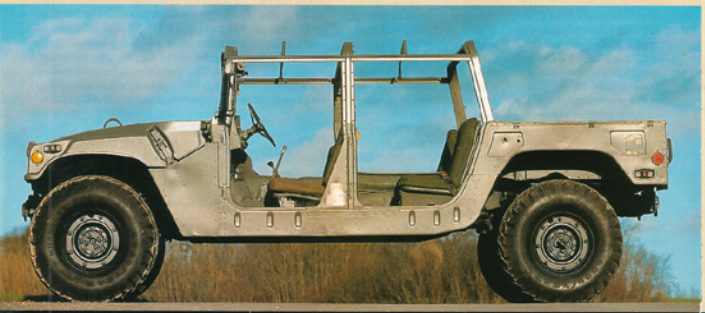
blent totalement déplacés dans cet énorme engin. Il n'y a aucune garniture ou moquette, le plancher est en tôle peinte kaki, le tableau de bord itou. Plus rustique tu meurs !

Sur ce tableau de bord, à gauche du volant, est placée la commande de démarreur, et au-dessous les manettes de commande de l'éclairage. Un peu plus au centre se trouve un voyant permettant de contrôler l'état d'encrassement du filtre à air, ce n'est pas idiot. Sur la droite, un compteur de vitesse gradué en milles et kilomètres, bordé d'une zone jaune pour les vitesses à respecter en TT ou avec remorque et une zone rouge pour la route. En haut à gauche du compteur un mano de pression d'huile, dessous la jauge de carburant, en haut à droite le thermomètre d'eau et au dessous le voltmètre. Un peu plus à droite sont disposées les manettes du chauffage. Les clignotants sont commandés par un gros commodo à gauche de la colonne de direction. Le frein à main est à droite du conducteur, et un peu plus à droite, sur le caisson central, on trouve le levier de la boîte auto et à sa gauche le petit levier pour vitesses courtes/longues et blocage de différentiel central.

Au plancher, une pédale d'accélérateur verticale, à sa gauche une large pédale de frein antidérapante, et très à gauche la commande de code-phares au pied, typiquement US. Voilà, vous savez tout !



9 Une batterie d'éclairages divers sur le capot avant, dont le gros clignotant orange et le feu de blitz.

10 Même conception à l'arrière où l'on retrouve les divers feux de position.

11 Au centre des roues, les fixations pour le parachutage du Hummer.

12 Sur l'aile arrière gauche, la plaque d'instruction pour arrimer le véhicule lors de son parachutage (très utile en cas d'embouteillage !).

13 Vue avant du moteur, un V8 diesel atmosphérique de 6 200 cm³, développant seulement 150 chevaux mais aussi un couple raisonnable de 339 Nm dès 2000 tours. Devant, se trouve le radiateur d'eau très incliné et en dessous, celui de l'huile.

14 Vue du gros V8, très reculé dans l'habitacle, capot intérieur enlevé.

Pas facile de décapoter !

Les portières de toile ultra-légères sont munies de fenêtres en vinyle, celles de l'avant pouvant s'ouvrir à l'aide d'une fermeture éclair. Elles sont particulièrement faciles à enlever, il suffit de les soulever de quelques centimètres pour les sortir de leurs axes de fixation. En revanche le démontage de la capote est une entreprise nettement plus complexe nécessitant au minimum deux hommes forts et bien entraînés, surtout au niveau du pare-brise ou l'avant de la toile est inséré dans une gorge en haut du pare-brise. Mettre la lèvre de la capote dans cette gorge équivaut à peu près au parcours du combattant. Mais si l'on réussit la prouesse du démontage, on peut également déposer l'arceau central qui se démonte aisément en enlevant la bagatelle de huit boulons de chaque côté. Gros boulot, mais qui, une fois ôtées les portières de toile, transforme totalement le look du Hummer en le rabaissant d'une cinquantaine de centimètres. Quand au remontage, disons seulement que c'est encore pire.

Au volant...

Contrairement aux versions civilisées, cet Hummer militaire ne comporte ni accoudoirs, ni réglages des sièges au millimètre. Faut faire avec, mais la position de conduite est néanmoins tout à fait convenable. Ma dernière expérience aux commandes d'un 4x4 de ce gabarit était le Lamborghini LM, mais une fois le moteur GM mis en marche, je réalise aussitôt que l'on n'est plus sur la même planète. Le moteur n'est certes pas bruyant, mais qu'il est loin le grondement assourdi du V12, le son cette fois "fait" tristement industriel. Je sais bien que c'est un Diesel, mais j'espérais que la magie des huit cylindres en V jouerait. Sur ce plan, c'est raté. Le volant minuscule, inquiétant par sa disproportion à l'arrêt, commande une direction ultra assistée, qui ne mérite que des éloges. Toutes ▶

LE MOTEURS ET LES BOÎTES DE VITESSES

Différentes versions de moteurs sont disponibles sur le Hummer: outre l'ancien V6 Diesel 6.2 l qui équipa la version ex-Army essayée, il existe maintenant un V8 Diesel 6.5 l atmosphérique à injection mécanique de 170 ch à 3 400 t/min, avec un couple de 393 Nm à 1 700 tours, ainsi qu'un V8 6.5 l Turbo Diesel à injection électronique de 195 ch à 3 400 t/min et 583 Nm à 1 800 tours de couple. Certes, 195 chevaux pour un 6.5 l Diesel turbocompressé, il n'y a pas de quoi crier "vaaaz voir", surtout si l'on compare au nouveau 3.0 l BMW Turbo Diesel qui en développe 193 pour une cylindrée plus de deux fois moindre.

