



Hummer H2

Moddergooien

Autotest | Het is makkelijk om een Hummer H2 af te doen als ongewenst, overbodig en vooral overmaats. Maar deze auto is ooit uit noodzaak geboren. Het Amerikaanse leger had een onoverwinnelijke, onverwoestbare en vooral capabele terreinreus nodig. Ook de civiele versie beschikt nog steeds over die eigenschappen en dat demonstreert Hummer maar al te graag ...

De Hummer H2 is groot. Heel groot. Met een lengte van 5 meter 17 is de H2 langer dan een Mercedes S-Klasse. De wielbasis bedraagt 3 meter 12; meer dan een complete Smart ForTwo. Zelfs machtige Hummer H3 is naast deze H2 niet meer dan een "hummeltje". De tankinhoud bedraagt 121 liter, dus dat wordt een pijnlijk einde van de proefrit.



Hoe groter, hoe beter

Maar de enorme omvang is ergens goed voor. De hoogte wordt voor een deel veroorzaakt door de bodemvrijheid (25 cm). De gigantische wielen hebben extra veel grip in de modder (net als de grote achterwielen bij een tractor). Bij een flinke hoogte hoort ook een aanzienlijke breedte, anders wordt de auto instabiel. Door de forse lengte biedt de "Humvee" volop ruimte aan een legioen soldaten en hun bekleding, dan wel een complete familie (7 personen).

En dat laatste ligt misschien niet meteen voor de hand. Maar meer dan de Hummer H3, is de H2 ook geschikt als luxe familieauto. Deze grootste Hummer ligt dankzij de omvang zeer rustig op de weg en gedraagt zich als een grote, goedmoedige reisauto. Zelfs op zeer slecht wegdek is dankzij de luchtvering nauwelijks iets merkbaar van oneffenheden. Ondanks de ongunstige stroomlijn zijn geluiden van de rijwind minimaal.



Bovendien laat de H2 zich ontwapenend eenvoudig rijden. De enorme ruimte rondom de voorstoelen laat er geen twijfel over bestaan dat dit een overmaatse auto is, maar de H2 is zeker niet onhandelbaar. Dankzij de hoekige vormen is het makkelijk om in te schatten hoe groot de auto is. Het rijden over smalle wegen of parkeren in de stad is daarom minder lastig dan verwacht. Toch is het zaak extra op te letten: fietsers verdwijnen compleet in de dode hoek van de spiegels en sportwagens zijn zo laag dat de kans bestaat ze over het hoofd te zien bij het wisselen van rijstrook.

Onder de ruige Amerikaanse (leger)jas is alle luxe te vinden die verwacht mag worden in de top van het SUV-segment. Alles wat elektrisch bediend kan worden is dat ook. Het audiosysteem is prima verzorgd en de achterpassagiers worden vermaakt met een beeldscherm plus DVD-speler. Heel bijzonder is de achteruitrijcamera met een schermje dat uit de binnenspiegels schuift zodra de achteruit wordt ingelegd. Op die manier kan de bestuurder de spiegel en de camera tegelijk in de gaten houden.



Verwacht ondanks de uitgebreide uitrustung geen enkele vorm van raffinement. Alhoewel het interieur recent is opgewaardeerd, blijft alles groot en grof. De hendel van de automatische versnellingsbak zou niet misstaan in een Boeing 747. De afwerking van het interieur is slordig: draden zijn niet uit het zicht en de testauto was niet vrij van rammeltjes.

Domme kracht

Onder de motorkap huist een 6.2 liter achtcilinder die een vermogen levert dat al even spannend is als de rest van de auto: 398 pk en 574 Nm trekkracht. Het betreft hier wel Amerikaanse "domme kracht" met slechts twee kleppen per cilinder, één nokkenas en een automaat met slechts vier versnellingen. Deze techniek is niet erg efficiënt, maar daarmee niet minder effectief.

Al bij lage toeren is zoveel vermogen beschikbaar, dat de naald van de toerenteller op de openbare weg zelden boven de 2.000 tpm komt. Juist omdat meestal slechts een fractie van het vermogen wordt gebruikt, heeft de bestuurder het gevoel een machtige machine te besturen die er ieder moment vandoor kan schieten. En dat kan ook! Vanuit stilstand sprint deze 2.9 ton wegende gigant als een sportwagen van de plek. Eenmaal op snelheid heeft de H2 juist moeite met tussenacceleraties; dan betekent plankgas vooral een machtige brul van de V8, maar nauwelijks meer snelheid.

De H2 is bepaald niet de meest economische reisauto, maar dit ex-legervoertuig leent zich prima voor het afleggen van lange afstanden. Om het milieu te ontzien is iedere nieuwe H2 nu ook geschikt voor bio-ethanol.



Weggedrag

De wegligging van de H2 is stereotiep Amerikaans. Wanneer een bocht met een zuivere lijn wordt aangestuurd, bijten de brede banden zich vastberaden vast. Maar wanneer de auto uit balans wordt gebracht door een plotselinge stuurbeweging of een zig-zag, slingert de H2 hopeloos. Van alle terreinauto's reageert de H2 zonder twijfel het hevigst op stuurfouten. Alhoewel de auto een aangepaste rijstijl vereist, voelt de H2 juist stabiel en is het risico groot de capaciteiten te overschatten.



