A FONDO

NISSAN PATROL

EL TODO TERRENO SE VISTE DE CALLE



PREMIADO MOTOR 16

VIRTUDES	DEFECTOS
Frenos excelentes	Dirección imprecisa
Buen acabado	Motor ruidoso
Habitabilidad notable	Ubicación de la rueda de repuesto

FRUTO de la colaboración entre Motor Ibérica y la multinacional japonesa Nissan nació el Patrol español, un vehículo todo-terreno con una filosofía distinta a lo que hasta ahora se fabricaba en España.

La diferencia estriba fundamentalmente en que no está dirigido exclusivamente al terreno industrial, sino que por su acabado y por las opciones de las que se puede disponer, va dirigido a un público que por sus aficiones o por las circunstancias de las rutas que se ve obligado a transitar necesita un vehículo familiar que pueda circular en las condiciones más desfavorables, sin tener que resignarse a los asientos de plástico, insonorización nula, interiores desnudos, etcétera..., habituales hasta ahora en este tipo de vehículos.

El Patrol español, aunque externamente es igual al japonés, lleva un



El puesto de conducción de un turismo corriente, aunque con mandos adicionales para manejar la tracción integral.

ALEX PUYOL





Los asientos son amplios y mullidos, especialmente los delanteros. Pero son también demasiado altos, de respaldo muy vertical y sin ningún apoyo para los cuerpos zarandeados.

ALEX PUYOL

motor distinto, ya que es el mismo que montaban los jeep Comando HDI que fabricaba Motor Ibérica antes de que se asociase con Nissan. Los motores japoneses son de seis cilindros en versiones diesel y gasolina, mientras el español es de cuatro cilindros y sólo está disponible en versión diesel. Gracias a su menor longitud, no ha habido ningún problema en acoplarlo en su alojamiento.

Por su amplitud interior y sus medidas exteriores se le puede catalogar como un vehículo familiar en el que se pueden acomodar cinco pasajeros con una gran cantidad de equipaje, como si se tratase de un coche de la gama media-alta, pero con unas prestaciones ruteras y un nivel de confort netamente inferiores. Parte de estas desventajas se paliarán con la versión equipada de un turbocompresor que están preparando los técnicos de Motor Ibérica.

Durante los 1.500 kilómetros que ha durado la prueba, hemos adoptado la mentalidad de un conductor que utiliza el coche a diario para dirigirse al lugar de trabajo y que durante la época de vacaciones o los fines de semana lo dedica al ocio y al tiempo libre con su familia.

De los kilómetros realizados, 250 fueron de utilización todo-terreno en las circunstancias más adversas, sin que el coche se resintiese lo más mínimo.

Excelente
Bueno
Normal
Regular
Malo

FICHA TECNICA

NISSAN PATROL

MOTOR **Disposición:** Delantero longitudinal. **Número de cilindros:** 4, en línea. **Cilindrada:** 2.710 c.c. (92 × 101,6 mm.). **Cigüeñal:** De 5 apoyos. **Distribución:** Arbol de levas lateral, accionado por cadena. **Alimentación:** Bomba inyectora. **Compresión:** 21 a 1. **Tipo de carburante:** Gasóleo. **Capacidad del depósito:** 82 litros. **Potencia máxima:** 70 CV a 3.600 rpm. **Par máximo** 15,5 mkg. a 2.000 rpm.

TRANSMISION **Tracción:** Trasera o a las cuatro ruedas. **Caja de cambio:** Manual, de cinco marchas y reductora. **Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha:** 1.ª, 7,29 km/h.; 2.ª, 13 km/h.; 3.ª, 21,4 km/h.; 4.ª, 30,8 km/h.; 5.ª, 37,3 km/h. **Embrague:** Mando mecánico.

DIRECCION **Tipo:** Circuito de bolas; asistida. **Vueltas de volante entre topes:** 4,3. **Diámetro de giro:** 11 metros.

