



## Nuevo Nissan 370Z Roadster

### Lo mejor del Z, muy pronto en versión descapotable

Lo más destacado:

- El 370Z Roadster, presentado en el Salón de Nueva York 2009
- Capota eléctrica de accionamiento automático
- Apenas 20 segundos para poder rodar con los cabellos al viento
- Llegará a Europa a principios de 2010

Coincidiendo con la llegada a Europa del 370Z Coupé, Nissan ha presentado en el Salón de Nueva York la variante Roadster del 370Z, un magnífico automóvil descapotable que conserva todas las virtudes del Z a las que añade la posibilidad de disfrutar de la conducción a cielo abierto. Disponible en los Estados Unidos después del verano, el 370Z Roadster presentado en Nueva York anticipa la versión europea, que estará disponible en nuestro continente a principios de 2010. El nuevo 370Z Roadster será el más refinado Z abierto jamás fabricado e incluirá de serie una capota eléctrica de apertura automática y el sistema de acceso sin llave Nissan Intelligent Key. Además, ofrecerá una serie de sofisticados y útiles equipamientos entre los que se incluyen, por primera vez en un Z Roadster, asientos con rejillas de ventilación y calefacción, sistema de telefonía manos libres Bluetooth, radio digital y el avanzado sistema de navegación Nissan Navigation System.

“Tal como se espera de un coche de este tipo, el 370Z Roadster proporciona, además de los excepcionales niveles de prestaciones del 370Z Coupé, una agradable conexión con el exterior, con el aire y con el viento” explica Al Castignetti, vicepresidente y manager general de la División Nissan en Nissan North America Inc (NNA). “Lo que ya no es tan habitual en coches como este son sus elevados niveles de refinamiento y calidad, algo que se percibe, por ejemplo, en su techo convertible automático con botón de un solo toque o en su cuidado acabado interior”.



### **Un roadster auténtico**

La diferencia más obvia entre el 370Z Roadster y el 370Z Coupé es su techo descapotable. La capota de lona se diseñó poniendo especial énfasis en tres puntos clave; proporcionar al vehículo una refinada silueta que permitiera conservar el sofisticado diseño del Z tanto con la capota desplegada como sin ella, ofrecer una operatividad simple de la apertura y el cierre de la capota y asegurar una experiencia de conducción placentera a cielo abierto reduciendo las turbulencias y facilitando un elevado nivel de confort a los dos pasajeros independientemente del clima exterior.

Con el techo de lona cerrado, el diseño de la parte trasera en caída proporciona un balance perfecto entre la capota y la forma de la carrocería del Z. El parabrisas más bajo y la parte trasera redondeada de la capota encajan perfectamente con el diseño dinámico del Z. Cuando se pliega, la capota queda escondida bajo una cubierta de fibra pintada en el color de la carrocería cuyas formas recrean el clásico estilo interior de doble cockpit del Z Roadster.

La capota de lona negra de serie tiene un recubrimiento textil interior que aumenta la calidad percibida y ayuda a reducir el nivel sonoro en el habitáculo. A ello contribuye también la luneta trasera de cristal, más grande que en la generación precedente (350Z Roadster) y dotada de sistema anti-empañamiento. La operación de apertura y cierre de la capota se realiza en unos 20 segundos y puede iniciarse mediante un botón pulsador situado en la consola central o bien mediante unos mandos en las puertas. El sistema automático ajusta la parte frontal de la capota en la parte superior del parabrisas –y la desbloquea al abrirse– sin intervención del conductor. La forma y la posición del paravientos trasero, situado entre los arcos de seguridad, se han optimizado para reducir las turbulencias en el habitáculo.

Al igual que el 370Z Coupé, el diseño exterior del nuevo Roadster es más agresivo que el de la generación anterior. El nuevo coche es, sin embargo, más ligero y con una estructura más rígida que el 350Z Roadster. La distancia entre ejes es ahora 10 cm. más corta (pasa de 2.650 a 2.550 mm.) mientras que la longitud total del coche también se ha reducido, en este caso en 6,6 cm. (de 4.313 mm. a 4.247). El nuevo Z Roadster dispone de capó, puertas y tapa del maletero de aluminio con el objetivo de rebajar el peso del conjunto. Del mismo



modo, la estructura de la carrocería se ha revisado ampliamente para aumentar la rigidez y, con ello, la estabilidad dinámica. El 370Z monta refuerzos estructurales adicionales respecto al 370Z Coupé, en especial en los montantes del parabrisas (pilares A) y en los largueros exteriores del chasis.

El diseño exterior del Z Roadster recupera las líneas generales del nuevo Z Coupé, entre ellas su característica proporción de morro largo/habitáculo corto y elementos típicos del diseño Z como las manecillas de las puertas verticales y el nuevo tratamiento de faros y pilotos traseros, éstos en forma de boomerang. Los faros de descarga de gas bi-xenón (HID) con encendido y apagado automáticos forman parte del equipamiento de serie.

