



| | | |
|----------|---------------------------|--------------|
| N | Versión | 350 Z |
| | Origen | Japón |
| | Precio | u\$s 59.900 |
| | Velocidad máxima | 249,6 km/h |
| | Acel. 0 a 100 km/h | 6s4 |
| | Consumo prom. ruta | 9,7 l/100 km |

Obra Maestra Japonesa



El 350 Z es el digno exponente de una historia de velocidad desarrollada principalmente en Estados Unidos, con importantes capítulos escritos en Argentina durante la década del '80 y comienzos de los '90. Los modelos Z en Nissan conforman su arista deportiva y el 350 constituye la primer obra de diseño desde su alianza con la francesa Renault, una contundente tarjeta de presentación ante un socio tan cargado de historia y tradición en el mundo automotriz



Luego de circular por la ciudad y habernos detenido en semáforos y peajes estamos en condiciones de asegurar que la figura del 350 Z despertó todo tipo de pasiones que se reflejaron en comentarios tales como: «¡Qué fierro!» o «¡Qué máquina!», muchas veces acompañados por el típico gesto del pulgar hacia arriba para enfatizar aún más semejante admiración. Ni que hablar de la atracción que produjo en oportunidad de una de las últimas competencias de la máxima categoría del automovilismo argentino, cuando compitió de igual a igual con los mejores exponentes de los autos de competición en cuanto a la convocatoria de público que se acercó para posar junto al 350 para llevarse el recuerdo en su cámara de fotos.

Líneas limpias, suaves, cuidadosamente estudiadas mediante programas de diseño aerodinámico, ensayadas en el túnel de viento para obtener el destacado coeficiente de forma 0,29 difícil de alcanzar sin insertar perfiles ajenos a la carrocería. Luce como un deportivo pura sangre y solo desde un punto de vista muy exigente se podría sugerir disimular las manijas de puertas y resolver de otra manera la antena de la radio. En esta oportunidad obviaremos la descripción detallada de sus formas, pues estamos seguros que usted podrá hacerlo en la sucesión de imágenes que le ofrecemos en esta prueba.

Al analizarlo nunca deberá dejarse de lado su espíritu deportivo, razón por la cual el acceso al habitáculo obliga a tener un estado físico óptimo, pero es importante tener en cuenta que se trata de un vehículo muy alejado a una berlina. Las butacas de

sus dos únicas plazas presentan diferente propuesta ergonómica. Ambas cuentan con apoyo lateral, ideal para disfrutar de la alta velocidad en curvas. La del conductor, sin mortificar el confort, es más parecida a las de competición, mientras que la destinada al acompañante permite un poco más libertad de movimiento. Tapizadas en cuero de buena calidad, combinan colores de marcado contraste y se pueden regular eléctricamente.

Al servicio del conductor, en los rayos horizontales del volante se encuentran los mandos del preciso y efectivo control de velocidad crucero. El **tablero principal** cuenta con tres medidores circulares, está montado en la cubierta superior de la columna de dirección y se desplaza junto con el volante al regular su altura. Informa nivel de combustible y temperatura de motor en el primer cuerpo, velocidad en el centro y cuenta vueltas el restante. Un poco más a la derecha, y de menor diámetro, se encuentran los del display de la computadora, presión de aceite y voltaje de carga. Todos de fácil visualización sin comprometer la atención de conducción. Aunque probablemente hubiese sido mejor no intercalar el comando del equipo de audio –AM/FM, pasacasette y cargador de 6 CD– entre los de accionamiento para diferentes sistemas de confort y asistencia, éstos son simples, fáciles de accionar y memorizar al tacto como requieren los autos rápidos.

