

Pathfinder (англ. Следопыт) достоин своих предшественников. В то время как остальные полноприводники Nissan фактически кроссоверы, он остался верен раме и жесткому полному приводу. Хотя и приобрел независимость задней подвески. А как ситуация с надежностью?

Pathfinder популярен и у дилеров, и в сегменте «серых» продаж. В общем-то, отчасти удивительно с учетом того, что предлагается он только с двумя моторами. Так было в 2005 году при появлении внедорожника, и в 2010-м, когда модель пережила рестайлинг. Но между «до» и «после» есть существенные различия.

Пять первых лет выпуска Pathfinder мог быть бензиновым. «Следопыту» полагался эксклюзив — 4,0-литровая V-образная «шестерка» VQ40DE, которая устанавливалась только на него. Несмотря на то что мы часто критикуем ниссановские двигатели — этот один из лучших. Конечно, когда-нибудь его настигнут проблемы, характерные для всей серии VQ. Потребуется замены расходомер, датчики распределов, катушки зажигания. Забьется катализатор, отчего, вполне вероятно, «заглючит» процессор. Наконец, растянется цепь ГРМ, которая по правилам меняется только вместе с шестернями, а две из них несут фазовращатели. Дорого... И от электрических «расстройств», как мы помним, серия VQ не застрахована.

Тем не менее, пока этот V6 ни в чем подобном не замечен. Возможно, пробеги невелики. Но не исключено, что в Nissan исправили то, чем беспокоили владельцев его предшественники. И сейчас VQ40DE активно используется известными фирмами при постройке прототипов для ралли-рейдов. Это ли не доказательство его основательности.

2,5-литровый YD25DD до сих пор загадка. То ли не ломается, то ли не выходил «необходимый» для этого пробег. Одно можно сказать точно — его common rail надежнее той аппаратуры, что была на ZD30. Но 174 силы (а после рестайлинга уже 190 л.с.) для такого объема и у дизеля... Какое ресурс при такой форсировке? Ничего пока неизвестно и о трехлитровом дизеле V9X, что в 2010 году сменил бен-



Косвенно внедорожную направленность «Следопыта» подтверждает тот факт, что ему «к лицу» металлический силовой бампер

ПО СЛЕДАМ ПРЕДКОВ

зиновый мотор. Надо полагать, с 231-й силой не будет проблем, по крайней мере, с динамикой.

Pathfinder комплектуется, как «механикой», так и «автоматом». Про первую ничего не скажем. Зато второй уже преподносил сюрпризы. Это 5-ступенчатый RE5R05A, известный также по Patrol/Safari Y61. Коробка не из худших у Nissan, особенно если сравнивать с предыдущей 4-ступенчатой моделью продольного расположения. По крайней мере, видна «работа над ошибками». Но все-таки горит — по пакету фрикционных, отвечающему за 4-ю и 5-ю передачи. Водится за Pathfinder еще один грешок, во всяком случае, на версиях для американского рынка. Радиатор с браком соединяет антифриз и ATF, что приводит к логическим последствиям. Однако цена ремонта в том и другом случае может быть разной. Минимум — порядка 40 тыс. руб. Но на ряде Pathfinder из строя выходят соленоиды гидроблока, а он предлагается только в сборе. Это удваивает стоимость восстановления.

После рестайлинга вместе с трехлитровым дизелем внедорожник получил 7-ступенчатую АКП, о которой пока ничего неиз-



Дизайн торпедо вполне соответствует общему стилю. А качество материалов для автомобиля, который может стоить более двух миллионов, скорее, неподобающее

вестно (она же устанавливается на Patrol последнего поколения). А вот полный привод при тех пробегах, что имеются, охарактеризуем только с лучшей стороны. При полностью электронном включении в нем работает и автоматическая активация передка, и жесткая, и демультипликатор.

Передняя двухрычажка и задняя многорычажная схема собраны на мощных рычагах, сайлент-блоках и шаровых опорах. Увы, последние не съемные. Но их ресурс и прочность всего остального создают хороший запас для

езды по разбитым грунтовым кам. А вот создан ли для них Pathfinder, пусть каждый решит сам. Все же плавностью хода этот Nissan отличается от конкурентов из Toyota в худшую сторону. Другое дело надежность основных агрегатов. Тут Toyota уже не в лидерах, а Nissan не в аутсайдерах. Те проблемы, которые возможны у Pathfinder, характерны едва ли не для любого современного внедорожника.

Максим МАРКИН
Фото автора
Технические консультации:
СТО «Технопарк»

ЭКСПРЕСС-ТЕСТ

КОМПРОМИССЫ

Pathfinder на ходу, по крайней мере, с 4,0-литровым V6, сочетание классного двигателя и вызывающей вопросы подвески. Впрочем, как раз-таки мощному мотору она, похоже, соответствует.

