

Kako je m

Če Hummerja gledamo na odprtem, dovolj od daleč in čez palec, je resnično majhen. V primerjavi s H1 in celo H2 se je tretja generacija legendarnega Humveea skrčila, kot bi pretiravali s temperaturo v pralnem stroju. Dokler ne zapeljete v mesto, kjer imate še vedno občutek, da se drugi vozijo z otroškimi igračami.



Hummer je iz generacije v generacijo manjši. V primerjavi s H1 se je tretja generacija najbolj skrčila prav v širino, saj je skromnejši za kar 26 centimetrov. Mogoče se sliši malo, a to je razlika med tem, ali za pot potrebujete skoraj dva vozna pasova ali je dovolj eden. Ali pa, če malce pomislimo na mestno gnečo in težave s parkiranjem, ali potrebujete dve sosednji parkirni mesti ali je (komaj) dovolj le eno. Ali ali je garažna hiša le pobožna želja ali v njej lahko že dejansko parkiraš ...

Hummer je, ne glede na stopnjo evolucije, edinstven. To vemo vsi, pa tudi to, da je svoj renome dobil zaradi vojske. Kot bi zapeljal neposredno iz zalivske vojne, si oblekel majčko in kratke hlače za preživljanje prostih trenutkov in odšel na kratek sprehod na avenijo ... Hummerja prve in druge generacije sta veliko bolj podobna vojaškim različicam, pri H3 pa bi lahko že rekli, da se je 'novodobno' malce pomehkužil. Še vedno ima aerodinamični količnik, ki se lahko primerja s povsem pravokotno stolpnico, ali gume, ki segajo do višine strehe povprečnega kabrioleta ali CC-ja.

Zaradi velikosti pa je voznik še vedno kralj ceste, saj ga bodo tudi slabovidni takoj zaznali na cesti. In se ga malce bali! Čeprav je Humvee, če pogledamo resnici v oči, veliko bolj nedolžen, kot bi mu presodili na prvi pogled. Pod motornim pokrovom se skriva vrstni petvaljnik. Da, prav ste prebrali, v novem Hummerju nimate (še) druge izbire kot motorček, ki odet v aluminij sicer skriva 3,5 litra gibne prostornine, a je to tako, kot bi velikega Mercedesa ali Porscheja ponudili le z 1,5-litrskim agregatom. Halo, Amerika, ali smo res že tako daleč, da so 'big block' motorji, reci-

ajhen!



moški V8, že preteklost? Glede na ceno nafte, ki v ZDA sicer res že raste, a je za Evropo še vedno smešno nizka, bi človek pod motornim pokrovom pričakoval vsaj pet ali šest litrov in zvok, ki bi ga zaznali seizmografi kot potres prve stopnje. Da kljub motorju s skromnimi 164 kilovatami (223 KM) bencin za Američane vseeno še ni črno zlato, priča pokrov goriva, ki se nikoli ne zaklene, ob tem pa smo seveda izgubljali živce, saj osrednja ključavnica zaklene živo vsebino takoj, ko voznik prestavi v D. No, da smo lahko malce optimistični glede prihodnosti, ima

Hummer na motornem pokrovu zračne reže, ki to sicer (za zdaj še) niso, a nakazujejo, da bo nekoč tam kraljeval recimo spodoben V8. Tak z 221 kilovati (300 KM), navorom, da povleče iz blata vojaški oklepnik ali traktor, in zvokom, ki bi ga pripisali le poslovnim reaktivcem. Če malce pokukate na našo stran z novicami o predelanih avtomobilih (tuning), lahko opazite, da je možno sti-za predelavo Humveeja mnogo. Tudi (ali predvsem) za Pimp my ride ... Skupaj s petvaljnikom dobite štiristopenjski samodejni menjalnik (dodatna oprema, sicer dobite v osnovi ročni petstopenj-

ski menjalnik!) in togo zadnjo premo z listnatimi vzmetmi. Tehnika, ki smo jo pri luksuznih teren-cih Evropejci že poslali na odpad, je v ZDA očitno še aktualna. Si predstavljate, da smo na stari celini že toliko razvajeni, da recimo Mercedes ponuja sedemstopenjski samodejni menjalnik, večina Hummerjevih tekmecev pa zagotavlja aktivno zračno vzmetenje? Američani, ki imajo boljše ceste, pa si s temi tehničnimi novostmi ne belijo preveč glave in zagotavljajo, da je Hummer še vedno eden in edini. In še prav imajo! Najzanimiveje je, da smo kljub tehniki, ki se ji

Test | Hummer H3 3.5 Luxury



Iz oči v oči



tak vtis, ne more biti slab.

