



ПАТРУЛЬ ВРЕМЕНИ

У Nissan Patrol долгая славная история, связанная с образом настоящего внедорожника, но с 2010 года выходит революционная модель, созданная на единой платформе с представительским Infiniti QX56. Бензиновый двигатель V8 объемом 5,6 литра в паре с 7-ступенчатой АКП, полностью независимая подвеска и оснащение по разряду премиум — отличия от QX56, по сути, только в пружинной подвеске (вместо пневматической) и колесах с меньшим диаметром дисков (20 дюймов вместо 22). Перечень стандартного оборудования огромен, отметим только часть: кожаный салон с вентилируемыми креслами, парктроник с камерами кругового обзора, трехзонный климат-контроль, аудиосистема Bose с 13 динамиками. Конечно, имеется комплексная система

активной безопасности и управления трансмиссией, которая позволяет выбирать режимы движения и помогает ехать в различных дорожных условиях — уклоны, песок, камни и т.д. Есть понижающая передача и принудительная блокировка заднего дифференциала. Из особенностей шасси — наличие гидросистемы ограничения колебаний кузова, которая «завязана» на все амортизаторы и позволяет обходиться без стабилизаторов. Стоимость машины 3085 тысяч рублей. С развлекательной системой с отдельными дисплеями для задних пассажиров и интеллектуальным круиз-контролем с функцией «соблюдения» рядности движения и дистанции цена автомобиля 3249 тысяч рублей — именно такой Patrol побывал у нас на «трибуне».

ПАФОС

Мы присутствуем при историческом моменте — державшийся до последнего Patrol, наконец, перестал быть настоящим внедорожником. И в кого превратился?

Мне трудно определить его стезю. Конкурент Toyota и, наверное, неплохой инструмент для зарабатывания денег компании. Но какое применение ему найти в жизни? Мощный и тихий двигатель в сочетании с быстрым на переключение передач «автоматом» легко позволяет поддерживать сзади какой-нибудь «членовоз». А «длинное» рулевое и значительные крены — проблема наемного водителя, которая не должна беспокоить покупателя-работодателя. В конце концов, и этому сотруднику вместе с напарниками можно ко всему привыкнуть и получать удовольствие от просторного салона, продуманной эргономики и богатого «внутреннего мира». Попутно закрывая глаза, точнее, уши, на скрипящий пластик. Но использовать Patrol как частный автомобиль...

Основное требование, какое я предъявляю к подобным внедорожникам — максимальная дистанционность от дорожного покрытия. Швы, рельсы, ухабы и звуковой сопровождение их прохождения должны остаться в другой жизни. Стереться в момент отдачи тех трех с лишним миллионов рублей, которые стоит Patrol. Увы, новый флагман Nissan будто копирует проблемы своих легковых родственников конца 90-х начала 2000-х годов. По гравийке — только «шепотом», по рельсам-заплаткам — лишь после торможения либо сжавшись от колебания неподдресоренных масс. К чему тогда умная гидроподвеска и, в первую очередь, такая цена?!

Для пафоса! Для осознания собственной значимости, выражаемой монументальными формами и представительскими габаритами. Никакого иного применения этим деньгам я не вижу.

Максим МАРКИН

СМЕНА ИМИДЖА

Многие уже не помнят, но именно Patrol стал первой «массовой» иномаркой в Иркутске, появившись в результате лесообменных операций в конце 80-х. Впрочем, нынешний «Патруль» по сути совсем другая машина — бензиновый люкс-внедорожник, а не утилитарный дизельный джип как когда-то.

Покорять бездорожье на этом автомобиле, конечно, теоретически можно, но главное его предназначение — подчеркнуть статусность владельца. Когда за тобой закрывается массивная дверь, ты оказываешься в своем особом мире (в том числе и благодаря отличной шумоизоляции), в котором все детали интерьера подчеркивают, что жизнь удалась. Салон по-настоящему роскошен — скорее как в бизнес-седане, чем во внедорожнике.

