

KELPAISI KUUERNÖÖRILLEKIN

Hummer H2 2004

Kun Hummeriin ympätään ilmajousitettu alusta, remmiahdettu tekniikka, hierovin penkein varustettu luksussisusta ja yli 10 000 wattia äänentoistoa, saa lopputulos monen suun vehnäselä.

TEKSTI JA KUVAT KIMMO JANHUNEN, PROJEKTIKUVAT SK-AUTOSOUND

Artikkelimme Hummerin kustomointi sai alkunsa jo vuonna 2005, jolloin uudenkarhea auto oli vasta hiltattain hankittu. Sen omistaja totesi tuolloin SK-Autosoundin Samulle, että mikäli autoa ryhdyttäisiin rakentamaan, olisi sille yksi ehto:

– Auto pitää saada Amerikan tyyliin tiputettua tonttiin ja takaisin ylös nappia painamalla. Ennen sille ei tehdä mitään muuta. Ja sen jos saat tehtyä, niin sitten voit laittaa siihen sellaiset radiot kuin parhaaksi näet!

Suoralta kädeltä Samu ei uskaltanut ajatella ryhtyvän moiseen urakkaan. Olihan auto lähes uusi, ja tuohon aikaan vielä melkoisissa hinnoissa. Ilmajousitakaan ei ollut hirveästi kokemusta kertynyt, eikä valmiita sarjoja ollut Hummeriin saatavilla.

Sormet syyhysivät kuitenkin siihen malliin, että Samu otti asian puheeksi ilmajousiin erikoistuneen LowToysin Tomi kanssa. Hän otti asian selvittääkseen, ja palaili pian luva-

ten, että Hummer saataisiin raapimaan maata. Viesti välitettiin auton omistajalle, joka toimitti auton pajalle toukokuussa 2007.

Tekniikka iskuun

Sillä välin, kun ilmajousituksen toteutus oli pohdinnan alla, oli omistaja ehtinyt asen-

nuttaamaan Hummerin kuusilitriseen Vortec-veekasiin Magna Chargerin remmiahtimen. Alkuperäisen 325 hevosvoiman sijaan konepellin alla majaili nyt 436 hevosta. Kyseessä oli valmis ahdinetti, joka sisälsi kaikki tarvittavat osat. Välijäähdytintä autoon ei asennettu, mutta ilmanottoa parannettiin vapaavirtausuodattimella. Bensapumppu vaihdettiin ja se sai seurakseen apupumpun, jolla turvattiin riittävä polttoaineen saanti. Samaa syyssyyn vaihdettiin myös rosteriset peltisarjat ja tuplaputkisto.

Ikävä kyllä vaihteisto antautui tehojen kasvun myötä heti ensimmäisellä korttelin kiertämisellä ja jäi luistamaan rajusti. Vaihdelaatikko-ongelmiin saatiin apua ESP AutoTransilta Huitista. Tilaukseen laitettiin vahvin vaihteisto, mikä Hummeriin oli saatavilla – paluupostissa tuli louisianalaiselta Performance Automotive and Transmission Centeriltä hankittu Quadzilla 4L80E, jolle annettiin takuu 1000 hevosvoimaan saakka. Tämän jälkeen vaihteisto-ongelmia ei ilmennyt.

Maata kohti

Uutta vaihdelaatikkoa odotellessa Tomi oli päässyt vauhtiin alustamuutosten kanssa. H2:n alusta pohjautuu Chevrolet Suburbanin alustalle, jossa edessä joustelevat vääntövarret ja takana kierretai ilmajouset. Hummerin ollessa rekisteriotteen mukaan kuorma-auto ovat katsastusviranomaiset alustan muutostöiden suhteen suvaitsevampia verrattuna henkilöautoihin. Esimerkiksi e-hyväksyntää ei kaikkien osien kohdalla vaadita, vaan valmistajan selvitys osien sopivuudesta riittää.

Maasto-ominaisuuksien ollessa toissijaisia Hummerista hävitettiin neliveto poistamalla vetoakselit ja jakolaatikko. Runkoa muutettiin ainoastaan hitsaamalla siihen vahvistuksia. Myös alatakuvarsia vahvistettiin. Ilmajousitus koottiin eri valmistajien komponenteista. Slam Specialtiesin valikoimasta poimittiin eteen RE-7- ja taakse RE-8-sarjan palkeet. 12 gallonan ilmasäiliö sijoitettiin konttiin subbarikotelon ja taka-

Ilmajousituksen ollessa yläasennossa auton olomuoto on perushummerimainen, mutta ala-asennossa maatanuoleva. Hellan Xenon ensisimpiot korvaavat akuperäiset etuvalot.



Kuusilitrinen veekasi saa lisäpuhtia Magna Chargerin remmiahtimesta. Ilmanottoa on parannettu vapaavirtausuodattimella.



Kojelaudan päällinen muotoiltiin uudelleen. Uusittuun keskikonsolin integroitiin ilmajousituksen ohjauspaneeli ja kosketusnäyttöä varustettu dvd-soitin.

