

## LOS MÁS PODEROSOS

Ya sea en el trabajo o en el tiempo de ocio, los Nissan Navara y Pathfinder ofrecen unas aptitudes todoterreno soberbias, gracias a su tracción integral así como a un comportamiento en carretera modélico y una practicidad absoluta. Ahora, con una estética puesta al día, motores nuevos y revisados y una gran cantidad de mejoras en calidad, se consolidan como una propuesta todavía más atractiva en sus respectivos segmentos.

*“Nissan es un líder reconocido en el mercado de los vehículos de cuatro ruedas motrices y ese liderazgo no es ajeno al éxito conseguido por el Navara y el Pathfinder. Ahora, una serie de importantes cambios permitirán a ambos modelos mantenerse en las posiciones de privilegio en sus respectivos segmentos y facilitarán a Nissan mantener su posición preeminente en el mercado europeo de los SUV.”*

Simon Thomas, Vicepresidente Senior de Ventas y Marketing de Nissan Europa.

## NISSAN NAVARA 2010

### Lo más destacado

- Nuevo buque insignia con un motor V6 diesel inédito en su segmento
- Motor diesel de 2,5 litros revisado con...  
....más prestaciones y consumo y emisiones mejorados
- Diseño revisado
- Calidad interior mejorada
- Más equipamiento de serie
- Opciones avanzadas

### En general

El pick-up más vendido de Europa, el Nissan Navara, ha recibido una actualización con un elevado número de mejoras pensadas para mantenerse en su posición de privilegio como líder del segmento.

Entre los cambios, destacan la llegada de un nuevo y tecnológicamente avanzado motor diesel V6 de 3 litros, mejoras en el conocido motor 2.5 litros diesel dCi, elevados niveles de seguridad activa y pasiva que incluyen la disponibilidad del Control Electrónico de Estabilidad (ESP) y nuevos equipamientos como la disponibilidad de un avanzado sistema de navegación con pantalla táctil, del equipo de sonido premium Bose –único para un pick-up en Europa– y de la cámara de visión trasera. Además, también se ha realizado una mejora en la calidad del interior y cambios en el diseño que aumentan el atractivo del Navara.

Las mejoras, la mayoría de las cuales se han implementado también en el Pathfinder, el hermano SUV del Navara, refuerzan la posición de Nissan en el mercado de los vehículos de cuatro ruedas motrices y asientan a ambos modelos, Navara y Pathfinder, en un segmento altamente competitivo.

### **Cambios exteriores**

El renovado Navara tiene un nuevo aspecto frontal y trasero. Los cambios en la parte delantera incluyen un nuevo capó, una parrilla rediseñada y un nuevo conjunto de parachoques más redondeado y que, además de dar un toque más deportivo al Navara, aumenta la longitud total del vehículo en 80 mm.

También cambia el diseño de los faros y el de las llantas de aleación de 18", que complementan a la gama de llantas ya existentes de 16" (acero y aleación) y 17" (aleación). Las versiones V6 exhiben un discreto logotipo V6 en la parte baja de las puertas delanteras.

Los cambios en la parte trasera incluyen un nuevo parachoques con esquinas más cuadradas para dar, con sus formas más anchas y más bajas, una apariencia más robusta al vehículo. Además de la mejora visual, los cambios en el diseño proporcionan una reducción de la resistencia al aire (Cd) que pasa de 0.38 a 0.37.

La paleta de colores existente se enriquece con dos nuevos tonos; un Azul Eléctrico (Blue Electric) y un Gris Azulado (Blue Grey).

### **Cambios en el interior**

La mayoría de los cambios introducidos en el interior tienen por objeto aumentar la calidad del vehículo. Así, se han renovado los botones y mandos, los paneles de

las puertas, las tapicerías y la instrumentación, y se han añadido inserciones cromadas. Además, y en función del acabado, ahora puede montarse la última generación del equipo multimedia Nissan Connect Premium con pantalla táctil de alta resolución.

Un ejemplo típico de la atención por el detalle en la mejora de la calidad es el cambio de los paneles de las puertas, rediseñados para mejorar la estética, el tacto y la practicidad. Tanto los apoyacodos como los paneles tienen un tacto mejorado gracias al aumento de la densidad y el grosor de las espumas utilizadas, al mismo tiempo también se han cambiado sus formas para darles un plus de confort.

Además de las mejoras en acabados y materiales, ahora existe la posibilidad de optar, en el acabado tope de gama LE, por una tapicería de piel. La mejora en la practicidad se concreta en el cambio de las bandejas de las puertas, que ahora pueden acoger tanto un libro de mapas de tamaño A3 como una botella de litro. En las puertas traseras, las bandejas inferiores son también más grandes y capaces de alojar, por ejemplo, un kit estándar de primeros auxilios Nissan.

