



DER SANDMANN

Im Golf-Krieg während der Operation «Desert Storm» hiess General Norman Schwarzkopfs Dienstwagen Hummvee, daraus entwickelte sich der Hummer. Wer das Auto heute kaufen will, muss sich im Occasionshandel umsehen. GM stellte 2010 die Produktion ein

Text und Fotos: Jürg Wick

Rund 500 Hummer H2 und H3 sowie ein paar originale Hummer-Militärfahrzeuge HMMWV (High Mobility Multipurpose Wheeled Vehicle) und davon abgeleitete H1 sind in der Schweiz zugelassen worden. Das ist wenig und viel zugleich: Derzeit stehen etwas mehr als zehn Prozent davon zum Verkauf.

Auch Ex-Gouverneur Schwarzenegger ist Hummer-Kunde

Bis ins dritte Jahrtausend galten die riesigen Hummer als kultig, dann folgte im Zuge der CO2-Debatte der Fall in die gesellschaftliche Ausgrenzung. Wer heutzutage einen Hummer fahren will, muss mit einem dicken Fell und einer grossen Prise Selbstbewusstsein ausgestattet sein. Auch Arnold Schwarzenegger liess sich in der jüngeren Vergangenheit eher mit einem Hybrid denn mit einem seiner Hummer zeigen.

Die Merkmale? Ein riesiger «Wohnraum» und der V8-Motor

«Macho» wird sowohl mit dem früheren kalifornischen Gouverneur als auch mit den amerikanischen Militärgeräten in Verbindung gebracht. Wer ein solches Auto darauf reduziert, mag in vielen Fällen richtig liegen. Solange es aber erlaubt ist, mit einem 500 PS-Sportwagen herumzukutschieren oder eine Zehnzimmerwohnung in Graubünden über mehrere Monate unbewohnt zu lassen, muss auch stark genug sein, einen Hummer im Strassenbild zu ertragen.

Durchschnittsverbrauch? Unter 20 Liter liegen kaum drin

Amuf der Habenseite stehen die gewaltige Innenraumlanschaft mit zahllosen Komfortfeatures, die bedingungslose Geländetauglichkeit – auf Schotter gebärdet sich ein Hummer sogar

äusserst handlich – sowie die tadellose Übersichtlichkeit. Dazu kommen beim H2 die überraschend dynamischen Motoreigenschaften dank der Vortec-V8-Maschine mit zentraler Nockenwelle, die aus der Corvette stammt (Grobumschreibung der Modelle siehe Tabelle). Darf man es noch aussprechen? Dieser Powertrain bereitet auch im schweren Hummer jede Menge Freude. Köstlich, wie dieses Aggregat Vorurteile auf den Kopf stellt und einfach nur begeistert. Der bissige Sound ist daran nicht unbeteiligt.

Unterhaltskosten? Da zählt nichts mehr zum Durchschnitt

Die Retourkutsche folgt an der Zapfsäule: Mit weniger als 20 Litern auf 100 Kilometer kann man den gut drei Tonnen schweren Kasten kaum bewegen. Weiter steht dem Hummer die



TECHNISCHE DATEN

Motor	Getriebe	Verbrauch	Neupreis	Aussenmasse	Leergewicht
H1 6,6 L Diesel 198 PS	A4	k.A.	k.A.	469x219x191 cm	3560 kg
H3 3,7 L Benzin 245 PS	M5/A4	13,9 L/100 km	68 800.-	478x199x187 cm	2270 kg
H3 5,3 L Benzin 305 PS	A4	14,5 L/100 km	73 410.-	478x199x187 cm	2300 kg
H2 6,2 L Benzin 398 PS	A6	17,4 L/100 km	101 470.-	517x207x201 cm	3015 kg

extreme Fahrzeugbreite im Weg. Der H2 bleibt in Autobahnbaustellen definitiv auf die rechte Spur verbannt, und auch der «kompaktere» H3 gehört dort nicht hin. Parkhäuser sind selbstredend auch kein Hummer-Terrain, und schliesslich darf man keinen riesigen Kofferraum erwarten – fast die Hälfte wird vom Reserverad beansprucht. Enttäuschend auch die Anhängelast: Beim H3 3,7 L sind es 1600 Kilo, beim 5,3-Liter-V8 2,5 Tonnen und beim H2 reicht es auch nur für 3,2 Tonnen.

Motorfahrzeugkontrolle? Beim zweiten Mal klappts sicher

Dann die Unterhaltskosten: Reifen, Verkehrssteuern und Versicherungen, alles im abgehobenen Bereich. Wenigstens die Ersatzteile sind vergleichsweise günstig, und der Abschreiber ist relativ gering. Kurzzeitig gab es ein Tief, aber

inzwischen haben sich die Wertverluste aufgefangen; die Hummer sind wieder gesuchte Gebrauchtwagen.

Qualität? Kein Problem, da hält alles für die Ewigkeit

Wenn das anvisierte Modell so proper dasteht wie das abgebildete mit über 100 000 Kilometer auf dem Zähler, darf man ungeniert zugreifen, sofern das Fahrzeug vorgeführt ist. Denn die Motorfahrzeugkontrolle passieren die Amerikaner häufig erst im zweiten Anlauf. Bemängelt werden hauptsächlich Lenkspiel beziehungsweise ausgeschlagene Spurstangen. Weiter ist die einseitig ziehende Feststellbremse ein Grund, einen Hummer ein zweites Mal zur Prüfung anzubieten.

Flugrost an den gut sichtbaren Aufhängungsteilen sollte nicht irritieren. Die Korrosion beisst

sich oft am Hummer fest, vermag sich aber nicht durchzufressen. Die Fahrzeugschubstanz ist für die Ewigkeit konstruiert. Auch die Mechanik gilt als ziemlich unzerstörbar. Reto Zimmerli, ein US-Spezialist in Winterthur, der stets einen oder mehrere Dickschiffe im Angebot hat, schwört darauf.

Funktionstest? Ist vor dem Kauf unbedingt durchführen

Mit Kleinigkeiten wie gebrochenen Fensterhebern darf man sich nicht aufhalten, das kommt in den besten Familien vor. Bei Vogels Offroads in Lyssach, wo laufend mehrere Hummer zum Verkauf stehen, sieht man das ähnlich. Checken Sie vor der Vertragsunterschrift sämtliche Funktionen durch – das dauert seine Zeit, erspart dafür später viele Diskussionen.