Стартовать пришлось в тесном дворе, маневрируя задним ходом в очень тесном пространстве. Огромные габариты авто в такой обстановке могли стать проблемой, но на помощь пришел видеокomплекс кругового обзора с которым парковаться можно не отрывая взгляд от экрана. Но стоит выйти на оперативный простор, как огромные габариты автомобиля делают внедорожник аналогом океанского лайнера, настолько мягко и уверенно стелется он по любому типу дорожного покрытия. При этом, несмотря на массу под три тонны, автомобиль ускоряется, замедляется и маневрирует с легкостью протипового кроссовера.

Ниссановцы в последнее время все отчетливее заявляют, что хотят потеснить Toyota среди японских брендов. И если еще недавно Patrol начисто проигрывал Land Cruiser 200 битву за покупателя, то с новым «Патрулем» ситуация может серьезно измениться. При одном условии — что у «Патруля» появится дизельная версия — все же расход топлива в 25 литров на сотню великоват даже для люкс-внедорожника.

Ефим НЕЗВАННЫЙ



Приборы яркие, информативные, есть даже вольтметр и датчик давления масла. Компьютер показывает расход 25 литров на 100 км в городе, и это объективная реальность



Для такой массивной центральной консоли часть рукояток могли бы сделать и покрупнее, хотя управлять всем удобно



Парктроник с круговым обзором — вещь для такого габаритного автомобиля очень полезная



Селектор управления трансмиссией и режимами движения. Доступно множество вариантов: стандартный полный привод с автоматическим подключением переднего моста (от 0:100 до 50:50), постоянный полный привод, понижающий ряд передач, блокировка заднего дифференциала и выбор «дороги» (асфальт, песок, камни, снег). Можно задействовать систему помощи на уклонах, а также отключить систему курсовой устойчивости, чтобы «не мешала» на сложном бездорожье



Интерьер выполнен основательно, с высоким качеством

СМЕНА ОРИЕНТИРОВ

Чтобы понять иной автомобиль бывает мало и полдня активной езды в разнообразных условиях. Чтобы понять Nissan Patrol, мне хватило нескольких первых минут.

А что, собственно, тут понимать? Представьте себе всё, что бывает в массовом автомобиле, умножьте на 2, поместите в гигантский брутальный кузов, и с лёгкостью получите новый Patrol. Массовый — это, конечно, уже не Toyota Corolla, но ещё и не Maybach 57, хотя очень сложно сказать, к кому наш подопытный всё-таки ближе. Наверное, имеет смысл сравнить его с номером люкс в хорошем британском отеле. Ну, это тот, где много всего, в том числе и лишнего. Но, как говорится, «за всё уплачено», извольте пользоваться.

В Patrol'e, таком монументальном, словно он был здесь со дня сотворения мира (ну или с эпохи динозавров — тут уж кто во что верит), меня больше всего поразило чувство незабываемой безопасности на дороге. Это, разумеется, если пользоваться специальными ремнями. А пользоваться ими приятно уже хотя бы благодаря чьей-то невидимой электронной руке, что затягивает их на ролик с равномерным усилием. Видно, та же рука каждый раз степенно поднимает и опускает перед вами пятую дверь. И делает это столь неторопливо, что за это время можно успеть залезть обратно в салон и достать всё необходимое из багажника. А есть ли куда торопиться владельцу подобного автомобиля?

Так вот, о безопасности. Отбросив в сторону все эти теоретические высокоинтеллектуальные

инженерные расчёты, что обеспечивает сохранность нашей жизни? Именно — те самые сантиметры стали, что разводят по разные стороны опасность и нас. А если этих сантиметров не просто много, а очень много? Тогда находясь внутри, ты теряешь ощущение реальности. Приятное, надо сказать, чувство — чувство полного комфорта и безопасности. Да, за это определённо стоит платить.