Los cambios en los mandos se concretan en un nuevo control para el sistema de tracción integral, más fácil de utilizar y en la iluminación de los mandos del volante para el control del equipo de audio y del teléfono. Además, se han añadido elegantes marcos cromados tanto en el perímetro de la base del cambio automático como, dependiendo del nivel de acabado, en las esferas principales de la instrumentación. También existe una nueva guantera en la consola central, con una tapa de apertura amortiguada y, en las versiones SE y LE, la instrumentación es del tipo 'Fine Vision' con un aspecto mejorado.

La mejora en el equipamiento incluye un limitador de velocidad que se incorpora al ya existente control de velocidad de crucero y que resulta especialmente útil en un entorno urbano y en carreteras con presencia de radares. El conductor puede fijar una velocidad máxima para que el vehículo no supere en ningún caso los límites de velocidad de la vía por la que circula. Si en algún momento resulta imprescindible superar el límite –para evitar un accidente, por ejemplo– el limitador se desconecta al presionar con fuerza el acelerador.

La seguridad activa también mejora notablemente gracias a la disponibilidad para el Navara del Control Electrónico de Estabilidad (ESP) que utiliza una serie de sensores para monitorizar la centralita de gestión del motor (ECU), la velocidad de las ruedas, el ángulo de giro del volante y las aceleraciones longitudinales y transversales para, así, anticipar y controlar los deslizamientos de las ruedas. El ESP es de serie en las versiones LE y opcional en las SE.

El sistema Connect Premium que combina comunicaciones y música es un elemento opcional. Sencillo y fácil de utilizar, dispone de un disco duro de 40 GB y tiene una pantalla táctil de alta resolución que permite presentar en formato 3D los mapas de fácil actualización y que ahora también incluyen Rusia, Turquía y la Europa del Este. Un nuevo e intuitivo mando multifunción permite controlar el sistema de comunicaciones que incorpora la posibilidad de recibir mensajes sobre el estado del tráfico vía RDS-TMS, así como un amplio contenido proporcionado por Michelin.

La parte del sistema dedicada al entretenimiento incorpora un Music Box de 9,3 GB, suficiente para almacenar la música de más de 300 CD, así como conexiones para iPod, USB y Aux-in para equipos MP3. También es posible escuchar música de aparatos externos mediante conexión Bluetooth. El lector de CD es capaz de leer DVD que pueden verse en la pantalla central cuando el vehículo está parado y el freno de mano accionado.

Los menús y el sistema de navegación ofrecen su contenido en ocho idiomas distintos, mientras que el sistema de reconocimiento de voz trabaja con siete de ellos: inglés, francés, alemán, italiano, español, portugués y holandés. En opción, puede equiparse un sistema de sonido Bose Premium Sound con un amplificador y unos altavoces diseñados específicamente para el Navara.

Otra de las novedades para el Navara es la disponibilidad de la cámara de visión trasera, que mejora la visibilidad en las maniobras de aparcamiento, en especial cuando la caja está cargada o se ha montado sobre ella un hard-top.

## Los cambios, versión a versión

### Navara XE

- Motor 2.5 dCi mejorado
  - Nuevo diseño frontal
  - Nuevos paneles de puertas
  - Cambios en los mandos
  - Nuevos retrovisores exteriores calefactables y con intermitentes y luces anti-charco integrados
  - Espacio de almacenaje bajo los asientos traseros (Sólo para las versiones King Cab de 4 plazas)
- Opciones:
- Pack Confort con asientos delanteros calefactables
  - Sistema de sujeción de carga C-Channel

### Navara SE (sobre el XE)

- Nuevas tapicerías de asientos
  - Nueva instrumentación
  - Nueva guantera en la consola con tapa de apertura amortiguada
- Opciones:
- Pack Confort con control de velocidad de cruce y limitador de velocidad
  - Pack Seguridad con llantas de aleación de 17 pulgadas, ESP, airbags laterales y de techo y asientos delanteros calefactables

### Navara LE y LE V6 (sobre el SE)

- ESP
  - Retrovisores exteriores de abatido eléctrico
  - Lavafaros telescópicos
  - Limitador de velocidad
  - Asientos delanteros calefactables
- Opciones:
- Pack IT con sistema de navegación en disco duro y cámara de visión trasera
  - Llantas de aleación de 18 pulgadas (sólo con el motor V6)
  - Pack IT y equipo de sonido Bose Premium
  - Premium Pack con cuero

## **La historia del Navara**

Con unas dimensiones de caja líderes de su segmento, una potencia y un par motor muy elevados y un abundante equipamiento, el Nissan Navara ofrece niveles de confort, prestaciones y refinamientos propios de un SUV en un segmento en el que, además, responde perfectamente a la filosofía del “ve dónde quieras y haz lo que quieras”.

