

Test:

AM GENERAL HUMMER

Surovina! Grdobec! Bad boy! Še gremlini bi se ga zballi.

Ampak nekdo, presneto nežna duša je moral biti, mu je na zadnjo plat napisal "My smyly". Tako nekako kot "smehljajček". O, moj dragi Hummy, ko bi le obveljalo za vse generale sveta!

Hummer namreč zares izvablja smehljaje. Človek ga zagleda, zajame sapo, izbulji oči, drečne prijateljico in se - zasmije. Najsi bo še tak robatež, hummer ne vzbuja sovraštva. Sredi mestne ulice je videti kot hippy na državniškem sprejemu; na avtomobilski cesti je kot želva, ki ne najde solate; toda manj ko je čvrstih tal pod kolesi, bolje se počuti. Hummer je terenec: od vrha do tal; brez kompromisov; in s povsem očitnimi željami priti tja, kamor se zdi, da ni mogoče priti.

Ta avtomobil izdeluje AM General, firma, ki že desetletje pripada teksaški LTV Corporation. Z njim so ustregli predvsem ameriškim vojaškim standardom, takšen, kot je bil testni hummer, pa nastaja v Mishawaki, Indiana, ZDA, in je na voljo tudi civilnim kupcem. Hummer se je rodil leta 1985 (od takrat so naredili približno 100.000 teh vozil), maturiral je na ameriških orožnih vajah, diplomiral pa v zalivski vojni. Nastal je kot daljni in odraslejši potomec zgodnjih "džipov" in "džemsov" ter z enim samim namenom: biti izredno mobilno večnamensko kolesno vozilo, torej High Mobility Multi-purpose Wheeled Vehicle, s kratico HMMWV, ljubkujoče HUMVEE, uradno HUMMER.

Hummer ima štiri različice, vselej z enakimi zunanji merami in enako medosno razdaljo: dvosedežnik z velikim tovornim prostorom, štirisedežnik



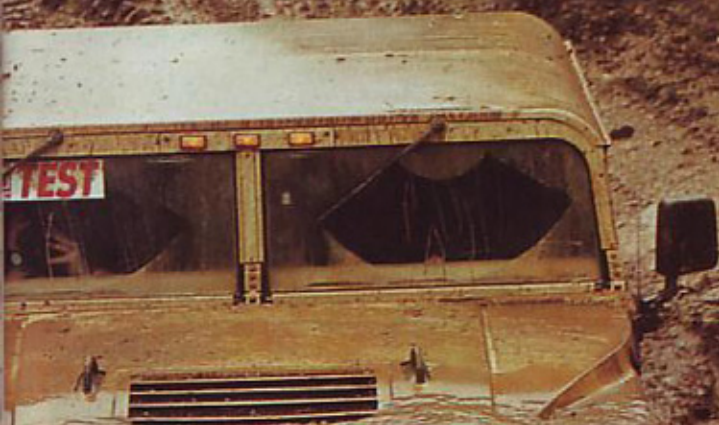
I AM A GENERAL!

s čvrsto streho (testni avto!), štirisedežnik s platno streho (obakrat s kratkim odprtim tovornim prostorom) in kombi, s čvrsto streho vse do zadka.

Od strani je hummer kot otroška risba: oglat in na vseh

*Od strani je hummer
kot otroška risba.*

koncih pravokotno odsekan. Od spredaj spominja na žepni oklepnik: zaradi visokega in režastega gobca, ki mu vojaške luči, mreži pred žarometoma, cevna zaščita in doplačilno vlečno vitlo odlično pristajajo. In od zadaj je kot zaboj