Безусловно, нынешний Patrol — не тот что раньше — уже не всепригодный честный внедорожник, кузов которого не жаль поистрепать в лесной чаще. Больше того, в нём совсем ничего, ну вот ни грамма, не осталось от прежнего рамного, часто дизельного, любимки публики. Теперь нас встречает совершенно другой, импозантный, упитанный и вальяжный участник городской дорожной жизни.

Не могу не восхититься динамическими характеристиками Nissan. Честно — не ожидала! Прямая, отсутствие машин поблизости, газ в пол, ии!.. С секундной задержкой несколько тонн металла хищно устремляются вперёд, вжимая пассажиров в сиденья. Кто бы мог подумать — с виду флегматичный и неповоротливый, на деле же обладает едва ли не спортивными повадками. Ещё один серьёзный довод «за».

С вашего позволения, я не стану оценивать внешность и интерьер Patrol, отдавая себе отчёт в том, что над машиной за такую стоимость изрядно поработали. Не стану я и апеллировать к QX56, чьё начало прослеживается в каждой второй детали. Нет, я просто постою рядом, созерцая, удивляясь и в немалой степени восхищаясь.

Юлия БАБАК





Небольшие размеры люка продиктованы усиленной конструкцией кузова. Сам люк с электроприводом, а вот штора двигается вручную!



Третий ряд сидений формально тоже 3-местный, однако для взрослых людей здесь стесненно

Большой бокс-холодильник открывается с двух сторон, для задних пассажиров также предусмотрен свой климат-контроль



Сзади очень просторно



В топ-комплектации предусмотрена развлекательная система с раздельными мониторами для задних пассажиров



Буксировочная проушина предусмотрена несъемная, однако не всякий мощный крюк сюда зацепится



У сидений второго ряда можно сложить спинки или целиком их «поставить» — при этом ровного пола багажника уже не получится



Передние кресла в целом удобны, но не обладают хорошей боковой поддержкой

ПЕРЕРОЖДЕННЫЙ

Пару лет назад в разговоре с одним уважаемым человеком мы завели дискуссию: какие внедорожники записать в конкуренты «Патролу» — тогда еще мостовому? Сошлись на признанных «мэтрах» бездорожья — «Дефендере» и «Гелендвагене». А что бы сказали теперь?

Помню первые фото, «взорвавшие» Интернет в конце 2008-го. Едва появившись, они наделали много шума. Приверженцы внедорожной классики презрительно отвернулись, а поклонники роскоши и комфорта, похоже, замерли в ожидании.

Кому как, а для меня «Патрол» больше интересен в своем новом амплуа, без длинной «родословной». Он просто стал другим. Дизайн теперь немного «слащавый», зато в просторном солидном салоне по-легковому уютно и комфортно, «лишних» кнопок и переключателей нет. По возможностям мотора «Патрол» и вовсе кладет конкурентов на лопатки. Динамикой и тягой многолитровая «восьмерка» более чем впечатляет, да и управляется Patrol неплохо. Крен в поворотах и ударов со стороны подвески на неровностях я не ощутил, хотя ожидал характерной несобранности и вальяжности. Рулить «Патролом» на асфальте мне легко и приятно, а для тяжелого бездорожья я поищу что-нибудь другое.

Большие внешние размеры и большой мотор, достойная мощность, продвинутый технический «хай-тек» и почти люксовая роскошь комплектаций — все здесь почти идентично новому Infiniti QX56. Соответственно и конкуренты теперь совсем другие — статусные и величавые. Но, может, создателям «Патрола» стоит подумать и о более простых версиях, с дизелем под капотом и менее пафосным оснащением?

Да, престиж, а также ощущение уверенности и комфорта, даруемые этим внедорожником, дорогого стоят. Однако я по-прежнему не понимаю, как с ним жить на тесных улицах города, сжигая в среднем четверть огромного бака на каждую «сотню» пробега.

