

SOMMAIRE

<input type="checkbox"/> 1	RÉSUMÉ	.03
<input type="checkbox"/> 2	L'HÉRITAGE DU PATROL	.09
<input type="checkbox"/> 3	CHANGEMENTS EXTÉRIEURS	.15
<input type="checkbox"/> 4	CHANGEMENTS INTÉRIEURS	.19
<input type="checkbox"/> 5	LES FONDEMENTS DU PATROL	.23
<input type="checkbox"/> 6	ÉVOLUTIONS MÉCANIQUES	.29
<input type="checkbox"/> 7	ACCESSOIRES	.35
<input type="checkbox"/> 8	LE PATROL AU QUOTIDIEN	.39
<input type="checkbox"/> 9	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	.43

NISSAN **PATROL** - Septembre 2004

RÉSUMÉ

EN BREF

- NOUVELLE ALLURE PLUS ROBUSTE
- INTÉRIEUR PLUS LUXUEUX
- NOUVEAU TABLEAU DE BORD
- PUISSANCE ET COUPLE ACCRUS
- NOUVELLES JANTES DE 17 POUCES EN ALLIAGE ALLÉGÉ
- EQUIPEMENTS DE SÉRIE ET EN OPTION PLUS NOMBREUX
- L'UN DES DERNIERS AUTHENTIQUES 4X4

le Patrol,
un pionnier

Depuis plus d'un demi-siècle, le Nissan Patrol est un pionnier. Authentique et véritable référence depuis ses débuts en 1951 et tout au long des cinq générations, de nombreux exemplaires de ce modèle 4x4 circulent actuellement dans le monde.

Et l'âge n'y change rien ; au point que certains des plus anciens exemplaires de ce modèle sont toujours utilisés au quotidien.

le plus grand choix
de 4x4

Cette extraordinaire fiabilité vient renforcer l'expérience de Nissan en tant que leader sur le marché des 4x4. En effet, le Patrol fait partie de toute une lignée de véhicules à quatre roues motrices griffés Nissan. Du X-TRAIL au Patrol en passant par le Terrano, le Murano et un tout nouveau SUV bientôt révélé, la gamme Nissan 4x4 est l'une des plus larges du marché.

Toutefois, le Patrol a pu conserver sa place au sommet grâce aux évolutions constantes dont il a fait l'objet. La génération actuelle, la cinquième, a débuté sa carrière en 1998 avant de bénéficier en 2000 de nombreuses modifications mécaniques, y compris l'adoption d'un nouveau moteur turbo Diesel de 3,0 L en lieu et place du précédent 2,8 L.



« Le boom des ventes de 4x4 à travers toute l'Europe a entraîné l'arrivée de nombreux nouveaux SUV sur le marché. Mais aussi bons soient-ils, aucun de ces « soft roaders » ne peut rivaliser avec la robustesse et les capacités en tout-terrain du Nissan Patrol. Aujourd'hui, le Nissan Patrol est encore meilleur, ses compétences légendaires assorties d'un look plus moderne, d'un moteur plus puissant et d'un nouvel intérieur, encore plus luxueux. »

*Mario Canavesi, Senior Vice President,
Sales and Marketing, Nissan Europe.*

des changements en profondeur Les modifications apportées aujourd'hui sont profondes, allant au-delà du simple restylage. Tous les panneaux extérieurs, à l'exception du pavillon, ont été redessinés. La nouvelle face avant est plus marquée, l'arrière présente un nouvel aspect et les marchepieds latéraux sont maintenant intégrés. De même, le turbo Diesel de 3,0 L est aujourd'hui plus puissant et plus souple.

La puissance passe de 158 à 160 ch (soit de 116 à 118 kW) tandis que le couple bondit de 354 à 380 Nm.

De nouvelles jantes en alliage allégé de 17 pouces (et non plus de 16 pouces) ainsi qu'un cache roue de secours rigide couleur carrosserie équipent désormais les versions haut de gamme.

plus luxueux Les changements majeurs se trouvent dans l'habitacle. Certes, le Nissan Patrol continue de personnifier l'essence même du tout-terrain robuste. Toutefois Nissan a ajouté une touche de luxe supplémentaire à son légendaire 4x4. En conséquence, le nouveau Patrol possède un intérieur entièrement revu comprenant des matériaux plus sophistiqués, un confort de meilleur aloi et davantage d'équipements.

Les sièges ont été redessinés, offrant un meilleur confort et un meilleur maintien. Comme auparavant, les versions haut de gamme possèdent des sièges en cuir. Les deux revêtements sont disponibles en noir ou écru tandis que la banquette arrière des modèles cinq portes/cinq places peut coulisser vers l'avant ou l'arrière, afin de gagner de l'espace, soit pour les jambes, soit pour les bagages.

matériaux plus agréables Si les nouveaux sièges participent activement à la sensation de bien-être que l'on ressent dans l'habitacle, la véritable amélioration se trouve dans l'adoption de matériaux agréables au toucher, au-dessus du tableau de bord bi-tons et sur les contre-portes. De plus, des inserts façon bois et de discrètes touches de chrome – comme sur les poignées de porte et sur l'entourage des cadrans – magnifient encore l'ambiance.