FRENOS **Sistema:** Discos en las ruedas delanteras y tambores en las traseras. Asistidos.

SUSPENSIONES **Tipo:** Eje rígido delante y detrás.

RUEDAS **Llantas:** De chapa, de 5,50 × 16 pulgadas. **Neumáticos:** 205 SR 16 M + S.

PESOS **En orden de marcha:** 1.745 kg.

MOTOR

★★

El Patrol monta un motor diesel de cuatro cilindros y 2.710 centímetros cúbicos. De origen Perkins, a lo largo del tiempo ha adquirido una merecida fama de motor robusto. Cuando se decidió utilizarlo, los técnicos japoneses lo sometieron a una cura de rejuvenecimiento para potenciarlo y quitarle algo de la pereza que le caracterizaba. Tras el tratamiento se ha llegado a los 70 caballos, 4,5 más que en el Comando, que se consiguen a 3.600 revoluciones por minuto. A pesar de su buena voluntad, lo cierto es que para desenvolverse con soltura en el tráfico, dicha potencia es escasa y los 1.745 kilos del coche se hacen notar. A pesar de la mejora en la elasticidad, las aceleraciones son mediocres y tan sólo se consiguen a base de exprimir las posibilidades del motor apurando las marchas, hasta que entra en acción el limitador de revoluciones, que corta la inyección de gasóleo.

La economía de funcionamiento de este motor estriba exclusivamente en lo económico del gasóleo. En carrete-



En los sitios más difíciles el Patrol deja de ser un turismo ruidoso y de prestaciones recortadas, para convertirse en una máquina de superar obstáculos.

ALFONSO J. NIETO

ra, circulando en marchas largas, el consumo se mantiene en cifras razonables, pero en ciudad y, sobre todo, en el campo, cuando hay que tirar de marchas cortas, el consumo se dispara, llegando a superar los veinte litros cada cien kilómetros en utilización todo-terreno.

TRANSMISION

★★★

La transmisión es de cinco velocidades, todas sincronizadas, y una caja Transfer con cuatro posiciones. En la primera posición la transmisión actúa exclusivamente sobre las ruedas traseras; en la segunda, sobre las cuatro ruedas; la tercera desconecta la transmisión de las cuatro ruedas para usar la fuerza del motor externamente, y la cuarta posición conecta la tracción a las cuatro ruedas, aplicando una reductora para obtener la máxima capacidad ascensional y de tracción.

El manejo de la palanca de cambio es preciso, pero duro. La dureza de manejo se hace bien patente en los primeros minutos de funcionamiento, tras una noche parado, hasta que el aceite del cambio llega a la temperatura óptima de funcionamiento.

El manejo de esta caja de cambio es sencillo; el paso de la tracción trasera a la tracción total se puede realizar en marcha, pero para engranar la reductora el vehículo ha de estar parado.

El coche va dotado de desbloqueadores en las ruedas delanteras. De esta forma, cuando se circula por carreteras en las que no se va a utilizar la tracción total, se desconectan, por medio de palomillas en los bujes, las ruedas delanteras del diferencial delantero, con lo que se reduce el desgaste de estos elementos y el arrastre de dichas partes mecánicas.

COMPORTAMIENTO

★★★

En este apartado hay que distinguir dos facetas claramente diferenciadas: el comportamiento todo-terreno y el comportamiento en carretera.

En carretera, el Patrol reacciona bien a pesar de los dos ejes rígidos. Circulando por carreteras con curvas rápidas se nota una tendencia a irse de morro al entrar en la curva, pero se controla sin ningún problema. En cambio, en curvas cerradas —todo esto yendo rápido—, el coche reacciona con cierta brusquedad al pasar de la tendencia a irse de morro a un fuerte tirón de la parte trasera. Esto, unido a la imprecisión de la dirección, hace que la conducción por carreteras muy sinuosas sea antipática, aunque no se llegue a situaciones de peligro.