Андрей ЯЦЕРИЦЫН

ОБТЕКАЕМЫЙ

Как правильно оценить новый Patrol всего за полдня с ним знакомства? С одной стороны, это образец всех современных концепций SUV, но с другой, измена имени! Образ бывшей ломовой лошади решено было переоплотить в нечто аристократическое...

Забудем, как его предки героически «поднимали целину» нашего бездорожья, каким потрясающим джиперским стилем обладали. Будем говорить об его новых светских качествах. Да, не все в этой машине «паркетное». Все-таки, клиренс приличный, понижайка, блокировки и так далее. Обычная пружинная подвеска с немальми ходами тоже в дань легендарным прародителям. Все это «успокаивает» и позволяет «лазить» вне дорог. Но представить, что из этого можно сделать машину для суровых экспедиций, не говоря уж о трофи-рейдах, как-то трудно. Даже обычная грязевая резина в его арках будет смотреться чужеродно, как «болотники» с офисным костюмом топ-менеджера. Теперь это автомобиль для «курортной жизни».

В некоторых ямах колеса ухают ощутимо, кузов иногда нервно вздрагивает, но ездить по асфальтам все равно приятно — ни тряска лишней, ни рысканий, ни посторонних шумов, а сочный рокот «восьмерки» на разгонах только в радость. По мощности достаток, автомат работает корректно, а с тревожным чувством инерции масс эффективно борются тормоза и гидростаблизаторы — крены, клевки и раскачки незначительны. Руль по-детски легок и не очень чувствительный, но к параметрам машины вполне подходит. В городе Patrol спокойно плывет, рассекая путь подобно киту среди планктона, радиус поворота сравнительно невелик, а угнестись на стоянку очень хорошо помогает парктроник с наглядным круговым обзором. Не даст заскучать система контроля разметки и дистанции — тот еще разговорчивый попутчик! В городе от него быстро устанешь, или привыкнешь. И все же главная стихия — это трасса, где без всяких напрягов — стабильно и «прочно», в том числе на дуге.

На разбитых гравийках независимое энергоемкое шасси по-раллийному позволяет ездить быстро. Если надо, можно привлечь и целый арсенал электронно-механических помощников, одним лишь нажатием кнопки — в этом смысле здесь все в порядке. Но с комфортом не очень все. Так сказать, на плохих дорогах он не бесконечен. Характер демпфирования подвески эластичностью не обладает, меняется в зависимости от покрытия и скорости. Где-то все глотается плавно и бесшумно, а где-то со шлепками, толчками и вибрациями. К тому же на скорости салон может наполняться «сверчками» и резонансным гулом. А еще не хватает развитой боковой поддержки кресла. В общем, новый Patrol мне показался хоть и цельной натурой, но уже без той прежней харизмы. Все как во внешности — вроде брутальный, но весь такой обтекаемый...

Василий ЛЯРИН

ВСЕ МОГУТ КОРОЛИ

Передо мной стояла, сверкая ослепительным белоснежным боком (мой любимый цвет), монолитная громадина. Оконная линия проходит где-то в области середины плеч. Передняя оптика смотрит едва ли не прямо в глаза. Подняться в салон без помощи подножек лично мне почти невозможно. Да, и размер мой любимый. Даво мне уже не доводилось после теста испытывать чувство нежелания покидать место за рулем.

Дверь захлопывается, и пассажир окунается в благородную тишину: звукоизоляция моторного отсека хороша. А вот от дороги, особенно сзади, мне показалось на общем фоне немного шумновато. Впрочем, возможно, это субъективный фактор.

Единственное, что действительно жаль, так это то, что во время тестовой поездки не было возможности испытать Nissan Patrol на настоящем качественном бездорожье. И в песке. И в снегу. Гравийку и сухой ухабистый грунт «скала» от Nissan преодолела, разумеется, без труда. Не знаю, как в этот момент сиделось пассажирам, но мне за рулем было вполне комфортно. Может, даже чуть жестковато. Система помощи при спуске с горы тоже отработала на пять. Хотя психологически преодолеть чувство самосохранения и заставить себя отпустить педали сложно. Дикий дискомфорт при этом доставляет сочный и громкий хруст тормозов, живущих в этот момент самостоятельной жизнью на автомобиле стоимостью более 3 млн. руб., и легкая отдача в руль. Но к этому можно привыкнуть.) Зато автомобиль действительно держит комфортную скорость на крутом наклоне, оставляя возможность для своевременной корректировки траектории движения рулем.

