

in dodatno zatemnjene šipe na zadnjem delu: takšen deluje imponantno, prepričljivo in spoštovanje vzbujajoče. In v tem je morda pretežen del njegovega uspeha.



“Pravzaprav s tehničnega (in uporabniškega) zornega kota res pravega tekmeca nima.”



# Trojna vloga

besedilo: Vinko Kernc • foto: Vinko Kernc

Terrana ni več, novi Patrol pa bo po novem namenjen samo Arabcem.

Pathfinder nima prav lahke naloge.

► Klestenje ponudbe je samo po sebi logično: če trg pokaže, da nekaj ni (več) smiselno, kaže stvar, kot radi rečemo, racionalizirati. In če se zadeva dogaja v času svetovne recesije, je razlog za to toliko močnejši.

S tega zornega kota Pathfinderju ni lahko, a tudi ni tako dramatično, kot se bere. Od Terrana morda pogrešamo bolj ali manj le trivratno različico, a ta, razen v Španiji, nikoli

ni bila posebej priljubljena. Tudi Patrola ne bo težko pogrešati: le redki njegovi lastniki so ga pripeljali do roba njegovih zmogljivosti, za druge pa je Pathfinder zagotovo boljša izbira, ker je od njega udobnejši.

Pathfinder pa je na svetu že 24 let in si je v tem času ustvaril dobro ime. Nissan, ki je priznано eden najboljših strokovnjakov pri razvoju terenskih vozil, je tole generacijo

Pathfinderja na svoj, z drugimi (tekmeci) težko primerljivi način umestil med segmenta klenih terencev in luksuznih (ali bolje rečeno udobnih) terencev. Pathfinder tako ni tako hiter, agilen in udoben kot prestižni terenci (na primer Murano) niti ni tako klen in neobčutljiv kot pravi terenci (na primer Patrol). Pravzaprav s tehničnega (in uporabniškega) zornega kota res pravega tekmeca nima.

Tudi tisti, ki ne ve dosti o avtomobilih, se bo ozrl za njim: ker je Nissan, ker je Pathfinder in ker ima zanimivo pojavo. Zanj je težko reči: prav posebej čvrsto terensko ne deluje, saj so kolesa pospravljena dosti bliže karoseriji kot pri klasičnih terencih, je pa s svojimi ravnimi površinami, katerih stični robovi so nežno zaobljeni, vseeno videti drzen in čvrst. Vzemite belo barvo karoserije

Po blagi prenovi je znotraj postal še bolj podoben osebnim avtomobilom, ko gre za videz in prvi vtis, še vedno pa ima (preveč) ravne površine sedežev, se pravi brez učinkovitega bočnega oprijema. Je pa del njegove posebnosti prav v sedežih: sedem jih ima (paket opreme SE) in šest od njih je naravnanih na zelo dobro prilagodljivost notranjosti. Sovoznikov se poklopi v mizico (pravzaprav

takšen dovoli prevoz daljših predmetov), druga vrsta ima tri posamične sedeže v velikostnem razmerju širine približno 40 : 20 : 40, v tretji vrsti pa sta dva, sicer v dno pospravljena sedeža. Zloženi druga in tretja vrsta tvorita povsem ravno površino. Najslabši del tega je material površine, ki se (pre)hitro 'ocufa', tudi če prevažate torbe (in ne tovora), pa tudi polica prtljažnika iz dveh delov ni prav priročna za uporabo. Praksa kaže, da jo je najbolje odstraniti ali v celoti namestiti, vse vmesne kombinacije pa so nepriložne.

Pomik sedežev druge vrste, kjer je pri skrajnih dveh sedežih tudi funkcija odmika za dostop do tretje vrste, je že po nekajkratni uporabi preprost in pripraven (vključno s pet-stopenjsko nastavitvijo naklona naslonjal), še manj predznanja pa zahteva postavitev sedežev tretje vrste. Dostop do tretje vrste terja nekaj telovadbe, je pa tam zadaj presenetljivo veliko prostora. Še bolj kot to pa navduši uporabnost notranjosti, saj smo našli kar deset mest za pločevinke oziroma platenke, pa tudi 1,5-litrške platenke ni težko postaviti v prostor v vratih. Tudi predalov in drugih mest za drobnarije je nekako dovolj za življenje v Pathfinderu, pri vsem skupaj pa bodo potniki tretje vrste še najbolj pogrešali reže klimatizacije, ki do tja seže šele po daljšem času.

Samodejnost klimatske naprave je nasploh zelo nežna, pogosto je treba (v vročini)



“Tudi tisti, ki ne ve dosti o avtomobilih, se bo ozrl za njim: ker je Nissan, ker je Pathfinder in ker ima zanimivo pojavo.”



pognati ventilator hitreje. Sicer pa je okolje spredaj tipično za Nissane: z značilnim osrednjim, večsmernim gumbom (navigacija, avdiosistem ...), z dobrim, velikim, barvnim ter za dotik občutljivim zaslonom (osnova paketa IT Pack, ki ga vsekakor priporočamo), z malce nerodno postavljenimi gumbi na osre-

dojemanje razdalj, v dežju in velikih kontrastih je informacija slaba), je pa sukanje volanskega obroča lahkotno opravilo, Pathfinder pa glede na svojo dolžino dokaj okreten avtomobil. Kdor vanj sede iz osebnega avtomobila, bo zaznal le nekaj drugačnosti: nekoliko bolj glasen in robat zvok turbodizla, daljše gibe prestavne ročice (predvsem v prečni smeri) in bolj posreden volan, morda tudi nekoliko manj udobja podvozja (predvsem v tretji sedežni vrsti) in več nagibanja karoserije v hitrejših ovinkih.

