

# SPÉCIAL UTILITAIRES

## Russe... tique

**GAZELLE** Décliné en plusieurs configurations, cet utilitaire rustique rend de fiers services dans les terrains difficiles. Pour un tarif avantageux.



### MARKUS CHALILOW

L'industrie automobile russe ne tourne pas fort et ne doit sa survie qu'aux interventions massives des banques et de l'Etat. Tous ses modèles ne sont pourtant pas dépassés, à l'exemple de ce GAZelle, produit par Gorkovskiy Avtomobilny Zavod (GAZ).

Ce tout terrain fonctionnel et bon marché est importé en Suisse par GAZ Suisse SA, basé à Root (LU). Comme dans la plupart des automobiles russes, la présentation n'est pas très engageante. Notre exemplaire provient pourtant d'une usine lettone, qui soigne mieux les finitions que son homologue russe.

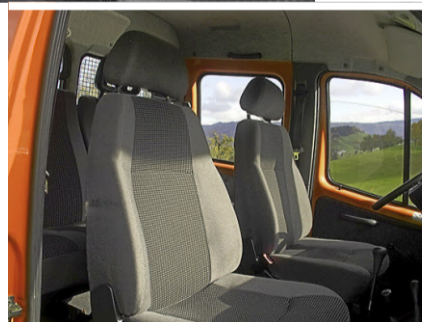
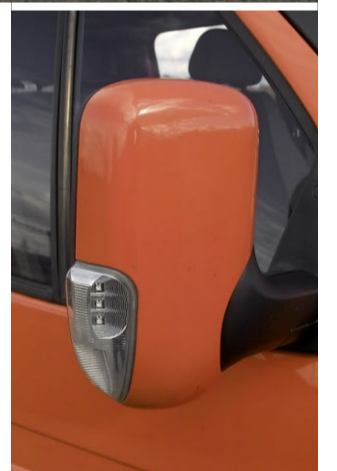
On pouvait craindre quelques archaïsmes au niveau de la conduite, mais il n'en est rien. On découvre une commande de boîte docile, même à froid, et une direction légère bien qu'assez floue. Le verrouillage du différentiel central et le crabotage du réducteur de boîte s'effectuent au moyen de grands leviers d'un maniement facile.

**TURBODIESEL** Enfin, la transmission intégrale permanente n'émet aucun signe de mécontentement, même dans les virages serrés. Produit en Pologne, le moteur turbodiesel Perkins répond aux normes Euro 4 et une évolution Euro 5 est en cours. Implanté longitudinalement, ce 4-cylindres doté d'un intercooler, d'une injection par rampe commune et d'un filtre à particules délivre 115 ch et un couple maximal de 256 Nm (à 1800 tr/min).

Conçu pour un usage offroad, le GAZelle se montre effectivement à son aise dans le terrain. Il faut toutefois sélectionner les rampantes assez tôt, car les



La benne en aluminium inclinable sur trois côtés coûte 9350 francs. La finition de l'habitacle est pour le moins spartiate, avec une omniprésence de plastiques bon marché. Le moteur Perkins fabriqué en Pologne est compatible avec les normes Euro 4. Photos RA



démultiplications normales sont plutôt longues. Avec un empattement de 290 cm, la garde au sol minimale de 19 cm suffit pour franchir la plupart des talus. La version à empattement long (350 cm) est par contre plus limitée dans ce domaine. Les grands rétros à clignotants intégrés (réglables manuellement) sont d'une aide précieuse pour le franchissement. Le diamètre de braquage est convenable, sans plus.

Sur la route, le GAZelle n'est pas maladroit non plus. Malgré des pneus tout terrain, il tient étonnamment bien son cap et les 115 ch suffisent pour s'insérer dans le trafic et suivre la cadence. En ver-

sion double cabine, l'habitacle est spacieux. Mais en l'absence de portières arrière, il faut faire pivoter le siège passager pour accéder à la petite banquette. Celle-ci, comme les sièges avant du reste, n'est pas un modèle de confort.

**SÉCURITÉ? NIET!** Carence majeure du véhicule, l'équipement de sécurité est inexistant. Il n'y a ni ABS ni airbags, et encore moins d'ESP. Le GAZelle a néanmoins décroché l'homologation suisse et les délais de livraison ne dépassent pas 4 à 5 semaines, quels que soient l'empattement et la configuration choisie.

Dotée d'une benne en alu basculante

de trois côtés, notre version courte à double cabine dispose d'une charge utile de 1100 kg. Equipé de pneus offroad, d'une peinture spéciale et de stabilisateurs avant, cet exemplaire coûte 54 000 francs hors TVA, y compris la benne à 9350 francs. Le barème tarifaire démarre à 37 860 francs (châssis nu et simple cabine).

Avant de remettre au client un véhicule parfaitement au point, l'importateur apporte une série de 47 modifications baptisée Swiss Finish Edition. Le GAZelle troque alors ses pneus russes contre des enveloppes européennes mieux adaptées à un usage routier.