El Navara se diseñó en paralelo al SUV Pathfinder, y los dos se fabrican en la planta de Nissan Motor Ibérica (NMISA) en Barcelona. Ambos modelos comparten buena parte de su estructura mecánica y de sus componentes técnicos, lo que significa que el Navara disfruta de un confort y una sofisticación propios de un SUV. Ello se traduce en un atractivo muy superior al de sus rivales en el mercado de los vehículos orientados al ocio. De todas formas, y más allá de sus elementos cromados, el Navara es mucho más que un vehículo de carga, gracias a la perfecta combinación de su probado sistema de tracción integral y una gran versatilidad en el espacio de carga.

## **King Cab y Doble Cabina**

El Navara sigue estando disponible en dos variantes de carrocería; el King Cab con “medias puertas” traseras con bisagras en la parte posterior, y el más largo Doble Cabina con cuatro puertas convencionales. Ambos comparten la misma distancia entre ejes de 3.200 mm y la longitud total (5.269 mm) lo que significa que el King Cab tiene una caja de carga de mayores dimensiones.

El King Cab dispone de dos asientos suplementarios en la parte trasera de la cabina, adecuados para niños e incluso para adultos en trayectos cortos. Esta área puede utilizarse, además, para llevar perros, gracias a que las banquetas de los asientos pueden elevarse contra la mampara trasera. El acceso es más sencillo que en muchos de sus rivales gracias a que no existe ningún tipo de pilar central entre ambas puertas.

La versión Doble Cabina dispone de una banqueta trasera para tres plazas que proporciona el espacio suficiente para cinco pasajeros, si sumamos los dos que viajan en la parte delantera. Además, dispone de numerosos huecos para dejar todo tipo de objetos y sus asientos traseros también pueden plegarse, elevando la

banqueta contra el respaldo, para crear un espacio de almacenamiento extra tras los asientos delanteros. La banqueta está partida en proporción 60/40.

### **Caja de carga**

El apartado más importante, en lo que a carga se refiere, lo encontramos en la caja, que ofrece el espacio más generoso del segmento: La de la versión Doble Cabina mide 2,36 m<sup>2</sup> y la del King Cab 2,9 m<sup>2</sup>. Todo ello gracias, en buena parte, a un diseño que minimiza la intrusión de los pasos de rueda traseros en la zona de carga.

El resultado es impresionante: gracias a una anchura de carga que es la mejor del segmento, el King Cab puede cargar un quad de dimensiones convencionales y transportar con mayor facilidad motos de trial. Además, pueden cargarse objetos todavía más largos manteniendo abierta la trampilla trasera. Con su habitáculo más amplio, el Doble Cabina tiene una caja algo menos generosa pero que sigue siendo la de más capacidad de su segmento. Ambos comparten una anchura de carga mínima entre pasos de rueda de 1.130 mm, y mientras que el Doble Cabina goza de una longitud de caja útil de 1.511 mm, la del King Cab llega hasta 1.861 mm.

Mantener sujeta la carga es también muy fácil en el Navara gracias a una característica única de este vehículo, el C-Channel. Este sistema, de serie en todas las versiones, dispone de cinco raíles (uno en cada lado del piso de carga y otro en cada uno de los tres lados fijos de la caja; los laterales y el delantero), en los que pueden fijarse topes con auto-cierre que proporcionan puntos fijos en los que asegurar todo tipo de correas, así como una serie de accesorios de sujeción específicos diseñados para el C-Channel.

Los espacios de almacenamiento del habitáculo han sido inteligentemente concebidos. El interior dispone de dos guanteras frente al pasajero delantero con una capacidad total de 6,4 litros entre ambas, un espacio de 6 litros en la consola central y un pequeño hueco para dejar objetos en la parte alta del salpicadero. En la consola encontramos además, espacios específicos para monedas, tarjetas y vasos, mientras que para las gafas de sol hay un práctico compartimento en la parte delantera del techo. Todo ello se completa con las profundas bandejas de las contrapuertas y los espacios de almacenamiento bajo los asientos traseros.

## **Chasis**

Como el Pathfinder, el Navara dispone de un robusto chasis en escalera y una refinada suspensión delantera independiente, con dobles brazos y muelles helicoidales. A diferencia del Pathfinder, no obstante, en el eje trasero dispone de un sistema de eje rígido con ballestas semielípticas, diseñado para proporcionar la mayor capacidad de carga posible y, al mismo tiempo, ofrecer un nivel de confort de conducción y de comportamiento propios de un SUV. El Navara tiene una generosa capacidad de carga útil de 900 kg. y una capacidad de remolque de 3000 kg.