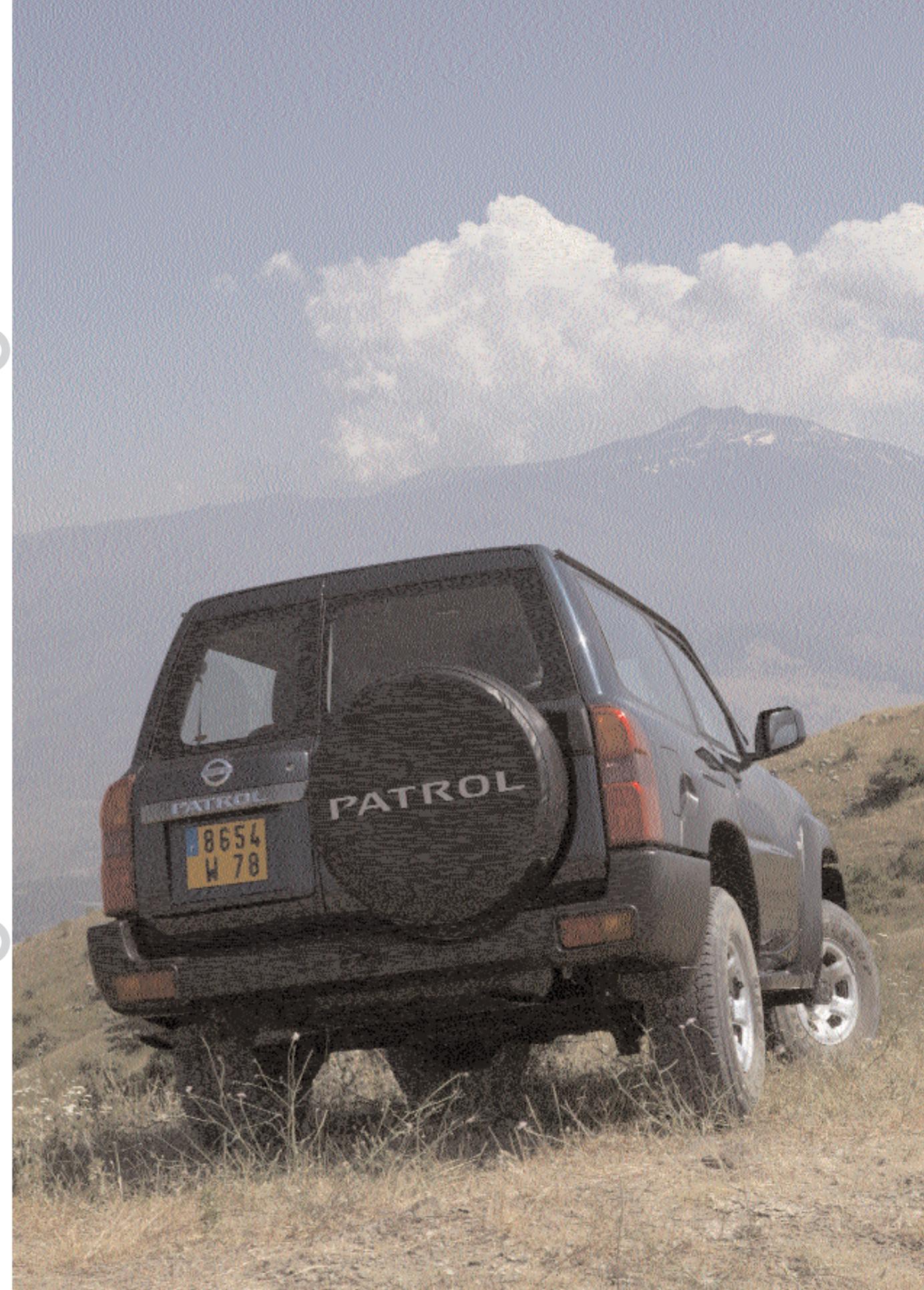
En matière d'équipement intérieur, la principale nouveauté est la disponibilité en option d'un système de navigation par satellite dont l'écran est entièrement intégré au centre du tableau de bord.

Trois nouveaux coloris de carrosserie – une nouvelle nuance de gris argent ainsi qu’un brun doré métallisé et un bleu profond métallisé – viennent enrichir la palette disponible et la portent à neuf coloris.

châssis séparé Bâti sur un châssis séparé pour lui permettre d’assurer d’excellentes performances en tout-terrain, le Patrol dispose néanmoins de réglages de suspensions assez souples et rigoureux pour garantir une conduite agréable sur la route et un comportement de premier ordre. En tout-terrain, l’articulation des essieux et les longs débattements de suspensions permettent au nouveau Patrol de conserver toute son agilité et sa capacité de franchissement.

La gamme très complète du nouveau Patrol propose toujours des versions à empattement court et long (trois et cinq portes, ces dernières pouvant accueillir sept sièges en option) et pas moins de trois niveaux d’équipement.

des clients attachés au Patrol « Nos recherches nous ont prouvé que le nom Patrol suscitait l’un des meilleurs taux de reconnaissance de tout le marché européen du 4x4 – notamment en France, en Espagne et en Allemagne – et que les propriétaires d’un Patrol lui restaient très fidèles. Un client actuel sur quatre a déjà possédé un Patrol auparavant et il y a en ce moment plus de 42 000 Patrol circulant en Europe. La fidélité chez les possesseurs de versions trois portes est même de 43%, ce qui est exceptionnel. Les améliorations apportées au Patrol sont le résultat direct des informations transmises par nos clients. Ils demandaient notamment plus de luxe et d’équipement sans rien perdre de l’agilité du véhicule. Nous avons répondu à tous leurs besoins : le Patrol est devenu bien plus confortable... mais il possède toujours un angle d’attaque de 37,5°. Ces évolutions significatives permettront au Patrol de rester la référence dans le segment 4x4 », explique Mario Canavesi.



L'HÉRITAGE DU PATROL

EN BREF

- 1951 : LANCEMENT DU PREMIER PATROL
- 1960 : CRÉATION DU LÉGENDAIRE PATROL SÉRIE 60
- 1980 : ARRIVÉE DU PATROL 160, LA TROISIÈME GÉNÉRATION
- 1983 : SORTIE DES PREMIERS PATROL ASSEMBLÉS EN ESPAGNE
- 1989 : PRÉSENTATION DE LA QUATRIÈME GÉNÉRATION DU PATROL
- 1998 : LANCEMENT DE LA CINQUIÈME GÉNÉRATION DU PATROL
- 2000 : ARRIVÉE DU QUATRE CYLINDRES 3,0 L TURBO DIESEL M-FIRE
- 2004 : LANCEMENT DU NOUVEAU PATROL



né du besoin L'idée d'un véhicule compact capable de passer partout est née d'un besoin. En effet, alors que faisait rage la Seconde Guerre mondiale, le gouvernement américain se rendit compte qu'il lui faudrait rapidement disposer d'un véhicule à quatre roues motrices léger mais robuste, capable de transporter quatre soldats sur tous les terrains.

le prototype du 4x4 On demanda alors à l'industrie automobile de mettre au point un tel véhicule et la légendaire Jeep Willys ne tarda pas à naître. Elle allait devenir le prototype de tous les 4x4 qui allaient rapidement suivre.

naissance du Patrol Au Japon, les besoins n'étaient pas très différents. En 1951, Nissan signa un accord aux Etats-Unis lui donnant le droit de construire une Jeep sous licence. Les Japonais désiraient eux aussi un véhicule capable de revitaliser l'industrie agricole.



« Nissan est au premier rang de la technologie des quatre roues motrices depuis plus de cinquante ans. Aujourd'hui, avec une large gamme de modèles du genre – et plus encore à venir – Nissan montre encore et toujours son enthousiasme pour les véhicules 4x4. Mais il faut savoir que toute notre histoire en la matière est basée sur le Patrol. Celui-ci fut notre premier 4x4... Il est aujourd'hui le plus récent. »

*Patrick Pélata, Executive Vice President,
Strategy, Planning and European Operations,
Nissan Motor Company.*

Si le premier 4x4 Nissan, appelé Patrol, présentait une relative similarité visuelle avec la Jeep, il arborait une différence essentielle. En effet, en lieu et place du quatre-cylindres américain, le premier Patrol était propulsé par un six-cylindres Nissan de camion d'une cylindrée de 3,6 L.