La verdadera personalidad del coche se pone de manifiesto al salir de las carreteras asfaltadas para conducir por el campo. Sus aptitudes en este terreno son excelentes. Con la tracción a las cuatro ruedas se puede circular por caminos de tierra a bastante velocidad, con un comportamiento muy sano.

Cuando se le quiere dar una utilización a tope por el campo nos encontramos con un problema, al ir la rueda de repuesto ubicada debajo del maletero, pero por fuera. Esta situación, que es correcta cuando se trata de un turismo normal, provoca desagradables situa-

Precio en la calle 1.689.000 ptas. (*)

Fecha de presentación: Enero de 1983.
Fabricante: Motor Ibérica.
Carantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 153.
Plazo de entrega: Inmediato.

(*) Este precio no incluye el impuesto de lujo.

COLORES

BLANCO

ROJO



ALFONSO J. NIETO

ciones, ya que el soporte de la rueda actúa como una cuña, que se clava en la tierra como si de un arado se tratase. El tubo de escape también roza el suelo en ciertas situaciones, pero al ser un anclaje flexible no tiene mayores consecuencias; en el caso del soporte de la rueda de repuesto, el coche puede llegar a quedar colgado de la parte de atrás con las ruedas traseras en el aire. El fabricante ofrece como opción un soporte exterior para la rueda de repuesto, que es fundamental para aprovechar al máximo las posibilidades del coche.

El único obstáculo ante el cual el Nissan puede llegar a verse en dificultades, son los terrenos muy blandos, como arenales o barrizales profundos. Para tales casos serían de agradecer unos neumáticos de mayor sección que repartiesen mejor la presión que ejercen sobre el suelo los más de 1.700 kilos que pesa el coche.

FRENOS

★★★

Los frenos son de disco en las ruedas delanteras y de tambor en las traseras. Van asistidos por un servofreno de generosas dimensiones y detienen el coche a cualquier velocidad, aunque con cierta tendencia a bloquear las ruedas traseras en frenazos bruscos. Sobre el suelo mojado hay que dosificar bien los frenos, ya que los neumáticos que monta tienen un agarre bastante deficiente en estas condiciones, por lo que una frenada fuerte se puede traducir en un susto. El tacto del pedal es bueno y no requiere apenas esfuerzo.

DIRECCION

★★

La dirección es asistida y permite realizar cualquier maniobra sin ningún esfuerzo, incluso a coche parado. Por otro lado, las irregularidades del terreno no llegan bruscamente al volante. Su punto débil es la excesiva desmultiplicación y la imprecisión. Cuando se circula por el campo el manoteo sobre el volante se hace constante. En carretera, la imprecisión obliga a ir corrigiendo la trayectoria, lo que se hace notable sobre todo a partir de cierta velocidad. Ello exige una atención suplementaria por parte del conductor, que debe afinar los trazados de las curvas y debe manejar el volante con la máxima precisión para que el coche vaya por donde debe.

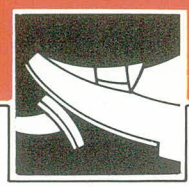
CARROCERIA

★★★

La carrocería es de dos volúmenes, como es habitual en este tipo de vehículos, con dos puertas y un portón trasero. Externamente el aspecto es el de un coche moderno y funcional. Las grandes superficies acristaladas le dan un aspecto diáfano y el conjunto resulta agradable. Aunque la altura del coche es superior a la de cualquier turismo convencional, el resto de sus dimensiones no son nada exageradas y le permiten desenvolverse perfectamente en el tráfico urbano.

Por delante el aspecto es agresivo, con una rejilla negra que envuelve los dos faros redondos. Los paragolpes son negros y cumplen su misión a la perfección, resistiendo los pequeños impactos, inevitables en el uso diario, sin quedar marcados.