## **Fiable sistema de tracción integral**

El Navara utiliza el probado sistema Nissan de tracción trasera con el eje delantero conectable, que proporciona tracción a las ruedas posteriores en condiciones normales o que reparte el par al 50% entre ambos ejes cuando se conecta el modo 4WD.

Además, dispone de caja reductora. Las relaciones de las marchas cortas son las mejores del segmento y proporcionan una magnífica capacidad de tracción sobre superficies deslizantes, especialmente, en los descensos más complicados. Los tres modos se seleccionan eléctricamente mediante un mando rotatorio situado en el salpicadero. La selección se confirma mediante un indicador en la instrumentación. Un diferencial de deslizamiento limitado completa el conjunto.

En modo dos ruedas motrices (2WD), el par se transmite a las ruedas traseras, pero al insertarse eléctricamente el modo de cuatro ruedas motrices (4H), el par se reparte al 50% entre ambos ejes para enfrentarse a firmes deslizante.

El Navara, al contrario que los todocamino de tracción integral, dispone de una caja de transferencia con relaciones cortas para enfrentarse a condiciones de franqueo en off-road. En el modo 4L; la relación de cambio del Navara (2,625) es una de las mejores del segmento y permite al conductor aprovechar al máximo la potencia del motor cuando se circula a muy baja velocidad, lo que permite aumentar la capacidad de tracción en condiciones extremas. El sistema proporciona además, magníficos niveles de tracción sobre superficies deslizantes, en especial cuando se afrontan descensos fuertes donde el conductor necesita mantener el control completo del vehículo.

Las aptitudes off-road del Navara son todavía mejores gracias a su notable altura libre al suelo, cifrada en 234 mm, y a sus ángulos de ataque y salida de 29 y 22 grados respectivamente.

Además, tiene una capacidad de vadeo de 450 mm, y es capaz de subir por pendientes de hasta un 39%. La dirección de piñón y cremallera está asistida eléctricamente y dispone de un equipo de frenos con discos ventilados en el eje delantero, y de tambores en el posterior. El ABS con EBD y asistencia a la frenada son de serie.

### **Motores**

*Por favor, consulte el capítulo específico al final de este dossier*

## **NISSAN PATHFINDER 2010**

### **Lo más destacado**

- Nuevo buque insignia con el motor V6 diesel, líder del segmento.
- Revisado motor 2.5 diesel con...  
...más prestaciones, y consumo y emisiones mejorados.
- Diseño revisado en línea con el del Navara.
- Mejora de la calidad del interior.
- Nuevo equipamiento que incluye...  
...limitador de velocidad...  
...faros de xenón...  
...aire acondicionado para las plazas traseras.

### **En general**

Como el Navara, el robusto SUV Nissan Pathfinder recibe un nuevo look, nuevos motores y un nuevo equipamiento para mantenerse en lo más alto de su segmento. Los principales cambios incluyen un nuevo diseño en las partes frontal y trasera, significativos cambios en el conocido motor 2.5 dCi y la llegada de un nuevo propulsor V6 de 3 litros diesel para la versión tope de gama.

*“Pese a que el mercado de los SUV ha experimentado un cambio radical en los últimos años, existe todavía un importante número de clientes que necesitan un coche con estas características. Los dos últimos inviernos, muy duros en buena parte del continente europeo, han reforzado estas necesidades.”* explica Vincent Wijnen, Vicepresidente de marketing de Nissan Europa.

*“Ahora, los conductores del Pathfinder pueden enfrentarse a los elementos con un confort acrecentado y con mejores aptitudes, gracias a los cambios que hemos introducido en el coche.”* añade Vincent.

### **Cambios exteriores**

Como en el Navara, el Pathfinder estrena un nuevo aspecto en el frontal y en la parte trasera, con un nuevo capó, una parrilla rediseñada y un parachoques delantero más redondeado. Detrás, el parachoques también es nuevo, aunque en este caso con las esquinas más cuadradas, lo que aumenta visualmente la anchura del vehículo y le da una apariencia más robusta.

También es nuevo el diseño de las llantas de aleación, así como los faros delanteros, y la presencia de proyectores de xenón. Los lavafaros emergen ahora bajo unas trampillas en los parachoques pintadas en el color de estos últimos, mientras que un discreto logotipo V6 decora la parte inferior de las puertas. El Pathfinder V6 gana además un nuevo color gris azulado de carrocería, el Blue Grey.

### **Cambios en el interior**

La mayoría de los cambios en el habitáculo se han diseñado para aumentar la calidad. Entre ellos destacan los nuevos mandos, tapicerías, instrumentación y detalles cromados. Los apoyacodos y los paneles de las puertas cambian de forma para resultar más confortables.