Cette différence changeait tout car le modèle japonais disposait de 85 ch là où l'américain n'en possédait que 60, une différence essentielle lorsqu'il fallait se déplacer sur route et hors des sentiers battus.

un break 8 places D'année en année, le Patrol original – nom de code 4W60 – fut développé. Un break à châssis long et huit places fut créé, de même qu'un moteur six-cylindres de 4,0 L développant tout d'abord 92 ch, puis 105 et enfin – une fois que furent introduites les soupapes en tête – 125 ch.

En 1960 débuta l'histoire du légendaire Patrol Série 60, première génération à se départir de l'austérité militaire de l'original. Le succès fut énorme. Dès 1974, la production annuelle atteignait 10 000 unités ; peu avant la nouvelle version, en 1982, plus de 170 000 exemplaires avaient été assemblés. Un tel résultat est remarquable sachant que le Patrol n'était encore à l'époque qu'un véhicule destiné au marché local (même s'il était déjà vendu – et bien vendu – en Amérique du Sud et notamment en Argentine).

assemblé en Espagne Tout changea avec le Patrol de la troisième génération, la Série 160, présenté en 1980 et commercialisé dès le début dans toute l'Europe. Mieux encore, il y était construit. En effet, les premiers Patrol sortirent de l'usine espagnole Ebro en 1983.

Le 160, qui était disponible avec un moteur essence de 2,8 L développant 120 ch ou avec un Diesel de 3,3 L et 95 ch, était plus sophistiqué que jamais, offrant nombre de caractéristiques encore inhabituelles dans les 4x4 comme la direction assistée et un différentiel arrière blocable. Son style aussi avait évolué, même si la priorité restait toujours le caractère pratique plutôt que le luxe : les lignes très carrées n'avaient rien de révolutionnaire mais se montraient simples à produire et faciles à réparer.

Ce véhicule partagea toutefois quelque chose avec ses prédécesseurs : la longévité. Les 160 furent produits – avec force remodelages et mises à niveau techniques – jusqu'en 1989, l'année de présentation du premier Patrol GR.

le Patrol GR Le GR se chargea de mener le Patrol vers de nouveaux horizons. Bien que toujours fidèle au concept original – châssis séparé en échelle, versions à châssis court et long et nature quasiment indestructible –, le GR y ajoutait une transmission plus sophistiquée où l'électronique avait sa part, ainsi que davantage de luxe : des ressorts hélicoïdaux, par exemple, remplaçaient les bons vieux ressorts elliptiques.

Avec des freins à disque aux quatre roues et le choix entre deux six cylindres – un turbo Diesel de 2,8 L et une mécanique à essence de 4,2 L – le GR était plus facile et plus agréable à conduire.

Du premier GR, on passa ensuite au second GR, la cinquième génération de Patrol, qui arriva en 1998. Ce modèle, codé Y61, avec sa face avant hardie et ses passages de roues surdimensionnés, était sans nul doute le plus beau Patrol jusqu'ici.

le nouveau Patrol C'est sur ce modèle Y61 qu'est basé le nouveau Patrol. Bien que les changements apportés aujourd'hui au Patrol soient considérés comme un « restylage », ils sont en réalité bien plus profonds. Le vigoureux quatre-cylindres de 3,0 L introduit dans la gamme en 2000 vient encore d'être amélioré en 2004.

Plus importantes sont les modifications de l'esthétique du véhicule et de son aménagement intérieur. En effet, les acheteurs pourront désormais pleinement apprécier un confort et des caractéristiques haut de gamme.

Mais le Patrol reste aussi un vrai tout-terrain, celui qui passe pratiquement partout. Ses compétences hors des sentiers battus restent légendaires ; il sera toujours le choix des vrais aventuriers, un véritable 4x4 original et authentique.



CHANGEMENTS EXTÉRIEURS

EN BREF

- NOUVEAUX PANNEAUX DE CARROSSERIE
- NOUVEAU CAPOT, NOUVELLE CALANDRE ET NOUVEAUX PHARES POUR UN STYLE PLUS AFFIRMÉ
- BOUCLIERS, AILES ET ÉLARGISSEURS REDESSINÉS
- NOUVEAU DESSIN DES JANTES EN ALLIAGE ALLÉGÉ QUI PASSENT À 17 POUCES
- EXCELLENTE GARDE AU SOL
- ANGLES D'ATTAQUE ET DE SORTIE PERFORMANTS



plus qu'un restylage

Dans l'industrie automobile, le « restylage » (ou *face-lift*) en milieu de vie implique souvent une nouvelle calandre, des boucliers redessinés et, parfois, de nouveaux feux, à l'avant comme à l'arrière. Le nouveau Patrol, avec sa calandre, ses boucliers et ses feux redessinés, ne faillit pas à la règle. Mais il va encore plus loin.

En effet, tous les panneaux de carrosserie, à l'exception du pavillon, sont nouveaux. Ces éléments de style apportent non seulement au Patrol une nouvelle ligne contemporaine mais soulignent également son héritage de baroudeur pur et dur.

A l'avant, le bouclier redessiné, plus harmonieux et mieux intégré, reçoit de nouveaux phares antibrouillard installés dans le pare-chocs et protégés en toutes circonstances.

bouclier avant redessiné

Le pare-chocs est un assemblage de deux pièces séparées par une section centrale comportant une prise d'air. Ce bouclier renforce l'allure générale du véhicule mais sa section centrale permet également à un flux d'air frais plus important de refroidir le moteur. Dans sa partie inférieure, le bouclier est incliné de manière à améliorer encore un peu l'angle d'attaque du Patrol,



« Son nouveau design modernise le Patrol tout en renforçant son look inimitable. »

*Shiro Nakamura,
Senior Vice President and Head of Design,
Nissan Motor Company.*

nouveaux projecteurs en « fer à cheval »

déjà excellent. Enfin, s'il vient à être endommagé lors de manœuvres en tout-terrain, il est plus facile d'en remplacer les éléments que de remonter un bouclier avant complet.

Juste au-dessus du pare-chocs se situe la nouvelle calandre ; bien dans le style des faces avant Nissan actuelles, celle-ci se compose de quatre montants inclinés sur une grille en nid d'abeilles au centre de laquelle s'inscrit l'insigne Nissan.