En el mercado americano, el 370Z Roadster se ofrecerá en siete tonos de carrocería; Rojo Solid. Negro Magnetic, Plata Brilliant, Grafito Platinum, Blanco Peral, Azul Monterrey y un color Premium especial, el Negro Cherry.

El interior, de acuerdo con la herencia deportiva del Z, está focalizado hacia el conductor con un diseño que reagrupa los diferentes elementos según la forma en que el conductor recibe la información, acciona los diferentes mandos y controles y se sitúa en su puesto. Todo ello para que el conductor se encuentre en todo momento perfectamente concentrado en la conducción, tanto con la capota abierta como cerrada.

El 370 Z Roadster propone en exclusiva asientos con tapizado en red climatizados (tanto ventilados como calefactables) estudiados específicamente para poder conducir con el techo abierto independientemente de la temperatura exterior. En función del equipamiento, los asientos pueden estar tapizados en tela o en piel y disponer de ajuste manual (8 regulaciones para el del conductor y 4 para el del acompañante) o eléctrico, aunque siempre con reposacabezas activos de serie.

La disposición interior del Z Roadster incluye un panel de instrumentos fijado a la columna de dirección y una consola central de gran anchura que separa los asientos del conductor y del acompañante. La instrumentación mantiene los tres elementos en la consola para la



temperatura del aceite, el voltímetro y el reloj mientras que el velocímetro y el cuentarrevoluciones disponen de una función de “activación” que se acciona al poner el motor en marcha.

El volante deportivo de tres brazos tiene un nuevo diseño “oval” y está revestido con piel y unas costuras que imitan los guantes de béisbol. Tiene zonas con más agarre y otras para descansar las palmas de las manos en los viajes largos. La superficie del volante en piel ha sido diseñada con una forma ligeramente ovalada para conseguir un mejor encaje con la mano. La palanca de la transmisión manual se ha diseñado para que facilite los movimientos en diagonal de la misma y para resultar más suave en su manejo tanto a la hora de subir como de bajar marchas.

Entre los elementos que se ofrecerán de serie en los coches con especificaciones americanas figuran el acceso sin llave Nissan Intelligent Key con botón de puesta en marcha, los elevalunas eléctricos con función secuencial de un solo toque tanto en descenso como en ascenso del cristal, cierre centralizado con función de cierre automático y una guantera central con un diseño no intrusivo de la tapa.

Otros elementos incluidos de serie son el climatizador, dos tomas de 12 voltios, tres portavasos (dos en los paneles de las puertas y otro en la consola central) y un equipo de sonido con cuatro altavoces, radio, CD y mandos iluminados en el volante.

La versión más equipada, que recibe el nombre de Touring en el mercado americano, añade a este equipamiento un equipo de sonido Bose con cargador para seis CD, 8 altavoces (incluidos dos subwofer), lector de ficheros MP3 y WMA, radio vía satélite XM, sistema de telefonía sin manos Bluetooth, mando integrado de apertura de puerta de garaje y pedalier de aluminio. Tanto el Bluetooth como la radio vía satélite son elementos inéditos en un Z Roadster.

El navegador opcional incluye un sistema de disco duro con pantalla táctil e información de tráfico en tiempo real XM. El disco duro reserva 9,3 Gb al almacenamiento de música y



dispone de conexión para iPod. El nuevo navegador dispone de diferentes características mejoradas respecto a la anterior generación de navegadores de la marca como una resolución de pantalla cuatro veces mayor, la posibilidad de leer archivos de aparatos externos sin necesidad de conectarlos (vía Bluetooth), la base de datos Zagat de restaurantes, un lector de DVD en la consola y el sistema XM NavWeather de información meteorológica. Este último sistema, la radio vía satélite y las informaciones de tráfico requieren una suscripción a los servicios de XM, disponible en los Estados Unidos, y que deben contratarse aparte.

El interior del 370Z Roadster está tapizado en tela negra mientras que para la versión Touring pueden elegirse tres tonos de tapicería de cuero en tonos gris, negro o Burdeos.

### **Coche abierto, carretera abierta... una combinación perfecta**

El nuevo Roadster comparte con el Coupé uno de los más avanzados esquemas mecánicos disponibles entre los deportivos de precio accesible. El motor es un 3,7 litros de seis cilindros en V con doble árbol de levas en cabeza y sistema de distribución variable con control de elevación y apertura de válvulas (VVEL) que desarrolla 332 CV. Puede elegirse entre una caja de cambios automática de siete velocidades o una caja manual de seis con el sistema SynchroRev Match (el primer sistema del mundo de sincronización de las revoluciones del motor al bajar marchas disponible para un cambio manual). La suspensión es independiente en las cuatro ruedas y la frenada está confiada a cuatro discos ventilados. En opción para el mercado americano existirá la posibilidad de montar unos frenos deportivos de mayor eficacia.