Los materiales utilizados son de mayor calidad y en las versiones LE está disponible la tapicería de piel. A nivel práctico, las bandejas en las puertas son ahora más grandes y, por tanto, con una capacidad superior.

Los cambios en los mandos incluyen un nuevo botón para el control del sistema de transmisión integral, mientras que los mandos del volante destinados a controlar los

equipos de audio y telefonía, están ahora iluminados. Existen también marcos cromados para la base del cambio y, en función del acabado, para los contornos de los instrumentos principales, mientras que en la consola central, aparece una nueva guantera con tapa de apertura amortiguada. Las versiones SE y LE disponen ahora de instrumentación 'Fine Vision' de más fácil lectura, mientras que en las LE puede elegirse entre dos tonos para la tapicería de piel; en negro o en color beige.

Las mejoras en el equipamiento incluyen un nuevo limitador de velocidad que se añade al control de crucero ya existente. Entre las opciones se incluye el sistema Connect Premium de Nissan, que combina comunicación y entretenimiento. El sistema dispone de un disco duro de 40 GB y de una pantalla táctil de alta definición que presenta los mapas en formato 3D Birdview. La cartografía, de fácil actualización, cubre ahora Rusia, Turquía y la Europa del Este. Un nuevo e intuitivo mando multicontrol gestiona el sistema de comunicación que incorpora la posibilidad de recibir mensajes de tráfico en formato RDS-TMS, así como amplios contenidos de Michelin.

La parte del sistema dedicada al entretenimiento, incorpora un Music Box de 9,3 GB, suficiente para almacenar la música de más de 300 CD, así como conexiones para iPod, USB y Aux-in para equipos MP3. También es posible escuchar música de aparatos externos mediante conexión Bluetooth. El lector de CD es capaz de leer DVD que puede verse en la pantalla central cuando el vehículo está parado y el freno de mano accionado.

Los menús y el sistema de navegación ofrecen su contenido en ocho idiomas distintos, mientras que el sistema de reconocimiento de voz trabaja con siete de ellos: inglés, francés, alemán, italiano, español, portugués y holandés. En opción, puede equiparse un sistema de sonido Bose Premium Sound con un amplificador y unos altavoces diseñados específicamente para el Pathfinder.

## **Los cambios, versión a versión**

### **Pathfinder XE**

- Motor 2.5 dCi mejorado
- Nuevo diseño frontal
- Nuevos paneles de puertas

- Cambios en los mandos
- Nueva instrumentación
- Nueva guantera en la consola con tapa de apertura amortiguada
- Nuevos retrovisores exteriores calefactables y con intermitentes y luces anti-charco integrados
- Climatizador automático dual y filtro de aire
- Bandeja trasera y red de carga

#### **Pathfinder SE (sobre el XE)**

- Limitador de Velocidad
- Instrumentación Fine Vision
- Espejos de cortesía iluminados
- Opciones:
  - Pack IT con sistema de navegación en disco duro y cámara de visión trasera

#### **Pathfinder LE y LE V6 (sobre el SE)**

- Llantas de aleación de 18 pulgadas
- Faros de xenón de nuevo diseño
- Lavafaros telescópicos
- Climatizador trasero con mandos nuevos
- Consola con acabado en madera
- Opciones:
  - IT Pack with Pack IT con sistema de navegación en disco duro y cámara de visión trasera
  - Pack IT y equipo de sonido Bose Premium
  - Premium Pack con cuero

#### **La historia del Pathfinder**

El Pathfinder es mucho más que un SUV: con siete plazas en la mayoría de versiones y un interior flexible y versátil, es además un auténtico coche familiar.

El habitáculo es toda una lección de diseño creativo que no ha desaprovechado ninguna posibilidad de almacenamiento. Su interior modular proporciona 64 diferentes posibilidades de configuración de asientos y maletero, gracias a unos asientos fácilmente abatibles. Para plegar la tercera fila de asientos y aumentar

con ello la capacidad de carga, bastan dos únicos movimientos, mientras que en algunos de sus rivales son necesarios hasta diez.

La versatilidad interior empieza en los asientos. La segunda fila está dividida para su abatido en secciones 40/20/40, mientras que la tercera fila tiene un abatido de tipo 50/50. Con todos los asientos en su sitio, el maletero tras la tercera fila es el mayor de su segmento.

Con todos los asientos plegados, el Pathfinder ofrece un espacio de carga plano y, por tanto, muy práctico y además el asiento del acompañante puede abatirse hacia delante para despejar un espacio de carga de hasta 2,8 m de longitud: perfecto, por ejemplo, para transportar los paquetes planos de los muebles en kit.