De part et d'autre de la grille se trouvent les nouvelles optiques de feux avant. Celles-ci comprennent les projecteurs, les feux latéraux et les clignotants. Recouvertes d'une vitre claire en plexiglas, ces optiques possèdent un look architectural du meilleur effet, dominé par la forme en fer à cheval des projecteurs eux-mêmes.

A l'avant, les changements apportés au nouveau Patrol concernent également le capot et les ailes. Le capot dispose d'une partie centrale relevée et les ailes avant intègrent des passages de roues modelés ou des élargisseurs d'aile rapportés.

marchepieds latéraux intégrés

Le modelage très prononcé des passages de roues se retrouve également sur les ailes arrière. Le profil du nouveau Patrol présente désormais des marchepieds intégrés destinés à faciliter l'entrée et la sortie des passagers. Enfin, les autres changements visuels comprennent des poignées de portes et des gouttières de toit couleur carrosserie.

A l'arrière, les changements esthétiques comprennent des feux agrandis et un support de plaque minéralogique plus lisse et mieux intégré. Les portes arrière s'ouvrent toujours en un tiers/deux tiers, une particularité très appréciée des clients qui permet l'accès au compartiment à bagages même lorsque le véhicule est garé près d'un mur ou d'une autre voiture.

cache roue de secours rigide couleur carrosserie

Les modifications apportées à l'arrière se terminent par un bouclier revu et mieux intégré soutenant les feux, en accord avec la législation européenne. De même, un nouveau cache roue de secours rigide – la roue de secours est toujours montée sur le hayon arrière – remplace aujourd'hui l'ancienne housse souple sur les modèles haut de gamme.

CHANGEMENTS INTÉRIEURS

EN BREF

- NOUVEAU TABLEAU DE BORD
- COMMANDES REDESSINÉES
- SYSTÈME DE NAVIGATION PAR SATELLITE INTÉGRÉ EN OPTION
- CINQ OU SEPT PLACES



le luxe de série Le Nissan Patrol a beau être l'un des 4x4 les plus authentiques du marché, ses utilisateurs ne doivent pas pour autant renoncer à leur confort. C'est la raison pour laquelle l'intérieur du nouveau Patrol a été entièrement revu et redessiné à base de matériaux plus sophistiqués. Désormais, son habitacle intègre mieux les multiples commandes et propose plus d'équipements.

nouveau tableau de bord Dans l'habitacle, l'évolution majeure est le tout nouveau tableau de bord, beaucoup plus moderne et bi-tons – une partie supérieure plus sombre contraste agréablement avec une basse plus claire. Toutes les parties visibles, face aux passagers, sont désormais revêtues d'un matériau agréable au toucher, contribuant ainsi au raffinement intérieur.

Le conducteur fait face à quatre cadrans composés d'un tachymètre, d'un compte-tours ainsi que d'une jauge de température d'eau et une autre de niveau de carburant. Les informations y sont clairement lisibles grâce au lettrage blanc sur fond noir. Chaque cadran est cerclé de chrome, une touche de raffinement supplémentaire dans cet habitacle où même les poignées intérieures de portières sont chromées.

Les ouïes de ventilation du tableau de bord ont elles aussi été redessinées ; elles sont désormais plus esthétiques et plus fonctionnelles pour s'harmoniser avec la sophistication de l'ensemble.



« Le Patrol est connu dans le monde entier comme un authentique baroudeur mais ses propriétaires en attendent aujourd'hui un certain confort et un intérieur sophistiqué. Le nouveau Patrol leur offre le meilleur des deux mondes. »

*Shiro Nakamura, Senior Vice President
and Head of Design, Nissan Motor Company.*

écran de navigation intégré

La partie centrale du tableau de bord regroupe les commandes de l'air conditionné et du système audio ainsi que l'écran de navigation par satellite (option). L'habitacle recèle de nombreux espaces de rangement, avec une vaste boîte à gants fermant à clef, un grand espace de console servant aussi d'accoudoir et de profonds vide-poches dans les contre-portes. Si le véhicule est dépourvu de système de navigation, la place normalement occupée par l'écran est dévolue à un espace de rangement supplémentaire avec couvercle.

changeur CD intégré au tableau de bord

La place réservée au système audio est de type « double DIN ». C'est pourquoi la finition d'entrée de gamme est équipée d'un système radio/CD de dimensions aux normes DIN avec un espace de rangement disposé juste au-dessus, tandis que les 2 finitions supérieures possèdent un système audio « double DIN » avec lecteur de cassettes et changeur six CD (sauf si l'option navigation est installée).

En phase avec l'héritage de pur tout-terrain du Patrol, la boîte de vitesses – manuelle à cinq rapports ou automatique à quatre rapports, overdrive et commande électronique – comprend un réducteur. De plus, le Patrol reçoit un différentiel arrière à verrouillage dont la commande est située au centre du tableau de bord.

selleries et finition cuir

Le confort intérieur du plus haut niveau de finition peut être encore magnifié par l'adoption d'une sellerie Alcantara (disponible selon les pays). Quant au cuir, il reste l'apanage de série de la finition haut de gamme.

Les sièges eux-mêmes ont été modifiés pour apporter plus de confort et un meilleur maintien, tandis que l'espace intérieur reste toujours aussi pratique avec une banquette arrière rabattable (50/50) sur les versions cinq portes ; la banquette peut également coulisser vers l'avant ou vers l'arrière pour augmenter soit l'espace aux jambes, soit l'espace dévolu aux bagages. La version cinq portes peut en outre recevoir en option une troisième rangée de sièges, portant à sept le nombre de places. Notons que lorsque cette option est choisie, la rangée médiane est fixe.

Enfin, les deux versions haut de gamme comportent également quelques inserts façon bois dans les contre-portes et sur le tableau de bord.

LES FONDEMENTS DU PATROL

EN BREF

- CHÂSSIS EN ÉCHELLE
- GARDE AU SOL IMPORTANTE
- PORTE-À-FAUX RÉDUITS POUR DES PERFORMANCES IDÉALES EN TOUT-TERRAIN
- PASSAGE AISÉ DE DEUX À QUATRE ROUES MOTRICES
- TRANSMISSION À RAPPORTS LONGS ET COURTS
- ASSISTANCES ÉLECTRONIQUES SOPHISTIQUÉES

les meilleurs
angles d'attaque
et de sortie
du segment

L'ajout d'un intérieur cossu, de jantes en alliage léger et d'un système moderne de navigation par satellite n'a rien changé aux compétences extraordinaires et à la robustesse du Nissan Patrol. En effet, châssis et transmission à quatre roues motrices ont été préservés : le Patrol grimpe toujours des pentes à 39 degrés, passe à gué dans 700 mm d'eau et peut toujours tracter une remorque freinée de 3,5 tonnes (2,5 tonnes s'il s'agit d'un Patrol boîte automatique).

tout-terrain
sans rival

Les essieux rigides avant et arrière autorisent un placement parfait des roues sur les terrains les plus rudes tandis que les grands débattements de suspension et la généreuse garde au sol contribuent aux qualités de grimpeur du Patrol.