Na prvi pogled - impresivno. Kljub 'le' petvaljnemu motorju ne razočara tudi z zmogljivostmi. Le na lego na cesti raje pozabite, saj je bolj navtične kot avtomobilске sorte. A vseeno: avto, ki je sposoben na mimoidoče narediti

Dušan Lukič



Mali Hummvee sploh ni tako grozen (beri: hiter, agresiven), kot je videti. Pravzaprav je avto, s katerim sem na meritvah najhitreje dosegel končno hitrost. Elektronika ga grobo prekine po komaj enem kilometru pospeševanja (153 km/h), s čimer sem verjetno povedal vse. Če uživate v vožnji, ki komaj dosega zakonsko določene omejitve na cestah, potem je pravi za vas. Drugače

pa se raje obrnite k evropskim tekmečem, sicer vam bodo popustili živci.

Matevž Korošec



Kakšen ogromen kos pločevine! Njegova zunanost je v meni zbudila spoštovanje in občudovanje. Všeč mi je, da še obstaja kdo, ki se poživiža na aerodinamiko in je zavljo hudo agresivnega videza pripravljen pozabiti na vse kompromise. Avto je do konca frajerski in nežno boža ego vsakič, ko ga pogledam ali sedem za volan. Po velikosti se mi zdi, glede na ozke ceste, ki jih premoremo, še sprejemljiv, z večjim avtomobilom pa bi imel preveč preglavic. Zanimivo je bilo tudi to, da se mi v baby Hummerju nikoli ni nikamor mudilo. Te potegne v laagodnejši način vožnje. Vsako dirkanje z njim je namreč nesmisel.

Peter Kavčič

lahko le nasmihamo, in zmogljivostim, ki smo se jim že odkrito krohotali, nad njim navdušeni vsi. No, pospešek od 0 do 100 kilometrov na uro v samo 12 sekundah ni rekorden, še najmanj pa končna hitrost, ki se konča malce nad povprečno hitrostjo na naših avtocestah. Če smo povsem odkriti, je to najpočasnejših 14 milijonov, kar smo jih v zadnjih nekaj letih vozili, saj je Hummer elektronsko omejen na hitrost 160 kilometrov na uro (po merilniku)! Hitrostna omejitev surovo poseže v delovanje motorja, da se prvič ustrašiš, da je z avtomobilom nekaj hudo narobe! Hummer ni za hitro vožnjo, saj je videti nekako tako, kot bi prisilili slona, da teče hitro kot gepard. Z eno besedo: smešno! Ko si enkrat na cesti v prvem nadstropju, da si na 'ti' le z vozniki avtobusov in tovarnjakov, manjše avtomobile pred in za seboj pa le stežka zaznaš, potem veš, da si kralj. In kraljem se nikoli ne mudi. Ko mimoidoči odkrito kažejo s prstom proti tebi in te z odobravanjem sledijo še dolgo potem, ko si



že daleč proč, veš, da sediš v zelo nenavadnem avtomobilu. Nekaj smeja pa si lahko privoščiš tudi med vožnjo po mestu, ko so recimo v križišču nekateri nasproti vozeči med zavijanjem levo preveč pogumni in rahlo zapeljejo na vaš pas, nato pa vidijo, da se jim približuje 2,3-tonski Hummer. Reakcija? Panično na mestu vrtijo volan v desno, premaknejo pa se niti za centimeter, saj pozabijo na plin. Ali pogosti prizori v ozki ulici: nasproti vozeči se bo kar sam ponudil, da zapelje vzvratno, pa še to bo naredil z nasmehom in s pozdravom. Da, to so vsakodneвне (normalne) reakcije na Hummerja.

Zanimivo je, da je notranost orjaka zelo majhna, za tako velik avtomobil skorajda klavstrofobična. Največ 'zaslug' za to imajo bočne šipe, ki so široke kot strelska razpoka v srednjeveškem zidu, zato se v Hummerju počutite, kot bi se vozili v oklepnem avtomobilu. Preglednost je - ne boste verjeli - slaba, zato smo pogrešali tipala za parkiranje, ki jih je sicer mogoče dokupiti. A ne glede na



Test | Hummer H3 3.5 Luxury



tipično ameriško dušo je armaturna plošča zelo evropska. Materiali so dobri, mehki, številčnice pregledne, tipke in vzvodi pa pospravljeni in na doseg vozniških rok. Volanski obroč in prestavna ročica sta tako debela, da očitno pri izdelovalcu tega avtomobila pričakujejo, da imamo vsi tako široke dlani kot Arnold Schwarzenegger, ki je - zgolj mimogrede - tudi lastnik take zverine. Večja

zamera notranjosti gre volanskemu obroču, ki je nastavljen le navpično, ne pa tudi vzdolžno, in namestitvi stikal za električni pomik stranskih šip. Te so postavljene preveč nazaj, zato se je treba malce potruditi, komolec stisniti globoko v sedež in zaposliti konice prstov. Sedeži so električno nastavljivi (razen naklona hrbtne dela), dodatno ogrevani, v poletnih dneh pa smo bolj uporabljali

mehansko klimatsko napravo in električno pomično strešno okno. Tempomat, radio s CD-predvajalnikom, ABS, čelni varnostni blazini, stranske zaveske, prikaz zunanje temperature in kompas (v vzratnem ogledalu) pa so stvari, ki smo jih pri taki ceni, odkrito povedano, pričakovali.