La tercera fila de asientos puede plegarse desde el exterior cuando el portón está abierto; cada respaldo tiene un tirador que permite abatirlo contra la banqueta.

El abatido de la segunda fila es igual de fácil –tanto desde el exterior del coche como desde la tercera fila–, pudiéndose abatir cada uno de los respaldos exteriores contra la base y desplazar éstas para permitir un fácil acceso a la tercera fila. La apertura de las puertas traseras en un ángulo de 73º facilita también el acceso.

### **Práctico almacenamiento**

El equipamiento para la carga incluye no menos de 12 ganchos de sujeción en la parte trasera –seis en el piso, cuatro en los laterales y dos en el techo– para facilitar una sujeción rápida y segura de la carga durante los viajes. Una bandeja cubre el espacio de carga, ocultando el contenido.

El Pathfinder tiene una capacidad de maletero de 190 litros con las 7 plazas en su sitio, que aumenta a 515 litros con la tercera fila plegada y a 2.091 litros cuando también abatimos la segunda fila (siempre según el método VDA). Los espacios de almacenamiento interior se completan con huecos bajo el piso y una práctica consola de techo. En el interior del Pathfinder encontramos 6 posavasos aptos para latas de bebida de 33 cl.

Y cuando necesitemos todavía más espacio de carga, todas las versiones del Pathfinder disponen de barras de techo en las que anclar todo tipo de accesorios como cofres de techo, portabicis o portaesquíes. Ubicar elementos de almacenaje en el techo resulta más fácil en el Pathfinder, ya que su altura es inferior a la media de los SUV.

El inteligente diseño de la carrocería proporciona un espacio interior a la altura de los codos y de los hombros líder en su segmento, mientras que el espacio para la cabeza, las rodillas y las piernas en las dos primeras filas resulta muy competitivo. Gracias al diseño cuadrado del techo, el espacio para la cabeza en la tercera fila está entre los mejores y, por tanto, estos asientos, habitualmente reservados a niños, pueden ser utilizados también por adultos en trayectos cortos, con un confort más que aceptable.

### **Chasis versátil**

Siguiendo la tradición 4x4, el Pathfinder utiliza un esquema de chasis en escalera en acero con carrocería separada. No obstante, la suspensión es independiente en ambos ejes para proporcionar un gran comportamiento en carretera y una estabilidad y confort de marcha propios de un turismo. El resultado es un comportamiento dinámico capaz de combinar las mejores prestaciones sobre asfalto con las mejores aptitudes off-road.

El Pathfinder dispone de compactas suspensiones de tipo McPherson con conjunto muelle-amortiguador y barra estabilizadora en el eje delantero, y un esquema similar en el trasero. La diferencia está en que, para asegurar una intrusión mínima de los elementos de la suspensión en el espacio del maletero, muelles y amortiguadores traseros están montados separadamente. La dirección de piñón y cremallera proporciona una respuesta lineal y un excelente retorno.

Con discos ventilados en ambos ejes, y la última generación del sistema antibloqueo con asistencia de frenado y distribución electrónica de la fuerza de frenado (EBD), los frenos del Pathfinder proporcionan distancias de frenado cortas en situaciones de emergencia y una elevada resistencia a la fatiga: el sistema está al nivel de los mejores SUV del segmento Premium y el tacto del pedal se asemeja al de los mejores turismos.

Sus excelentes prestaciones off-road son el resultado del uso de la última generación del sofisticado sistema de tracción integral ALL MODE 4X4, controlado electrónicamente, que asegura una conducción segura y relajada tanto en carretera como en pista, gracias a su avanzada electrónica que tiene en cuenta todas las necesidades de tracción. La reductora le convierte, además, en el coche perfecto para enfrentarse a situaciones de franqueo fuera de pista.

El sistema ALL MODE 4x4 asegura que el Pathfinder dispondrá de la motricidad suficiente en todo momento, tanto en carretera como fuera de ella, y en cualquier tipo de condiciones. En contra de lo que sucede en otros sistemas de control electrónico, el ALL MODE utiliza su avanzada electrónica para asegurar que el par motor se reparta entre los dos ejes y las cuatro ruedas de la manera idónea en cada momento. Gracias al control electrónico de la aceleración, el sistema puede anticipar las situaciones de baja adherencia y conectar la tracción integral antes de que se inicie la pérdida de tracción.

Sólo mediante el uso de sensores electrónicos puede conseguirse este efecto de manera instantánea. Aunque puedan resultar similares en su concepción, otros esquemas de transmisión parecidos, utilizan sistemas hidráulicos que al detectar el deslizamiento de uno de los ejes envían par al otro. Puesto que para que se active cualquier cambio hace falta que una de las ruedas pierda tracción, estos sistemas tienen un tiempo de respuesta superior, lo que da lugar a una serie de rotaciones de las ruedas que pueden provocar problemas hasta la intervención necesaria. El sistema ALL MODE anticipa las pérdidas de tracción, lo que significa que la rueda sólo llega a girar algunos grados de rotación antes de la entrada en acción del nuevo reparto de par decidido por el sistema, evitando así situaciones de riesgo.

