

Pour le reste de la mécanique, puisque c'est un T2, tout, (transfert, boîte transmissions, freins...), est strictement de série, du lourd là aussi, mais du fiable.

Les ponts déjà généreusement proportionnés de série sont fortement renforcés. Pour aller casser quelque chose la dessous, il faut vraiment exagérer beaucoup ou commettre une grosse, grosse faute.

Évidemment, la boîte de série n'est pas vraiment étagée idéalement pour la conduite sportive, avec son trou typique des boîtes Nissan entre la 2 et la 3, mais en T2, c'est le jeu. Il faut l'accepter et piloter en conséquence. En revanche les freins d'origine qui n'ont pas quand même le mordant de vrais freins de compétition se révèlent largement suffisamment dimensionnés pour un usage intensif à l'attaque et permettent même de brutaliser un peu sans aucune arrière pensée la machine sur les freinages tardifs.

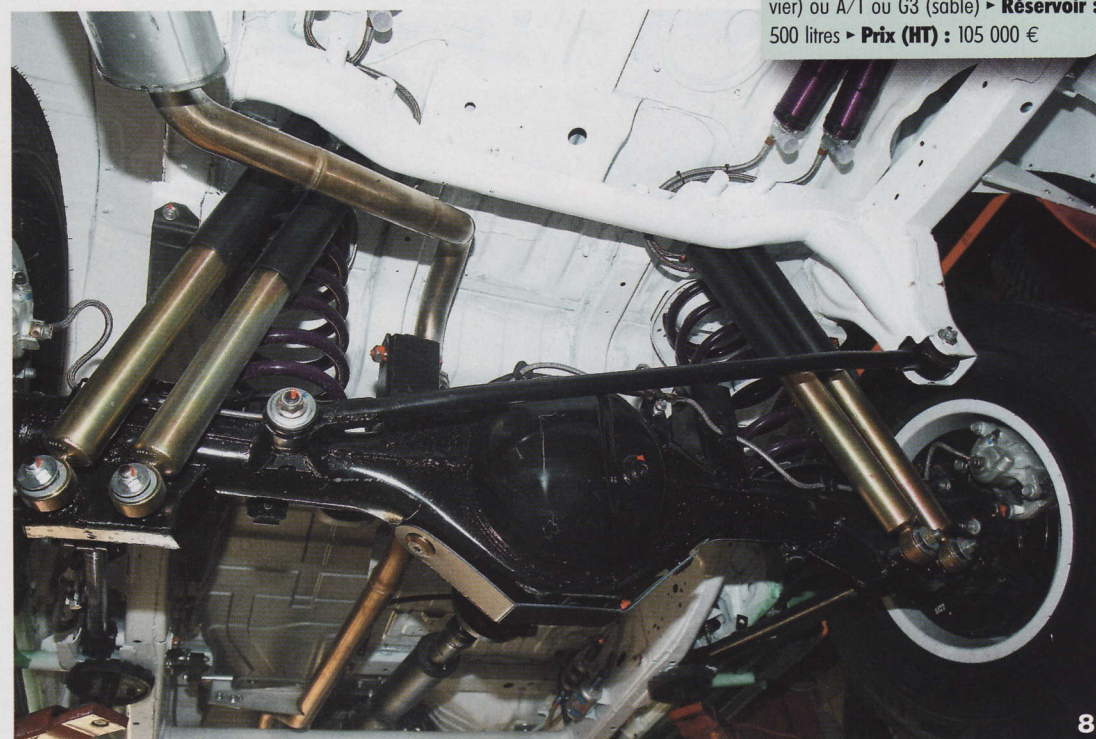
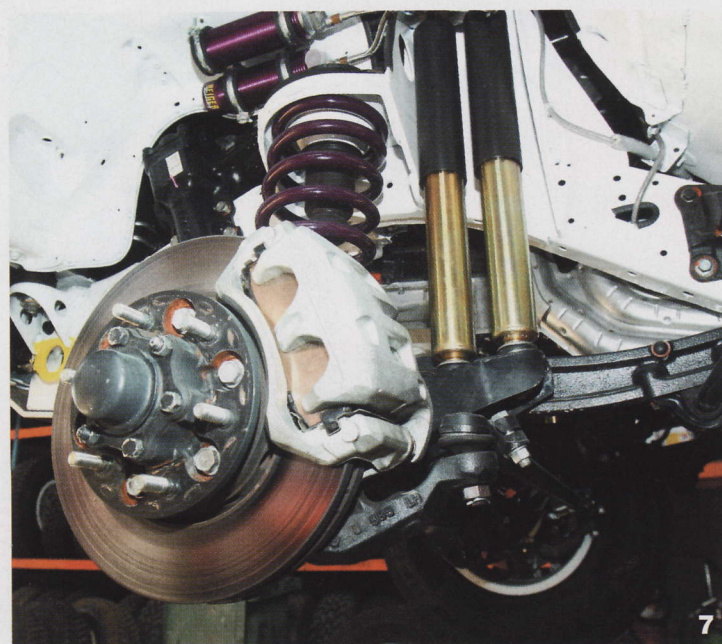
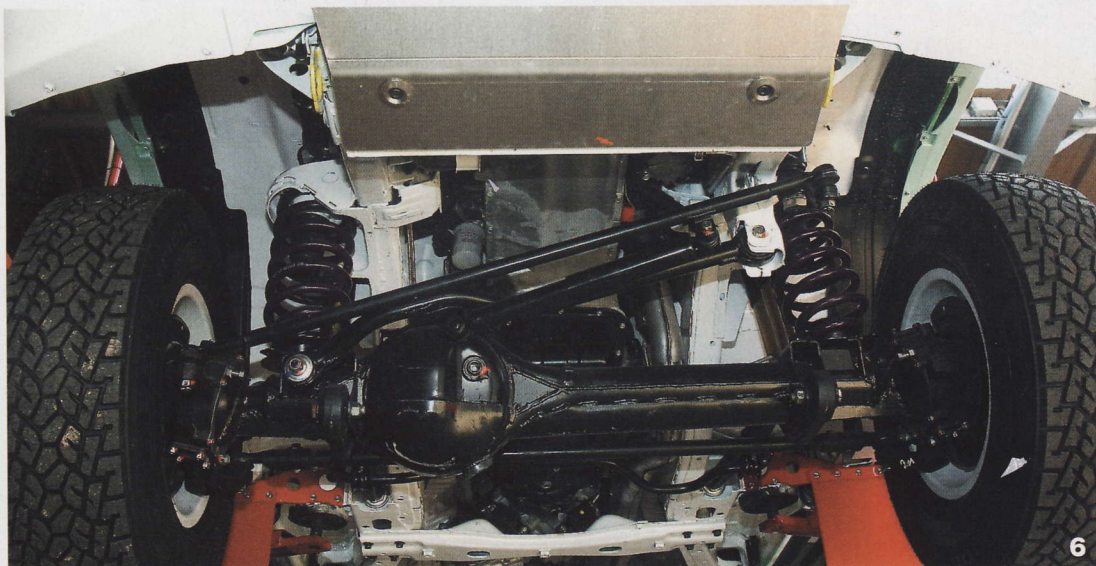
Pas de grands secrets mécaniques donc dans ce Patrol assemblé par Dessoude avec une qualité de finition remarquable, mais une monture musclée et infatigable, capable de terminer n'importe quel rallye sans coup férir, d'aller animer les débats avec les Bowler pour peu qu'il y ait un artiste au volant et de se tirer sans faute de n'importe quel cordon de dunes : un Patrol, en dépit de l'embonpoint apparent de sa silhouette et de son poids, est en fait un redoutable franchisseur. Là où ce Patrol au gros couple échouera, bien peu d'autres véhicules passeront.

