



> Игорь Владимиров. Фото автора

«Nissan Pathfinder»

**подрос,
окреп,
возмужал**

В этом году в салонах дилеров «Nissan» появился новый «Pathfinder» третьего поколения. По сравнению с предыдущими версиями он достаточно сильно изменился и перешел в другой класс. Под «классом» в данном случае стоит понимать не четко обозначенную группу автомобилей, а, скорее, ощущения, которые возникают во время поездки на нем.



Начнем по порядку. Впервые модель «Pathfinder» появилась в США в 1986 г. Новая, третья по счету, реинкарнация этого внедорожника «Nissan» предназначена в первую очередь для тех, кто любит сочетать активный отдых на лоне природы и комфортную ежедневную езду по городу. Любопытно, что в самом названии заложен некоторый дуализм восприятия, так как Pathfinder можно перевести с английского не только как «первопроходец» или «следопыт», но и как «ищущий тропу». Так что, с одной стороны, это внедорожник, который готов по воле хозяина пуститься во все тяжкие, с другой – проводник, который сам стремится выйти на более или менее ровную дорогу. И то и другое можно сказать о характере этого автомобиля, который, как и предыдущие два поколения, достаточно хорошо справляется с проблемами off-road и неплохо живет в мире асфальтированных дорог.

Длина нового «Pathfinder» больше, чем прежней версии, на 10 см, ширина – на 3 см, а высота (габаритная) – более чем на 10 см. Колесная база увеличилась на 15 см и составляет 2850 см. Масса в снаряженном состоянии также увеличилась и равняется теперь у самой легкой модификации 2132/2230 кг (мин./макс.) (ранее – 1950/1975 кг). Таким образом, «Pathfinder» пока еще не дорос до легендарного «Patrol», однако стремится к этому. Если пропустить все презентации этого автомобиля, не читая ничего в журналах и газетах, то даже при первом знакомстве понимаешь, что он делался в расчете на Северную Америку и рынки, исповедующие американский стиль общения с автомобилем. Внутреннее пространство, сиденья, передняя панель, центральная консоль и т. д. – все эти элементы усиливают ощущение уверенности, комфорта и безопасности. А широкие возможности трансформаций салона свидетельствуют о практицизме



и сибаритстве потенциальных, разумеется с точки зрения производителя, покупателей.

Но, наверное, самым интересным для продвинутых потребителей станет факт появления на «Pathfinder» новых моторов. В этом сезоне в России можно будет приобрести этот автомобиль либо с турбодизельным 2.5-литровым, либо с V6-цилиндровым бензиновым моторами.

Новый дизельный мотор позволяет «Pathfinder» при достаточно большой массе (напомню – более 2100 кг) разогнаться с места всего за 11.6 с (модель с МКП). Это не удивит обладателей спорткупе и бензиновых «паркетников», чья основная жизнь проходит на автобанах и хайвеях, чего нельзя сказать о поклонниках дизельных вездеходов. Турбодизель развивает мощность 174 л.с. при 4000 об/мин, но главное – тяга этого мотора при 2000 об/мин составляет 403 Н·м. Средний условный расход «солянки» при смешанном цикле – всего 9 л на 100 км (у модели с МКП) и 10.1 л (с АКПП), что позволяет спокойно разгонять «Pathfinder», а его водителю при среднем диапазоне оборотов – уверенно чувствовать себя не только на грунтовых дорогах с полной загрузкой, но и с прицепом, в роли которого может оказаться либо дача на колесах, либо трейлер с катером.

Производитель указывает в техническом описании, что масса буксируемого прицепа, оборудованного тормозами, может составлять 3 т (что превышает тот же показатель у предыдущей модели на 732 кг). Бензиновая «шестерка» с рабочим объемом 4 л имеет мощность 269 л.с. и крутящий момент 385 Н·м. Этот мотор, как и любой бензиновый монстр, любит «покушать»: его средний условный расход при смешанном цикле движения – 13.5 л на 100 км. При эксплуатации его на городских дорогах хозяину придется раскошелиться на приобретение 18.7 л бензина для каждых 100 км. Это неизбежная плата

за быстрый разгон (8.9 с до 100 км/ч) и высокую максимальную скорость (190 км/ч).