### **Seguridad activa y pasiva**

Al ser electrónico, el ALL MODE 4x4 está integrado con el resto de sistemas de ayuda a la tracción del Pathfinder, unidos bajo el nombre de ESP+. De serie en toda la gama, el ESP+ ofrece más que los tradicionales sistemas de control de estabilidad y resulta perfecto para un coche de uso dual on/off road como el Pathfinder.

## Motores: Navara y Pathfinder

### Nuevo motor V6

El nuevo V6 turbodiesel de inyección directa ha sido desarrollado por la Alianza Renault-Nissan para proporcionar elevados niveles de prestaciones y un refinamiento líder en su segmento.

Denominado V9X, empezó a desarrollarse hace cuatro años, y se eligió la configuración de V6 de 3 litros al resultar ideal para alcanzar los niveles de potencia y refinamiento propuestos.

Un inhabitual ángulo de la V a 65° ofrece un excelente compromiso entre el movimiento del cigüeñal, el encaje entre éste y el bloque y las dimensiones del propio bloque, permitiendo además montar el único turbocompresor dentro de la V.

Pero tal vez el elemento clave del éxito del nuevo V6 sea el material elegido para el bloque de cilindros. Mientras que algunos de sus rivales tienden a utilizar el aluminio para reducir el peso de sus motores diesel, los ingenieros de desarrollo de la Alianza se dieron cuenta de que para conseguir el nivel de refinamiento deseado, un bloque de aluminio debería recibir el añadido de material extra para aumentar su rigidez y reducir los niveles de ruido. Algunos rivales añaden a menudo una complejidad superior a los árboles de equilibrado para aumentar el refinamiento, pero todos esos añadidos eliminarían la ventaja inicial de peso que pudiera comportar un bloque construido en aluminio.

Por su parte, un bloque convencional de fundición de acero comportaría un notable incremento de peso sobre el eje delantero, que implicaría la reducción de los elevados niveles de placer de conducción que se busca obtener. En su lugar, los ingenieros eligieron el acero compactado con grafito (Compacted Graphite Iron o CGI), un material que ofrece todas las ventajas de un bloque de fundición – tiene los mismos niveles de rigidez y de capacidad de absorción de ruido – pero sin la penalización del peso. Y aunque el CGI es más pesado que un bloque equivalente

de aluminio, no es necesario añadirle ningún tipo de refuerzo estructural ni elementos para reducir el ruido, por lo que el incremento de peso es comparativamente, muy modesto.

La experiencia obtenida durante el desarrollo del aclamado motor 2.0 dCi de la Alianza y la adopción de algunas de sus tecnologías, aceleraron el desarrollo del nuevo V6 al que, no obstante, se aplicaron numerosos cambios tecnológicos. El diseño de la cámara de combustión, por ejemplo, se ha optimizado para mejorar el balance entre los niveles de emisiones y el consumo.

La relación de compresión se ha rebajado hasta 16:1 para beneficiar tanto al consumo y a las emisiones, como al ruido, las vibraciones y la aspereza (NVH). La fricción interna se ha reducido mediante el uso de componentes ultra-suaves como por ejemplo, el acero forjado micro-acabado utilizado en el cigüeñal.

Los mejores niveles de par de la categoría y la altamente competitiva potencia específica se consiguen gracias a la adopción de un turbocompresor único, relativamente grande, montado en el interior de la V del motor, a un intercooler y al uso de la última generación del sistema de inyección directa common rail de Bosch, un sistema que incorpora inyectores piezoeléctricos que trabajan a 1.800 bar.

La potencia alcanzada es de 170 kW (231 CV), mientras que el par es de 550 Nm, el más elevado del segmento. Además, el par máximo se alcanza a tan solo 1.700 rpm y está disponible hasta 2.500 rpm, mientras que, desde sólo 1.500 rpm están ya disponibles 500 Nm. El ralentí es excepcionalmente bajo, a sólo 650 rpm, sin ninguno de los ruidos, vibraciones y asperezas asociados a los motores diesel.

El resultado es un motor con una entrega de par fantástica a bajas revoluciones, que le proporciona excelentes prestaciones y una respuesta ejemplar al acelerador. Además, el motor proporciona al Pathfinder una excepcional capacidad de remolque de hasta 3.500 kilos en remolques con freno, cuando el Navara tiene un límite de 3.000 kilos.