Autre comparaison possible, avec un moteur de camion celui-ci, le moteur Iveco E0681 A de 7.8 litres (guère plus gros que celui du Hummer). Il développe 359 chevaux, avec un couple de 1 280 Nm ! Si on traduit tout ça en chevaux par litre de cylindrée, on trouve 30 ch/l pour le Hummer, alors que le moteur Iveco donne 46 ch/l et que le BMW atteint le chiffre record de 64 ch/l. Les ingénieurs diésélistes de la General Motors gagneraient peut-être à venir faire un petit stage en Europe.

Le Diesel n'est pas obligatoire sur le Hummer, il est possible d'opter pour l'essence auquel cas le moteur sera le V8 Vortec qui équipe aussi le Chevrolet Tahoe, entre autres produits de la General Motors. Ce V8 de 5 730 cm³ développe 245 ch à 4 600 t/min, et offre un couple de 430 Nm à 2 800 tours. Devant les prix du Super à la pompe dans nos contrées, il est préférable de jeter un voile pudique sur la budget consommation et de laisser l'option V8 essence à nos amis Américains chez qui les carburants échappent toujours à une surtaxation délirante.

Du côté de la boîte, si notre Hummer "Lys Tout-Terrain" est équipé d'une automatique à trois rapports GM 3L80, les versions actuellement commercialisées, que ce soit en Diesel atmosphérique ou turbo, sont munies de boîtes automatiques 4 vitesses GM 4L80-E. À noter que les trois rapports de la boîte 3 sont les mêmes que les trois premiers de la boîte 4 avec la troisième en prise directe, le quatrième étant une surmultiplié au rapport de 0,75 : 1

LES VERSIONS

Civiles : 2 Passenger Hard Top- 4 Passenger Hard Top- 4 Passenger Open Top- 4 Passenger Wagon

Utilitaires : Lutte contre l'incendie- Porte-outil (nacelle télescopique, pelleteuse, etc)- Plateau

Militaires : Base platform- Cargo-troop carrier (cabine 2 places et grande benne à ridelles)- Cargo-troop carrier (cabine 4 places et petite benne)- Shelter Carrier- Maxi Ambulance- Soft Top Ambulance (sans parler des versions moins sympathiques parfois blindées telles que : auto-mitrailleuse, lance roquettes, lance missiles, opérations spéciales, etc)

FICHE TECHNIQUE (HUMVEE M 998 - 4 PASSENGER OPEN TOP)

MOTEUR
Type : V8 Diesel atmosphérique Injection indirecte mécanique
Cylindrée : 6 200 cm³
Alésage x course : 101,09 X 97,03 mm
Taux de compression : 21.3:1
Puissance maxi : 150 ch à 3400 t/m
Couple : 339 Nm à 2000 t/m

TRANSMISSION
Boîte : auto GM 3L80 à 3 rapports
Rapports de boîte : 1er 2.48 / 2e 1.48 / 3e 1.0 : Ar 2.08
Boîte transfert : New Venture Gear Model 242 - Rapports courts : 2.72:1
Différentiel : central libre
4 roues motrices permanentes
Ponts : Av et Ar hypoïdes avec différentiels autobloquants + Torsen dans les moyeux.
Rapport de pont : 2,73:1
Moyeux réduc., rapport : 1.92:1

CHASSIS ET CARROSSERIE
Châssis : acier galvanisé à 2 longerons et 5 traverses
Carrosserie : en panneaux d'aluminium collés et rivetés, Découvrable, 4 places plus benne arrière. Capot moteur en matériau composite

SUSPENSIONS
4 roues indépendantes, double triangles Av et Ar / Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques

FREINS
Hydrauliques, double circuit, assistés. Disques ventilés de 266 mm accolés aux ponts Av et Ar
Surface totale de freinage 448 cm².
Frein à main sur disques arrière

DIRECTION
Assistance variable de 13 à 16:1

ROUES ET PNEUS
Jantes : 16.5 x 8.25
Pneus : 37 x 12.5 R 16.5 LT classe D Goodyear Wrangler MT Radiaux
Pression préconisée : Av 29 PSI Ar 22 PSI

ELECTRICITE
Batterie : 12 Volts Alternateur 85 Amp

CONTENANCES
Réservoir carburant : 95 litres

DIMENSIONS
Longueur : 4 686 mm
Largeur : 2 197 mm (rétros repliés),
2650 mm (hors tout)
Hauteur : 1 951 mm
Empattement : 3 302 mm
Voies Av et Ar : 1 819 mm
Intérieur benne : 1117 x 1320 mm
Seuil de chargement : 840 mm
Garde au sol pleine charge : 406 mm
Rayon de braquage : 8.10 m

POIDS
À vide : 2 740 kg
Charge Utile : 1 925 kg
Poids total en charge : 4 671 kg
PTC essieu Av : 1 859 kg
PTC essieu Ar : 3 084 kg
Poids remorquable : 3 964 kg

PERFORMANCES
Vitesse maxi : 115 km/h
Accélération 0 à 96 km/h : 19.5"
Consommation : 17 à 18 l/100 km

PRESTATIONS TT
Angle d'approche : 72°
Angle de sortie : 37.5°
Pente maxi : 60%
Devers maxi : 40 %
Profondeur de gué : 76 cm (avec Kit, 152 cm)