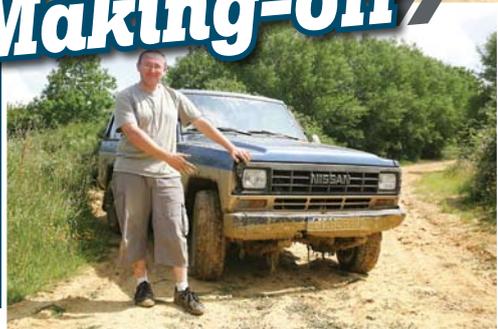


# LE DERNIER PATROL !



**Making-off** ➤




**Nous le savions, mais on ne se résigne jamais à l'inéluctable. La Patrol vient d'être retiré du catalogue 2010 de Nissan. Après 60 années de bons et loyaux services, ce 4x4 exemplaire en tous points, se retire d'Europe à pas feutrés, au motif d'un successeur en taille XXL et exclusivement équipé d'un V8 essence. Le Patrol quitte donc le vieux continent, mais pas sans un dernier baroud (les connaisseurs apprécieront l'allusion...) d'honneur. Avec la complicité de Nissan, nous sommes allés chercher le dernier Patrol disponible en France et avons demandé à un groupe de lecteurs de nous donner un dernier avis sur ce 4x4. Des lecteurs triés sur le volet, puisque tous membres du Patrol GR.net et tous propriétaires d'un Troll...**



## NISSAN PATROL 3.0 L VDi

• MARQUE :	NISSAN
• TYPE :	PATROL
• PUISSANCE :	160 CH. À 3 600T/MIN
• COUPLE (NM À T/MN)	380 NM À 2000 TR/MN
• PUISSANCE FISCALE :	12 CV
• PRIX :	HORS CATALOGUE

→ TEXTE : HERVÉ BERDAH  
 → PHOTO : ONE LAP 2 GO



• NOM : SEBASTIEN PHILIPPE  
 • PSEUDO : "SEB 27"  
 • 4X4 : PATROL GR 60 COURT 2.8 L/1994



### Pourquoi un Patrol ?

*Parce que j'avais été séduit par sa ligne, le côté « Mastoc », ou solide ! Un vrai gros 4x4 en fait. Depuis que j'ai passé mon permis en 1994, je n'ai eu de cesse que de m'offrir un Patrol. Mais il était un peu hors budget.*

### Que pensez-vous du dernier Patrol ?

*Rien qu'en tant que passager, c'est impressionnant, le Patrol 2010 donne une incroyable impression de facilité de franchissement tout en étant ultra confortable. On a même l'impression qu'il n'y a pas besoin de le préparer pour partir tant on se sent prêt à tout à son volant.*

Petit aperçu de notre journée TT à Pipriac, avec la séquence stickage aux couleurs du Patrol GR.net, et les reconnaissances du terrain à bord du Patrol 160 de David alias Scorp. Séquence émotion pour lui avec un solide plantage dans le bourbier du fond du terrain, mais Alain était là avec la sangle magique.

**L**e rendez-vous avait été pris quelques jours auparavant par l'intermédiaire de Jeff, le webmaster du site [www.patrol-gr.net](http://www.patrol-gr.net), sur le terrain de Pipriac, à une quarantaine de kilomètres de Rennes. Quelques semaines avant, nous avons organisé un casting de Patrol, toujours par l'intermédiaire du site, la condition principale étant de disposer d'un Patrol le plus proche possible de l'origine. Plus d'une soixantaine de Troll piaffaient donc d'impatience à l'idée de venir essayer le dernier modèle disponible en France, et de fêter au passage ses 60 ans. En tout cinq lecteurs, sont venus, certains de loin, accompagnés de Jeff et d'Alain Lejop, le président du club de Pipriac, propriétaire du terrain et fondu de Patrol lui aussi !