Volcando el respaldo del acompañante se accede a dos compartimientos con tapa; uno constituye la guantera y el otro guarda la funda de tela vinílica que protege la carrocería. Posee portavasos, pequeñas gavetas en las contrapuertas, pero no abun-



Los ingenieros a cargo de su desarrollo confiesan haber estudiado el sonido de admisión y escape de los Maseratti 3200 GT, Ferrari 360 Modena y Skyline GT-R para reproducirlos en el 350Z aunque atenuados en regímenes sostenidos para evitar molestias y damos fe que lo han logrado.

dan lugares para guardar objetos diversos. La capacidad del baúl es limitada, tal como se imagina en los autos deportivos, pero suficiente para el supuesto equipaje de dos ocupantes.

Algunas sensaciones contrapuestas al **confort** están relacionadas con el objetivo de lograr las que más se aproximen a aquellas generadas por los autos de competición. No se midieron los valores de insonorización, que si bien pondrían al modelo en desventaja respecto de los sedanes de uso civilizado, reiteramos que no hay que olvidar que el 350 Z se encuentra mucho más cerca de los deportivos «pura sangre». El audio suena bien, pero según lo comentado en otras oportunidades, quienes pertenecemos al grupo en cuyo recuento de glóbulos rojos podría agregarse el «índice octánico», al conducir este auto no dudamos en apagar la radio para disfrutar la música que emerge de los componentes mecánicos. Los ingenieros a cargo de su desarrollo confiesan haber estudiado el sonido de admisión y escape de los Maseratti 3200 GT, Ferrari 360 Modena y Nissan Skyline GT-R para reproducirlos en el 350 Z aunque atenuados en regímenes sostenidos para evitar molestias y damos fe que lo han logrado.

La **transmisión** aporta lo suyo a las sensaciones de placer en la conducción deportiva. El acople del embrague inicialmente es

brusco y las primeras marchas de caja resultan ligeramente ruidosas –según fuimos informados, alguna de ellas con dientes rectos–, se aproximan al zumbido de los autos de competición. Lo mismo sucede con la palanca de cambios, de recorridos cortos, precisos y accionamiento enérgico. **La caja** tiene relación corta de 1ª a 5ª lo cual permite comprobar el poder de aceleración y reacción imaginado por la figura del vehículo.

No logró el 0 a 100 km/h según el registro homologado –5s9–, el mejor tiempo fue 6s3 en 2ª llegando al corte, con la caída lógica de potencia cuando se aproxima a éste. Cambiando en el régimen adecuado a 3ª, la aceleración tiene mejor respuesta de progresión, pero el tiempo de pasar de 2ª a 3ª penaliza en el 0-100. El cuarto de milla transcurre en menos de 15s0 y antes de recorrer el kilómetro supera los 200 km/h.

Una vez en el lugar y con las condiciones de seguridad adecuadas se midió la velocidad máxima que se alcanzó en 6ª y cuyo promedio estuvo a muy poco de los 250 km/h informados por el fabricante. El riesgo de esta acción se centra en la rapidez con que pasan los objetos pues se avanza a razón de 70 metros por segundo y eso que el auto va muy bien apoyado. Aerodinámicamente está muy bien lograda la descarga del aire en el sec-

Especificaciones técnicas

| | |
|--------------------------------------|--|
| Motor: | Delantero, longitudinal, 6 cilindros en V, 24 válvulas, 4 árboles de levas |
| Alimentación: | Inyección electrónica multipunto |
| Cilindrada: | 3.498 cm ³ |
| Diámetro x carrera: | 95.5 x 81.4 mm |
| Potencia máx. medida: | 274,2 CV a 6.200 rpm |
| Torque máximo: | 37,0 kgm a 4.800 rpm |
| Relación de compresión: | 10.3:1 |
| Tracción, transmisión: | Trasera, manual de 6 velocidades |
| Dirección: | Asistida, piñón y cremallera |
| Suspensión delantera: | De brazos múltiples en aluminio forjado con barra estabilizadora |
| Suspensión trasera: | De brazos múltiples (de control lineal, con muelles y amortiguadores separados) en aluminio forjado con barra estabilizadora |
| Frenos del./tras.: | Discos ventilados |
| Sist. electr. seguridad act.: | ABS, VDC, EBD |
| Llantas: | 8jx18 Aleación |
| Neumáticos: | 225/45 R18 - 245/45 R18 |