De remmen reageren aarzelend: simpelweg remmen heeft weinig effect. Dan voelt de H2 zwaar en onwillig. Maar wie genadeloos hard op het rempedaal trapt, kan deze kolos binnen een verrassend korte remweg veilig tot stilstand brengen.

Dan eindelijk ... terreinrijden!

Alhoewel de H2 zich in de loop der jaren heeft ontwikkeld tot luxe reisauto (en trekauto!) blijft dit een terreinauto in hart en nieren. Daarom is de H2 in een terrein getest dat zo zwaar is dat de meeste SUV's alleen al bij het zien ervan zouden opgeven.



Zoals een sportwagen pas echt tot leven komt op hoge snelheid, komt de Hummer pas echt tot zijn recht buiten de gebaande paden. Dan valt op hoe goed het karakter van de motor en de overbrengingsverhoudingen op elkaar zijn afgestemd.

De H2 laat zich in het terrein perfect aanvoelen, zodat de bestuurder de auto precies kan laten doen wat hij wil en hoe hij dat wil.

Bovendien presteert de H2 in het terrein met een verbluffend gemak. De topsnelheid van 160 km/u op de openbare weg is misschien niet indrukwekkend. Het feit dat de testauto een helling van 80% wist te beklimmen met een bijna stationair toerental is des te imponanter! Ook water tot 61 cm diep is geen enkel probleem.



Dikke modder, waar overijverige fotografen tot aan de knieën in verdwijnen, vormt voor de H2 nauwelijks een uitdaging. Maar toch is het zand waar de H2 echt uitblinkt. Door het monsterlijke gewicht zakt de H2 eerder in de modder weg dan de "kleinere" H3. Maar dankzij het overweldigende motorvermogen weet de H2 de zuigende werking van zand effectiever te overwinnen.

De superieure off-road capaciteiten zijn te danken aan een arsenaal van technieken. Dat begint met de bouw van de auto waarbij de wielen op de uiterste hoeken zijn geplaatst, zodat de bumpers de bodem niet raken bij extreem klimmen of dalen (inloophoek 43 graden, afloophoek 40 graden). Daarbij kan de H2 de bodemvrijheid met een druk op de knop vergroten.



Zoals het hoort bij een echte terreinauto, beschikt de H2 over lage gearing: een extra set versnellingen waarmee de snelheden veel lager liggen, maar de auto veel sterker wordt. Alle wielen kunnen worden "gelocked" zodat de kracht van de motor niet naar het lichtst draaiende wiel gaat (dat wellicht hopeloos in de lucht hangt of vruchteloos door de blubber draait), maar juist naar het zwaarste. De Hummer weet zich daarom te redden uit situaties waarin slechts één wiel grip heeft.

Uniek voor Hummer: in de zijwand van de kofferruimte is een compressor gebouwd. Op die manier kan voor het terreinrijden de bandenspanning worden verlaagd. De banden worden dan breder en grijpen zich nog beter vast op de ondergrond. Na het terreinrijden kan de H2 de banden zelf weer oppompen!



Conclusie

Moddergooien is makkelijk. Maar of de Hummer H2 inderdaad "ongewenst, overbodig en overmaats" is valt te bezien. Er is geen twijfel over mogelijk dat de H2 tot de grootste en meest vervuilende auto's behoort die op dit moment te koop zijn. Bovendien laat het weggedrag op de openbare weg veel te wensen over.

Maar daar staat tegenover dat de Hummer H2 over unieke kwaliteiten beschikt. Deze auto was ooit bedoeld als militair voertuig en nog steeds is de H2 vrijwel onoverwinnelijk in het terrein. Tussen alle moderne life style SUV's en geciviliseerde terreinauto's is de H2 één van de weinig overgebleven echte terreinauto's. Voor wie het nodig heeft is de Hummer H2 een zeer capabele terreinauto voor professioneel gebruik. Even makkelijk legt de H2 lange afstanden af en biedt de auto alle ruimte en comfort aan zeven personen.

Hoeveel er ook op de Hummer H2 is op- en aan te merken: rijden in een extreme auto als de Hummer H2 is een belevenis. Daarna is het heel moeilijk om de H2 nog te veroordelen. Moddergooien is makkelijk, maar de Hummer H2 verheft het tot een kunst. ■



Specificaties

Hummer H2 6.2 V8 Luxury

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	517 x 206 x 208 cm
Wielbasis	312 cm
Gewicht	2.850 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	3.500 kg
Tankinhoud	121 l
Bagageruimte	1130/2450 l
Bandenmaat	305/60R20

Motor en prestaties



Motorinhoud	6162 cc
Cilinders / kleppen	8/2
Vermogen	398 pk @ 5700 tpm
Koppel	574 Nm @ 4400 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,8 sec.
Topsnelheid	160 km/u
Verbruik gemiddeld	17,4 l / 100 km
Verbruik stad	23,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	14,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	412 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 105.590,-
Prijs instapmodel	€ 99.990,-