

Lourd, mais sain et robuste

Le Patrol, on le sait est un véhicule particulièrement sain, bien conçu, bien construit et remarquablement résistant. Sa configuration simple et sans fioriture, presque passiste comme pourraient le prétendre les béotiens qui ne jurent que par la sophistication Hi Tech et qui voient en lui une fin de race d'une famille de 4x4 que les vrais connaisseurs regretteront longtemps, est en fait son principal point fort.

Ses versions européennes motorisées par un quatre cylindre 3,0L TD sans beaucoup de brío (et de plus, peu réputé pour sa fiabilité), pour efficace qu'elles soient pour le voyage au long cours étaient inadaptées à la compétition.

Il n'en est pas de même de la version Moyen Orient propulsée par un brillant 6 cylindres en ligne de 4800 cm³. Bien sûr une fois « castré » par la bride réglementaire de 35 mm à l'admission et même équipé d'un boîtier d'injection Sodemo EV 11, il ne libère plus que 280 chevaux à 4800 tr/mn (pour un régime maxi fixé à 5500 tours). En revanche il conserve une valeur de couple très intéressante (50 m/kg à 3100 tr/mn) et une plage d'utilisation de bon aloi qui lui permettent de tenir une cadence soutenue sur la piste, à défaut de vitesse de pointe, et surtout de se tirer avec les honneurs des pièges des dunes et du sable mou. L'autre point fort du Patrol, en version cinq portes, c'est sa géométrie longue, large et relativement basse, qui fait de lui un véhicule sain et sécurisant que l'on peut même mettre en dérive, quand le terrain s'y prête ou « jeter » d'un coup de volant si l'on est surpris par un piège, sans se provoquer de détestables montées d'adrénaline.

Équipé par Dessoud de suspensions Reiger, dont les qualités ne sont plus à prouver, à deux amortisseurs par roue, le Patrol 4,8L, avec son gros couple, sa robustesse et son comportement reposant qui tolère toutes les approximations de pilotage, à défaut d'être un sprinter d'exception, se transforme en un marathonnier redoutable, surtout dans la catégorie T2, pour peu qu'il soit mené par un pilote pas trop maladroït.

Une nouvelle référence en T2 ?

Évidemment, son point faible, corollaire de sa conception camionnesque aux organes généreusement proportionnés, c'est son poids. Le Patrol, c'est du lourd : ses 2150 kg en ordre de marche, sans le carburant (500 litres de capacité, le 4,8L étant plutôt gourmand !) le font plutôt jouer dans la catégorie des sumos que dans celle des danseuses étoiles.



1 Finition impeccable pour un habitacle à mi chemin entre celui d'une auto de série et celui d'une auto de course. La FIA a quelque peu libéralisé le règlement technique T2... On peut désormais enlever moquettes et garnitures dans l'habitacle. Pour l'ambiance course c'est mieux...

2 Le Patrol va donc disparaître du paysage automobile français. Il était le dernier des Mohicans, le dernier 4x4 robuste, rustique et confortable à la fois... Avec quel type de voiture allons nous partir voyager en Afrique et ailleurs, dorénavant, si les constructeurs nous privent de nos vrais 4x4, du moins en Europe ?

3 Si la FIA tolère désormais les habitacles dépouillés en T2, elle impose des blocs de mousse dense sur les barres d'arceau, au niveau des sommets de casques...

4 Dans un grand break comme le Patrol, on ne manque ni de place ni d'accessibilité pour disposer roues de secours et autres pelles et plaques. En course, ça compte aussi, le temps que l'on perd à ranger après avoir changé une roue ou avoir sorti les plaques.

5 Le "6 en ligne" du 4,8L procure une valeur de couple respectable, mais la bride de 35 mm étouffe un peu le moteur en puissance maximum. Sur un T2 dont la vitesse de pointe n'est pas forcément l'impératif principal, c'est moins pénalisant.

6 Solide ski en alu à l'avant et corps de pont généreusement renforcé... Pour casser quelque chose, il faut le faire exprès !

7 Le freinage, quatre gros disques ventilés, bien que strictement d'origine, est largement suffisant pour maîtriser l'énergie cinétique des deux tonnes et demi du Patrol.

8 Le pont arrière est aussi soigneusement renforcé et protégé. Double amortisseurs Reiger et ligne d'échappement inox... Du simple, mais du beau...