Dimensiones (mm) y Pesos (kg)

| | |
|--------------------------------------|-----------------------|
| Largo / ancho / alto: | 4.310 / 1.815 / 1.315 |
| Distancia entre ejes: | 2.650 |
| Trocha delantera/trasera: | 1.535 / 1.545 |
| Radio giro: | 5.6 m |
| Peso en orden de marcha (kg): | 1.525 |
| Volumen del baúl (l): | 235 |
| Tanque de combustible: | 80 litros |
| Combustible: | nafta 97 a 98 octanos |

Velocidad máxima promedio

| |
|-------------------|
| 249,6 km/h |
| ida 250,4 km/h |
| vuelta 248,8 km/h |

Velocidades al corte 6.600 rpm (km/h):

1ª: 60.4 / 2ª: 100.2 / 3ª: 140.6 / 4ª: 179.5 / 5ª: 230.2

Aceleración

| | |
|--------------|-----------------|
| 0 a 100 km/h | 6s4 |
| 0 a 400 m | 14s5 165,2 km/h |
| 0 a 1.000 m | 25s9 206,2 km/h |

Consumo de combustible

| | Por litro | Con 20 l | c/ 100 km | Autonomía |
|------------|-----------|----------|-------------|-----------|
| a 90 km/h | 13,0 km | 260 km | 7,7 litros | 1.040 km |
| a 120 km/h | 10,4 km | 208 km | 9,6 litros | 832 km |
| a 140 km/h | 9,7 km | 190 km | 10,3 litros | 776 km |
| a 160 km/h | 8,9 km | 178 km | 11,2 litros | 534 km |

Nivel sonoro del habitáculo

| | |
|------------|-------|
| a 60 km/h | 66 dB |
| a 80 km/h | 68 dB |
| a 100 km/h | 72 dB |
| a 120 km/h | 74 dB |
| a 140 km/h | 76 dB |
| a 160 km/h | 78 dB |

Poder frenante

| | | |
|--------------|---------|-----|
| 60 km/h a 0 | 10,3 m | 1s8 |
| 80 km/h a 0 | 20,3 m | 2s3 |
| 100 km/h a 0 | 32,1 m | 2s9 |
| 120 km/h a 0 | 49,9 m | 3s4 |
| 140 km/h a 0 | 66,5 m | 3s8 |
| 160 km/h a 0 | 91,1 m | 4s5 |
| 180 km/h a 0 | 114,2 m | 5s0 |

Equipamiento

3º luz de stop / Faros antiniebla
Faros Xenón autoadaptables con lavafaros
Techo eléctrico
Espejos retrovisores antideslumbrantes
Espejos ext. eléctricos, térmicos y abatibles
Sensor de lluvia, crepuscular y estacionamiento
Airbags frontales, laterales del. y de cabeza
Volante deportivo multifunción
regulable en altura revestido en cuero
Computadora
Butacas delanteras deportivas eléctricas
Butaca conductor con memoria
Tapizado de cuero
Asiento trasero rebatible con skibag
Cinturones inerciales delanteros/traseros
Levantacristales eléctricos del./tras.
Cierre central c/mando a distancia
Sistema de alarma
Radio AM/FM con cambiador de 6 CD
Sistema HiFi y 10 parlantes
Climatizador

Su comportamiento estable, firme y seguro no es casual pues se destaca el cuidado muy especial puesto en el núcleo del monocasco de chapa de acero con triple soldadura laser para obtener la rigidez comprobada y de esa manera generar la base para el funcionamiento de las suspensiones



tor posterior, el sobre techo con el pequeño spoiler en el borde de fuga de la tapa del baúl y la corriente inferior –la más compleja de orientar– con el piso plano provisto de estudiados deflectores con ese fin.