En utilisation quotidienne sur route, le Patrol évolue en mode roues arrière motrices. Aux premiers signes de conditions difficiles, il est possible de sélectionner en roulant le mode quatre roues motrices en rapports longs via un deuxième levier de transmission situé sur la console centrale.

Le passage en mode quatre roues motrices et rapports courts peut lui aussi se faire alors que le véhicule est en mouvement. Il suffit de ne pas dépasser la vitesse de 40 km/h au moment de la sélection pour s'assurer une progression sans difficultés en tout-terrain.



« Même si nous avons modernisé de nombreux aspects du Nissan Patrol pour le rendre plus luxueux et désirable, il était important de ne rien changer des qualités qui le rendent si efficace. C'est pourquoi nous n'avons pas altéré les grandes capacités du Patrol en quatre roues motrices, ni sa fiabilité, ni son caractère authentique. Il reste donc l'un des 4x4 les plus authentiques du marché. »

*Patrick Pélata, Executive Vice President,
Strategy, Planning and European Operations,
Nissan Motor Company.*

Si les conditions deviennent vraiment difficiles, l'arsenal électronique du Patrol comprend également un blocage du différentiel arrière que l'on active par l'intermédiaire d'un interrupteur situé sur la console centrale, une disposition plus pratique, ainsi qu'une barre anti-roulis arrière déconnectable depuis l'habitacle.

En effet, si le véhicule se déplace à moins de 24 km/h, une simple pression sur un bouton au tableau de bord débranchera la barre anti-roulis arrière, autorisant dès lors des débâtements de l'essieu beaucoup plus amples. Sur route en revanche, cette barre stabilisatrice arrière contient le roulis et permet de garder plus facilement la maîtrise du véhicule et de profiter d'un plus grand confort à haute vitesse. Ce système innovant assure au châssis du Patrol les meilleures prestations dans toutes les circonstances.

Autre caractéristique essentielle en 4x4 : les moyeux avant à libération automatique, ceci pour diminuer la résistance au roulement lorsque le véhicule roule en mode roues arrière motrices et donc réduire la consommation. Ces moyeux sont bien entendu automatiquement verrouillés lorsque le Patrol passe en quatre roues motrices. Ils peuvent également être verrouillés manuellement lorsque le terrain l'exige.

transmission polyvalente

Comme auparavant, le nouveau Patrol permet de choisir entre une boîte de vitesses automatique à quatre rapports ou une boîte manuelle à cinq rapports aux changements de vitesse très souples. La boîte automatique à commande électronique comprend un rapport final surmultiplié (overdrive) ainsi qu'un système de verrouillage pour un usage à la fois sans heurt et très sécurisant. Elle offre également les modes « power » (puissance) et « hold » (maintien) destinés à satisfaire le style de conduite de chacun et assurer un contrôle supplémentaire en conditions tout-terrain difficiles : la boîte peut être maintenue en première, deuxième ou troisième vitesse, que l'on soit en mode long ou court, pour permettre au conducteur de tirer pleinement parti du puissant frein moteur du turbo Diesel.

Malgré les changements apportés à la carrosserie, les dimensions générales du Patrol n'ont pas varié. La version courte, à trois portes, reste longue de 4 575 mm, large de 1 940 mm et haute de 1 840 mm. Quant à la cinq portes, ses mensurations en longueur, largeur et hauteur sont respectivement de 5 145 mm, 1 940 mm et 1 855 mm.

La gamme européenne se partage en trois niveaux d'équipement. L'équipement standard du premier niveau de finition inclut l'air conditionné à réglage manuel, les rétroviseurs extérieurs couleur carrosserie, chauffants et à réglage électrique, le système de verrouillage/déverrouillage sans clef, deux airbags frontaux et des boucliers noirs.

un équipement complet

Le premier niveau d'équipement comporte également des marchepieds latéraux, un lecteur de carte, des roues en acier, un verrouillage de différentiel arrière et une barre stabilisatrice arrière déconnectable, de même qu'un combiné CD/radio à quatre haut-parleurs et quatre airbags sur les versions à conduite à gauche. En outre, les versions cinq portes peuvent recevoir en option une troisième rangée de sièges.

Le deuxième niveau de finition, probablement le plus demandé, offre en plus la climatisation automatique et ajoute à la liste ci-dessus un certain nombre d'équipements raffinés comme des lave-phares, des inserts façon bois, des jantes 17" en alliage allégé, des airbags latéraux, des vitres fumées et un système audio « double DIN » comprenant un changeur six CD. Cette version possède également des boucliers, des élargisseurs d'ailes ainsi que des marchepieds latéraux intégrés couleur carrosserie.

La liste des options comprend une troisième rangée de sièges (sur les versions 5 portes) avec filet empêchant les bagages de chuter lorsque les portes arrière sont ouvertes, une sellerie en Alcantara (disponible selon les pays), un cache roue de secours rigide et un système de navigation par satellite. Notons que si cette dernière option est commandée, le système audio avec changeur de CD est remplacé par lecteur de CD simple

Les modèles supérieurs possèdent en plus la sellerie plein cuir, les sièges avant chauffants, un volant cuir et bois avec commandes audio incorporées, un toit ouvrant vitré et un cache roue de secours rigide. La troisième rangée de sièges et le système de navigation par satellite font partie des options.

Cette énumération est indicative car les niveaux d'équipement varieront quelque peu suivant les marchés.

ÉVOLUTIONS MÉCANIQUES

EN BREF

- COUPLE AUGMENTÉ DE PRÈS DE 8%
- LÉGÈRE AUGMENTATION DE PUISSANCE
- MEILLEURES ACCÉLÉRATIONS
- AMÉLIORATION DE LA TECHNOLOGIE DE COMBUSTION M-FIRE

un quatre cylindres
turbo Diesel
puissant

Lorsque fut présentée la génération actuelle du Patrol, en 1998, le moteur qui l'équipait était un turbo Diesel de 2,8 L de 130 ch. Bien que très souple, ce dernier n'offrait cependant plus guère de potentiel de développement.