Характерная брутальная внешность, просторный салон и ставший для многих марок традиционным жесткий недорогой пластик передней панели. Конечно, это не мешает удобной посадке за рулем, и с эргономикой все в порядке. К тому же на обновленных версиях можно надеяться на материалы подороже. Во всяком случае, там есть разнообразие в отделке, а примитивная магнитола (с хорошим, принимающим вдали от цивилизации радио) сменилась современным музыкальным комбайном.

Ценнее в Pathfinder именно «хозяйственные» возможности. Заднее стекло на американский манер открывает

Но за двигатель все прошу? 4,0-литровый, 269-сильный, он как нельзя лучше подходит для Pathfinder, чья полная масса может вырастать почти до трех тонн. Вроде бы не самые лучшие показатели, однако тот же Patrol последнего поколения с его 5,6-литровым V8 не показался столь же эффективным во всем диапазоне оборотов, а в особенности на низах. При этом 5-ступенчатый «автомат» работает ничуть не хуже новой 7-ступенчатой коробки — корректно, быстро и мягко. Жаль, что «бензинка» с ним доступна только с американского рынка. Нужно лишь смириться с 6/у состоянием и в любом случае с жесткой подвеской.



Пятиступенчатый «автомат» сейчас остался только в версии с 2,5-литровым дизелем (трехлитровый мотор на тяжелом топливе передает момент уже через 7-ступенчатую коробку). Он гораздо лучше в надежности, чем предыдущая АКП, тем не менее, проблемы бывают, в том числе по причине заводского брака радиатора



Разобраться во второстепенных функциях просто. Экран понятен и не бликует. А вот примитивная магнитола словно родом из 90-х



Пиктограмма в комбинации приборов отображает работу системы полного привода



Pathfinder может быть заднеприводным и полноприводным с подключающимися автоматически передними колесами. Имеется и «понижайка». Есть информация, что в американских версиях внедорожник может оснащаться Full Time 4WD с межосевым дифференциалом, но в Европе и России Pathfinder только с Part Time



Все просто и понятно. Спидометр имеет основную цифровку в милях — много Pathfinder приехали в Сибирь из-за океана



К услугам задних пассажиров — печка и кондиционер



Багажник не зажат арками, погрузочная высота не из самых больших

доступ в багажник без подъема двери. Сам грузовой отсек едва ли не идеальноеместилище для поклажи и спальное место на троих. Плюс спинка переднего пассажирского сиденья ложится на подушку, освобождая пространство для длинномеров. Грузовик!

Еще и потому, что привыкших к плавности пассажиров Pathfinder наверняка разочарует. Он неплохо ведет себя в поворотах и хорошо держит прямую, но разбитый грунт или асфальт не его стихия. Да что там разбитый — швы да стыки — уже повод попенять ниссановцам на их извечную тягу к жестким настройкам. И наличие энергоемкости, позволяющей не сбрасывать ход перед самыми большими ямами, не оправдание. Их прохождение вызывает желание как раз оттормозиться и пройти шепотом.



ЦЕНЫ НА РЫНКЕ

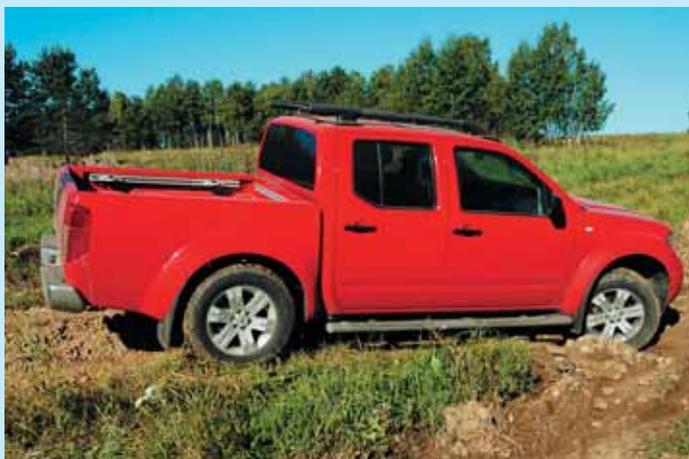
ЦЕНОВОЙ КОНКУРЕНТ

Рассматривая среднеразмерный внедорожник, прийти к выбору Pathfinder можно в том числе и благодаря его стоимости на вторичном рынке. Он не дороже Rajeo и заметно дешевле Land Cruiser Prado.

Экземпляры стартового 2005 года обойдутся в сумму не более миллиона, а, точнее, в 950–990 тыс. руб. Шестилетний Mitsubishi может быть чуть дешевле, но в целом вилка цен идентичная. А вот Prado с таким ценником найти сложно — обычно продавцы «подрисовывают» к нему от 15 до 40%.

Pathfinder 2006, 2007, а в некоторых случаях и 2008 годов дорожает незначительно — на 150–200 тысяч. Здесь даже Rajeo «впереди» (до 1400 тыс. руб.). А Land Cruiser и вовсе лидер — 1260–1800 тыс. руб. В то время как и среди двухлетних Nissan можно подыскать машину по цене ниже полутора миллионов.