Consumo y emisiones cumplen con la normativa Euro 5. Además de las ventajas derivadas de los cambios introducidos en la cámara de combustión, el motor V9X

incorpora otras nuevas tecnologías destinadas, al mismo tiempo, a rebajar las emisiones y mejorar el rendimiento.

Entre ellas destaca la adopción de un sistema de recirculación de gases (EGR) refrigerado, que reduce las emisiones de NOx. El sistema incorpora un by-pass en el escape integrado en el refrigerador del EGR que ayuda a conseguir rápidamente la temperatura óptima después del arranque y hasta que la capacidad de refrigeración completa pueda ser utilizada. Incorpora un circuito de agua de baja temperatura para el refrigerador del EGR, que reduce además la temperatura de los gases de escape y las emisiones de monóxido de carbono y de hidrocarburos.

También es significativo el tratamiento del escape. El sistema comprende un catalizador metálico de oxidación que ofrece menos presión en comparación con un sistema cerámico y un catalizador exotérmico y un filtro de partículas diesel catalítico (DPF) en la misma petaca. Este último grupo trabaja conjuntamente con un séptimo inyector de combustible situado en el escape.

Éste se activa cuando el filtro de partículas inicia su regeneración, un proceso en el que el conductor no interviene en ningún momento, y que elimina la posibilidad de que el combustible no quemado acabe ensuciando el aceite del motor. Además, facilita la regeneración del filtro en condiciones de baja carga, como si estuviera al ralentí, y al mismo tiempo consigue una alta eficiencia bajo cualquier condición de conducción, así como la optimización de los intervalos de cambio de aceite que superaran en la mayoría de los casos, los 20.000 km.

El nuevo motor estará disponible, de serie, con la nueva y avanzada caja de cambios automática de siete velocidades de Nissan.

*“Este excepcional motor – y muy particularmente su entrega de par – establece nuevas referencias en su categoría y nos permite ofrecer un icónico buque insignia con unos niveles de prestaciones y refinamiento imbatibles.”* explica Pierre Loing, Vicepresidente de planificación de producto de Nissan Europa.

### **Cuatro cilindros dCi de 2,5 litros mejorado**

El conocido motor de cuatro cilindros 2.5 dCi common rail no ha quedado al margen de los cambios, y recibe serias mejoras para consolidar su posición como el propulsor más demandado de la gama. Las mejoras afectan a las prestaciones, el consumo, las emisiones y, por supuesto, al refinamiento.

Los cambios incluyen un nuevo sistema de inyección directa que trabaja a una presión de 2.000 bar en lugar de a 1.800. Este aumento de la presión significa que el combustible se atomiza a un nivel más fino para conseguir una combustión más completa. Una nueva culata con puertos paralelos aumenta la eficiencia del torbellino de gasoil en el proceso de combustión, suavizando los flujos de admisión y escape, mientras que un nuevo turbo de geometría variable (VNT) con control electrónico en lugar del anterior sistema hidráulico, proporciona una respuesta más inmediata.

Estas mejoras no sólo permiten ganar potencia, sino reducir consumo y emisiones. Estas últimas también se rebajan mediante la introducción de una válvula by-pass en el sistema de refrigeración de la Recirculación de Gases de Escape (EGR). La válvula by-pass permite al sistema EGR calentarse más rápidamente en los arranques en frío y reducir las emisiones de hidrocarburos con mayor celeridad.

El resultado final es un interesante aumento de un 11% en las cifras de potencia y par que sitúan al motor en lo más alto de su segmento. La potencia gana 19 CV hasta situarse en 190 (140 kW) mientras que el par gana 47 Nm hasta 450.

Las versiones manuales tienen un consumo medio de 8,5 l/100kms – una mejora de 1,3 l/100kms – mientras que las emisiones de CO<sub>2</sub> caen en 40g/km, hasta 224 g/km. Ambas cifras resultan muy competitivas en su segmento. Una versión de este motor con filtro de partículas diesel (DPF) estará disponible en determinados mercados.

El refinamiento mejora con la adopción de un tubo flexible a la salida del turbo. Una nueva junta permite absorber el exceso de vibraciones, proporcionando al motor una respuesta más suave tanto al ralentí como en las aceleraciones fuertes.

Las versiones 2.5 dCi de Navara y Pathfinder están disponibles con una caja de cambios manual de seis velocidades u, opcionalmente, con una transmisión automática de cinco marchas.

*“Con más potencia, mejores consumos, emisiones más bajas, más equipamiento, más calidad de materiales y un aspecto renovado, los nuevos Navara y Pathfinder se mantendrán como en la actualidad como los pick-up y SUV favoritos del mercado europeo.”, afirma Vincent Wijnen.*

www.micoche.com