En 2000, Nissan introduisit une nouvelle unité Diesel à injection directe. Ce 3,0 L turbo Diesel, disposant d'un échangeur (*intercooler*), possédait deux arbres à cames en tête et quatre soupapes par cylindre. Il adoptait également la technologie de combustion M-Fire – une exclusivité Nissan – pour plus de puissance, moins de bruits et de vibrations.

toujours
plus perfectionné

Aujourd'hui, le moteur ZD vient une nouvelle fois d'être amélioré avec, notamment, une refonte de la pompe d'injection, une réduction de la tolérance en sortie d'injecteur, une diminution des frictions au sein du moteur et une modification apportée à l'échappement pour minimiser la contre-pression. Résultat : deux chevaux de plus en puissance pure et surtout un gain substantiel de 26 Nm en couple. C'est ainsi que les chiffres de puissance et de couple sont désormais de 160 ch et 380 Nm. Comme auparavant, le couple maximal est atteint à 2000 t/min mais il est désormais beaucoup plus présent entre 1500 et 2500 t/min, soit la zone d'activité habituelle d'un turbo Diesel moderne.



« Le Nissan Patrol est équipé d'un moteur Diesel ZD. Les améliorations constantes apportées à cette mécanique par Nissan ont permis le lancement en 2000 d'un groupe motopropulseur modifié ; mais aujourd'hui, de nouveaux changements en ont sensiblement augmenté le couple. La sensation de puissance qu'offre cette mécanique s'adapte parfaitement à l'essence même du Nissan Patrol. »

*Masahiro Toi, Chief Product Specialist,
Patrol, Nissan Motor Company.*

Ce couple accru, disponible à bas régime, sera particulièrement apprécié loin des sentiers battus, là où prime la souplesse du moteur.

technologie M-Fire Le moteur ZD fonctionne toujours de la même façon. La technologie de combustion M-Fire (Modulated Fire) intègre trois techniques conçues pour améliorer le comportement d'un Diesel moderne : fort tourbillonnement (swirl) du carburant dans les cylindres, optimisation de la distribution du carburant et amélioration du recyclage des gaz d'échappement (EGR).

double orifice d'admission Chaque cylindre du ZD possède deux orifices d'admission – un orifice tangentiel avec soupape de contrôle du tourbillonnement et un orifice hélicoïdal. Sous charges légères et moyennes, la soupape de contrôle du tourbillonnement reste fermée et l'air d'admission passe directement par l'orifice hélicoïdal, lequel induit un fort mouvement tourbillonnant de cet air dans la chambre de combustion. Le système d'injection à haute pression pulvérise alors le carburant dans l'air dont le tourbillonnement favorise le mélange.

Si la charge exigée du moteur devient très importante, la soupape de contrôle du tourbillonnement située à l'entrée du second orifice s'ouvre, un supplément d'air peut alors pénétrer dans la chambre de combustion et se mêler au volume accru de carburant exigé par la charge moteur. D'où une combustion optimale, très complète, virtuellement sans imbrûlés ni suies.

combustion complète Grâce à l'optimisation de la distribution du carburant, la combustion peut avoir lieu beaucoup plus tard que d'habitude dans un moteur à injection directe. Dans le moteur M-Fire, l'injection commence dès que le piston a atteint le point mort haut, alors qu'il commence à redescendre. Cela signifie que la pression dans la chambre de combustion diminue déjà au moment où le carburant est injecté, ce qui permet à l'air et au carburant de se mélanger plus complètement et à plus basse pression.



Un recyclage plus complet des gaz d'échappement (EGR) à travers l'admission d'air diminue la concentration en oxygène du mélange air/carburant, ce qui, en retour, diminue la température et la vitesse de combustion. Une température plus basse réduit les émissions d'oxydes d'azote en cas de forte charge et une combustion plus lente a pour effet de diminuer les bruits et vibrations.

excellente économie L'un des effets corollaires de ces technologies est la baisse de la consommation. En cycle combiné, le nouveau Nissan Patrol se contente de 10,8 L / 100 km (les consommations officielles sont en cours d'homologation).

autres marchés Le turbo Diesel ZD 3,0 L sera le seul moteur disponible sous le capot des Patrol distribués sur la plupart des marchés européens. Toutefois, la nouvelle branche commerciale ouverte par la marque à Moscou proposera une version du Patrol propulsée par un six cylindres en ligne à essence de 4,8 L offrant 245 chevaux à 4 800 t/min et 400 Nm à 3 600 t/min.

ACCESSOIRES

EN BREF

- LARGE GAMME D'ACCESSOIRES
- ÉQUIPEMENTS DE LOISIRS ET DE COMMUNICATION
- MISE EN VALEUR ESTHÉTIQUE DU PATROL
- ACCESSOIRES INTÉRIEURS

un style de vie sans compromis

Le Patrol n'est jamais plus à l'aise que dans les conditions les plus rudes. Et les propriétaires du Patrol sont eux aussi très à l'aise lorsque leur environnement les défie, que ce soit au quotidien, dans leur activité professionnelle ou lors de leurs loisirs.

sécurité et protection

Pour être sûr que le Patrol satisfera les besoins de ses utilisateurs, Nissan n'a pas manqué de mettre au point une large gamme d'accessoires.

Pour beaucoup d'acheteurs, le Patrol est un « outil de travail ». C'est pour eux et leur tranquillité d'esprit que Nissan a développé un système d'alarme électronique volumétrique et périmétrique. Puisqu'un tel véhicule est souvent rempli de bagages, d'équipements sportifs ou de matériel professionnel, la disponibilité d'un système d'alarme pour protéger non seulement le véhicule mais également son contenu revêt une grande importance.

Autre accessoire très prisé de beaucoup d'amateurs : les écrous antivol, car la polyvalence du Patrol l'amène à passer une partie significative de son temps en ville.

Enfin, pour la conduite en zone urbaine, les manœuvres précises dans des espaces restreints ne poseront plus de problème avec le radar de recul.

transport de charges

La capacité du Patrol à transporter des charges est aujourd'hui légendaire. C'est pourquoi Nissan se devait de créer toute une gamme de galeries de toit et autres porte-bagages.



« Les utilisateurs du Patrol exigent beaucoup de celui-ci, que ce soit dans le cadre de leur travail ou de leurs loisirs. Pour eux, Nissan a développé toute une gamme d'accessoires, afin qu'ils puissent jouir au mieux et au maximum de leur Patrol. »

*Mario Canavesi, Senior Vice President,
Sales and Marketing, Nissan Europe.*

Quatre types de coffres de toit sont disponibles, ainsi qu'un porte-vélo, une gamme de porte-skis jusqu'à 3, 4 ou 6 paires et un porte-planche de surf. De plus, des galeries de toit en aluminium ou en acier peuvent être commandées, avec arrêt de charge et courroies si nécessaire.