Причем стоит учитывать, что Pathfinder предлагается только с левым рулем. И его стоимость не зависит от двигателя. Хотя, конечно, нужного «Следопыта» придется подыскать, учитывая, что часть из предложенных автомобилей пришла с американского рынка.



Все сказанное о Pathfinder характерно и для пикапа Navara. Технически автомобили не отличаются

ЦЕНЫ НА НЕКОТОРЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ NISSAN PATHFINDER (ДВИГАТЕЛЬ VQ40DE)

НАИМЕНОВАНИЕ	СТОИМОСТЬ, руб.
Поршень, комплект	7146
Поршневые кольца	1789-2981
Вкладыши коренные/шатунные	1392/1848
Комплект клапанов	5400
Комплект ГРМ	Цепь — 899; натяжитель — 719; направляющая — 340; шестерни — 21080; цепи — 3634
Амортизатор передн./задн.	2797/2000-6620
Пружина передн./задн.	/8448
Рычаг передний в сборе	5139-10339 (шаровая опора — 1185-1354, не ориг.)
Крыло переднее	11925
Фара	3506-6778
Фонарь	6996

Цены на запчасти Nissan всегда толчок для поднятия разговора на тему о том, как и на чем зарабатывают автомобильные компании. Pathfinder не исключение. Правда, случись что с VQ40, его ремонт обойдется не так уж и дорого. Да и детали, что в группе риска у дизеля YD25 — форсунки и ТНВД — в сравнении с другими моторами образчик экономии для владельца (18 и 40 тыс. руб., соответственно; для современного дизеля даже не максимальный уровень цен).

Но все остальное, а именно расходники, комплектующие подвески и кузовщина по-ниссановски высоки в стоимости. А альтернативы оригиналу в большинстве случаев нет, что странно — все-таки Pathfinder по прописке завода и рыночным ориентирам автомобиль европейский и американский.

ИСТОРИЯ И МОДИФИКАЦИИ

ДВА В ОДНОМ

Именно так. Автомобиль, который мы знаем как Terrano образца 1989 года, в США с того же времени существовал под именем «Следопыт».

Это для искушенных потребителей Старого света спустя три года создали модель Terrano II (он же Ford Maverick и Nissan Mistral). А в Японии и Штатах Terrano/Pathfinder продолжали штамповать, соответственно, до 1995 и 1996 годов. Конструкция была идентичной (разве что у «американца» не было дизеля), все отличия сводились к косметике и оснащению салона.

Та же тенденция прослеживается и в отношении Terrano/Pathfinder следующего поколения. Правда, в 2002-м, когда японский собрат покинул конвейер, его заокеанскому клону сделали рестайлинг, попутно оснастив 243-сильным VQ35DE, что предлагалось только на американском рынке.

На нем же отдельной ветвью, базирующейся на агрегатах нашего героя, существовал внедорожник Xterra (с VQ40, но при меньших размерах кузова).

Последний Pathfinder в США появился на год раньше, чем в Европе и России. Но в 2003-м покупателям была предложена другая модель, называвшаяся Pathfinder Armada. Фактически это Infinity QX56 с 5,6-литровым V8 VK56. С появлением «Следопыта» имя крупного внедорожника сократилось до Armada.



Pathfinder второго поколения, впрочем, как и первого — это Nissan Terrano



Внешне похожий на Pathfinder внедорожник Armada год носил имя «родственника». Но ничего общего с ним у Armada нет — это клон Infinity QX56

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

КУЗОВ	
Количество мест/дверей	7/5
Длина/ширина/высота, мм	4740/1850/1865
Колесная база, мм	2850
Колея спереди/сзади, мм	1570/1570
Клиренс, мм	254
Снаряженная масса, кг	2165
Полная масса, кг	2880
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип, расположение	Бензиновый, V-образный, шестицилиндровый, спереди продольно
Рабочий объем, куб. см	3954
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	96x92
Степень сжатия	9,7
Количество клапанов на цилиндр	4
Мощность, л. с. при об/мин	269/5600
Крутящий момент, Нм при об/мин	385/4000
ТРАНСМИССИЯ	
Тип	5-ступенчатая автоматическая
Привод	Полный с автоматической муфтой в приводе передних колес и понижающей передачей
ПОДВЕСКА	
Передняя	Двухрычажная, пружинная
Задняя	Двухрычажная, пружинная
ТОРМОЗА	
Спереди	Дисковые, вентилируемые
Сзади	Дисковые, вентилируемые
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ	
Максимальная скорость, км/ч	190
Время разгона до 100 км/ч, с	7,9
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км	
Городской цикл	13,7
Загородный цикл	9,8
Смешанный цикл	11,5
Объем топливного бака, л	80
Размер шин	255/65R17