za smeti: v črtno zavito rezervno kolo mu je od daleč sicer v okras (če je ta avtomobil sploh možno s čim okrasiti), ampak kolo smo za naš test preprosto sneli; prvič zato, ker je hummer opremljen s samotlačilnim sistemom za zrak v kolesih, uporabnim tudi med vožnjo, in drugič zato, ker rezervno kolo straši voznika - v vzvratnem ogledalu je videti, kot bi tik za avtomobil vozila lokomotiva. Ne prezrite vlečne kljuge, ki je po volji dvema višinama prikolčnih rud in ne prezrite kavljev (dva nad motorjem in dva na zadku), s katerima je hummer moč urno dvigniti in naložiti (na primer

na ladjo), ali pa kar tako (na primer za fotografiranje na račun AVTO MAGAZINA). Oranžnih in rdečih luči, v katere so hummer odeli, ne boste prezrli, saj svetijo kot da vozite božično drevo.

Hummerjevo jedro je petkrat prekrizana šasija, na katero so vpeli vse tisto, kar potrebujejo U.S. Forces in Arnold Schwarzenegger, ki si je ta avto prvi privoščil za zasebno uporabo. Streha avta je iz jeklene pločevine (da jo je moč izrezati in namestiti brzostrelni top), pokrov nad motorjem je iz plastike kot kakšen čoln in preostala karoserija je iz aluminijastih oplat, kovičenih med

seboj, kot pri DC-9. Takšen hummer tehta prazen skoraj tri tone, toda, če se vam zdi prelahek ali pa mislite, da vas obkrožajo sovražniki, si lahko privoščite oklepljeni hummer, ki tehta skoraj dvakrat toliko in kjubuje krogla kalibrov 5.56 mm in 7.62 mm, z dodatno ojačitvijo strehe in trebuha pa tudi minam in izstrelkom

Gledanje iz avta spominja na nemške bunkerje v Normandiji.

"airburstov".

Za začetek vam predlagam običajen hummer. Američani mu pravijo "gorila vaših sanj", ampak v sanje si ga zares ni potrebno tlačiti. Hummer ne zna biti ljubezen na šesti pogled. To je avto za odločno kmečko logiko: vzemi ali pusti! Civilni hummer je vozilo za ameriške rančerje, za saharске pustolovce, pa tudi za povsem običajne ljudi, če jih ne moti, da vozijo avtomobil, ki je za najmanj pol metra širši od vseh veljavnih parkirišč in tudi krepko višji od vseh normalnih avtomobilov. Za zaljubljenca ta avtomobil že ni: sedežna para v njem sta preveč



na široko razmahnjena, da bi lahko kogarkoli na njih sploh dosegli in gretje je v teh zimskih dneh premalo uvidevno, da bi bil hummer od znotraj gospodičnam všeč. Klimatska naprava je uglasena na vroče Fahrenheitove in Celzijeve stopinje in tudi dragoceni hi-fi z osmimi zvočniki in ojačevalnikom se vročini nekako bolj poda.

Glede na dvometrsko notranjo širino se v hummerju hudičevo tesno sedi: sedeži so stisnjeni vsak ob svoja vrata, sredinski greben, približno meter širok, pa so podarili motorju, menjalniku in preostalemu pogonu. Pliš, nekaj usnja in dokaj spodobna plastika blažijo surovost, ampak kokpit je še vedno tankovski: z najnujnejšimi merilniki (voltaža, oljni tlak, hitrost plus kilometrski števec, motorna temperatura, gorivo), z izredno majhnim in odlično servoojačanim volanskim obročem, s slabo preglednimi stikali ter z ročicama za samodejni menjalnik in terenski prenos moči ter z vzvodom za ročno zavoro. Pločevinasti pod je visoko obrobjen kot v kanuju, zato ima ventile za vodni izpust, edino pravo odlagalnišče za drobnarije so žepi na vratih in vse naokrog je dovolj prilepljenih navodil za uporabo vozila. Izza volana je moč - kot rečeno - spreminjati tudi zračni tlak v gu-



Diferenciali in torsen: "diagonalni" pogon



Kolo z napeljavo za tlačenje (in spuščanje) zraka v gumo, poklopec posode za gorivo



Zračni filter visoko od tal (in vode), pokrov z zaponko za krepke roke

mah: za vsak kolesni par posebej ali za oba skupaj, s preklopnim stikalom, sprožilom, tlačilnikom in tlakomerom.

