



DIRKALIŠČE

3. mesto **56,10 s**

1. KTM X-Bow Clubsport	(FD)	53,35
2. Renault Megane RS R26R	(FD)	55,34
4. Mitsubishi Lancer Evolution	(X) (L)	56,27
5. BMW M3	(L)	56,36

Več na www.avto-magazin.si. Meritev je bila opravljen z merilno napravo Timomaster (www.kbroselect.com).
 * (L) letni, (Z) zimske gume, (FD) poškodovano (brez stiči)

besedilo: Vinko Kernc

foto: Aleš Pavletič, Saša Kapetanovič, Matej Grošelj

FAKTOR FRAJERSTVA

Diši po matematiki, pa niti slučajno ni to.

Pri tako dragih in ekskluzivnih avtomobilih se vedno zastavi vprašanje dejavnika frajerstva: je v krogu, kjer se lastnik giblje, učinek pravi, pričakovan, zadosten?

► Mislim, da ni bojazni. Že 350Z se je pošteno izkazal, tudi v Evropi. 370Z pa ni le novo ime za stari, recimo temu prenovljeni model. Številka se je povečala zaradi večje prostornine motorja, to je že res, ampak pri obeh lahko govorimo le o podobnosti, ki gre izključno na račun prepoznavnosti in duhovnega nasledstva.

V tem primeru bi bilo najmanj smiselno razglabljati, koliko odstotkov sestavnih delov imata enakih. In če že kdo vpraša tako nesmiselno, je treba odgovoriti: gre za različna avtomobila. Novi 370Z je oblikovno pošteno odrasel, zdi se, da je dobil prepričljivejši splošen obraz, detajlov, vrednih večkratnega ogleda, z večine zornih kotov pa je videti nekaj širokega nizko pri tleh. Spoštovanja vredno.

Vse to je rezultat zgodovine Zejev, ki segajo še v čas, ko je bil Nissan Datsun; tudi če pogledate Datsuna 240Z iz leta 1969, ga pogledate vsaj dvakrat, od tega drugič temeljito. Z njim se je začela uspešna zgodba z imenom Z, o kateri ni pošteno napisati manj kot knjigo ali vsaj brošuro. In na koncu te zgodbe je ta hip lani predstavljeni 370Z, ki

se, mimogrede, na Japonskem odziva na ime Fairlady Z.

Malo matematike vseeno ne škodi: z malce preprostega odštevanja letnic pojavljanja Zejev ugotovimo, od kod v imenu te posebne različice 40th Anniversary. Prevedeno v pogovorni jezik to pomeni, da takšnega novega ni več mogoče kupiti, le rabljenega, kar mu bo v neki točki na časovni premici zagotovo vsaj nekoliko dvignilo ceno. Za paket, ki je sešel le dve možni barvi karoserije, posebna platišča, navigacijski sistem in vinsko rdeče usnje v kombinaciji z alkantero, so hoteli tri tisočake, kar je dvakrat toliko kot za doplačilo za samodejni menjalnik. Zagotovo vredna naložba, sploh če imamo še vedno v spominu faktor frajerstva. Saj veste: »Ja, 370Z, ampak 40th Anniversary!!«

Črna v kombinaciji z različnimi odtenki rdeče je bila vednookusna, tu se napake ni dalo narediti, in tako je tudi v notranjosti testnega Zeja. Čeden, tiste sorte kokpit, v katerega človek vedno rad sede, tudi kar tako, namesto na klopcu v parku. S tem, da se je s 370Z mogoče, če človeku zapaše, tudi odpeljati. In to z velikim užitek. A o tem malce kasneje.

Pri japonskih avtomobilih vedno vsaj v eni točki pridemo do debate o različnih okusih Evropejcev in Azijcev. Tule, za čuda, ta debata ni potrebna; 370Z se z videzom ne sramuje svojega porekla, se pravi da je še vedno zaznavno japonski izdelek, ampak je tudi takšen, da je všečen večini na stari celini. Preživajoč z oblikovanjem na uporabnost seveda naletimo na kakšno pomanjkljivost: na primer na potovalni računalnik z veliko

Iz oči v oči



Aljoša Mrak

► Kakšno presenečenje! Če se spomnim 350Z, je naslednik še enkrat boljši. Hitrejši, zanimivejše oblike, z boljšim menjalnikom, s predvidljivejšo lego ... Na začetku se ne zdi, da spada med najhitrejše, nato pa ti po nekaj metrih zleze pod kožo in pusti odličen vtis – tudi na dirkališču Raceland! Nissan 370Z je na naši lestvici športnih avtomobilov prvi med avtomobili, ki so bili opremljeni s serijskimi gumami (in ne poldirikalnimi), zato se le pazite vozniki Mitsubishijev Evov, BMW-jev M3, Corvette in podobnih zverin! ◀◀



