



■ Un habitacle spartiate digne des Jeep des années quarante. Notez la largeur impressionnante du tunnel de transmission imposé par la position reculée du moteur. En revanche la taille du volant est ridicule.

■ Le chauffage réduit à sa plus simple expression comme le reste de l'équipement de l'habitacle, se trouve au dessus des jambes du passager.

■ Sous le bouton rouge commandant la mise en route de la bête, se trouve la jauge de niveau d'encrassement du filtre à air.

■ L'entrée d'air d'alimentation, située dans un décrochement du capot, passe par une paroi.

■ Capots et portières enlevées laissent apparaître un aspect étonnamment et un confort de niveau militaire, c'est-à-dire absolument inexistants ! Quant au bruit...

différences de détails à l'extérieur du Hummer. Les rétroviseurs sont installés sur des supports articulés d'un style très unitaire, ce qui augmente la largeur hors tout de près de vingt centimètres de chaque côté, les trois petits feux rectangulaires orange en haut du pare-brise des versions civiles ont disparu, laissant place à deux cabochons de caoutchouc destinés à éviter le contact direct entre le capot et le cadre du pare-brise lorsque celui-ci est rabattu.

À chaque extrémité de la face avant, des gros feux orange font office de clignotants, celui de gauche ayant à son côté un feu de "blitz". À l'arrière, il n'y a pas de pare-chocs, l'extrémité du châssis muni de deux gros crochets en fait office. Les feux rouges arrière encastres sont en forme de fer à cheval, et à côté de celui de droite est fixée l'antenne radio sur un support en tôle en saillie. La roue de secours est à plat dans la benne.

UN HABITACLE D'UN AUTRE ÂGE

Les grosses différences d'aspect sont à l'intérieur, où l'on découvre des sièges tout droit sortis d'un MB et un tableau de bord évoquant le 4x4 GMC de la même époque. On fait un bond en arrière dans le temps de près de soixante ans, ça surprend. En revanche, l'énorme caisson central qui sépare les sièges de gauche de ceux de droite, de 85 cm de largeur, rappelle que l'on est bien dans un Hummer et certainement pas dans une voiture pour couple amoureusement enlancé. Contrairement à ce que l'énorme volume extérieur du véhicule, fort de ses près de deux mètres vingt de large, pourrait laisser augurer, la place disponible pour le conducteur et chacun des passagers est plutôt réduite en largeur, dépassant à grand-peine 60 cm. Surprise : le volant d'un diamètre très réduit, 34 cm et sa jante maigrelette de 15 mm, sem-



LES ÉQUIPEMENTS OPTIONNELS

Évidemment, s'agissant d'un véhicule d'occasion, et d'origine militaire de surcroît, les nombreuses options proposées au catalogue du Hummer ne sont pas au rendez-vous. Il en existe pourtant de bien tentantes, par exemple le système de gonflage et dégonflage des pneumatiques en roulant, qui permet d'adapter la pression des pneus à la route ou du sol, par condition (fort appréciable pour des balades sahariennes), d'autres moins intéressantes pour le tout-terrain, telles que les vitres électriques et l'ouverture centralisée des portières. Certaines peuvent s'adapter sans difficulté particulière, ce sont la pare-brise avec grille de protection des phares, la galerie de toit (mais pas sur notre modèle biche), le treuil de 5,5 tonnes, les blingages de protection pour préserver la mécanique des coups ou les pneus spéciaux capables de continuer à rouler pendant une bonne trentaine de kilomètres à vitesse modérée. Ne parlons pas des équipements de radio-cassette-CD, voire à bord celui d'origine n'apporte pas grand-chose de plus, et on peut trouver ce genre de matériel à tous les coins de rue.