### TOUR DU PROPRIÉTAIRE...

Premier contact, et arrivée sur le terrain de Pipriac, croissants et pains au chocolat pour tout le monde, c'était la tournée de Génération 4x4. Découverte du modèle 2009 pour certains, nouveau contact pour les autres, tous présentaient néanmoins une sorte de retenue face à ce dernier Patrol. Même Jean-Louis, qui pilote au quotidien un modèle quasi équivalent datant de 2005. Une sorte de





**+ POINTS FORTS**

- + FIABILITÉ
- + APTITUDES TT
- + VOLUME HABITACLE
- + TARIF ATTRACTIF

**- POINTS FAIBLES**

- PUISSANCE
- POIDS



- NOM : STEPHEN PERRAUD
- PSEUDO : "XENO"
- 4X4 : PATROL GR 61 LONG 3.0 L DI 2003

**Pourquoi un Patrol ?**

*Pour faire joli dans le jardin ? Non plus sérieusement, je suis passionné de 4x4, j'avais auparavant un Chevrolet Blazer de 2000, mais avec trois enfants, je manquais d'un peu de place. J'aime aussi aller en montagne et suivre des itinéraires au road-book. L'évasion quoi... Je me tâte quant à faire des raids au Maroc ou en Tunisie, mais il faut bien s'organiser avec la famille. Enfin, j'adore la bouille du Patrol, ce fut un véritable coup de cœur !*

**Que pensez-vous du dernier Patrol ?**

*Après avoir roulé avec et même en tant que quasi novice, je suis véritablement sous le charme, particulièrement en ce qui concerne l'habitacle qui est magnifique. Même si le cuir aussi clair est peut-être un peu osé pour y mettre des enfants. J'ai été convaincu de ses capacités TT, les évolutions sont simples et efficaces, on peut tout faire sur le couplet et sans forcer. C'est mon premier diesel, cela change... Le dernier modèle est une sorte d'aboutissement de la lignée des Patrol.*



retenue et même d'émotion face à ce 4x4, clôturant de fait les soixante premières années de l'histoire 4x4 de Nissan (voir encadré). Toute la matinée fut consacrée à une copieuse séance photo, durant laquelle chacun a pu prendre en main le dernier Patrol, tout en évoluant avec le sien. Histoire de comparer en direct live ses impressions.

Avec la complicité d'Alain Lejop, nous avons pu découvrir les franchissements les plus délicats du terrain de Pipriac, car dernier Patrol ou pas, c'est au pied de la butte que l'on juge un 4x4.



**APÉRO ET BARBECUE...**

En toute fin de matinée, après



# EN DÉTAIL



» L'habitacle du Patrol, ici en version Tissu, la plus propice au raid, représente une sorte de modèle d'agencement. A quelques menus détails près, cette dernière version du Troll s'avère parfaite en termes d'ergonomie et de confort. Sur le volant, comble de luxe et de modernité, vous trouverez les commandes de l'autoradio. Sur la console centrale le GPS apporte une belle touche de technologie à ce baroudeur rustique. Les jantes sont en 17 pouces et les ponts rigides répondent présent à l'appel.

- NOM : DAVID ARGUENCE
- PSEUDO : "SCORP"
- 4x4 : PATROL 160 LONG 3.3 L



## Pourquoi un Patrol ?

J'ai cherché sur Internet des infos 4x4, et je suis tombé sur le site Patrol Gr, j'ai beaucoup apprécié l'entraide du site et son approche technique. Au-delà de cela, je trouve que le Patrol est solide et fiable, en outre il est assez abordable. Mon vieux Patrol 160 3.3 l de 1988, est arrivé un peu par hasard l'an dernier, pour 1 500 euros cela représentait une bonne base de restauration. Par la suite, j'ai trouvé un Y61 2.8 l de 1998, un 4x4 pour les loisirs, pour partir en raid. Je voulais un grand 4x4 capable d'aller plus loin ...

