

Acht Zylinder für ein Halleluja!

Ein anständiges amerikanisches Auto hat bekanntlich acht Zylinder. An dieser Weisheit gibt es eigentlich nichts zu deuteln, vor allem, wenn das Auto aus dem Stall von General Motors kommt.

1955 wurde der Small Block V8 in Form eines 165 PS starken, 265 Cubic Inch großen Motors in verschiedenen Chevrolet Modellen eingeführt. Ein halbes Jahrhundert später kann man in Detroit auf mehr als 90 Millionen Chevy Small Block Motoren zurückblicken, und ein Ende ist, trotz aller Diskussionen über das nahende Ende fossiler Brennstoffe, nicht abzusehen.

Am Grundprinzip wurde bis heute nichts geändert: Der klassische 90-Grad-Zylinderwinkel wurde genauso wenig angetastet wie die einzelne untenliegende Nockenwelle, die die nur zwei Ventile pro Brennraum über hydraulische Stößel betätigt.

Das konnte natürlich auch für den HUMMER H2 nicht falsch sein, denn 1. kommt das kantige Monster von GM und 2. hat ein anständiges amerikanisches Auto ja bekanntlich acht Zylinder.

Vortec 6000 6.0L V-8 ist die exakte Bezeichnung der Achtzylindermaschine, die es ab dem Produktionsstart 2003 mit einem Hubraum von 5 967 cm³, oder in amerikanischer Sprachregelung 364 Cubic Inch, mit einem Kampfgewicht von reichlich drei Tonnen aufnimmt. Die Vereinigten Staaten sind ganz schön groß, und der HUMMER ist vergleichsweise klein. Und so es ist nur logisch, dass das Triebwerk des H2 immer noch unter die Kategorie Small Block fällt.

Das erfolgreichste Verbrennungsmotordesign aller Zeiten geht dabei nicht einmal in seiner stärksten Version an den Start: Das mit 9,4:1 verdichtete Triebwerk leistet laut Werksangabe 325 PS / 242 kW

bei 5 200 U/min, parallel kursieren aber auch andere Werte zwischen 316 und 330 Pferdestärken – woher sollte man es bei General Motors auch wissen?

Dabei hätte man solche Diskussionen von Beginn an ganz leicht umgehen können: Das noble Brüderlein Cadillac Escalade wurde auch vom Vortec 6000 6.0L V-8 befeuert, freute sich aber über den Zusatz „High Output“ in der Geburtsurkunde. Kenner alter Muscle Cars wissen, dass diese beiden Worte Synonym für höhere Verdichtung sind. Mit dann 10,0:1 Kompression warteten in der zweitliebsten Kutsche der goldbehängten Gangstarappa – je nach GM Quelle – 345 oder 350 Mustangs auf einen schweren rechten Fuß.

Und der H2 hätte die zusätzlichen Vitamine durchaus gut gebrauchen können. Wir sprachen ja schon von einigen Pfunden zu viel um die Rippen, die nicht von einer stromlinienförmigen Aerodynamik wettgemacht werden.

Mit einer Sprintzeit von 10,2, 10,5 oder 11,0 Sekunden (Sie wissen ja: Papier ist geduldig!) aus dem Stand auf 100 km/h stampft der HUMMER wacker Kleinwagen vom Schlage eines Nissan Micra ein. Deren Stunde schlägt dann wieder, wenn beim H2 Kollege Computer bei Tacho 160 die Bremse einlegt, weil die BF Goodrich Pneu das Schwergewicht nicht schneller über die Autobahn rollen können.

Doch das ist sicherlich nicht das entscheidende Kriterium, um die Qualitäten des Sechsliter-Kraftwerks gerecht beurteilen zu können. Der „kleine“ V8 ist ein überaus kultivierter Spielgefährte, der durchaus Punch genug hat, das Gefährt bei Bedarf und Kickdown halbwegs zügig zu beschleunigen.