



H2 SUV: Take five!

Ungewöhnliche Autos haben oft eine außergewöhnliche Geschichte, und dafür ist die Entstehung des H2 SUV zweifellos ein Paradebeispiel. Im Sommer 1999 arbeitete Clay Dean, der damals für das Design von Chevrolet und GMC verantwortlich war, mit seinem Team am Chunk II, dem Eyecatcher für die Detroit Motor Show 2000.

Die Arbeiten waren zu diesem Zeitpunkt schon bis zum fertigen Tonmodell eines radikalen Geländewagens gediehen. Gleichzeitig waren die geheimen Verhandlungen zwischen AM General und General Motors schon sehr weit gediehen. Was fehlte, war eine GM-Vision von einem neuen Hummer (damals natürlich noch kleingeschrieben!). Also bekam Dean den Auftrag, ganz allein und zuhause, und vor allem ohne seine Abteilung mit einzubeziehen, erste Entwürfe für einen zukünftigen H2 anzufertigen.

Seine Skizzen zeigten ein Auto mit den typischen Attributen der Marke. Alle vier Räder – selbstverständlich groß, mächtig und mit fettem Geländeprofil – waren, wie schon beim HMMWV, möglichst weit an die Ecken des Fahrzeugs gerückt. Dazu kamen flache, steile Scheiben im Bunkerdesign rundum und der markante Kühlergrill mit den sieben senkrechten Schlitzern, der später zu einem langjährigen Rechtsstreit mit DaimlerChrysler, wo man dieses Frontstyling für Jeep geschützt sah, führen sollte.

Im August 1999 war schon so viel über die Gespräche zwischen David und Goliath nach außen gedrungen, dass die nächste Stufe auf dem Weg zum Hummer Concept Car gezündet werden konnte. Falls der Deal mit AM General bis dahin unter Dach und Fach gebracht sein sollte, wollte man statt des Chunk II eine H2 Studie in Detroit ausstellen.

Und was die GM-Designer dann in den nächsten fünf Monaten auf die Beine stellten, war wirklich ein Hammer, oder besser gesagt, ein HUMMER! Nachdem die endgültige Optik der Studie - vorher hatte Deans Truppe zwei andere GM Designteams ausgestochen, die alternative Entwürfe für den H2 bis zur fertigen Zeichnung entwickelt hatten – festgelegt war, ging es ans Eingemachte: In den folgenden vier Monaten arbeiteten alle Designer und Modellbauer der Abteilung Tag und Nacht am Bau dieses Concept Cars.

Auf dem Weg zur GM Pressekonferenz, wo niemand den neuen HUMMER erwartete, wurde die Studie im Transporter so weit fertig gestellt, dass sie zumindest im Blitzlichtgewitter der Medien bestehen konnte. Die letzten Finisharbeiten wurden dann im Laufe der drei Pressetage nachts auf dem Stand erledigt. Doch das positive Echo auf die Studie entschädigte alle Beteiligten voll und ganz für die Strapazen dieser Monate. Es ist übrigens nicht überliefert, für wie viele Scheidungen der erste HUMMER H2 Prototyp verantwortlich war ...

Wie im stillen Kämmerlein erwartet, war die Reaktion auf diesen Auftritt überwältigend. Es war wie beim Skispringen: General Motors hatte den Balken verlassen und war in der steilen Anlaufspur – es gab kein zurück mehr! Terry Henline, einem altgedienten Recken der GM Designabteilung, wurde die Verantwortung übertragen, aus dem Concept Car das H2 Seriendesign zu entwickeln.

Und auch wenn es niemand wirklich erwartete: Als kaum mehr als zwei Jahre später, im April 2002, die ersten H2 Serienautos vom Montageband rollten, war die ursprüngliche Studie – zumindest von außen – klar wiedererkennbar.