## Que pensez-vous du dernier Patrol ?

Je ne suis pas trop fan de l'électronique, j'aime plutôt le rustique. A conduire sur le terrain, ce Patrol est assez confortable et parfaitement utilisable sans forcer. J'aime son couple et en dehors de son électronique, il est simple d'entretien. Grâce à ce nouveau Patrol, j'ai pu voir la différence entre ce qui se faisait avant et un 4x4 moderne. Le placement de la commande de la barre stabilisatrice est cependant assez mal positionné. J'aurai cependant trop peur de le rayer ou de le casser. Dans dix ans peut-être.



que certains aient été un brin secoués en passant à bord du Patrol d'Alain Lejop, fin « quatrequatreux », l'ami Jeff avait organisé un apéro dans la salle du terrain de Pipriac. Plus tard, un barbecue donnait lieu à un nouvel échange d'informations, particulièrement en provenance de David, alias Scorp, militaire et électricien de formation, qui connaît le Patrol sur le bout de ses doigts. Après un déjeuner des plus sympa, retour aux réalités et come back sur le terrain afin de continuer à évoluer. Non sans avoir au préalable refait la photo de famille, le soleil nous ayant fait l'honneur d'arriver après la pluie. Bienvenue en Bretagne ! En fin d'après-midi, l'équipée sauvage acceptera l'invitation de « P'tite patte », un pilier du site venu nous rejoindre sur le terrain et la journée se terminera par un détour par une ... Crêperie, bienvenue en Bretagne à nouveau ! Vous trouverez dans les encadrés, quelques images, les avis de nos lecteurs et un peu d'histoire en guise d'adieu au Patrol. C'était bien le minimum que l'on pouvait faire pour ce magnifique 4x4 que l'on a cependant pas fini de croiser sur les routes et terrains de France. ■

## FICHE TECHNIQUE

### NISSAN PATROL 3.0 L VDI

#### MOTORISATION

TYPE	Quatre cylindres/Quatre soupapes/ Cyl.
INJECTION	directe (diesel)
TURBO	avec intercooler
CYLINDRÉE (CM³)	2953
PUISSANCE (CH À T/MN)	160 ch. à 3600 tr/mn
COUPLE (NM À T/MN)	380 Nm à 2000 tr/mn
BÔTE DE VITESSES	Mécanique 5 rapports
TRANSMISSION	4x2 / 4x4
TRANSFERT / RÉDUCTION	oui
DIFFÉRENTIEL CENTRAL	oui
DIFFÉRENTIEL AV. / AR.	Oui Glissement limité
RÉSERVOIR	95

#### CHÂSSIS

TYPE	En échelle/Coque séparée
NB DE PORTES / PLACES	5 portes / 5/7 places

#### LIAISONS AU SOL

SUSPENSIONS AV.	Ressorts et amortisseurs
SUSPENSIONS AR.	Ressorts et amortisseurs
FREINS AV. / AR.	Disques ventilés / disques
ABS	oui
PNEUS	265 / 64 R 17
L X L X H (HORS TOUT)	5145 / 1940 / 1855
EMPATTEMENT	2970
A VIDE	2365

#### APTITUDES TT

GARDE AU SOL	220 mm
ANGLE D'ATTAQUE	37°
ANGLE DE SORTIE	31°
ANGLE VENTRAL	27°
DÉVERS	48°

#### PERFORMANCES

VITESSES MAXI (KM/H)	161
0 À 100 KM/H	15.2 s
CONSUMMATION MIXTE	10,8 l / 100 km



## Un grand merci !

A Alain Lejop, le président du club de Pipriac qui nous a ouvert les portes de ce magnifique terrain et à Jeff, le webmaster du site Patrol-GR.net qui a servi de lien entre les lecteurs et Génération 4x4. Un dernier coup d'oeil en bas sur l'évolution des Patrol...



