocidades	automática de siete velocidades con modo manual
Relaciones	1 ^a	3,794	4,924
	2 ^a	2,324	3,194
	3 ^a	1,624	2,043
	4 ^a	1,271	1,412
	5 ^a	1,000	1,000
	6 ^a	0,794	0,862
	7 ^a	-	0,772
	Marcha atrás	3,446	3,972
	Grupo final	3,692	3,357
Diferencial de deslizamiento limitado		de tipo viscoso (VLSD)	
CHASIS			
Suspensión delantera		Doble triángulo con componentes de aluminio	
Suspensión trasera		Independiente multibrazo con componentes en acero y aluminio	
Dirección		Asistida de pinón y cremallera	
Vueltas de volante entre topes		2.6 (ruedas de 18" / 2.7 ruedas de 19")	
Frenos		Discos ventilados con pinzas opuestas de hierro y aluminio (4 pistones en los delanteros y 2 en los traseros)	
Diámetro y grosor de los discos delanteros	Φ	355 x 32	
Diámetro y grosor de los discos traseros	Φ	350 x 20	
Llantas y neumáticos	"	llantas de 18 y 19	
Llantas de aluminio de 18"		225/50 R18 delante 245/45 R18 detrás / 18"x8" delante 18"x9" detrás	
Llantas RAYS de aluminio forjado de 19"		245/40 R19 delante, 275/35 R19 detrás / 19"x9" delante, 19"x10" detrás	
PESO Y DIMENSIONES			
Peso en vacío (min./max. 2)	Kg	1496 / 1525	1508/1537
Distribución de pesos (delante/detrás)	%	53/47	
Peso máximo autorizado	Kg	1.800	
Peso máximo en el eje delantero	Kg	940	
Peso máximo en el eje trasero	Kg	940	
Longitud total	mm	4.250	
Anchura total (sin retrovisores)	mm	1.845	
Altura total	mm	1.315	
Distancia entre ejes	mm	2.550	
Vía delantera	mm	1.550 (ruedas de 18") / 1540 (ruedas de 19")	
Vía trasera	mm	1.595 (ruedas de 18") / 1565 (ruedas de 19")	
Diámetro de giro (entre paredes)	mm	10 600 (ruedas de 18") / 11 000 (ruedas de 19")	
Coefficiente de penetración (cd)		0,29	
Distancia mínima al suelo	mm	126 (ruedas de 18") / 125 (ruedas de 19")	
Maletero - longitud máxima	mm	904	
- anchura mínima / máxima	mm	524 / 1357	
- altura mínima / máxima	mm	249 / 498	
Capacidad de maletero (VDA)	l	235	
Capacidad depósito de combustible	l	72	
PRESTACIONES			
Consumo de combustible 3)			
Ciclo urbano	l/100 km	15,3	15,2
Extra-urbano	l/100 km	7,8	7,7
Combinado	l/100 km	10,5	10,4
Emisiones de CO2	g/km	249	247
Velocidad máxima	km/h	250	
Acceleración	0-100 km	5,3 seg (manual)	5,6 seg (automático)

1) De acuerdo con la directiva 1999/99/EC.

2) Datos de acuerdo con la directiva de la CE. El peso se obtiene sin conductor pero con los depósitos de líquido de refrigeración, aceites y combustible, rueda de repuesto y herramientas. El peso puede variar en función de las opciones o los accesorios montados en cada unidad.

3) De acuerdo con 1999/100/EC. (El equipamiento opcional, el mantenimiento, la técnica de conducción, la carretera y las condiciones atmosféricas pueden variar los resultados oficiales obtenidos).