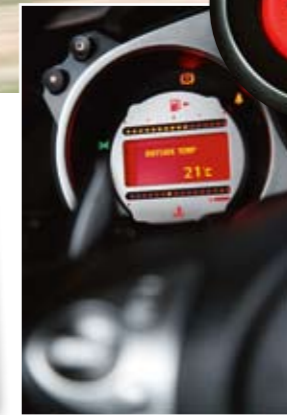
Matej Grošelj

► Nissanov 350 Z je hiter avto, a če ste se vozili s 'sedemdesetico', boste nad njo nedvomno še bolj navdušeni. Japonci so atmosferskemu šestvaljniku privoščili večjo prostornino in moč, podvozje se je znebrilo dobršen del zoprnega podkrmarjenja predhodnika, navdušuje pa tudi agresivnejša zunanost – še posebno v testni jubilejni različici 40th Anniversary, kjer črno barvo karoserije odlično dopolnjujejo grafitna 19-palčna platišča. Sedemstopenjski samodejni menjalnik pretika dovolj hitro (zamuja le na omejevalniku) in je odlična izbira v cestnem prometu, nekoliko manj na stezi, kjer se zna tu in tam 'izgubiti' (kljub temu je naš Nismo na Racelandu blestel). V celoti gledano zelo posrečen stroj in opazen napredek v primerjavi s 350 Z. ◀◀



podatki, ki pa ima le en gumb za upravljanje, pa še tega ob merilnikih (torej od rok), med podatki pa je tudi tisti o zunanji temperaturi; ali volanski obroč, ki je le višinsko nastavljen, okej, resda skupaj z merilniki, a to v tem primeru ni neka posebna prednost, marsikdo pa bi ga (volanski obroč) imel raje bliže sebi; pa ko sonce sveti z 'napačne' smeri, podatka o količini goriva in temperaturi hladilne tekočine nista vidna; pa da desna šipa v vratih ni samodejno pomična tudi navzgor. Smo pri koncu zamer. Ker je to dvosedežni kupa, je za sedežema nekaj prostora, dve dobro ograjeni polici in en uporaben predal, še bolj zadaj pa je prtljažnik, ki je večji, kot bi od videza karoserije pričakovali, a je njegova obloga precej občutljiva in se že pri prevažanju prtljage rahlo, a zaznavno scefra.

Nazaj v kokpit. Voznik se dobro namesti (sopotnik najbrž tudi), sedeža sta dobra, ne le čedna, res dobra, neutrujajoča tudi na dolgi poti, volanski obroč zagotavlja odličen prijem, stopalke so tudi zelo dobre in ročica menjalnika je natanko tam, kjer jo pričakuje desna roka. In če spet malo preskočim: gumb za izklop elektronske stabilizacije je postavljen tako, da ga levi palec pritisne tudi v miže. Da pa so gumbi za vzdolžno in naklonsko nastavitve sedežev na strani sredinskega tunela, je popolnoma vseeno.



“Čeden, tiste sorte kokpit, v katerega človek vedno rad sede, tudi kar tako, namesto na klopcu v parku.”

Najbrž je že čas, da odpeljemo. Gumb za zagon spravi v tek motor, ki se z zvokom prav nič ne baha. Glasnost je kar prava, morda je celo malce pretih, barva zvoka ni nič posebnega; frekvence so pravišnje, športno globoke spodaj in naraščajoče proti visokim vrtljajem, a glas ne dviguje dlak. Veliko več je treba povedati o doplačilnem samodejnem menjalniku. V splošnem je dober. Ima pa muhe. Na trenutke pretika cukajoče, moteče. Potem pogosto (recimo iz tretje v drugo prestavo) preprosto noče pretakniti, čeprav vrtljaji ne bi narasli čez mejo rdečega polja. In nima nobenega posebnega programa pretikanja, čeprav bi si vsaj pri zmanjševanju hitrosti pred ovinkom (ko tale na žalost mirno pretakne v višjo prestavno) želeli športni način. Zna pa seveda pretikati tudi ročno, celo z zavolanskima ročicama, in pretežno je

pretikanje zelo dobro. Pri polnem pospeševanju in pretikanju daje do četrte prestave celo prijeten športno, ne, kar rahlo dirkaško grob občutek pretikanja, ki pa naprej (do končne sedme prestave) izgine. In v ročnem načinu k sreči ne prestavi samodejno navzgor, ko se igla merilnika hitrosti dotakne meje (7.500), ki jo določa nežni prekinjevalnik vrtljajev. In z mesta potegne odlično, suvereno, športno.

Precej seveda k temu pripomore tudi motor, ki nima slabe strani. Še porabi ne prav veliko, če upoštevamo, koliko 'konj' je vpreženih. Groba ocena trenutne porabe pri 160 kilometrih na uro (od četrte do sedme prestave) na podlagi tračnega merilnika porabe je 15, 12, 10 in 8 litrov na 100 kilometrov, pri 200 kilometrih na uro (od pete do sedme) pa 20, 13 in 11. Pri vožnji s hitrostjo 140 kilometrov na uro, občasno pa tudi z 200, se na črpalki izkaže z le 14 litri na 100 kilometrov. Le če bi ga peljali na GHD, bi se zadovoljil šele z 20 litri.