“El nuevo 370Z Roadster ofrece las mismas prestaciones que el Coupé con el que además comparte estilo y calidad” explica Castignetti. “La conducción a cielo abierto pide carreteras desiertas y para recorrerlas, el 370Z Convertible es el compañero perfecto”.

Comparado con el anterior 350Z Roadster, el nuevo Z descapotable ha visto aumentada la potencia en 26 caballos (pasa de 306 CV a 6.800 rpm a 332 CV a 7.000 rpm) así como el par máximo que ahora es de 336 Nm a 5.200 rpm.



Gracias a su mayor cilindrada, este nuevo motor ofrece una mayor entrega de potencia hasta llegar al corte de inyección a 7.500 rpm, mejora la entrega de potencia en baja y de par en alta creando con ello una experiencia de conducción completamente nueva. La clave para la optimización de las prestaciones es el sistema VVEL de distribución variable que regula la apertura de las válvulas de admisión lo que permite enviar el aire necesario para la combustión a los cilindros en la cantidad necesaria en cada momento. Con ello, se reducen las fricciones en la cámara de combustión y se mejora el consumo. Del mismo modo, se consiguen unas emisiones menores ya que, por una parte, se consigue calentar antes el catalizador y por otra, se estabiliza la combustión con el motor frío.

El 370Z Roadster se ofrece con dos tipos de caja de cambios, ambas de nuevo desarrollo. La nueva caja de cambios manual de seis relaciones monta el sistema SynchroRev Match (incluido en el pack Sport opcional en el mercado americano) que permite a los conductores realizar cambios de marcha perfectos independientemente de su nivel al volante. El SynchroRev Match controla y ajusta la velocidad de giro del motor para situarlo en la velocidad ideal para asumir la nueva marcha a base de pequeñas aceleraciones. De este modo, el efecto conseguido se asemeja al punta-tacón que realizaría un conductor experto. Este sistema permite al conductor centrarse en la frenada y la dirección y mejora la estabilidad del vehículo al eliminar el típico golpe de la transmisión cuando se acciona el embrague en plena frenada. El sistema puede desactivarse mediante un botón situado al lado de la palanca para aquellos conductores que deseen practicar una conducción con menos intervención de la electrónica del vehículo.

La caja de cambios automática de 7 velocidades incluye los sistemas Downshift Rev Matching (DRM) y Adaptive Shift Control (ASC) y se ha diseñado para ofrecer cambios de marcha igual de rápidos que si se realizaran manualmente.

El conductor puede utilizar tanto la palanca de cambios como las levas situadas en la columna de transmisión. Los desarrollos se han elegido para reducir el consumo mientras que el Adaptive Shift Control ajusta la reacción de la caja al estilo de conducción practicado.



El 370Z Roadster utiliza la misma avanzada suspensión independiente a las cuatro ruedas ya conocida en el Coupé. La suspensión delantera por doble trapecio (que sustituye a la de multibrazo inferior que utilizaba el 350Z) utiliza brazos de aluminio ligero y un subchasis de aluminio y acero más rígido junto a una estabilizadora más ligera. La suspensión trasera de cuatro brazos es asimismo más ligera y rígida con un subchasis monobloque. El coche utiliza amortiguadores deportivos en ambos ejes.

El equipo de ruedas de serie está integrado por llantas de aleación ligera de 18x8 pulgadas delante y de 18x9 pulgadas en el eje trasero con neumáticos Bridgestone Potenza en medidas 225/50 R 18 delante y 245/45 R 18 detrás. En opción pueden montarse llantas forjadas RAYS de 19 pulgadas con neumáticos Bridgestone Potenza 245/40 R 19 delante y 275/35 R 19 detrás.

El equipo de frenos está compuesto por cuatro discos ventilados e integra ABS con distribución electrónica de la fuerza de frenado (EBD) y asistente a la frenada de emergencia (BA).

La dirección asistida es de piñón y cremallera y sensible a la velocidad. Las vibraciones y los rebites de dirección se han reducido gracias al uso de válvulas de solenoide que actúan como si fueran amortiguadores de impactos. El control dinámico de estabilidad (VDC) es de serie.

El equipamiento de seguridad del Nissan 370Z Roadster incluye el avanzado sistema de airbags Nissan Advanced Air Bag System (AABS) con airbags frontales de doble fase, sensores de ocupación y de abrochado de cinturón, airbags laterales montados en los asientos y airbags de techo en las puertas así como cinturones con pretensores y limitadores de esfuerzo.



Otros equipamientos de seguridad reseñables son los reposacabezas activos, las zonas de deformación programada delanteras y traseras de la carrocería, el sistema de inmovilización Nissan Vehicle Immobilizer System y el monitor de presión de neumáticos (TPMS).

www.micoche.com