La impresión del **ensayo dinámico** es difícil de expresar por escrito pues el auto transmite muchas sensaciones y muy satisfactorias. Tanto en las rectas como en lo sinuoso se comporta estable, firme, seguro y se disfruta desconectando el control de tracción que activo implica obtener una respuesta más doméstica. Esto no es casual pues el informe del diseño destaca el cuidado muy especial puesto en el núcleo del monocasco de chapa de acero con triple soldadura laser para obtener la rigidez comprobada y de esa manera generar la base para el funcionamiento de las suspensiones. Multilink en ambos ejes, trabajan corrigiendo la dirección por acción del rolido. Para llegar al pe-

so estimado en el inicio del proyecto fue necesario agregar materiales livianos en distintos componentes mecánicos. La construcción del eje cardánico de transmisión probablemente sea inédita para autos de producción en serie pues se emplearon materiales compuestos con alto contenido de fibra de carbono. Con el mismo objetivo el capot es de aluminio y la mayoría de los brazos de suspensión están contruidos con dural.

La asistencia de **la dirección** variable ayuda en la acción sobre el volante lo justo y necesario, notándose que la prioridad es mantener en la conducción la sensibilidad requerida en los autos rápidos. El radio de giro es amplio, la visibilidad es buena hacia delante, limitada en los otros planos, como sucede en la mayoría de los deportivos. Su distancia al piso es otro aspecto que lo apromixa más a un pura sangre que a los modelos de la competencia. Con precaución supera los moderadores de velocidad, pe-

El tablero principal cuenta con tres medidores circulares. Está montado en la cubierta superior de la columna de dirección y se desliza junto con el volante al regular su altura.

Las butacas de sus dos únicas plazas cuentan con apoyo lateral, ideal para disfrutar de la alta velocidad en curvas. La del conductor, sin mortificar el confort, es más parecida a las de competición, mientras que la destinada al acompañante permite un poco más libertad de movimiento. Tapizadas en cuero de buena calidad, combinan colores de marcado contraste y se pueden regular eléctricamente.

La capacidad del baúl es limitada, tal como se imagina en los autos deportivos, pero suficiente para el supuesto equipaje de dos ocupantes.



ro no haga el intento en las cunetas. En la ciudad es un vehículo limitado a las avenidas y calles en buen estado y éste es compensado con lo que representa conducirlo en rutas y autopistas.

Entre los items de **seguridad** cuenta con los sistemas activos de control de estabilidad, ABS, distribuidor de intensidad de frenado y asistencia de emergencia. Además de los airbags frontales, laterales y de cortina, posee cinturones de tres puntos con limitador de esfuerzo y pretensores pirotécnicos. La carrocería del habitáculo ha sido calculada en función de absorción de energía de impacto.

Los **frenos** son Brembo con mordazas de cuatro pistones en todas las ruedas y se montaron pastillas especiales de competición. Su efectividad y tecnología para controlar la transferencia de peso es demostrada por los registros para detenerse a 0. Desde 160 km/h recorrió solo 91,1 m hasta detenerse.

El ensayo de **consumo** de combustible se llevó a cabo para comprobar la eficiencia de la tecnología del motor con inyección

secuencial y variador en toda la gama de revoluciones por minuto del árbol de levas y en esa referencia fue austero para los 280 CV de potencia.

Su **precio** de u\$s 60.000 podría resultar elevado y más aún si se ingresa en la página de internet de la marca en Estados Unidos, pero en la comparación con las opciones parecidas en este mercado resulta competitivo. Si lo que se busca es un auto que transmita las mismas sensaciones, evaluando también potencia y prestaciones, habrá que desembolsar una suma bastante más importante.

Quienes lo pudieron comprobar en el siglo pasado y recuerdan las virtudes de los antecesores Datsun 280 ZX y Nissan 300 ZX, encontraran en el Nissan 350 Z a un digno representante del espíritu deportivo de la coupe japonesa, probablemente la más reconocida en ese segmento tan elitista.



Aerodinámicamente está muy bien lograda la descarga del aire en el sector posterior, el sobre techo con el pequeño spoiler en el borde de fuga de la tapa del baúl y la corriente inferior –la más compleja de orientar– con el piso plano provisto de estudiados deflectores con ese fin.