Bien entendu, le Patrol peut être équipé d'un dispositif d'attelage fixe, boulonné ou amovible, comprenant le faisceau et les prises électriques.

protection extérieure Pour ceux qui souhaitent réduire au minimum les risques d'endommager légèrement leur Patrol, il est possible de commander une protection avant souple sur laquelle peuvent se monter des projecteurs longue-portée, ainsi qu'une protection supplémentaire des boucliers et des barres stylisées pour les coins avant. Des projecteurs antibrouillard sont également disponibles.

Des barres de finition en acier inoxydable sont disponibles pour les marchepieds latéraux, ainsi que des moulures latérales destinées à protéger la peinture des petits éclats dus à la végétation et aux autres risques ruraux.

Pour l'arrière de la voiture, des protecteurs d'angle peuvent eux aussi être commandés, sans parler des trois types différents de cache roue de secours.

accessoires intérieurs Le fameux système de navigation par satellite de Nissan – le Birdview – a été mis au point pour que conducteur et passagers se voient délivrés de la corvée de lecture de carte. Dans le même esprit, afin de pouvoir communiquer en toute sécurité, un kit téléphone mains libres peut être intégré au véhicule et le système audio peut recevoir un changeur CD.

D'autres aménagements esthétiques sont possibles, comme par exemple différents types de pommeaux de vitesse.

En outre, afin de protéger l'intérieur lors d'une évolution en tout-terrain par exemple, des surtapis en tissu ou en caoutchouc sont disponibles, de même qu'un bac de coffre rigide ou souple ou encore une grille de séparation pour chien.

Enfin, puisqu'il n'y a aucune raison de priver les enfants en bas âge des joies du tout-terrain, un siège enfant est proposé dans la gamme d'accessoires.

LE PATROL AU QUOTIDIEN

témoignages Au cours des cinquante dernières années, le Patrol en a séduit plus d'un, tout autour du monde. C'est pourquoi il est devenu l'un des véhicules auxquels les propriétaires sont le plus attachés, au point de ne pas considérer une autre marque quand vient le jour de remplacer leur fidèle compagnon de route.

On trouve des Patrol partout sur le globe et parfois dans les endroits les plus invraisemblables : plantations de café, fonds de mines, dans les déserts les plus arides... le Patrol se joue des terrains les plus extrêmes. Voici quelques exemples édifiants.

4x4 bûcheron Quand il s'agit de transporter le bois, la plupart des négociants font usage d'énormes semi-remorques pour déplacer leur stock mais la société suisse de commerce de bois Leuenberger Holz AG préfère le Nissan Patrol. Cette entreprise basée à Winterthur utilise en effet trois Patrol châssis long à moteur V8 essence de 4,2 L pour son activité.

Tractant des remorques ouvertes et fermées spécialement conçues pour cet usage, le trio de Patrol – un modèle 1992 et deux versions 1994 – a déjà accompli plus de 1,5 millions de kilomètres en une bonne dizaine d'années.

« Nous sommes fiers d'avoir opté pour des Nissan Patrol depuis 1988. Jamais ce véhicule ne nous a déçus », affirme le propriétaire de l'entreprise, M. Leuenberger.

un bel outil pédagogique Pour Juan Casas, de Barcelone, le Nissan Patrol est le meilleur outil dans sa profession... Et il sait de quoi il parle puisqu'il est guide instructeur au Club 4x4 Tot Pols. Après avoir acquis son Patrol GR début 2003, il a sillonné les chemins et les endroits éloignés sur 46 000 kilomètres, essentiellement en Afrique du Nord – au Maroc, en Tunisie et jusqu'au Sénégal.

« J'ai toujours possédé des 4x4 et le Patrol est actuellement le meilleur du marché en tout-terrain. Il est particulièrement efficace sur le sable mais son poids le rend également très performant sur d'autres surfaces. »

Juan envisage de conserver son Patrol actuel encore deux ans et espère le remplacer par un autre. « J'aime le fait qu'avec le Patrol, c'est le conducteur qui compte. »

l'enfant du bush L'un des plus grands marchés du Patrol est l'Australie où ce véhicule est considéré à la fois comme un travailleur et un 4x4 pour les loisirs.

Un propriétaire typique, voilà comment définir Andrew Burke, 20 ans, de Melbourne, qui utilise au quotidien son Patrol châssis court 2,8 L essence de 1985. La semaine, il roule pour se rendre à son travail mais le week-end, il fonce dans le bush afin de « tâter le terrain ».

Pour s'accommoder de la brousse australienne – et des exigences extrêmes d'Andrew et ses copains en matière de 4x4 – son Patrol a été modifié. Tout d'abord, carrosserie et suspensions ont été relevées d'un peu plus de 5 cm et de plus grandes roues ont été montées. Un échappement vertical permet au véhicule de ne pas se noyer en eau profonde. Et puis Andrew a lui-même remodelé la partie frontale... à son corps défendant !

« Un soir sur une route en graviers, je me suis mis à glisser et j'ai embouti un arbre à 70 km/h. Sous l'impact, le pare-buffle s'est brisé en deux – mais il m'a sauvé la vie – et à poussé le radiateur contre le moteur. L'accident a également plié les montants de châssis mais une fois revenu à la maison, il a suffi de deux autres Patrol et d'un tire-fort pour tout remettre en place. »

Ensuite, il m'a fallu tout simplement boulonner quelques nouveaux panneaux de carrosserie, de monter un nouveau pare-buffle et de peindre le tout. Le Patrol est terrible sur la route grâce à sa position de conduite élevée et il est fantastique en tout-terrain. Cela me démange de retourner dans la forêt de Toolangi... »

sauver des vies En Grande-Bretagne, le Patrol aide à sauver des vies. Le Coventry & Warwickshire Ambulance NHS Trust utilise un Patrol spécialement aménagé permettant à du personnel paramédical de faire face à tout type de route et par tous les temps.