Не знаю, стоит ли говорить про вагон места. Качественную мягкую кожу. Обилие карманов, боксов и прочие приятные мелочи типа холодильника, например... На эргономике я тоже внимание заострять не стала — за рулем получилось расположиться быстро и удобно, все, что нужно в движении оказывалось под рукой именно там, где это интуитивно ищешь. Что действительно оказалось необычным для меня — человека очень долго и трудно привыкающего к габаритам новой машины — в случае с Patrol'ом «чувство борта» пришло очень быстро. Возможно, благодаря внешним видеокерам, понатыканным со всех сторон. Возможно, благодаря адаптивному круиз-контролю и парктроникам, начинающим пищать, пиликать и петь при малейшей опасности. Возможно, благодаря так утомившей под конец тест-драйва умной вспомогательной системе, сигнализирующей о том, что автомобиль покинул пределы своей полосы. Вот последняя, благодаря своей нудности, быстрее всего научит новичка-владельца чувствовать габариты «Патрoла». Благо, что после этого ее можно-таки отключить.

Ах да, еще из недостатков — расход по городу 25–26 литров. В обычной эксплуатации (а не на тестовой машине) он будет, конечно, на пару-тройку литров меньше. Но... Мощный старт со светофора, в котором реализовалась вся мощь и сумасшедший крутящий момент могучего V8, и рука как-то сама поднимается в сторону показателей расхода топлива и стремительно опускается вниз с мыслями «А ну его!». И грубого рыка многолитрового V-образника в этот момент хочется больше — будь она не ладна, эта шумоизоляция моторного отсека...

Пожалуй, в указанную в прайсе цену мне не хватило в этом корабле только пневмоподвески. Но это уже, скорее, придирки. Пошла копить на Patrol...

Наталья НОВИКОВА



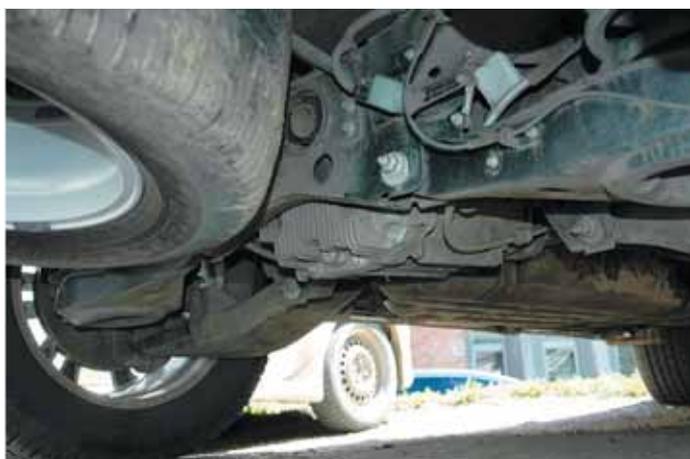
Силовая установка предлагается только одна — бензиновый V8 в паре с 7-ступенчатой АКП



Багажник по площади необъятный, но пол высокий, к тому же третий ряд сидений складывается с наклоном. Потайных ниш мало и они мелкие



Ходы подвески все же больше, чем у многих кроссоверов, к тому же имеются различные блокировки



При нерегулируемой по высоте подвеске «гладкое» днище и максимальный клиренс в 275 мм — неплохой показатель. Привод выглядит мощно, однако корпус редуктора не прикрыт. Допзащита для агрегатов трансмиссии предусмотрена, но только опционально

ГЕНЕРАЛ

Это новый Patrol? Что они с ним сделали?? Прощай, легенда... — примерно такие мысли посетили меня, когда я впервые увидел новое поколение знаменитого внедорожника.