Hummerja smo v sončnem vremenu hoteli postaviti pred izziv: kako se bo obnesel na stezi za motokros? Ha, ga bomo malce namučili, smo bili prepričani. Potem pa je sledilo razočaranje: vse (pozor, še enkrat napišem: vse!) vzpetine, strmine, luknje, grabne, zahrbtna kolesnice, strme vzpone, bočne izzive je prestal že v osnovni konfiguraciji pogona brez oklevanja, zato bi morali stezo vsaj dva dni pošteno namakati, da bi Hummerju lahko postavili pravi izziv. V osnovi ima stalni štirikolesni pogon, speljan v razmerju 40 : 60 (spredaj : zadaj), ki ga lahko prek gumba na sredinski konzoli nadgradimo v zaklenjeno funkcijo (50 : 50), nato pa lahko še vklopimo reduktor in zaposlimo zaporo zadnjega diferenciala. Če ne bi imel kromiranih dodatkov na pragovih (ki omejujejo prehode čez kratke vzpetine), bi Hummer zmozel vse.

Kratki previsi in dodatna aluminijasta zaščita motorja so le zagotovilo, da med grobo terensko vožnjo ne bi izgubili nobenega mehanskega ali pla-

Posebna ocena za terence

občutljivost karoserije in njenih delov (10)	9	Ena točka manj zgolj zaradi kromiranih dodatkov na pragovih, sicer imamo občutek, da je Hummer neuničljiv.
prenos moči (10)	9	Ima (skoraj) vse, od stalnega štirikolesnega pogona do reduktorja in zapore zadnjega diferenciala.
terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	10	Rojen je za to, da je na terenu med najboljšimi.
terenske zmogljivosti (praktično) (15)	13	Nekaj težav boste imeli le na kolovozih zaradi njegove širine.
cestna uporabnost (10)	3	No, to pa ni najmočnejša točka tega avtomobila.
terenski videz (5)	5	Takšnega videza bi morali biti vsi terenci, kajne?
skupna ocena terenca	49	Ena točka mu je zmanjkala do petice pa še to le zaradi zahtev po cestni uporabnosti. Hummer je izvrsten terenec, ki vam le stežka ne bo ugodil pri še kako zahtevnem manevriranju po terenu.

OČENA avto magazin

1 2 3 **4** 5

Kriterij ocenjevanja (št. točk = ocena): 0-20 = 1; 21-30 = 2; 31-40 = 3; 41-50 = 4; 51-60 = 5



»Če ne bi imel kromiranih dodatkov na pragovih (ki omejujejo prehode čez kratke vzpetine), bi Hummer zmogel vse.«

stičnega dela. Če je Humvee zmagovalac na terenu, kjer je najšibkejši člen premalo pogumen ali nevesč voznik, pa je veliko bolj neroden na asfaltu. Toga zadnja preda z listnatimi vzmetmi je razlog, da je na kratkih grbinah Hummer živčen kot najstnik na prvem zmenku in da se treslaji neprijetno prenašajo na volanski obroč. Zato pozor: ne samo da boste prekleli cestarja Janeza, ki ni zakrpal številnih lukenj po zadnji zimi, ampak vas lahko Hummer med dinamičnejšo vožnjo po slabših magistralnih cestah tudi preseneti z odskokom zadka, ki ga niste pričakovali. In verjemite nam, ko začne nenadzorovano drseti 2,3 tone jekla in plastike, vozniku v nobenem primeru ni prijetno!

Imidž in nenavadnost pojave je tisto, kar ima Hummer, veliko njegovih tekmecev pa ne. In prav imidž je pri prodaji najpomembnejši, saj avtomobilu, ki je nekaj posebnega, spregledaš tudi kakšno pomanjkljivosti. Hummer je - gledano s stališča evropskega kupca - tehnično pomanjkljiv, prostorsko neracionalen, požrešen in povrh vsega še drag. Čeprav je za okroglih šest milijonov cenejši kot H2 ... To so dejstva, zato je tudi dobil manj točk pri naših (suhoparnih in primerljivih) ocenah. A če nas vprašate, ali bi ga imeli, potem verjemite, da bi dobili veliko pritrdilnih odgovorov. ■

Hummer H3 Luxury

CENA:	(Ski&Sea)
Osnovni model:	13.440.000 SIT
Testno vozilo:	14.016.000 SIT
Moč:	164 kW (223 KM)
Pospešek:	12,0 s
Največja hitrost:	155 km/h
Povpr. poraba:	19,4 l/100 km

