



Ulkoiselta olemukseltaan GAZelle Next on nykyaikainen. Sen ajettavuus on kohtuullisella tasolla – historiallinen venäläiskankeus on kadonnut täysin.

Venäläinen GAZ riemastuttaa yksinkertaisuudellaan. Suurten etäisyyksien maassa, jossa lähin merkkihuolto saattaa olla tuhannen kilometrin päässä, on helppo korjattavuus tärkeä ominaisuus. Auto, tekniikka ja kuljetukselle avautui ainutkertainen mahdollisuus kokeilla itä-naapurin ylpeyttä talvisissa olosuhteissamme.

Naapurimaan insinöörit osallistuivat tutustumismielessä lehtemme järjestämään Arctic Van Testiin uunituoreella GAZelle lava-autollaan.

Koeajon perusteella GAZ:in 3,5 tonnin kokonaispainoinen, kantavuudeltaan noin 1,4 tonninen saattaisi sopiakin suomalaiseen katukuvaan. Valmistajan ilmoittama 14 000 – 16 000 euron hinta tehtaalla houkuttelisi varmasti seitsenpaikkaisen auton hankintaan. Se voisi olla Suomessa selvästi alle 30 000 euron peli kadulla.

LAATU SYNTYY LISENSSILLÄ

GAZelle Nextin voimanlähteenä on Kiinassa lisenssillä valmistettu, iskuilavuudeltaan 2,8-litrainen ja teholtaan 120 hevosvoimainen Dongfeng-Cummins ISF 2.8 Euro 4 päästötason rivinelikko. Koneen jatkeena on 5-lovinen manuaali, joka on valmistajan edustajan mukaan tehtaan omaa valmistetta. Kyttimeksi on valittu Sachs kuivalevykytkin.

Moottorivalinta saattaa tulla joillekin pienoisena yllätyksenä sillä onhan GAZ –konserni nimenomaan tunnettu Yaroslavissa sijaitsevasta moottoritehtaastaan, jossa valmistuvat moottorit mm. Ural, MAZ, KrAZ kuorma-autoihin, busseihin sekä erilaisiin erikoissovellutuksiin.



Konttori on selkeä ja nappulat kuin missä tahansa tavara-autossa. Lattiasta töröttävä vaihdekeppi on pitkä. GAZin edustajan mukaan lattiavaihteisiin päädyttiin koska kojelautaan nostettu vaihtaja toisi liikaa liikkuvia eli kuluvia osia autoon.

Valmistajan mukaan laatu ja luotettavuus syntyvät laatuosilla. GAZellen konepellin alta paljastuu nopealla silmäyksellä lisenssillä valmistetut Boschin jarrujärjestelmä, ZF:n ohjaus ja Delphin ilmastointijärjestelmä. Konttorin puolella silmiin pistää kuljettajan pukista pilkistävä Isringhausenin logo.

GAZin tiedotusjohtaja **Pavel Erasov** kertoi GAZellen takuun olevan 3 vuotta tai 150 000

kilometriä. Komponenttivalinnoilla huoltoväli on saatu venäläisittäin pitkäksi 20 000 kilometriin ja huoltoaika kutistettua kolmeen tuntiin. Huollettavuus ja käyttövarmuus ovat etusijalla. Auton pitää olla rakenteeltaan sellainen että se voidaan huoltaa tai korjata, vaikka merkkihuoltoon olisi tuhat kilometriä, sanoo Erasov.



Kuljettajan istuin on mukavahko. Kabiinissa riittää lämmintä – onhan Siperia tärkeä markkina-alue.

RATIN TAKAA

Ajossa GAZelle kulkee yllättävän hyvin ja on ajettavuudeltaan kelvollinen.

Tunnelma ohjaamossa on hieman vanhahtava. Istuin on kohtuullinen mutta ergonomia ei ole ihan huippua. Mittaristo on yksinkertainen ja mittarit pienikokoisia. Näkyvyys autosta on hyvää tasoa.

Pitkä vaihdekeppi tuo muistoja menneiltä vuosilta mutta toimii kohtuullisen jäämäkästi. Ohjaus on nykyautoksi hitaanpuoleinen keskiasennossaan, rattia saa kääntää aika paljon. Jarrupoljin painui koeajoautossa syvälle mutta jarrut olivat kokonaisuutena tunkkaat.



Konehuone on suunniteltu siten että huoltaminen onnistuu kohtuudella myös kenttäolosuhteissa. Cumminsin nafta-putket, suodattimet ja hihnat ovat hyvin esillä. Likaantumiselta ei konehuonetta ole kuitenkaan liiemmästi suojattu. Sen paljastaa koneen takaosassa näkyvä mutakerros.

Ajovakaudenhallinta tai luistonesto ei kuulu toistaiseksi GAZellen varusteisiin. Takapyörät tapaavat lyödä joutavaa.

Kulkupuoli on yllättävänkin virkeää. Koneen kaikki hevosvoimat tuntuvat olevan kotona. Vaihteisto on yllättävänkin fiksusti välitetty – kun muistaa, että ykkönen on tarkoitettu huonojen paikkojen ajoon ja kakkosella voi tyhjänä lähteä suoraan liikenteeseen.

