



Flinke jongen

Hummer is als nichespeler op de SUVmarkt verplicht aan zijn stand om met iets bijzonders te komen. En hoewel de jongste telg van de Hummer familie ook wel liefkozend ‘œbaby Hummer’ wordt genoemd, behoort de H3 tot de grotere SUV’s die momenteel te krijgen zijn. De H3 maakt gebruik van het Mid-Size SUV platform van General Motors en deelt deze met o.a. de Chevrolet Colorado en GMC Canyon, die overigens niet in Nederland leverbaar zijn.



Gespierd ontwerp

De auto is 4,78 meter lang, bijna 2 meter breed en 1.87 meter hoog. Indrukwekkende cijfers en dat je met iets bijzonders op pad bent blijkt wel uit het feit dat medeweggebruikers de raarste capriolen uithalen om de auto van dichtbij te bekijken. Meer dan eens moesten we plots uitwijken, remmen of van het gas af omdat men meer bezig was met het vergapen aan onze auto dan op het overige verkeer te letten. Nu moet ik zeggen dat je je met dit formaat auto, de rode kleur en het nodige chroom nou niet bepaald ingetogen voortbeweegt. Maar eerlijk is eerlijk, daar is deze auto ook niet voor bedoeld.

De H3 heeft alle stylingkenmerken die je verwacht van een Hummer. Dat betekent een

gespierd, blokvormig en agressief ontwerp, inclusief de chromen zevensleuven-grille met daarin de ronde karakteristieke koplampen, grote wielen die ver in de hoeken geplaatst voor een grotere vrijloophoek, de rechtopstaande voorruit met bijpassende kleine zijruiten en de loodrecht naar beneden lopende achterkant. Details zoals gigantische sleepogen, de louvre in de motorkap en grote chromen buitenspiegels mogen ook niet ontbreken.

Dat men niet altijd even duidelijk het verschil ziet tussen de H3 en zijn grote broer de H2 blijkt wel uit het feit ik pardoes door een ballerige type uitgemaakt werd voor "œloser" omdat hij me wist te vertellen dat niet de H2 (waarin ik reed volgens hem) maar de H1 de enige echte oer Hummer is. Overigens is de H1 op zijn beurt weer de burgermans uitvoering van de legeruitvoering, de Humvee, die veel bekendheid verwierf ten tijde van de Golfoorlog. Snapt u hem nog? Mocht het verschil u ook niet direct duidelijk zijn, de H3 heeft ten opzichte van de H2 sterk geprononceerde wielkasten. Zet je overigens de H3 en de H2 naast elkaar dan is het verschil wel duidelijk: de H3 is 39 mm korter, 171 mm lager en 73 mm smaller dan zijn grote broer.



© Rijtesten.nl

Pantservoertuig

Binnen in de auto wordt het gespierde ontwerp doorgezet. De lage glas/metaal ratio, de hoge zit en het zicht op de bijna horizontaal lopende motorkap bekruipt mij enigszins het gevoel rond te rijden in een soort van pantservoertuig. Ondanks dat er veel gebruik is gemaakt van (hard) plastic ziet het er kwalitatief goed en netjes uit. Het interieur is vrij van kraakjes en piepjes en afgezien van de stoelverwarming is het met de ergonomie ook goed gesteld. Knoppen, hendels en schakelaars bevinden zich waar ze zich moeten bevinden. De enige echte misser is de raambediening, deze bevindt zich in de armsteun van de deuren en zit vrij ver naar achteren waardoor je op een onnatuurlijke manier je arm en pols moet buigen wil je een raampje openzetten (en nee ik heb geen Bokito armen). De elektrisch te verstellen lederen stoelen zijn van het soort

fauteuils. Amerikaanse fauteuils wel te verstaan. De zit is namelijk voortreffelijk en heerlijk comfortabel, totdat je iets te enthousiast een bocht instuurt. Weinig zijdelingsesteun dus. Met uitzondering van een digitaal compas in de achteruitkijkspiegel en wat knoppen voor het offroadrijden zijn er weinig toeters en bellen.