FRENOS



Como un turismo

DISTANCIA DE FRENADO (en metros):

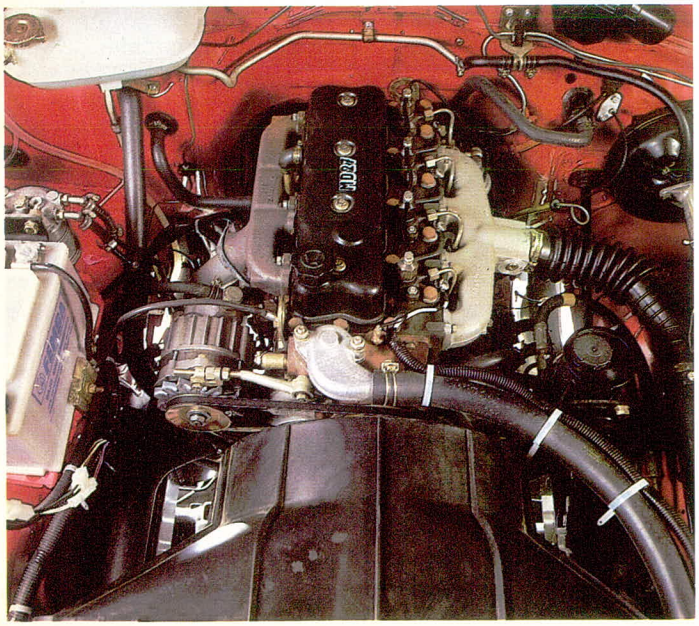
A 60 km/h.	12,7
A 90 km/h.	29,3

PRESTACIONES



Muy lento

	Km/h.
Velocidad máxima	123,5
ACELERACION	**Segundos**
400 m. salida parada	24,9
1.000 m. salida parada	46,4
De 0 a 100 km/h.	30,8
RECUPERACION	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	22,9
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	24,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	42,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	46,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	13,7
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	17,0


ALEX PUYOL

El motor diesel tiene dos cilindros menos que el modelo original japonés, lo que desaloja bastante el compartimento delantero. Aunque ha sido sometido a una cura de rejuvenecimiento, sigue siendo un motor de prestaciones limitadas (70 caballos), muy robusto, pesado y escasamente económico. La razón hay que buscarla en el tremendo peso del coche.

HABITABILIDAD

★★★

En el interior se pueden acomodar perfectamente cinco personas con gran cantidad de equipaje o si se abate el asiento trasero se obtiene un gran espacio para transportar objetos. En cualquier caso, la amplitud es excelente.

A pesar de la altura que tiene el coche, el acceso al interior es bueno, incluso a las plazas traseras, ya que el mecanismo de abatimiento de los asientos delanteros permite que el espacio entre



ALFONSO J. NIETO

éstos y el marco de las puertas sea lo bastante amplio como para que entre y salga cualquier persona.

El maletero es muy grande y está totalmente enmoquetado. Tan sólo se echa en falta una bandeja o cortinilla que oculte al exterior los objetos que contiene.

POSICION DE CONDUCCION

★★★

Al sentarse al volante, la primera sensación que se siente es la de estar a gran altura sobre el suelo del coche, de tal forma que para llegar cómodamente a los pedales hay que echarse un poco encima del volante, y, aunque la posición final es satisfactoria, lo cierto es que al principio choca un poco. Los asientos delanteros son cómodos y mullidos, pero el respaldo es recto y no sujeta el cuerpo lateralmente, por lo que en las curvas hay que inclinarse, como si se tratase de una moto, para no caerse hacia los lados.

Los mandos quedan bien al alcance de la mano, y tan sólo la palanca de la reductora queda un poco alejada. La palanca del cambio es muy larga, lo que hace que los recorridos entre marchas lo sean también. El volante es de un diámetro semejante al de un turismo normal, hecho de un material mullido de tacto agradable. En sus dos radios y en el centro tiene los botones de la bocina.

La puesta en marcha se realiza directamente con la llave de contacto, y tras unos cinco segundos de precalentamiento, arranca sin ningún problema.

