

Par Alain Rossignol

# RETOUR VERS LE FUTUR !



Proposé à 105 000 € (hors taxes) clés en main et prêt à courir, ce Patrol T2 est une belle alternative aux vieillissants Bowler

de beaucoup d'huile de coude et d'un minimum de savoir faire pour installer dans le Range ou le BJ42 sorti en échange d'un chèque de la concession la plus proche, arceau, baquets et réservoir avant de courir remplir sa feuille d'engagement. Beaucoup en ont simplement rêvé, certains l'ont fait et en ont vu leur existence transformée, mais le rêve de ceux qui regardaient les autres partir en se disant « l'année prochaine, j'y serais ! » a propulsé le Dakar au firmament de la gloire médiatique.

### Des solutions rationnelles et économiques

Aujourd'hui, alors que la crise a fait exploser le marché des autos de compétition chères et sophistiquées réservées à des milliardaires qui même eux ont d'autres chats à fouetter dans ces temps difficiles que d'aller rouler les mécaniques à grands frais sur les pistes des rallyes, il n'est peut-être pas trop tard pour se retourner et tenter de retrouver des solutions rationnelles et relativement économiques pour pouvoir continuer à courir en 4x4 en attendant une bien hypothétique reprise.

### Grandeur et décadence des 4x4 en compétition

On connaît la suite : avec la médiatisation tout azimut sont arrivés les sponsors et le gros argent, la préparation des autos est devenue avec les années une science quasi exacte, ringardisant peu à peu les sympathiques Géo Trouvetou des débuts, puis les constructeurs ont débarqué avec leur débauche de moyens industriels et leurs F1 des sables à un million de dollars l'unité. Même la catégorie de base, les marathons qu'on a appelé T1, avant de se raviser pour les dénommer aujourd'hui T2, est devenue hors de prix. D'autant plus que les constructeurs automobiles, alléchés par le gros gâteau que constituait le marché du 4x4 dopé par la notoriété du Dakar, se sont mis à produire des véhicules qui avaient le goût et l'odeur des 4x4 mais qui ont progressivement perdu l'essentiel de leurs capacités tout terrain. La plupart des préparateurs se sont détournés de la catégorie des véhicules de série, faute de base exploitable dans les catalogues des constructeurs. Quant à la mise en piste d'un 4x4 de série actuel de type Vitaro ou Xtrail simplement équipé au minimum requis réglementaire par une bande de copains doués pour la mécanique, mieux vaut ne pas y songer...

Il y a les solutions élégantes de type Bowler ou Springbok qui rassemblent des éléments mécaniques de série sur des châssis tubulaires à deux ponts rigides et il y a aussi la solution de refaire des T2 « Marathon » à l'ancienne en aménageant une voiture de série, pour peu qu'on en trouve une qui puisse servir de base. Le tour est vite fait dans l'offre des constructeurs qui se détournent d'un marché en perte de vitesse : aujourd'hui, il ne reste plus que les vénérables Defender de Land Rover, voire le Toyota Land Cruiser et bien sûr le déjà regretté Nissan Patrol qui puissent en faire office. Chez Dessoude, préparateur Nissan depuis le début de l'aventure, on a au moins la chance de pouvoir faire venir du Proche Orient la version essence de l'ex-vaisseau amiral de la gamme du constructeur japonais et surtout on a le talent et le savoir faire patiemment accumulé au long de trois décennies de compétition au plus haut niveau, de le transformer en séduisante bête de course à la finition exemplaire et à la robustesse quasi inaltérable.

*Le Patrol, c'est du lourd : ses 2150 kg le font plutôt jouer dans la catégorie des sumos que dans celle des danseuses étoiles !*



**Au moment où Nissan annonce un nouveau Patrol qui ne sera pas équipé de motorisations diesel et donc pas commercialisé en Europe provoquant l'amère déception de tous les aficionados de ce véhicule de légende, le Team Dessoude présente sa dernière offre en matière de bête de course, un T2 4,8L essence ! Il y avait bien longtemps que les ateliers de Saint-Lô ne s'étaient penchés sur ce Japonais ! La crise des rallyes raid qui n'a fait qu'anticiper de quelques mois une crise tout court qui n'a vraiment rien arrangé, a contraint les préparateurs à recentrer leurs activités sur des véhicules plus simples et meilleurs marchés. Alors, ce Patrol, simple, rustique, mais quand même survitaminé et d'une qualité de fabrication au-dessus de tout soupçon, dinosaure ou seul retour vers le futur véritablement réaliste ?**

Il fut un temps, il y a longtemps maintenant, au début des Dakar et de ce qui n'allait pas tarder à devenir une discipline spécifique du sport auto, où se « bricoler » à relativement peu de frais une voiture de course prête à vous emmener courir les immensités désertiques en Afrique... était possible. De Nissan à Toyota, en passant par Land Rover ou Mercedes, les concessionnaires étaient tous capables de vous vendre un véhicule qui hésitait encore à se choisir une vocation, entre machine agricole et classieuse voiture

de maître. Mais, ils partageaient tous la rusticité et l'efficacité à toute épreuve de leur ancêtre commune, la Jeep Willys de 1944 qui leur avait légué, avec son châssis et ses deux ponts rigides les gènes de ses stupéfiantes capacités tout terrain. En faire des voitures de course pour aller taquiner l'horizon dans le Ténére était une entreprise d'une facilité dérisoire et tout un chacun s'en sentait capable en rêvant de 1er janvier glorieux au pied de la Tour Eiffel. Il suffisait de casser sa modeste tirelire, de quelques copains enthousiastes,