



Hummer H3

Goed fout

Autotest | Het is de paria van de milieubeweging. Het is de doorn in het oog van menig fatsoensrakker. Het is het toppunt van Amerikaanse decadentie. De Hummer is de afgelopen jaren uitgegroeid tot een rijdend icoon van alles wat fout en verdorven is. En nu wordt de Hummer H3 nog fouter dankzij een nieuwe 5,3 liter V8 motor. En dat rijdt goed!

Er is iets wat rijden met een SUV aantrekkelijk maakt: een gevoel van macht. De hoge zit, de kolossale omvang en de zware motoren geven de bestuurder van een SUV het gevoel de koning van de weg te zijn. Als dat voor één auto geldt, dan is het wel de Hummer.

Onoverwinnelijk

Het trapje onder de portieren is daar niet voor de show, het is echt nodig om de hoge commandopost te beklimmen. De bestuurder zit zo hoog, dat andere SUV's vanuit de Hummer H3 op geinige kleine wagentjes lijken. De H3-rijder kijkt letterlijk en figuurlijk op iedereen en alles neer. Dat gevoel wordt nog eens extra verstrekt door het feit dat de motorkap van de H3 op dezelfde hoogte ligt als het dak van de gemiddelde personenauto!

Het hele gevoel van machtswellust wordt versterkt door de "show". Laat dat maar aan de Amerikanen over. Alles aan de Hummer is groot en grof. "Raffinement" is een woord dat ze bij Hummer niet kennen. Deze auto is ooit ontstaan als legervoertuig

en is daarom berekend op de zwaarste omstandigheden.



De binnenruimte is overweldigend en alles is meer dan ruim opgezet. Zelfs de knoppen op het dashboard zijn "extra large". Het draagt er allemaal aan bij dat een rit met een Hummer op de eerste plaats een belevenis is. Ondanks de overvloedige ruimte zijn de hoofdsteunen in de praktijk niet meer dan neksteunen

en is het stuurwiel onvoldoende verstelbaar.

Belevenis

Rijden met een Hummer is een bijzondere ervaring. In tegenstelling tot veel andere SUV's is de Hummer een pure terreinauto en alles is daar voor gebouwd.

Dat begint met de enorme banden. De grote hoeveelheid rubber is in het terrein heel praktisch, maar komt de rijeigenschappen op de openbare weg niet ten goede. De H3 lijkt te rijden op vier skippyballen en door de hoge zitpositie wordt het gevoel van overhellen nog verder verstrekt. In feite is de wegligging heel behoorlijk, maar de H3 voelt bepaald niet vertrouwenwekkend. Door de enorme omvang is de H3 zeer gevoelig voor zijwind. Alleen de remmen weten direct te overtuigen: die kunnen deze zware jongen kordaat tot stilstand brengen.



Geweldenaar

Aanleiding voor deze test is de nieuwe 5.3 liter V8 motor en dat is een duidelijke verbetering. Nog steeds is merkbaar dat de H3 zeer zwaar is. Bij lage toeren is relatief weinig vermogen beschikbaar, zodat de auto flink moet worden geprovoceerd om echt te presteren. Maar wanneer het gas resoluut tot de vloer wordt ingetrapt, is de nieuwe achtcilinder een echte geweldenaar (305 pk). Om de belevenis compleet te maken hoort daar ook een machtig V8-geluid bij.



De sprint van 0 naar 100 km/u vergt nu nog maar 8,2 seconden (tegen 9,7 sec. voor de 3.7 liter vijfcilinder). Ook op de snelweg heeft de krachtbron voldoende reserve paraat om stevig door te rijden of vlot te passeren. Om de pret niet te drukken, is bewust niet voorzien in een boordcomputer of verbruiksmeter. Toch is deze nieuwe, sterkere krachtbron een fractie zuiniger (lees: minder dorstig) dan de basismotor!

Off-road

Hoe populair de Hummer ook is als statussymbool, deze auto is ooit ontworpen als werkpaard. De in- (37,5°) en uitloophoeken (35,5°) zijn zo extreem (de voorwielen steken bijna voor de voorbumper uit!) dat de H3 de meest onwaarschijnlijke hellingen vastberaden beklimt.

De bodemvrijheid (22 cm) benadert vrachtwagenproporties. Tijdens deze test is door terrein gereden waar normaal gesproken alleen kiepwagens en rupsvoertuigen komen. De Hummer H3 ploegt zich er op de "all terrain" banden probleemloos doorheen.

Dat is mede te danken aan de techniek: in het terrein kunnen de voor- en achteras met elkaar worden verbonden om te voorkomen dat de auto zich ingraaft door het motorvermogen naar de lichtst draaiende wielen te sturen. Ook het achterste differentieel kan apart worden "gelockt" voor nog meer grip in het zand.



Uiteraard is een pure terreinauto als deze voorzien van lage gearing: een set extra versnellingen waarin de auto trager, maar nog veel sterker wordt. Bovendien is het motorvermogen dat op de buitenweg zo onprettig werd opgebouwd nu perfect te hanteren en kan de bestuurder de H3 voorbeeldig tussen slip en grip houden. Alles wat eerst een nadeel leek, is het in terrein een voordeel. De Hummer-ervaring is compleet.

Conclusie

De Hummer H3 is goed in twee dingen. Het eerste is: fout zijn. Wie wil stoken, dwarsliggen of anderszins een statement wil maken valt nog steeds enorm op met de Hummer.

Maar daar staat een prijs tegenover: op asfalt zijn de rijeigenschappen matig. De auto is onhandig groot, merkbaar zwaar, uiterst vermoeiend en zeer dorstig. Dankzij de nieuwe V8 motor zijn de prestaties aanmerkelijk verbeterd en is ook de bruikbaarheid als trekauto sterk toegenomen.

Een ander punt waar de Hummer H3 echt goed in is, is terreinrijden. Deze auto is ooit ontworpen als onoverwinnelijk militair voertuig en dat is zelfs bij deze verre afstammeling nog steeds goed merkbaar. Alles wat de Hummer H3 onprettig maakt op de openbare weg, maakt de auto juist goed in het terrein. ■



Specificaties

Hummer H3 5.3 V8 Luxury automaat

Maten en gewichten



| | |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 478 x 199 x 187 cm |
| Wielbasis | 284 cm |
| Gewicht | 2.352 kg |
| Aanhanger | 750 kg |
| Aanhanger geremd | 2.268 kg |
| Tankinhoud | 87 l |
| Bagageruimte | 835/1577 l |
| Bandenmaat | 265/75R16 |

Motor en prestaties



| | |
|--------------------------|---------------------|
| Motorinhoud | 5328 cc |
| Cilinders / kleppen | 8/2 |
| Vermogen | 305 pk @ 5200 tpm |
| Koppel | 432 Nm @ 4000 tpm |
| Aandrijving | vierwielaandrijving |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 8,2 sec. |
| Topsnelheid | 160 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 14,5 l / 100 km |
| Verbruik stad | 18,5 l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | 12,1 l / 100 km |
| CO2 uitstoot | 344 gr. / km |

Prijs

| | |
|-------------------|------------|
| Prijs | € 79.490,- |
| Prijs instapmodel | € 59.990,- |