NAŠE MERITVE

(T= 14 °C / p= 1010 mbar / rel. vl.: 60 % / Gume: Good Year Wrangler PT/S 265/75 R16 H / Stanje km števec: 9.816 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	12,0
402 m z mesta:	18,0
	(124 km/h)
1000 m z mesta:	33,4
	(154 km/h)

Prožnost

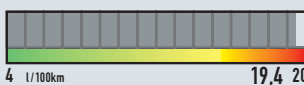
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost

155 km/h
(III. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	18,2
največje povprečje	21,0
skupno testno povprečje	19,4

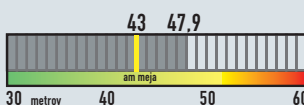


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	55	54	54	
90 km/h	64	62	60	
130 km/h		70	68	
Prosti tek			36	

Zavorna pot

od 100 km/h:	47,9 m
	(AM meja 43 m)



Napake med testom

- brez napak

Mere:

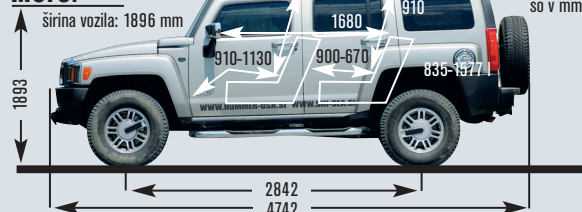


DIAGRAM MENJALNIKA:

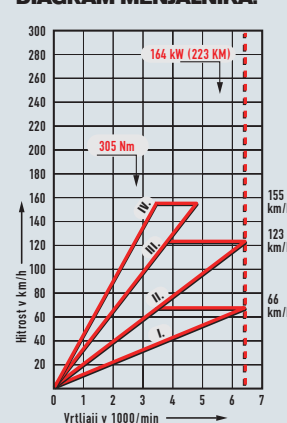
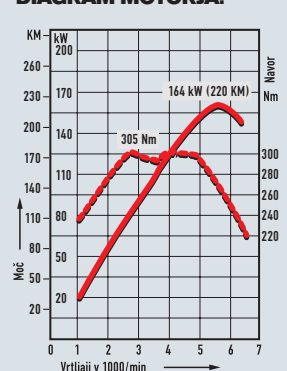


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Prasranje je le, kje vas zasaačo. Če se trenutno vozite na stezi za motokros, boste kraljevali z nasmehom na ustih. Zato bi mu za terensko vožnjo dali pet smeškov. Po asfaltni cesti pa je nedoraso vzmetenje vseeno preveč moteče,

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 3460 cm³ - največja moč 164 kW (223 KM) pri 5600/min - največji navor 305 Nm pri 2800/min

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesi - 4-stopenjski samodejni menjalnik - gume 265/75 R 16 H (Goodyear Wrangler RT/S)

Voz in obese: terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamični obesi, vzvojni vzmeti, teleskopska blažilnika, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj toga preda, listnati vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni - rajdni krog 11,3 m - posoda za gorivo 87 l

Mase: prazno vozilo 2132 kg - dovoljena skupna masa 2655 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 160 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,0 s - poraba goriva (ECE) ni podatka

Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)



Ocena		
Zunanost (15)	14	Kljub škatlasi obliki je lep. Ali pa vsaj všečno nenavaden.
Notranost (140)	84	Skromnejši s prostornostjo, a z dobro opremo in dovolj velikim prtljajnikom.
Motor, menjalnik (40)	26	Ni višek najnovejše tehnologije, predvsem pri menjalniku smo pogrešali prestavo več.
Vozne lastnosti (95)	63	Udobje boste doživeli le na lepi cesti, sicer pa vas bo bolj kot ne premetavalo.
Zmogljivosti (35)	18	Hočemo 'big block' motor (velika prostornina), s tem pa tudi boljše zmogljivosti.
Varnost (45)	32	Slabša zavorna pot, a potolažijo čelni varnostni blazini in stranske zavese.
Gospodarnost (50)	24	Razmeroma visoka cena in velika poraba goriva, dobra garancija.
Skupaj	261	Hummer je samosvoj, nenavaden avtomobil, ki pritegne veliko pogledov. Tehnično ni dorašel evropski konkurenci, je pa kljub vsemu zanimivo, da je zelo domač tudi voznikom na stari celini. Kot bi Američani mislili tudi na nas, ko so ga načrtovali ...

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- imidž, pojava
- terenske sposobnosti
- 'evropska' notranost
- sidrišča za vleko avtomobila
- vzmetenje

- poraba bencina
- vibracije na volanskem sistemu
- utesnjenost v notranjosti
- le ena obvolanska ročica