LE HUMMER EN COMPÉTITION

Lorsqu'un pilote un Hummer, on se sent davantage attiré par l'idée d'escalader des dunes en plein désert que les trottoirs de la 5e Avenue. La conception de cet extraordinaire 4x4 sans compromis donne une irrésistible envie de l'aligner au départ d'une course de désert. C'est ce qu'a ressenti Rod Hall, pilote quasi légendaire du Off-Road américain, fort de plus de trente ans d'expérience et d'un nombre incalculable de succès en compétition. Dès 1993, une victoire à la mythique Baja 1000 dans la catégorie des 4x4 de série, lui permettait de vérifier la fantastique potentialité du Hummer en terrain difficile. Il conforma à la Baja 500 en 1994, puis l'année suivante à la Bartlow, la Baja 1000 encore une fois et à Reno 400. Le Hummer était en passe de devenir la référence. En 1996, Rod Hall écrivait à nouveau la concurrence à la Las Vegas à Reno, au Bonneville Challenge, et une troisième fois à la Baja 1000. Désormais le Hummer avait acquis ses lettres de noblesse en compétition, et était devenu le 4x4 à battre.



Le Hummer n'a pourtant pas une vitesse effrante, sa puissance demeure limitée par rapport à son poids. L'explication de ses succès se trouve ailleurs : "To finish first, you must first finish" (pour finir premier, il faut en premier finir), déclare Rod Hall aujourd'hui : "Il peut y avoir des véhicules plus rapides, mais ils courent tout-terrain. La vitesse est secondaire par rapport à la fiabilité". On a vu l'Américain sur le Paris Dakar 96. Cette année-là, pour la première fois de l'histoire, un équipage Américain au volant d'un véhicule américain, a terminé le Dakar. Mais loin...

LE DESCENDANT DIRECT DE LA JEEP

Le High Mobility Multi-purpose Wheeled Vehicle, ou HMMV pour les militaires, Humvee pour les copains et Hummer pour les dames a été conçu par AM General à la suite d'un appel d'offre du US Army en 1970. Dix mois plus tard un prototype était présenté aux militaires, puis après quelques temps d'essai, ceux-ci décidèrent que le HMMV était tout bon pour le service armé. S'ensuivit une première commande de 55 000 véhicules, puis quelques autres pour un total actuel de l'ordre de 140 000. Mais toute l'histoire avait commencé beaucoup plus tôt, en 1903, lorsque la toute jeune Overland Automobile Division présenta l'Overland "Runabout", événement suivi quelques années plus tard, en 1946, par le rapprochement avec une autre firme, Willys. La Willys-Overland Company était formée et c'est ainsi qu'en 1940 fabriquait plus de 250 000 Jeep. Passons sur les rapprochements de constructeurs qui suivirent la guerre, pour arriver à 1971. Jeep appartenait alors à l'American Motors Corporation, dont la division AM General Corporation est spécialisée dans le matériel militaire. Lorsque, en 1979, l'appel d'offre de l'armée tombe sur le bureau du patron d'AMG, c'est une entreprise particulièrement qualifiée pour ce genre d'étude grâce à son expérience de la Jeep qui est à même de se mettre à l'œuvre, avec le résultat que l'on connaît. La production bat ce plein dès 1986 (année de construction du Humvee qui fait l'objet de cet article). En 1990, alors que le Hummer fait la "Une" des médias du monde entier via la guerre du Golfe, naît l'idée d'en extraire une version civile qui sortira en 1992. C'est à cette même époque que le Groupe Renco acquiert AM General. Enfin, en 1996, le moteur du Hummer reçoit un turbo, mais là nous ne sommes plus dans l'histoire, nous arrivons à la période contemporaine. Aujourd'hui, c'est la General Motors qui a récupéré dans son grand AM General, et le Hummer par la même occasion. Il ou la sortie production du Hummer H2 sur base de Chevrolet Tahoe avec moteur V8 litres 6.5. Ça va ressembler à un Hummer, ça aura même beaucoup plus de chevaux qu'un Hummer, mais ça ne sera pas un vrai Hummer.