## Un Patrol...XXL

Alors que le 4x4 fétiche de Nissan vient de fêter ses 60 ans, la marque japonaise a lancé la sixième génération de ce 4x4. Tablant sur une forte demande dans les pays du Golfe, Nissan propose une version modifiée de l'Armada, pour l'instant exclusivement vendue sur le continent nord américain. Taille XXL, moteur V8 5.6 l, nous sommes là bien loin du « Troll » Y 60 ou Y61... Qu'importe, Nissan réutilise le nom de Patrol et propose une véritable bête de 4x4. Transmission permanente et réducteur féroce, le Patrol est véritablement à son aise dans le sable. A tel point qu'il est devenu le 4x4 préféré des chasseurs fauconniers. Très bientôt à l'essai, ce 4x4 maousse Kosto ne risque pas de venir en Europe. Ou alors sous le badge Infiniti, une marque en quête de sensationnel pour se forger une image...



- NOM : JOHAN DISPLAN
- PSEUDO : "JOHAN 17"
- 4X4 : PATROL GR 61 LONG 3.0 DI

### Pourquoi un Patrol ?

En tant que marin, je travaille sur les bateaux des phares et balises, je me sens très proche de la nature. J'avais donc envie de rouler dans un 4x4, histoire de dépasser le bitume. Le choix d'un Patrol a été en premier lieu, un choix esthétique, puis un choix économique, car on trouve des Patrol très abordables d'occasion. Il est clair que ce choix me ravit et que chaque jour, je trouve une nouvelle mission pour mon Patrol.

### Que pensez-vous du dernier Patrol ?

Il est peu éloigné techniquement du mien, l'habitacle est cependant mieux pensé et bien plus cossu. Ce n'est pas ce que je recherche en premier dans un 4x4 mais c'est bien agréable. En TT, le dernier Patrol est aussi à son aise que les anciens, la puissance en prime. On peut presque tout faire sur le couple du quatre cylindres, ce qui demeure agréable. Je trouve en revanche que l'accélérateur électronique provoque des secousses à très bas régime. En dehors de ce défaut, ce sera peut-être ma prochaine acquisition... d'occasion bien évidemment, puisqu'il n'y en a plus en neuf !





## L'avis de la rédaction

Résumer en quelques mots le Patrol c'est un peu mission impossible. Pour cet au revoir, je vais écrire à la première personne, car j'ai une histoire assez longue et rebondissante avec ce 4x4. Stagiaire en 1982 à Autoloisirs, j'avais été mandaté pour récupérer un Datsun Patrol chez l'importateur de l'époque, les établissements Richard. Ce premier contact sonnait comme une sorte de révélation, d'autant que nous avons poursuivi l'essai jusqu'au Maroc. J'avais 20 ans et ce fut un incroyable voyage. Par la suite, j'ai acheté un GR châssis long en 1991, puis un VDi en 2001. Chaque fois, je restais sous le charme de l'aspect bestial de ce 4x4 et des multiples capacités TT. Des aptitudes que j'ai à nouveau eu la chance de tester en 2004 pour l'essai 10 000 kilomètres que nous faisons chaque été à Passion 4x4. Au volant de ce dernier Patrol, il est clair que je retrouve toutes mes sensations. En boîte mécanique, les montées en régimes sont longues et viriles, le

## Verdict

moteur sonnait la charge avec ferveur. Si l'habitacle a clairement évolué, avec du cuir et du vrai faux-bois, il est évident que le Patrol a également profité (et fait profiter ?) de la technologie Nissan. Les commandes sont nettement mieux positionnées et tout tombe facilement sous la main. Sur long parcours, on appréciera un peu plus de confort au niveau des sièges, particulièrement à l'avant où ils semblent rembourrés avec des noyaux de pêche. La climatisation est automatique, elle est aussi particulièrement efficace, même au Maroc ! La suspension est plutôt confortable, mais les deux ponts rigides mettent quand même le confort à mal sur les routes et chemins chaotiques. En clair et en décodé, il faut simplement retenir que le Patrol de dernière génération demeure un fabuleux vaisseau au long cours, fiable et solide, capable d'engranger les kilomètres comme un enfant enfile les perles. Agile, malgré un gabarit imposant, le Patrol ne déçoit jamais ses acquéreurs. Notre dernier Patrol est donc un futur Collector vendu neuf, c'est rare non ?