In tegenstelling tot voorin valt het achterin op dat er voor een auto van dit formaat relatief weinig beenruimte is. Zeker wanneer de voorstoelen helemaal naar achteren staan is de ruimte achterin vergelijkbaar met pakweg een Volkswagen Golf. De zware achterklep scharniert naar links open en kan onhandig zijn wanneer de auto krap geparkeerd is. De bagageruimte bedraagt 835 liter en 1.577 liter met neergeklapte achterbank. Even een tip. Vink bij het bestellen op de accessoirelijst de buisvormige treeplanken aan, dat vergemakkelijkt het instappen voor mensen die wat kleiner zijn.



Verrassend genoeg comfortabel

Het conceptmodel uit 2004 was voorzien van een geblazen 355 pk sterke 3.5 liter vijfcilinder. Helaas heeft deze Turbo het productiestadium niet gehaald en moet de H3 het doen met 244 pk en 328 nm uit een 3.7 liter 5-in-lijn Vortec blok. Onze testauto was voorzien van een optionele viertraps Hydramatic automaat, die "voornamelijk met rijden in de stad - redelijk nerveus is. En met een gewicht van ruim 2.200 kilo is het dan niet zo moeilijk voor te stellen dat het hier geen sprintkampioen betreft

Maar deze auto is ook bedoeld voor het ruige offroad werk. Aan de basis hiervan staat de elektronisch geregelde permanente vierwielaandrijving, dat optioneel kan worden uitgebreid met een elektronisch te blokkeren achterdifferentieel. De H3 staat op een

doorontwikkeld ladderchassis met een onafhankelijke voorwielophanging en bladveren achteraan en heeft een bodemvrijheid van 219mm. Met de regen van de afgelopen periode hadden we de drassige weilanden en modderige bospaden voor het uitzoeken. Het gaat hem allemaal moeiteloos af. Maar met zo'n constructie vrees je al gauw dat het een ander verhaal wordt wanneer je je op asfalt begeeft. De H3 rijdt, zeker op de snelweg, verrassend genoeg comfortabel. Het stuur voelt ondanks de brede banden niet zoekerig aan en stuurt licht en vrij direct. In de stad voelt de H3 zich iets minder thuis. Ten eerste door de nerveus schakelende automaat die af en toe niet wist welk verzet er gekozen moest worden. Ten tweede belemmeren de kleine zijruiten het zicht rondom de auto. En omdat we het hier over een SUV hebben helt de auto wat meer in bochten en is het onderstel wat stoteriger en hebben de remmen enigszins moeite met het gewicht, maar als je voor zo'n soort auto kiest moeten er wat dat betreft concessies gedaan worden. En dat geldt ook voor het verbruik. Hummer claimt overigens een gecombineerd verbruik van 14,5 liter per 100 km. Wij kwamen trouwens op 16,5 liter per 100 km.



© Rijtesten.nl

Nut is van minder belang

Hummer levert de H3 in drie uitvoeringen. Als basis, Luxury en Adventure. De vanafprijs is net geen â,-50.000. Onze testauto was voorzien van het Adventure pakket, wat ondermeer bestaat uit een met leer bekleed interieur (inclusief stuurwiel), verwarmde en elektrisch verstelbare voorstoelen, chroompakket, 16 inch velgen met daaromheen 33 inch 265 mm all-terrain banden, elektronisch achterdifferentieelsper, Off-road ophanging pakket. CD/MP3 speler en een 7-speaker Monsoon audiosysteem. Als opties daarbovenop een hardcover voor reservewiel en uitschuifbaar glazen panoramadak. En komt daarmee op een prijs van rond â,-67500. Niet duur voor een auto van dit kaliber maar nog altijd een hoop geld en natuurlijk kun je eindeloos gaan discussiëren over het nut van deze auto in een land als Nederland waar het

“terreinrijden”™ zich beperkt tot het nemen van verkeersdrempels en af en toe een bussluis. En over het brandstofverbruik wat niet gering is. Maar geldt dat niet net zo goed voor snelle sportwagens? We mogen hier toch niet harder dan 120 km/u en om nou te zeggen dat die wel zuiniger zijn. Net als bij het kiezen van een mooie sportwagen is het hier een kwestie van gevoel, het nut is van minder belang.

Plus

- + Comfortable reisauto
- + Offroad capaciteiten
- + Ruim

Min

- Automaat af en toe nerveus
- Zicht rondom
- Zijwind gevoelig