Два слова о салоне. Как уже было сказано, спроектирован он с учетом современных требований не только к надежности, но и к уровню комфорта. Все элементы управления механизмами типа элетростеклоподъемников, климат-контроля, музыкальной установки, регулировки сидений и т. п. выполнены с максимальным удобством для водителя – все «под рукой» и имеет внятный алгоритм управления. При этом, надо заметить, дизайнеры постарались оформить управляющие элементы максимально просто. Нет ни излишней вычурности, которой порой грешат некоторые фирмы, имеющие «корни» на Востоке, ни пресловутой брутальности, в плену которой оказались умы ряда дизайнеров интерьеров ряда европейских производителей.

Материалы, из которых выполнены детали салона, по своему составу и структуре легко поддаются многократной чистке – от простого вытирания тряпочкой до воздействия различными химическими препаратами.

Салон – семиместный, компоновка – рациональная: доступ к двум задним сиденьям не так сложен, как показалось вначале. Угол открытия задних дверей – 73°. Сиденья второго ряда довольно просто откидываются вперед и открывают перед желающим попасть на «галерку» приличное пространство для того, чтобы в него пролез и ребенок, и упитанный гражданин. Сидеть на последнем ряду сидений тоже достаточно комфортно, однако людям, которых природа наградила длинными конечностями, долгий путь выдержать будет трудно. Разумеется, для детей и подростков длительная поездка пройдет легче. Легче станет и родителям, так как дети изолированы от большей части салона и различных ручек, рукояток и тумблеров, с которыми они любят проводить эксперименты.

Общий объем багажного отделения «Pathfinder» при двух сложенных задних рядах сидений составляет почти 2100 л (стандарт измерений – VDA). Общая полезная длина от кромки задней двери до переднего сиденья, установленного в среднем положении (по длине), или до консоли подлокотника – 187 см. Ширина в самом узком месте салона – 113 см (между задними арками). Минимальная высота потолка в салоне – 88 см (от плоскости пола грузового отсека до плафона). Словом, если потребуется перевозить мотор мощностью до 40 л.с. и надувную лодку до 5 м, то места хватит и для них, и даже для дополнительного груза типа палатки, запаса топлива, мангала и т. п. Сложенные сиденья (два ряда) в данном случае вместе с полом образуют довольно ровную и плоскую, с прочным основанием поверхность, на которую без опасений можно укладывать мотор весом до 70 кг, несмотря на его сложные внешние «обводы». Правда, поскольку покрытие спинок сидений и пола выполнено из ворсистого материала, к которому хорошо «прилипает» грязь, имеет смысл и мотор, и лодку, и прочий скарб укладывать на какую-нибудь толстую подкладку типа байкового одеяла, чтобы исключить попадание воды и пыли на ворсовое покрытие. Так можно избежать появления различных пятен и разводов на нем и избавить себя от нудного занятия по их удалению.

Если складывать только один ряд сидений, то полезный грузовой объем получится равным 515 л, что примерно равно объему багажника седана нижнего класса «Б». Большой мотор тут уже не разместить, и речь можно вести разве что о «пятнашке» и небольшой лодке соответствующего размера. Все это богатство придется укладывать очень аккуратно и компактно, обмотав чем-нибудь винт и другие «острые углы». Дополнительного пространства уже практически не останется, разве что



Технические данные тестового автомобиля «Nissan Pathfinder 2.5D A/T»

Тип кузова	5-дверный универсал
Число мест, чел.	7
Габаритная длина, мм	4740
Габаритная ширина, мм	1850
Габаритная высота, мм	1865
Масса, кг:	
– снаряженная	2195
– полная	2880
Дорожный просвет, мм	254
Объем багажника, л	190/2091
Тип коробки передач	5-ступенчатая АКПП
Привод	ALL MODE 4WD
Двигатель	Дизельный, 4-цилиндровый с турбонагнетателем
Объем двигателя, см ³	2488
Максимальная мощность, л.с.	174
Максимальный крутящий момент, Н·м/мин	1403/2000
Разгон с 0 до 100 км/ч, с	12,5
Максимальная скорость, км/ч	174
Расход топлива на 100 км, л:	
– в городе	13,2
– за городом	8,3
– смешанный	10,1
Вместимость топливного бака, л	80

для спальных мешков, которые можно положить сверху.