Да, старые Патрули можно было с полным основанием считать солдатами off-road. А новый? Я бы поостерегся: электронная система управления для серьезного бездорожья, увы, малопригодна (вы знаете, как начинает дергаться «электронноуправляемый» джип при потере сцепления на колесах? — впечатления не из лучших...), а наличие принудительных блокировок поможет только на разовых препятствиях, но не более того. Да и поиди еще вытаски из грязи этого внедорожного генерала, половину массы которого, наверное, составляют всевозможные опции комфорта...

А вот тут-то Patrol и проявляет себя во всей красе. Сев за руль, все регулировки посадки производишь с помощью сервоприводов, могучую 5,6-литровую «восьмерку» запускаешь одной единственной кнопкой, при выезде с парковки помогают сонары, отклоняющиеся вниз наружные зеркала и видеочамера заднего хода, во время движения быстро привыкнуть к габаритам помогает система слежения за разметкой (она работает даже на наших дорогах, и я реально хочу такую на свой автомобиль!), избежать излишней суеты и перерасхода топлива позволит круиз-контроль, микроклимат обеспечивается даже вентилируемыми креслами, а к услугам задних пассажиров — персональные развлекательные системы со встроенными в передние подголовники видеомониторы... Вдобавок, на большинство соседей по потоку ты смотришь свысока, и даже водитель КамАЗа уважительно дает перестроиться на дорожной развязке словно равному... И то, что на фоне всего этого великолепия ощущается масса больших 20-дюймовых колес, а также находятся огрехи в эргономике (кто додумался засунуть джойстик регулировки наружных зеркал в столь неудобное место?), особо и не расстраивает — должны же быть у машины хоть какие-то недостатки?

Вот только... Мне бы все-таки хотелось во внедорожнике видеть в первую очередь именно покорителя off-road, а не лимузин представительского класса. Patrol, безусловно, хорош почти во всем. Но я не представляю его с силовыми бамперами, лебедкой, экспедиционным багажником, шноркелем и лифтингом подвески... Впрочем, главного конкурента Patrol — Land Cruiser 200 — в этой ипостаси я тоже не вижу — генералам это не к мундиру...

Алексей СТЕПАНОВ

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ NISSAN PATROL (Y62A)

КУЗОВ	
Тип	Универсал
Конструкция	Рамный
Количество мест/дверей	8/5
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	VK56VD - бензиновый с системой регулирования фаз газораспределения (VVEL) и непосредственным впрыском топлива (DIG)
Расположение двигателя	Спереди продольно
Кол-во и расположение цилиндров	8, V-образное
Рабочий объем, куб. см	5552
Мощность, л. с./об. мин.	405/5800
Крутящий момент, Нм/об. мин.	560/4000
ТРАНСМИССИЯ	
Привод	All-mode 4x4, режимы Auto (от 0:100 до 50:50), 4H (50:50), 4L (понижающее число 2,679)
Коробка передач	7-ступенчатая автоматическая с «ручным» режимом
ПАРАМЕТРЫ ПРОХОДИМОСТИ	
Клиренс, мм	275
Угол въезда	35°
Угол съезда	26°
Угол рампы	24°
Глубина брода, мм	700
ПОДВЕСКА	
Передняя/задняя	Рычажная пружинная с гидравлической системой ограничения колебаний кузова
КОЛЕСА	
Диски	Легкосплавные 20x8J
Шины	275/60 R20
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	5140/1995/1938
База, мм	3075
Колесная база спереди/сзади, мм	1706/1704
Снаряженная масса, кг	2785
Полная масса, кг	3495
Объем топливного бака, л	100
Объем багажника, л	От 550
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость, км/ч	210
Разгон до 100 км/ч, сек.	6,6
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км	
Городской режим	20,6
Загородный режим	11
Смешанный режим	14,5