Motor v testnem Pathfinderu je bil že od prej znani štirivaljnik z 2,5 litra prostornine, katerega navor in moč povsem zadostujeta za ritem prometa na vseh cestah. A nič več kot to: zahtevnejši vozniki z željo po nekaj več dinamike v vožnji bodo pogrešali nekaj njutonmetrov in 'konj' za večjo prožnost pri večjih hitrostih - če je treba prehiteti tovornjak na podeželski cesti ali dvigniti ritem vožnje na avtomobilskih cestah z več vzponi. Motor se sicer brez upiranja zavrti skoraj do pet tisoč vrtljajev v minuti, a je za večino primerov povsem dovolj, da voznik pretakne pri 3.500 vrtljajih, saj tako vozi 'z navorom' ter s tem varčuje z gorivom in podaljšuje življenjsko dobo stroja. Motor se z ročnim menjalnikom, katerega prva prestava je



dnjem delu armaturne plošče (ki terjajo nekaj več privajanja) ter spet z značilnim videzom merilnikov. Tokrat je potovalni računalnik postavljen le v okolje osrednjega zaslona (in ne v merilnike), avdiosistem pa ima pripraven način upravljanja, vhod USB za datoteke mp3 in le povprečen zvok.

Za upravljanje in vožnjo je Pathfinder precej pripravnejši, kot bi morda sodili po videzu. Voznik bo pogrešal le zvočni parkirni pripomoček, saj je tudi v tem Nissanu temu namenjena le kamera (širok kot pokvari

'terensko' kratka, dobro ujame, pa tudi povratni občutek na prestavni ročici je zelo dober. Pathfinder pa se najboljše počuti, ko z asfalta zapeljete na karkoli, čemur še lahko rečemo cesta ali pot. Njegov pogon All Mode ima pred prestavno ročico vrtljivi gumb, ki iz zadnjega pogona preklopi v samodejni način štirikolesnega pogona (namenjen slabšim razmeram na urejenih cestah), v stalen štirikolesni pogon in v štirikolesni pogon z reduktorjem. Dokler voznik ne nasede s karoserijo (24-centimetrska oddaljenost od tal) ali

## Nissan Pathfinder 2.5 dCi 4x4 SE

### Nissan Pathfinder 2.5 dCi 4x4 SE

**Cena osnovnega modela:** 37.990 EUR  
**Cena testnega vozila:** 40.990 EUR

**NAŠE MERITVE**  
T = 26 °C / p = 1.120 mbar / rel. vl. = 36 % / Stanje kilometrskega števca: 10.520 km

**POSPEŠKI**  
0-100 km/h: 10,9 s  
402 m z mesta: 17,0 s (126 km/h)

**PROŽNOST**  
50-90 km/h (IV/V): 7,8 s / 12,5 s  
80-120 km/h (V/VI): 11,5 s / 16,4 s

**NAJVEČJA HITROST**  
186 km/h  
(VI, prestava)

**ZAVORNA POT**  
od 100 km/h: 40,1 m (AM meja 40 m)

**PORABA GORIVA**  
skupno testno povprečje: 11,1 l/100 km

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.488 cm<sup>3</sup> - največja moč 140 kW (190 KM) pri 4.000/min - največji navor 450 Nm pri 2.000/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 255/65 R 17 T (Continental CrossContact).

Masa: prazno vozilo 2.140 kg - dovoljena skupna masa 2.880 kg.

Mere: dolžina 4.813 mm - širina 1.848 mm - visina 1.781 mm - medosna razdalja 2.853 mm - prtljažnik 332-2.091 l - posoda za gorivo 80 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 186 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,0 s - poraba goriva [ECE] 10,8/7,2/8,5 l/100 km, izpust CO: 224 g/km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz zunanosti
- ▲ motorni navor
- ▲ pogon All Mode
- ▲ oddaljenost od tal
- ▲ prilagodljivost sedežev
- ▲ velikost prtljažnika
- ▲ lahkotnost upravljanja
- ▲ čvrstost mehanike
- ▲ notranji predali
- ▲ sedem sedežev

- ▼ nima zvočnega parkirnega pripomočka
- ▼ povsem ravni sedeži
- ▼ polica nad prtljažnikom
- ▼ površina (material) prtljažnika
- ▼ nekoliko slaboten motor pri cestni uporabi
- ▼ dolgi gibi ročice menjalnika

### Končna ocena

Pathfinder te generacije je brez dvoma posrečen avtomobil, od videza do tehnike. Asfalt ali kolovoz, mesto ali avtomobilska cesta, kratke vožnje ali potovanje, prevoz potnikov ali prtljage, z več zornih kotov se zdi univerzalen. Pri vsem skupaj pa je še prav prikupen in lahkotno vodljiv.

dokler gumam ne naloži neizvedljive naloge, se bo Pathfinder z lahkoto pomikal v zahtevani smeri. Tudi preklipi sistema All Mode so brezhibni, tako da se voznik lahko vselej posveča le izzivom na cesti oziroma terenu.

In v vsem opisanem tiči odgovor na vprašanje trojne vloge. Pathfinder, ki mora seveda vzdrževati imidž lastnega imena, mora nadaljevati tudi tradicijo Terranov in Patrolov. Na cesti in zunaj nje. Zatorej in z eno mislijo: dokler bo takšen, kot je, to ne bo posebno težko. ◀