Если представить себя водителем маленького автобуса и посадить в «Pathfinder» семь человек, то места за спинками задних сидений останется для двух больших чемоданов – 190 л (по стандарту VDA). При таком варианте загрузки ни о каких моторах и крупногабаритных грузах речи уже, разумеется, быть не может, однако оставшееся место можно использовать, к примеру, для рюкзаков, мешков и всякой всячины.

В отличие от многих американских «джипов» гигантских размеров, у «Pathfinder» практически отсутствует наклон пола грузового отсека в сторону задней двери. Поэтому даже при езде по условному off-road мелочевка не соскользнет к заднему проему, и нет риска, открыв заднюю дверь, вывалить все скопившееся сзади на землю, чему помогает также то самое ворсистое покрытие пола, о котором уже говорилось ранее.

Вещи, которые не удалось разместить в салоне, можно закрепить на верхнем багажнике, рассчитанном на нагрузку в 100 кг. Релинги его внушают доверие даже при беглом осмотре, однако общая высота автомобиля предполагает, что погрузку будет выполнять с какой-нибудь подставки на земле либо с подножки человек большого или среднего роста. Крупногабаритные предметы удобнее загружать вдвоем.

Безусловно, «Pathfinder» способен вместить в свое чрево много нужных и важных предметов, но его основное предназначение – это перевозка прицепов. Допустимая масса прицепа, оборудованного тормозами, – почти, как у ле-

гендарного «Patrol», – около 3 т. Вот об этих-то трех тоннах хочется сказать подробнее.

Как правило, производитель, указывая допустимую массу прицепа, руководствуется расчетами, привязанными к весу, колесной базе автомобиля и мощности (в основном к крутящему моменту) двигателя. Увеличив вес «Pathfinder» и модернизировав мотор, прибавив ему тяги, а также нарастив колесную базу, инженеры смело рекомендовали буксировать прицеп такой массы. Никто эту цифру оспаривать не станет, однако не стоит забывать, что при движении с подобным прицепом придется не только соблюдать все возможные правила предосторожности, но и быть постоянно начеку – такой вес, особенно на разбитой асфальтовой или просто грунтовой дороге, может спровоцировать снос оси (осей) прицепа и прочие неприятности. Поэтому при поездках на большое расстояние «комфортный» вес прицепа может быть равен 2300 кг, не более. И тогда «Pathfinder» не только будет успешно передвигаться в левом ряду на скорости, но и совершать маневры по обгону медленно едущих экипажей, что не противоречит правилам дорожного движения разных стран.

Маневрированию в узких местах и движению задним ходом способствуют не только сравнительно небольшой радиус разворота, равный 6.2 м (5.95 м – по колее колес), но и камера заднего вида, позволяющая следить за участком дороги позади автомобиля на многофун-

кциональном дисплее, расположенном на центральной консоли.

О ездовых качествах «Pathfinder» можно подробно прочитать в профильных изданиях, которые уделили этому автомобилю довольно много внимания.

В заключение можно сказать, что новое поколение «Pathfinder» может стать привлекательным для тех, кто проводит много времени на природе вдали от цивилизации. Этот вездеход хорошо приспособлен для дорог с естественным покрытием, достаточно неплохо выглядит на относительно бездорожье и успешно справляется с обязанностями тягача. Также его можно использовать для спуска-подъема на воду катеров весом до 1500 кг.

Остается добавить, что у «Nissan Pathfinder» есть очень близкий родственник – кикап класса «люкс» «Navaga», но о нем как-нибудь в следующий раз.

Автор благодарит компанию «РОСПАН» за предоставленный на тестирование автомобиль.

ЗАО «НАВИС»
www.navis.spb.ru

Рулевые машины
 * ручные гидравлические
 * электрогидравлические
 * с приводом от ГД
 Авторулевые
 Подруливающие устройства
 Системы управления
 техническими средствами судна

ЗАО «НАВИС», 193019, Санкт-Петербург, наб. Обводного канала, 14
 тел: (812) 567 3763, тел/факс: (812) 567 2858, e-mail: marketing@navisincontrol.ru

ЗАО «Моторсервис»

Barton
MARINE

Палубное оборудование BARTON со склада в Москве.
 Доставка в любой регион.

Дмитровское шоссе 46/2
 482-77-01 481-69-00 482-43-11

www.mdiesel.ru
 mdiesel@dataforce.net