# Historique



**Patrol Carrier**

Dès 1958, Nissan allongeait l'empattement de son Patrol et lui offrait une carrosserie métallique. De 3.6 l, le moteur passait à 4.0 l et la puissance « s'envolait » pour atteindre 92, puis 105 ch. Ce premier Station Wagon, 4W61 de l'histoire disposait également de huit places.

### Premier Patrol

Avec sa bâche et ses portes en toile, le premier Patrol ne se démarquait que très peu des Jeep. Pourtant, il était équipé d'un moteur six cylindres en ligne de 3.6 l développant 83 ch. alors que la Willys ne proposait que 60ch.



**Y 60**

Après les années pseudo militaires, Nissan propose la série 60 (VG60), un 4x4 nettement plus moderne et disposant de couleurs chatoyantes (jaune, verte, orange), nouvelles pour l'époque. La boîte de vitesse était à trois rapports, un levier permettait d'enclencher le pont avant et un troisième la gamme courte. Il était donc possible de rouler en 4x2 court !



**Patrol 3.3 l**

Surprenant tous les observateurs par sa modernité, le Patrol 3.3 l estomaquait également par sa puissance et son couple de camion. Il n'était pas rare à l'époque de griller les GTI au feu vert avec ce rustique 4x4. A noter que le Patrol poursuivra sa route longtemps après la sortie du GR, grâce à Ebro et au modèle Merca en châssis long.



## Un peu d'histoire...

A l'origine, la marque DAT, issue de la société Kwaishinha, produit son premier véhicule en 1914. Pour mémoire, DAT en japonais signifie « lièvre », en 1932 après quelques regroupements, DAT devient Datson (fils de DAT), puis rapidement Datsun. Ce n'est qu'en 1933 que le nom de Nissan apparaîtra, il s'agissait alors de la contraction de Nihon Sangyo, le nouveau partenaire de DAT. La société Nissan ne produisant son premier véhicule qu'en 1937. Ce n'est que dix ans plus tard que Nissan remettra en marche ses lignes de production en fabriquant sous licence une Austin A40. Mais au lendemain de la seconde guerre mondiale, le Japon, laminé et en grande partie détruit par le conflit, avait besoin de véhicules tout terrain afin d'assurer sa reconstruction. Dès 1949, Nissan transposait une Jeep américaine (un peu à l'image de Toyota et son land Cruiser), ne le dévoilant qu'en 1950 sous le nom de Patrol. L'histoire ne retiendra cette sortie qu'en 1951, à la suite de la ratification d'un traité permettant au Japon d'exporter et de commercer librement. Mais dès 1950 le Patrol ou 4W60 circulait déjà sur les routes japonaises.

### Station Wagon

A partir de 1959, l'histoire du Patrol s'emballa un peu et les bons résultats à l'export permettent à Nissan de pousser sa puissance à 125 ch. afin de le rendre le plus attractif possible. A noter qu'il s'agissait d'une valeur exceptionnelle pour l'époque ! En marge de cela, le circuit électrique passera de 6 à 12 volts. Mais c'est cependant à partir de 1960 que le Patrol rentre réellement dans la légende avec la Série 60. Nettement moins d'inspiration militaire, ce 4x4 propose deux empattements différents, 2.20 et 2.50 m. Après des versions exclusivement bâchées à ses débuts, le Patrol Série 60 sera...



• NOM : JEAN-LOUIS PISAN  
 • PSEUDO : "JEAN-LOUIS"  
 • 4X4 : PATROL GR 2006

“Ce n'est qu'un au revoir...”