La visibilidad es buena, tanto hacia adelante como hacia atrás, aunque el retrovisor exterior resulta un poco ridículo por lo reducido de su campo de visión.

EQUIPAMIENTO

★★★

El equipo que monta el Patrol de serie se acerca al que montan los todo-terreno de importación. El cuadro de



ALEX PUYOL



ALEX PUYOL

El Patrol es una especie de turismo familiar de gran capacidad
Detrás de su aspecto moderno y funcional se esconde una excelente aptitud para destripar terrones y superar pendientes

mandos es bastante completo y de fácil lectura. Varios testigos luminosos completan la información, entre ellos uno que indica que la tracción a las cuatro ruedas está engranada.

Los cinturones de seguridad son enrollables y no sujetan bien el cuerpo contra el asiento, sino que dejan un cierto grado de libertad, y cada bache del camino se convierte en un salto en el asiento. También es criticable la ausencia de cinturones de seguridad en el asiento trasero. Los ocupantes de este asiento sólo se pueden agarrar a unos asideros que hay en los montantes laterales, mientras que el que va en medio queda desamparado, sin posibilidad de agarrarse a ninguna parte.

La totalidad del suelo está enmoquetado y el conjunto interior resulta muy semejante al de un turismo. Los faros son halógenos, pero el parabrisas no es laminado.

EQUIPAMIENTO

Razonable

Cuentarrevoluciones	NO
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro agua	SI
Manómetro presión aceite	SI
Voltímetro/Amperímetro	SI
Reloj	SI
Testigo reserva carburante	NO
Testigo freno de mano	SI
Testigo estárter	—
Testigo desgaste pastillas de freno	SI
Parabrisas laminado	NO
Faros halógenos	SI
Piloto antiniebla	SI
Limpia-lavaluneta trasero	NO
Luneta térmica	NO
Retrovisor regulable desde el interior	NO
Apoyacabezas (delanteros/traseros)	SI/NO
Espejo de cortesía	NO
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros)	NO/NO
Cerraduras centralizadas	NO
Respaldo posterior divisible	NO
Luz orientable (lector de mapas)	NO
Tapón de gasolina con llave	SI

Opciones de serie: Calcomanías laterales (13.486 ptas.), calcomanías traseras (4.148 ptas.), bandeja trasera (14.323 ptas.), antirrobo rueda de repuesto (2.250 ptas.), soporte rueda de repuesto (5.427 ptas.), paragolpes trasero con mosquetones (15.865 ptas.), paragolpes delantero con rejilla (10.658 ptas.)

CONSUMO

Bastante alto

CIUDAD	
A 28,1 km/h. de media	12,5
CARRETERA	
A 90 km/h. de crucero	9,8
En conducción todo-terreno	21,8
AUTOPISTA	
A 110 km/h. de crucero	11,1
AUTONOMIA	
Consumo medio ponderado	11,6
Recorrido (km.)	650



ALFONSO J. NIETO

Llegar a sitios difíciles no tiene secretos
El Patrol hace lo difícil: volver

CONFORT

★ ★ ★

La dureza de la suspensión y la rumorosidad del motor influyen negativamente en el confort general. A pesar de los cómodos asientos, la suspensión transmite, desde el suelo hasta los riñones de los ocupantes, las más mínimas irregularidades del terreno, con lo cual, incluso rodando por carreteras asfaltadas, los ocupantes se fatigan a las pocas horas de viaje. Por otra parte, el ruido del motor es excesivo en cuanto se superan los 80 kilómetros por hora.

La climatización es excelente, y permite disfrutar de una aireación de todo el habitáculo sin tener que abrir las ventanillas. Pero lo mejor es la rapidez con que la calefacción es capaz de calentar el interior, incluso en las mañanas frías, gracias al sistema de reciclaje del aire del habitáculo.