Gledanje iz avta spominja na nemške bunkerje v Normandiji, ampak ko se privadiš nizkih šip, življenje ni pretežko. Zanič sta le zunanji ogledali, ki sta sicer veliki, ampak preveč povečjivi, da bi bili sliki v njiju vselej varno uporabni. In zanič je zimsko zračenje notranjosti, ker se večina šip (predvsem pa zadnja, ki je pravzaprav drsno trodelno okno) prehitro orosi. K luksuznim dodatkom števijo po višini nastavljiv voznikov sedež, podaljški v senčnikih, dvostopenjska brisalnika in zelo močne luči na stropu, k varnosti prispevajo štirje avtomatski pasovi in štirje zglavniki, k občutku moči pa trušč motorja, ki vdano zagrmí že na prvi zasuk kjuča.

Če ste gledali "Pot v pekel", potem veste, kako takšni motorji rohnijo. Tale je dizelski V8, izdelek General Motors in opremljen z vsem, kar se za takšen stroj spodobi: s trojnim, temeljito ventiliranim hladilnim satovjem, z visokozmogljivim alternatorjem, s prenosno lučko na majhnem vitlu in s povsem ugodnima krivuljama moči in navora. Slabotni se zdijo jermenice ter kinasti jermeni zanje in kar se zdi, ni vedno optična prevara.



Potniški prostor: dnevna soba za 4 osebe



Tovarni prostor: s stranico na verigah

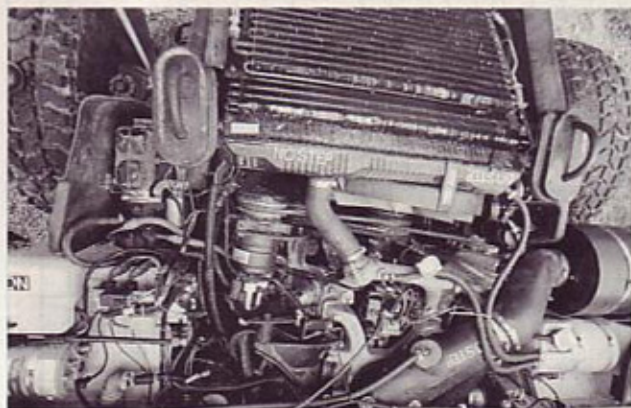


Kokpit: mini prostor v maksí avtu

Sicer pa: motor je klasične zasnove, prepričljive znamke in časovno ugledne tradicije. Moč na cesti je speljana prek tristopenjskega menjalnika (brez kick-downa, ampak s pritaknjemim dvostopenjskim terenskim prenosom moči) in prek treh samozapornih diferencialov torzen. Toda za izračun končnih prestavnih razmerij je treba upoštevati tudi prestave v kolesih. Ena od hummerjevih posebnosti je namreč ta, da polosi ne segajo k središčem kolesnih platišč, ampak za nekaj dobro vidnih centimetrov nadnje, s kolesnimi pesti pa jih združujejo zobniki. Tako so konstruktorji pridobili dragoceno praznino pod trehuhom vozila (ta znaša več kot 40 centi-



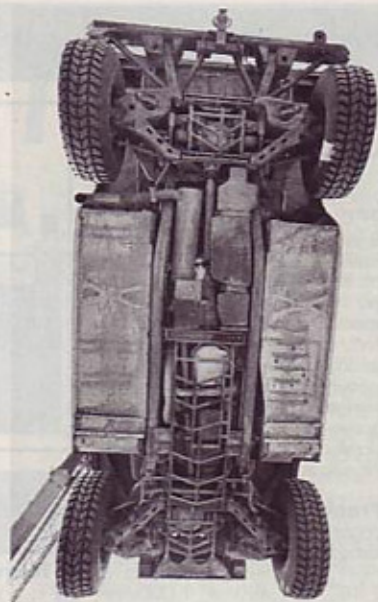
Nos in oprema: dvizna kavlija, zaščitne cevi, vitlo (s škatlama za verige ob straneh)



Motor: dizelski V8 za prijazne in hude čase



Hummer smo tudi dvignili...



