

HUMMER heeft er een nieuw model bij. Naast de H1 en de H2 is er nu ook een HUMMER waarvoor je niet zo diep in de buidel hoeft te tasten, de H3. Door z'n kleinere afmetingen (hij is 8 cm lager en korter en bijna 17 cm smaller dan de H2) al liefkozend 'baby-HUMMER' genoemd. Maar dat heeft meer met z'n prijskaartje dan met z'n uiterlijk te maken, want als je 'm in het echt tegenkomt is het nog steeds een imponerende verschijning waarmee je een geweldig statement maakt. Wij waren vooral benieuwd naar zijn vaardigheden in het terrein. Dat betekent laarzen aan en in gezwinde pas naar ons eigen 4x4-testterrein in Emmen!

Tekst: Evert Flapper
Foto's: Joost Knot

De looks van de H3 zijn niet anders dan van de H2 en de H1: nog steeds heb je het idee van binnentekkende 'liberators' uit de W.O.II als je in de H3 achter het stuur zit. 'Europe: here we come!'. Je waant je in een stealth bommenwerper, die elk moment z'n lading gaat droppen! De lage ramen aan weerszijden en de rechtopstaande voorruit zorgen ervoor dat dat beeld alleen maar wordt versterkt. Het voelt allemachtig prachtig. Alles is 'huge' bij deze auto, zelfs de stereo-installatie heeft kolossale luidsprekers die een heerlijk stampende dreun voortbrengen. Hoewel we meestal het liefst luisteren naar het geluid van de motor, is dat bij de H3 het enige minpuntje: de vijfcilinder Vortec-motor met 220 pk is capabel en kwijt zich prima van zijn taak, maar in een HUMMER hoort

I'M A BAD, BAD BOY!



de motor doet prima z'n werk: in ruim 10 seconden zit je met dit beest op de 100 km/u en dat is voorwaar niet slecht. Bij 160 km/u houdt 'ie het trouwens voor gezien: de automaat schiet dan een beetje abrupt hikkend in de begrenzer, maar daar moet je gewoon mee leren omgaan. De volgende keer hou je je voet wat rustiger op het gaspedaal, want met een HUMMER moet je niet willen scheuren, gewoon lekker cruisen zodat je de benzine-consumptie ook nog een beetje in de hand houdt. Wij haalden met enige moeite een gemiddelde van 1 op 5,7. De H3 trekt overigens heel veel bekijks, overal zwaaiende mensen en opgestoken duimen. Iedereen vindt hem prachtig. Je maakt als eigenaar van een HUMMER en ook met deze H3 iedere keer weer een geweldig statement. Dat heeft toch te maken met het gebruik van de HUMMER in de Golf-oorlog! Want

toch eigenlijk een lekker sonoor brullende V8 te hangen. Toekomstige H3's zullen er zeker mee worden uitgerust, dat kan niet anders! Wij zijn dus onderweg naar ons fantastische 4x4-terrein in Emmen, waar we eerder de Lada Niva stevig aan de tand voelden. Voor een Hummer is dat uiteraard z'n natuurlijke habitat, daar voelt 'ie zich als een vis in het water, maar ook in de binnenstad van Groningen kun je met deze H3 uitstekend uit de voeten. Datzelfde geldt ook voor z'n rijdgedrag op de openbare weg: hij stuurt zeer prettig met heel veel gevoel en je hebt helemaal niet het idee met een mastodont van ruim 2000 kilo op stap te zijn. Zoals gezegd,



tuige de natte blubber, die ons om de oren vliegt, zodra we het terrein inrijden. Hoe gaat de HUMMER zich houden? Daar zijn we erg benieuwd naar. Maar daar hoeven we niet zo lang op te wachten, want de eerste proeve van bekwaamheid, een heuvelbeklimming van 60° doorstaat hij zonder enig mankeren. Het enige waar wij ons aan storen zijn de op onze H3 gemonteerde sidebars. Die moet je er eigenlijk onmiddellijk vanaf laten halen, want ze zijn in het terrein een sta-in-de-weg. Dat merken we als we een heuvel verder in een gat duiken en het gewicht van onze mastodont wordt opgevangen door de linker sidebar die daar duidelijk niet voor is bedoeld. De overloophoek, die bij de H3 25° is, wordt door de sidebars aanzienlijk beperkt. Maar niet getreurd, we gaan verder door enorme wielsporen, daarbij voorzichtig het gas doserend, ervoor zorgend dat de gang erin gehouden wordt en met de duimen op het stuur. Ondanks het feit dat onze H3 niet is uitgerust met echte terreinbanden (we moeten



zeg nou zelf: kan het stoerder dan een HUMMER? Nee toch! En dan zijn we aangekomen bij Dibo en gaat er een droom in vervulling: het testen van een HUMMER in het terrein waarvoor 'ie toch eigenlijk bedoeld is!

Geniet u even mee?