ACABADO

★ ★ ★

El acabado general es bueno. Los materiales empleados están pensados para resistir malos tratos. Tal vez unas mejoras en la insonorización paliarían en parte el problema del ruido. De todas formas, se nota que las cadenas de montaje distan bastante de ser robotizadas, ya que es fácil descubrir soldaduras y fijaciones que no están realizadas con la pulcritud matemática de los robots.

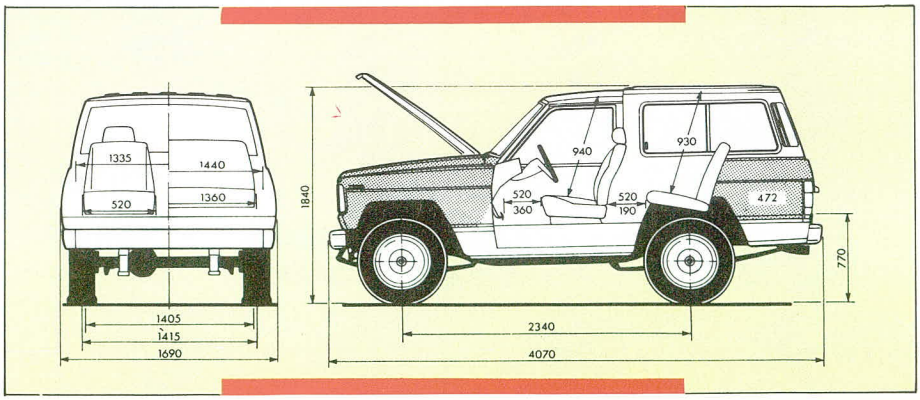
VALOR/PRECIO

★ ★ ★

El Patrol es un coche caro, y su compra es sólo justificable por la necesidad de circular por el campo o por regiones en las que las grandes nevadas son frecuentes.

Por otra parte, la robustez de la mecánica está fuera de dudas, lo que es un punto a tener en cuenta. Sin embargo, su nivel de consumo, como en la mayoría de los vehículos todo terreno, no es especialmente discreto. Su economía se debe, principalmente, al bajo precio del gasóleo.

Víctor Piccione,
con la colaboración
del Equipo de Pruebas



FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales del Patrol no son sólo de procedencia nacional. Hemos introducido también los de importación, que compiten más de cerca con él, como son los Mercedes 240 GD, Hisparo D, Land Rover 88 y Lada Niva, éste el único que consume gasolina entre los modelos aquí expuestos.

Los precios son muy dispares, pasando desde el millón de pesetas escaso del Lada hasta los casi cinco del Mercedes.

Velocidad máxima	Km/h.
1.° Lada Niva TT	132
2.° NISSAN PATROL	123,5
3.° Mercedes 240 GD	120
4.° Hisparo D	120
5.° Land Rover 88 D	97

Consumo medio ponderado	1/100 km.
1.° Hisparo D	10,0
2.° Land Rover 88 D	10,3
3.° Lada Niva TT	10,4
4.° NISSAN PATROL	11,6
5.° Mercedes 240 GD	12,9

Comportamiento

En este apartado el Mercedes es, sin lugar a dudas, el líder. El resto se encuentra al mismo nivel. El Land Rover tiene unas prestaciones de carretera muy por debajo de sus adversarios, mientras que el Lada se queda un poco por detrás a la hora de andar por el campo. El Patrol es un coche con un voladizo posterior más notable y eso se nota, aunque en contrapartida tiene un maletero considerablemente más grande.