**Pourquoi un Patrol ?**

En fait je possède un Y 60 court et un Y 61, au début j'avais un Navara, mais j'ai vite opté pour la solidité et les aptitudes TT du Patrol. J'ai acheté le 61 en le préparant avec une rehausse de 45mm. Mais le Patrol étant neuf, il était un peu difficile de le mettre tous les week-ends dans la boue. J'ai donc acheté un Y 60 court que j'ai préparé pour le trail TT. Rehausse de 50, jantes en 33, bodylift, pare-chocs, compresseurs etc.

**Que pensez-vous du dernier Patrol ?**

C'est un superbe véhicule, particulièrement en finition cuir comme celui présenté pour l'essai, il manque juste un peu de puissance, considérant le poids de la bête. En TT rien ne peut l'arrêter. J'ai fait 40 000 km avec le mien, et je tracte mon autre Patrol pour aller aux rassemblements et aux sorties TT. Après le Patrol... je ne sais pas ce que je pourrai acheter, un Hummer peut-être ou un 4x4 américain, j'ai pris goût au gros 4x4 grâce au Patrol, dommage qu'il n'y ait pas de suite à cette belle histoire, tout du moins en Europe !



# Historique (suite)



...présenté en carrosserie fermée. En 1967, Nissan dope ses ventes en Afrique et en Australie en proposant 130 ch. et des réservoirs de carburant doublés. A noter que dès cette époque, Nissan déclinait également une version pick-up du Patrol. En 1982, Nissan lance le Safari, une appellation chargée de trancher avec celle des Patrol Série 60. Très vite ce 4x4 reprendra ce « nom de guerre » assortie de Série 160, afin de le différencier. Court et taillé à la serpe, ce Patrol proposait une motorisation essence de 2.8 l et surtout un fabuleux 3.3 l turbo diesel inédit (SD 33) de 110 ch. à noter que cette motorisation était assortie d'une boîte à cinq rapports et d'une jolie réduction. Très rapidement la gamme du 160 s'enrichira d'un châssis long et d'une nouvelle version pick-up. En dix ans, entre 1989 et 1999, le Patrol vivait une pleine success story et ses ventes en France ne cessaient de grimper. Hélas, l'arrivée des SUV lui volait la vedette tout comme une bonne part de ses clients. Malgré la sortie du quatre cylindre VDi et l'arrivée de la boîte automatique, le Patrol tombait en désuétude. En 2005, dernier baroud d'honneur avec la sortie du dernier restylage de ce 4x4. Un modèle auquel nous disons aujourd'hui : « ce n'est qu'un au revoir ! » Avec l'ouverture de l'Europe et la levée des quotas, Nissan entamait une solide implantation en Espagne. Usine de Barcelone d'où sortirent les premier GR. De Patrol abandonnant les lames de ressort au profit de ressorts et modernisant les motorisations 3.3 l par des six cylindres 2.8 l moins polluants et plus agiles.

**GR**

Modernes et nettement plus agréables que les 160, les Patrol GR adoptaient des suspensions à ressort et des motorisations à la technologie diesel très avancée. Les transmissions profitaient de moyeux débrayables et de blocage central de différentiel.

**VDi**

Avant dernier chant du cygne pour la Patrol, l'arrivée des moteurs quatre cylindres VDi permettait de rejoindre la concurrence, et particulièrement les HDJ 80 et 100, puisque le moteur développait 158 ch. pour 130 à l'ancien six cylindres. Cette motorisation permettait également de disposer d'une BVA et les Patrol profitaient également d'une solide montée en gamme.

**Ebro et Merca**

Même si pour les puristes un Patrol Ebro n'est pas un Patrol, il n'en reste pas moins que la firme espagnole a beaucoup produit de 4x4 pour le compte de Nissan. Contournant les quotas européens dans un premier temps, Ebro a ensuite décliné une gamme d'utilitaires équipés de l'anémique quatre cylindres Perkins. Aujourd'hui ces 4x4 représentent une denrée rare pour les chasseurs et autres amoureux de la nature, car pas chers et très fiables.