Tenir la cadence !

S'il est le véhicule idéal pour un pilote privé qui cherche avant tout à se faire plaisir et à terminer les rallyes sans se ruiner pour autant en frais de remise en état, argument clef dans la période actuelle il peut aussi et surtout se montrer très incisif en catégorie T2 où fiabilité et régularité sont des atouts maîtres. Sa robustesse, son couple, ses suspensions et son équilibre lui permettent de tenir une cadence élevée indéfiniment et en T2, plus encore qu'en T1, ce qui paye au bout du compte, c'est toujours la cadence.

Le futur en rallye raid, où il faut bien réaliser que les années fastes ne reviendront pas de sitôt, appartient de toute façon à ce type de véhicule, même s'il semble resurgi d'une époque ancienne, aux prototypes simples comme le Bowler et aux deux roues motrices.

Pour le moment ce nouveau Patrol Dessoude est unique dans son créneau et son offre mérite d'être sérieusement considérée par ceux qui cherchent un véhicule, simple et robuste, relativement bon marché surtout à l'entretien, mais amusant quand même à mener sur les pistes d'Afrique. Ou d'ailleurs...



TECHNIQUE EXPRESS

Longueur : 505 cm ▶ **Largeur :** 194 cm
 ▶ **Voies Av. / Ar. :** 160,5 cm ▶ **Empattement :** 297 cm ▶ **Poids :** 2 150 kg (en ordre de marche, sans carburant)
 ▶ **Moteur :** TI 48 DE, 6 cylindres en ligne injection essence SODEMO EV 11 avec bride à l'admission FIA de ø35 mm ▶ **Cylindrée :** 4799 cm³ ▶ **Puissance :** 280 ch à 4800 tr/mn / ▶ **Couple maxi :** 50 m/kg à 3 100 tr/mn ▶ **Régime maxi :** 5 500 tr/mn ▶ **Boîte :** manuelle / 5 vitesses + MA ▶ **Transmission :** 4x2 / 4x4 non permanent à pont avant enclenchable
 ▶ **Différentiel arrière :** à glissement limité
 ▶ **Transfert :** 2 rapports / 1 à 2,02 ▶ **Freins Av./Ar. :** d'origine / 4 disques ventilés ▶ **Suspensions Av./Ar. :** ponts rigides, ressorts hélicoïdaux +2 amortisseurs Reiger par roue ▶ **Jantes :** aluminium / Braid en 7x16 ▶ **Pneus :** BFGoodrich G1 (roche, gravier) ou A/T ou G3 (sable) ▶ **Réservoir :** 500 litres ▶ **Prix (HT) :** 105 000 €