Habitabilidad

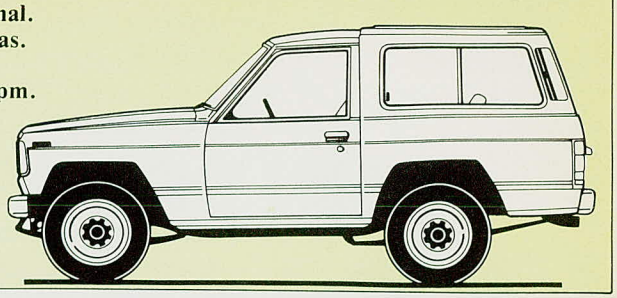
Este es uno de los aspectos en los que el Patrol se impone a sus rivales, ya que es el más amplio de todos, aunque las diferencias son mínimas. Es importante señalar el buen aspecto de su habitáculo, apartado este en el que, junto con el Mercedes, se distancia claramente de sus competidores. La presentación es muy superior, con lo que se rompe el mito de que los todo terreno tenían que ser fríos e inhóspitos.

Conclusión

Si está decidido a comprar un vehículo todo-terreno, el Patrol colmará sus exigencias por un precio un poco más elevado que sus competidores —excepto el Mercedes— sin tener un acabado tan espartano como ellos y con un comportamiento muy conseguido en utilización, tanto fuera de carretera como en ella, pero sin llegar al de un turismo cuando se va por el asfalto.

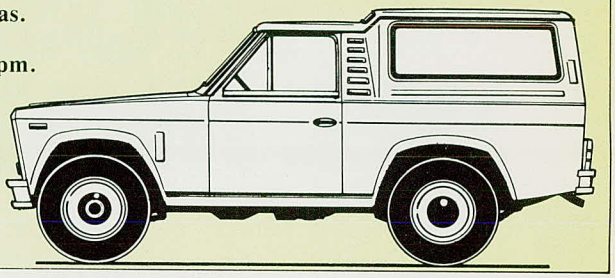
Nissan Patrol — 1.689.000 ptas.

Motor delantero longitudinal.
Tracción a las cuatro ruedas.
Cilindrada, 2.710 c.c.
Potencia, 70 CV a 3.600 rpm.
Peso, 1.745 kilos.



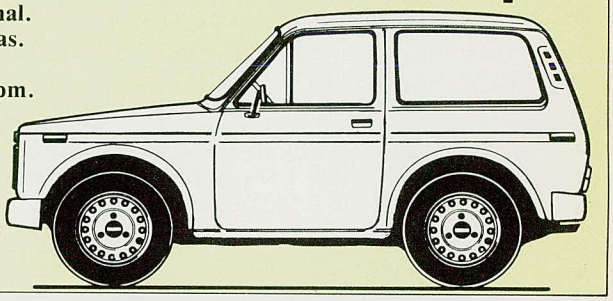
Hisparo D — 1.513.460 ptas.

Motor delantero longitudinal.
Tracción a las cuatro ruedas.
Cilindrada, 2.710 c.c.
Potencia, 70 CV a 3.600 rpm.
Peso, 1.695 kilos.



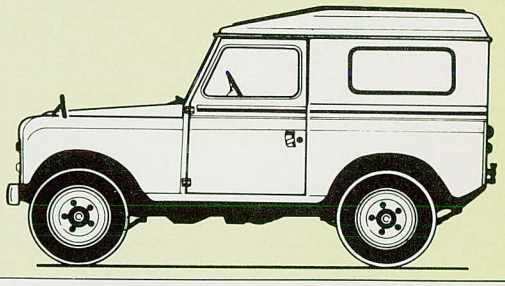
Lada Niva TT — 1.026.211 ptas.

Motor delantero longitudinal.
Tracción a las cuatro ruedas.
Cilindrada, 1.569 c.c.
Potencia, 80 CV a 5.400 rpm.
Peso, 1.150 kilos.



Land Rover 88 D — 1.158.804 ptas.

Motor delantero longitudinal.
Tracción a las cuatro ruedas.
Cilindrada, 2.286 c.c.
Potencia, 61 CV a 4.000 rpm.
Peso, 1.510 kilos.



Mercedes 240 GD — 4.859.519 ptas.

Motor delantero longitudinal.
Tracción a las cuatro ruedas.
Cilindrada, 2.399 c.c.
Potencia, 72 CV a 4.400 rpm.
Peso, 1.900 kilos.