Leur Patrol possède un toit surélevé agrandissant le volume disponible pour travailler tandis que le système de navigation par satellite et les quatre roues motrices lui permettent de s'approcher aussi près que possible des gens qui en ont besoin. Graham Cann, du NHS Trust, affirme : « Le Patrol s'est montré inestimable au cours des fortes tempêtes de neige de ce début d'année. Le toit surélevé agrandit l'espace de travail du personnel paramédical tandis que les caractéristiques de haut niveau de ce véhicule et les quatre roues motrices en font un outil parfait pour l'assistance lors des événements sportifs comme les courses de chevaux. »

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES



MODÈLE	MOTEUR 3 L TURBODIESEL		TB48DE*
	3 PORTES COURT	5 PORTES LONG	
Finitions disponibles	3 niveaux de finition**		1 niveau (version C)
Nombre de places assises (option)	5	5 (7)	7
MOTEUR			
Code du moteur	ZD30DDTi		TB48DE
Nb de cylindres, configuration	4, en ligne		6, en ligne
Soupapes par cylindre	4		
Alimentation	Turbo, Intercooler		
Cylindrée	cm ³	2953	4759
Alésage x Course	mm	96.0 x 102.0	99.5 x 102.0
Puissance max 1)	kW(ch)/min-1	118(160)/3600	180/4800
Couple max (BVA)	Nm/min-1	380/2000 (AT: 354/2000)	400/3600
Taux de compression		17,9	9
Type de carburant		Diesel	Essence
Injection		Injection directe	ECCS
Système anti pollution		EGR (Recyclage des Gaz d'Échappement)	N/A
TRANSMISSION			
Boîte de vitesses		5 rapports manuels (4 rapports automatiques dont l'overdrive)	5 rapports automatiques
Rapports de démultiplication			
1 ^e (BVA)		4,556 (2,784)	3,540
2 ^e (BVA)		2,625 (1,544)	2,264
3 ^e (BVA)		1,591 (1,000)	1,471
4 ^e (BVA)		1,000 (0,694)	1,000
5 ^e (BVA)		0,836 (-)	0,834
Arrière (BVA)		4,245 (2,275)	2,370
Rapport de transfert		long : 1.000 - court : 2.020	2,020
Rapport final de conduite (BVA)		4,111 (4,375)	3,545
Différentiel arrière (option)		A glissement limité (différentiel verrouillable)	
Roues motrices		4x4 non permanent (propulsion en mode 2 roues motrices)	
CHASSIS			
Suspension			
avant		Essieu rigide, 3 bras, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice	
arrière		Essieu rigide, 5 bras, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice	
Direction		Boitier à recirculation de billes, assistance hydraulique, amortisseur	
Système de freinage (option)		Disques avant et arrière ventilés et assistés (ABS à trois canaux et cinq capteurs)	
Jantes		1 16x6JJ (16 x8JJ) sur version A et 17x8JJ sur versions B & C	17x8JJ
Pneumatiques		235/80R16 (265/70R16) sur version A et 275/65R17 sur versions B & C	275/65R17

NOTE : ces données, en cours de certification pas les autorités concernées, doivent être considérées comme provisoires.
* Russie uniquement.

** Les niveaux de finition ont une appellation différente selon les marchés (de l'entrée de gamme au plus équipé) :
Version A : Comfort (Europe), Sport (France) ;
Version B : Luxury (Europe), Confort (France) ;
Version C : Elegance (Europe), Élégance (France)

1) Conformément aux directives UE 1999/99.

MODÈLE		MOTEUR 3 L TURBODIESEL		TB48DE*
		3 PORTES COURT	5 PORTES LONG	
Finitions disponibles		3 niveaux de finition**		1 niveau (version C)
Nombre de places assises (option)		5	5 (7)	7
POIDS ET DIMENSIONS				
Poids à vide mini/maxi (BVA) 2)	kg	2220/2300 (2260)	2365/2495 (2410/2465)	2460
Poids total en charge (BVA)	kg	2850	3200 (3110)	3150
Charge utile (BVA) 2)	kg	630 (650)	835 (700)	
Poids maxi sur l'essieu avant		1350	1500	1500
arrière		1750	1800	1800
Poids tractable maxi freiné (BVA)		3500 (2500)		N/A
non freiné		750		N/A
Charge maxi sur point d'attache	kg	140 (A/T: 100)		N/A
Poids maxi sur galerie de toit	kg	100 (200 sur points fixes dédiés)		N/A
Longueur	mm	version A : longueur + 45 mm (avec pneus 265/70R16) version B : longueur + 50 mm (avec cache roue de secours)		N/A N/A
	mm	4475 version A, 4525 version B, 4575 version C	5045 version A, 5095 version B, 5145 version C	5145
Largeur	mm	1840 (1940 avec élargisseurs d'ailes) sur version A, 1940 sur versions B & C		1940
Hauteur	mm	1840	1855	1855
Empattement	mm	2400	2970	2970
Voie avant	mm	1555 (1605 avec 265/70R16) sur version A, 1605 sur versions B & C		1605
Voie arrière	mm	1575 (1625 avec 265/70R16) sur version A, 1625 sur versions B & C		1625
Coffre longueur mini		380	980 (7 places : 230)	230
largeur mini		1110	1110 (7 places : 810)	810
hauteur mini		1025		
Volume du coffre mini (VDA)	l	308	668 (7 places : 183)	183
Volume du coffre maxi (VDA)	l	1652	2287 (7 places : 2226)	2226
Capacité du réservoir	l	95		
PERFORMANCES				
Consommations 3) Cycle urbain		14.3 (BVA : 13.9)		N/A
Cycle extra urbain		8.8 (BVA : 9.1)		N/A
Mixte		10.8 (BVA : 10.8)		N/A
Emissions de CO ₂	g/km	288 (BVA : 287)		N/A
Vitesse maxi	km/h	160		190
Accélération 0-100 km/h (BVA)	sec	14.8 (15.6)	15.2 (16.3)	N/A
Diamètre de braquage (entre trottoirs)	m	10.2	12.2	N/A
PERFORMANCES EN TOUT-TERRAIN				
Angle d'attaque	degrés	37,5	37	
Angle de sortie	degrés	30	31	
Angle ventral	degrés	31	27	
Dévers maxi	degrés	48		
Pente maxi	degrés	39		
Passage à gué maxi	mm	700		
Garde au sol	mm	Version A : 215 ; Versions B & C : 220		

NOTE : ces données, en cours de certification pas les autorités concernées, doivent être considérées comme provisoires.

* Russie uniquement.

** Les niveaux de finition ont une appellation différente selon les marchés (de l'entrée de gamme au plus équipé) :

Version A : Comfort (Europe), Sport (France) ;
Version B : Luxury (Europe), Confort (France) ;
Version C : Elegance (Europe), Elégance (France)

2) Ces données sont conformes aux directives UE. Le poids s'entend sans conducteur, mais avec le liquide de refroidissement, l'huile, le carburant, la roue de secours et l'outillage. La charge admise peut varier en fonction de l'équipement.

3) Conformément aux directives UE 1999/100. (Ces données peuvent varier en fonction de l'équipement, de la maintenance, de la manière de conduire, des conditions routières et météorologiques).