Voor onze fotograaf is het een schitterende dag: de zon schijnt enthousiast, de lucht is azuurblauw gekleurd en op het terrein ligt een deken van sneeuw. Voor de plaatjes kan het haast niet mooier! De HUMMER is nu nog schoon, maar dat zal niet lang meer duren, want hoewel het terrein er winters uitziet, is de vorst al wel uit de grond, ge-



het doen met All Terrain-banden van Goodyear) helpt het dat we beschikken over een kruipversnelling, 4 Laag Lock. De ratio van de kruipversnelling wordt bepaald door het product van de overbrengingsverhouding van de eerste versnelling, de ratio van de lage gearing in de tussenbak en de eindreductie. Hoe hoger die uitkomt, hoe beter. Wij zijn uitgerust met het Adventure-Package en beschikken daardoor over een kruipratio van 56,2:1, wat betekent dat voor elke 56,2 omwentelingen van de krukas, de banden maar één keer rondraaien. Dat is verbazingwekkend, want daar kan geen enkele andere offroader aan tippen. Zo'n kruipversnelling geeft meer controle wanneer de auto uiterst langzaam voortbeweegt over grote obstakels als rotsblokken of stammen of als hij, zoals hier op ons 4x4-terrein, een gladde of steile helling oprijdt. Deze zeer lage versnelling geeft ook meer remwerking op de motor en grotere controle bij het afdalen van steile hellingen. Nogal een technisch verhaal, maar dat gaat



- Pluspunten**
- Extreem bruikbaar in het terrein
 - Onvervalste Hummerlooks
 - Statement van de allereerste orde
- Minpunten**
- dorstige vijfcilinder Vortec motor

Na deze unieke ervaring gaan we naar De Wasdas in Emmen om 'm schoon te laten maken, want sjonge jonge wat is 'ie smerig! Maar na een uurtje hogedrukspuiten, schrobben en boenen kunnen we hem weer "spik en span" terugbrengen naar Importeur Kroymans in Utrecht!

Conclusie
HUMMER heeft een succesnummer uitgebracht met de H3. Betaalbaarder dan een H2, maar net zo imponerend qua looks. In 2007 komt HUMMER met een dieselvariant, wat de verkoopcijfers alleen maar goed zal doen. Wij zouden hem graag uitgerust zien worden met een V8, maar moeten eerlijk toegeven: de vijfcilinder

helemaal leven als je met de HUMMER H3 door dit terrein bent wezen boenderen. Op een gegeven moment dachten wij even compleet vast te zitten, toen we tot de assen in de blubber stonden. Maar zelfs in standje 4 Hoog Lock, waarbij je een 50/50-verdeling van het aandrijfkoppel over de voor- en achterwielen hebt, kom je met een beetje moeite weer van je plek. De modderspetters vliegen op dakhoogte over ons heen en de H3 verandert langzamerhand in een modderbeest, zoals u op bijgaande foto's kunt zien. Zette de Lada Niva in een eerdere editie van de AutoPlus de lat op een hoog niveau, de H3 komt hoger en kan zich in het terrein dan ook gerust meten met concurrenten als een Land-Rover Discovery3 en een Mitsubishi Pajero. We hebben de immens grote sleepogen niet nodig gehad en dat zegt alles over zijn extreme terreinvaardigheden, waarvan wij echt wel de grenzen hebben opgezocht. We kunnen dan ook naar eer en geweten benadrukken onder de indruk te zijn van zijn "kunsten". Dat de H3 ook in het ruige 4x4-terrein z'n mannetje staat, behoeft nauwelijks betoog. *Absolutely fu.... brilliant!*



Specificaties:



HUMMER H3 Executive

Motor
vijfcilinder Vortec lijnmotor
cilinderinhoud: 3.460 cm³
max. vermogen: 220 pk bij 5.600 t/min
max. koppel: 305 Nm/2.800 t/min
boring x slag (mm): 93 x 102
compressieverhouding: 10,0:1

Transmissie
Viertraps automaat
permanente vierwielaandrijving met elektronisch inschakelbare spier, tussenkak, achterdifferentieel met elektronisch inschakelbare spier

Maten en gewichten
l x b x h: 4742 x 1897 x 1872 mm
wielbasis: 2842 mm
spoorbreedte vóór/achter: 1651/1664 mm
inhoud bagageruimte: 358 liter
tankinhoud: 87 liter
draaicirkel: 11,30 meter
kentekengewicht: 2132 kg
maximale belading: 2654 kg
maximaal aanhangergewicht: 2041 kg

Prestaties
topsnelheid: 160 km/u (begr.)
acceleratie 0-100 km/u: 10,5 s

Terreineigenschappen
minimale bodemspeling: 23,1 cm
aanrijhoek vóór/achter: 39,5°/36,5°
maximale doorwaadte: 60,0 cm

Brandstofverbruik en uitstoot
Gem. testverbruik: 1 op 5,7
CO₂-emissie: 369,27 g/km

Banden en wielen
265/75R 16 All Terrain-banden
7,5 x 16 inch wielen

Prijs
catalogusprijs: € 69.990,-
extra's testauto:
Metaallak € 1340,-
Automaat € 3490,-
Sunroof € 1690,-
Prijs testauto: € 76.510,-

* = fabriekspogave

DIBO 4x4-testterrein:

Karel Doormanstraat 15
7825 V8 Emmen
T 0991 67 75 71
www.dibo-emmen.nl

Vortec motor stelt niet teleur, intergengedeel. Met de H3 kies je voor een statement: *I'm a bad, bad boy!* Wij hebben van deze krachtpatser genoten!

Voor dealer-adressen:

www.hummer.nl
T +31 (0) 30 247 51 30

HUMMER

