

les commandes sont douces et d'un maniement aussi agréable que facile. En revanche, les accélérations sont dérisoires, ce montre à l'ailure de dragon en colère bordit comme une 2 CV par vent de face. La vitesse de pointe est de la même veine, on dépasse de peu les 100 km/h. Cet Hummer démolirait un radar en bordure de voie express ! Le bruit du moteur est vite recouvert par celui des transmissions. L'absence totale d'insonorisation et de garnitures intérieures se met alors en évidence.

UN EXTRAORDINAIRE FRANCHISSEUR

Reconnaissons néanmoins que cet énorme engin reste confortable, possède une excellente tenue de cap et une tendance à virer à plat fort plaisante qui fait regretter son manque de performance et freine fort bien malgré sa masse. Mais il faut bien se dire qu'il n'est pas fait pour les auto-

routes, ni même pour les départementales, c'est en tout terrain qu'il s'épanouit. Et là, c'est véritablement le festival. Une fois assis à l'impressionnant gabarit, très vite on se rend compte que pratiquement rien ne pourra l'arrêter grâce à ses moyeux autobloquants de type Torsen sur chaque roue : montées, dévers, bourbiers, saignées, marches... Ah, l'attaque d'une belle marche bien droite et bien haute avec ce Humvee, c'est le grand pied ! En dehors d'un passage trop étroit pour ses 2,2 mètres, les difficultés qu'il ne peut pas vaincre ne seront guère que par un hélicoptère. Toutes les vertus de franchisseur des Hummer "de luxe" sont à nouveau au rendez-vous, et la petite différence de puissance et de couple en la défaveur de celui testé aujourd'hui ne constitue même pas un handicap perceptible, en dehors du bitume bien entendu où il est pénalisé par une vitesse de pointe confinait au dérisoire.

IMMATRICULATION PROBLÉMATIQUE

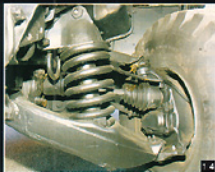
Alors, parfait, ce Humvee à prix réduit, ce militaire revenu à la vie civile après un check-up complet, cet engin d'exception pour 240 000 F ? Ben peut-être, enfin, comment dire... Pour le look, il est presque mieux que ses frères à la finition raffinée, encore plus baroudeur, version pure et dure. Pour le confort, des tapis de caoutchouc, ce n'est pas bien difficile à mettre en place, et ça insonoriserait un peu. Pas difficile non plus de remplacer les tristes sièges de Jeep MB par des baquets. Ajoutez à cela un bon arc-boutant bien fixé, et vous avez l'engin de baroud de vos rêves pour

le budget d'un 4x4 de série. Alors, alléchante, l'offre ? Oh oui alors, et comment ! Seulement voilà, il y a un tout petit problème, presque rien, une brouille : on ne peut pas l'immatriculer en France. Seul l'importateur pourrait donner la feuille d'homologation indispensable, or ce modèle n'a ni le même moteur, ni la même boîte que ceux qui sont importés, et ne correspond donc pas aux versions homologuées chez nous. Cela reste possible dans d'autres pays, comme l'Espagne ou Portugal, mais en France, actuellement, c'est n'est ! Et ça, c'est vraiment dommage, ça va faire tout un tas de frustrés... à commencer par votre serviteur ! ■

Rapport prix / originalité
Cabine 4 places bâchée
Performances off road exceptionnelles
Gros jouet coup de cœur

PLUS

MOINS
Homologation en France
Mécanique possible
Budget d'entretien
Usage très limité



1. Tous les éléments de la transmission sont parfaitement protégés sous le large tunnel central du châssis. Les quatre freins à disques ventilés sont quant à eux, montés «in board» et accolés aux sorties des différentiels de chaque pont.

2. Le différentiel central est libre, ceux des ponts possèdent des autobloquants dotés du système «Zaxel Torsen» agissant roue par roue en appuyant simultanément sur les pédales de l'accélérateur et du frein.

3. La commande de belle auto à trois rapports sur la droite et sur la gauche, celle de la boîte de transfert. Deux petits leviers faciles à manœuvrer.

4. La suspension avant fait appel à des écubelles triangulaires avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques. C'est du costaud et ça se voit ! A noter les ponts portiques caractéristiques.

5. Même concept sur l'arrière où l'on se rend compte que toutes les pièces sont surdimensionnées.

6. Les batteries 12 volts, montées en parallèle, sont situées sous le siège du passager avant.

Un grand merci à LysTout Terrain qui nous a permis de réaliser ce reportage. Lys Tout terrain, spécialiste du véhicule militaire est basé à Thérucanne (62 129) route de Clarcqes. Tél : 03 21 38 57 01