...in si ogledali njegove trebušne zaščite

metrov), pa tudi dobrodošlo dodatno prestavo v prenosu moči.

Zato vljudno prosim, da se poslovite od asfalta in cest ter zapeljete tja, kjer se zdi, da je konec sveta. Ampak hummer tega ne opazi! Vzdolžno je kos 60-odstotnemu nagibu, prečno zmaguje 40-odstotni nagib (slednja omejitev gre na račun motornega mazanja, ne pa težišča vozila), voda pod avtom sme biti

globoka 70 centimetrov. Prednji kolesi zmoreta 72-stopinjski kot, za zadnjima sme biti kot 27-stopinjski, med obema kolesnima paroma (v obeh smereh) pa 37,5-stopinjski.

Vsa štiri hummerjeva kolesa so posamično obešena, s prečnimi vodili in vijačnimi vzmetmi. Štirje notranje hlajeni zavorni koluti so nameščeni ob notranjih prijemališčih polosi, torej daleč od kolesnega blata. In diferencialski torzen opravi preostalo. Hummerju je precej vseeno, če je kakšno kolo v zraku; če seže blato čez prednji pokrov; če hoče voznik čez zajeten hlood ali čez ostre ostanke porušenega zidu; ali če je vse drugo pred njim obstalo. Hummer ne pozna glagola "obstati". Hummerja niso zgradili za poraze. Hummer je nasilnež, ki zna svoje sile pametno izrabljati. Nazadnje tudi z vitlom, če je to potrebno. Ampak nazadnje ste z njim vedno tam, kjer ste hoteli biti.

In zgolj zato je hummer tudi na svetu: za doseganje najzahtevnejših ciljev. Če si ga kdo kupi le za užitke, je to povsem njegova stvar. In če ga kdo podcenjuje - prav tako.

Premagovanje nemogočega? Ne, to še vedno ni mogoče! Je pa AM general hummer že zelo blizu tega. Na njem bi pravzaprav moralo pisati "I am a general". General med terenci?

"Yes, sir!" General Hummy, da ni slišati pregrobo.



**Tekst: MARTIN ČESENJ
Foto: MIŠKO KRANJEC
MATEJ DRUŽNIK**

Tehnični podatki

Motor: osemvaljni - štirilinkni - V-oblike - dizel - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 101,0 x 97,0 mm - gibna prostornina 6219 kubikov - kompresija 21,3:1 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 3600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,1 m/s - specifična moč 17,6 kW (24,1 KM)/liter - največji navor 350 Nm pri 2000/min - ročična gred v 5 ležajih - sredinska odmična gred (veriga) - visokotlačna črpalka za gorivo - vrtnične komore - vodno hlajenje - 2 akumulatorja 12 V, 85 Ah - alternator 1736 W

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa - trisopenjski samodejni menjalnik (položaji ročice: P-R-N-D-2) - prestavna razmerja: I. 2,480; II. 1,480; III. 1,000; vzvratna 2,080; diferencial 2,730; prestava v kolesih 1,920; terenski prestavi: 2,720; 1,000 (ročica za izbiro terenskega prenosa moči s položaji: HL-HH-H) - 3 diferenciali s samodejnimi zaporami (torsen) - gume 37 x 12,5 OR 16,5 LT (M+S; good year wrangler), kotalni obseg, 2,81 m - hitrost vozila pri 1000/min v III. prestavi: 32,2 km/h

