

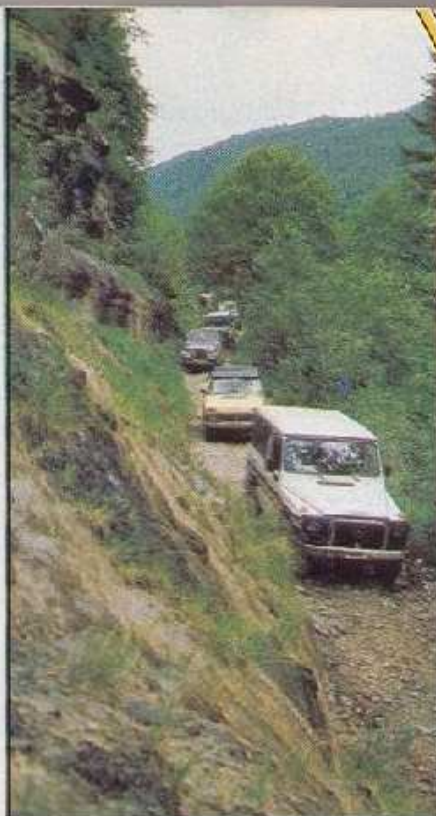
ATSUN PATROL BREAK

C'est le plus gros morceau du lot, pourquoi ne pas commencer par lui ? Sept places assises, ça en impose ! 3,3 l. de cylindrée, ce n'est pas très courant non plus, surtout sur un diesel de moins de 3,5 t de P.t.a.c. Sa dénomination d'origine, « wagon », est déjà tout un programme.

Contrairement à mes habitudes, je commence par lever (que dis-je, hisser !) le capot. Quelle simplicité ! une mécanique pareille date d'un autre siècle ! Le Range Rover voisin devrait pâlir... Mais rira bien qui rira le dernier. Sous le moteur, deux longerons, énormes, supportent chacun un jeu de lames de ressorts et un essieu rigide...

Délaissant le moteur, je m'apprête à découvrir l'habitacle lorsque la plaque signalétique m'attire : pas loin de 2 tonnes à vide, 2,2 tonnes de poids remorquable ! Je grimpe derrière le volant, sûr de découvrir quelque chose du genre Land Cruiser Toyota ; je me retrouve (bien) assis, face à une planche de bord digne d'une berline de haut de gamme. Finition supérieure à la moyenne, qualité hors critique des matériaux employés. Je ne parle pas de l'équipement, la légende japonaise est encore une fois vérifiée.

Contact. Que de fumées ! Ce n'est pas gênant quand on est dedans, mais derrière, même sur route, c'est une autre histoire ! On n'est pas loin du camion : par le poids, par la taille, par la force qui se dégage du moteur dès qu'on applique la moindre pression sur l'accélérateur. Force tranquille du diesel de grosse cylindrée, tellement fort en couple qu'on en oublie qu'il est aussi puissant (95 ch). C'est vrai, ce n'est pas économique : il faut les nourrir, les six cylindres ! Mais, principal avantage, une souplesse diabolique, de loin la plus remarquable. A côté, Range et Mercedes sont poussifs ! La version courte du Patrol doit être d'un agrément sans pareil dans les passages réclamant de la motricité. Le « wagon » est handicapé par ses dimensions. Ce n'est pas lui faire ombre que de dire qu'il est trop gros pour faire un vrai bon tout terrain. Le Range, à un degré moindre, possède le même handicap.



En caravane, par les chemins

Pour cette colonne de rudes aventuriers, les femmes et les enfants d'abord !



L'Aro se défend bien.

Pour
Moteur phénoménal de souplesse.
Finition intérieure.
Maniement des leviers.
Bruit minimum.

Contre
Encombrement.
Prix.
Direction.
Émission de fumées.

Datsun Patrol Break

Moteur
Cylindrée : 3 246 cm³. Puissance réelle : 95 ch à 3 600 tr/mn. Couple maxi : 21,6 m.kg à 1 800 tr/mn. Puissance administrative : 13 CV.

Transmission
Nombre de rapports : 2 fois 4 rapports en 2 ou 4 roues motrices.

Freinage
AV : disques. AR : tambours.

Pneumatiques
205 R 16 C 8/8.

Poids et dimensions
P.v. : 1 905 kg. P.t.a.c. : 2 540 kg. Poids remorquable : 2 000 kg. Long. h.t. : 4 690 mm. Larg. h.t. : 1 690 mm. Haut. h.t. : 1 805 mm. Garde au sol mini : 215 mm.

Suspensions
AV, AR, essieu rigide, ressort à lames.

ARO 103

C'est l'énigme, cet engin ! Pas vraiment beau, pas vraiment bon marché (comparez avec la Niva), pas moderne pour un sou (du moins en apparence) ; je me suis longtemps demandé quels pouvaient être les motifs d'achat d'un tel véhicule. J'en ai au moins trouvé un : la simplicité. La Jeep est sophistiquée à côté de l'Aro 103, et pourtant...

L'Aro 103, ce n'est pas la frime, c'est plutôt tout le contraire. Avec son grand corps sur ses petites pattes, il est loin d'avoir l'allure d'un Range ou d'un Mercedes. Tant pis. « Au diable l'esbrouffe, je ne suis pas prétentieux ». De fait, son petit moteur 1 289 cm³ (larmes sur les joues des exposés de R 12) se contente de 54 ch et d'un petit couple de 9 m.kg. C'est peu, surtout s'il vous prend l'envie d'aller tester ses possibilités hors macadam, à 500 km de chez vous : 115 km/h maxi. Le volant géant et trop fin a du mal à faire oublier la fermeté de la direction. La fermeté n'est pas le lot du levier de vitesses, plutôt inconsistant. Le levier de crabotage en revanche, est très facile à manipuler. Côté confort, ce n'est ni pire ni mieux que les autres



Souplesse diabolique du Datsun Patrol.



Rude passage pour le R 18