Voz in obese: terenski poltovornjak - 4 vrata, 4 sedeži - karoserija na šasiji - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, dvojna prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator (spredaj) - zavore servo, štirje notranje nameščeni in hlajeni koloti, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi - volan s servoosajevalnikom, variabilna prestava 13/16:1, 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4682 mm - širina 1827 mm - višina 2195 mm - medosna razdalja 3299 mm - kolotek spredaj in zadaj 1827 mm - najmanjša razdalja od tal 406 mm - rajdni krog 12,6 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zad. naslonjala) 1620 mm - širina (komolci) spredaj 2000 mm, zadaj 2000 mm - višina (nad sedežem) spredaj 1010 mm, zadaj 980 mm - vzdolžnica prednji sedež 820-1050 mm, zadnji sedež 960-730 - premer volanskega obroča 360 mm - tovorni prostor 1120 x 1320 x 340 mm - posoda za gorivo 95 litrov

Teže: prazno vozilo 2820 kg - dovoljena skupna teža 4680 kg - dovoljena teža prikolice 3900 kg, na cesti 2300 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 105 km/h - pospešek 0,97 km/h: 19,5 s - poraba goriva (povprečno): 17,4 litra plinskega olja na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

119 km/h (III. prestava)

Pospeški:

0 - 40 km/h 5,4 s

0 - 60 km/h 10,1 s

0 - 80 km/h 19,2 s

0 - 100 km/h 30,4 s

1000 m z mesta

39,7 s (105 km/h)

Prožnost:

s samodejnim menjalnikom meritev ni mogoča

Zavorna pot:

od 100 km/h 51,9 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:

60 59,4 km/h

80 81,3 km/h

100 102,8 km/h

Poraba goriva:

teren, povprečje:

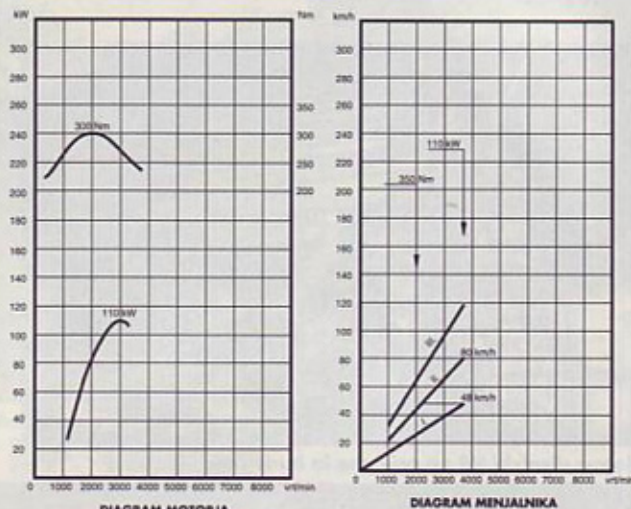
19,6 l/100 km

cesta, povprečje:

14,7 l/100 km

testno povprečje:

17,9 l/100 km



Hvalimo

- terenske zmogljivosti
- motor in menjalnik
- lahkotnost vodenja
- počutje voznika
- lahka karoserija
- zasnova in vzmetenost podvožja
- zavore
- dovoljena obtežba vozila

Grajamo

- utesnjenost za 4 osebe
- ni osrednje kličavnice (glede na velike notranje mere)
- rošenje žip
- slobotno gretje notranjosti
- neustrezni zunanji ogledali
- odmikanje cevne zaščite ob odpiranju motornega pokrova
- premalo drobnarijskih odlagalšč

Cena

USD 52.000 + 54 odstotkov tolarskih dajatev (LAB - FORTEND USA, Ljubljana)

Končna ocena

AM general hummer ne pušča dvomov: z njim ne boste šli v opero, ampak proč od civilizacije. V njem vam ne bo mehko in toplo, boste pa zanesljivo preživeli. Pravite, da vam ta avto nikakor ni všeč? Nič hudega. Prepustite ga vojakom! Njim so ga (večidel) tudi namenili.