

Same Explorer 60

De Same Explorer 60 is het „kleinste“ type van de Explorer-serie. De serie bestaat verder uit de typen 70, 80 en 90. De type-aanduiding geeft het motorvermogen in pk's. Voor de testtrekker is dat dus 60 pk (44 kW). Hij gebruikt daarvoor een driebcilinder als krachtbron.

door Henk Beunk

De Explorer 60 is de opvolger van de Explorer 55. Het grootste verschil met de voorganger zit in de nieuwe motor. Per cilinder heeft die precies 1.000 kubieke cm inhoud. Hetzelfde type, maar dan als viercilinder, kwamen we tegen bij de Lamborghini 874. De verwevenheid van deze beide Italiaanse merken is daarmee duidelijk aangetoond. Ook de „Zwitsers“ Hürlimann behoort tot de Same-groep.

Same wordt geïmporteerd door De Vor in Achterveld.

Motor

Een goede stijgingsfactor van het koppel: 0,55. Dat is het opvallendste punt van de driebcilinder motor. Vermeldenswaard is verder dat de koeling behalve door lucht ook door middel van olie plaatsvindt. Het onderste deel van de cilinderwand en de bodem van de zuiger worden bespoten met olie uit het carter. De olie raakt de extra warmte via een oliekoeler kwijt.

Met zijn brandstofverbruik van 220 gram dieselolie per kW per uur is de Explorer de laagste in deze klasse tot nu toe.

De lucht die nodig is voor de verbranding, wordt op de juiste manier gereinigd: eerst een voorfilter, daarna een droog cilindrisch element en vervolgens een extra binnenfilter.

De motor heeft een automatische koudstart-voorziening in de vorm van extra brandstofinspuiting.

Koppeling

De koppelingsplaat heeft een diameter van 280 mm; in deze vermogensklasse is dat voldoende. De kracht die u moet gebruiken om het pedaal in te trappen, bedraagt 200 à 210 N (20 à 21 kg); dat is weinig. Doordat het been nogal hoog moest worden opgetild, trapt dat niet zo fijn als je verwacht.

Versnellingsbak

In standaarduitvoering heeft een tweewielaangedreven Explorer vooruit 24 versnellingen. De verdeling van die 24 over het traject van een tot 30 km per uur is zeer netjes; er zitten nauwelijks overlappingsen of „gaten“ in. 11 zitten er onder de vijf km per uur, vijf van vijf tot tien km per uur en acht van tien tot 30 km per uur. Dat de vierwiel-aangedreven versie voortuit nog acht mogelijkheden meer heeft (32 in totaal dus), voegt aan die goede verdeling niets toe. Die acht extra komen er namelijk als kruipversnellingen bij. Ze liggen tussen de 0,4 en 1,1 km per uur.

Achteruit heeft de trekker 16 versnellingen, verdeeld over vier

omgekeerd niet.

Evenals de hl-r-pook is ook de gewone versnellingspook (met 1, 2, 3 en 4) gesynchroniseerd. Daardoor en door het logische H-patroon valt er goed mee te schakelen. De groepenpook daarentegen is ongesynchroniseerd, schakelt zeer stug en de vier standen zijn moeilijk te vinden. Een groepenpook wordt verhoudingsgewijs echter minder gebruikt, vandaar dat we aan de „onvriendelijkheid“ van deze groepenpook niet zo zwaar mogen tillen. Handen voetgas gebruikt u echter veel. Same moet daaraan nog wat huiswerk verrichten: aan beide valt veel te verbeteren. Het handgas zit te ver van je af, laat zich moeilijk doseren en werkt voor het ge-

Het afzonderlijk links of rechts remmen geeft bij de Explorer problemen. Behalve het achterwiel remt aan dezelfde kant namelijk ook het voorwiel. Dat gaat dan schuiven in plaats van rollen. Same kan dat probleem tegen een meerprijs van f 850 oplossen. Daarvoor krijgt u een remscheidingsventiel. Bij afzonderlijk remmen remt het voorwiel dan niet meer mee.

De handrem werkt op een apart schijvenpakket, onafhankelijk van de overige beremming. Het remvermogen ervan is goed.

Besturing

Als een gevolg van zijn driebcilinder motor heeft de Explorer 60 een korte wielbasis. Dat heeft een gunstige invloed op de draaicirkel; deze is vrij klein. Mocht hij u desondanks te groot zijn, dan kunt u hem door begrenzningsnokken en voorspatborden te verwijderen nog een meter verkleinen. De trekker draait dan echt kort.

Het verstelbare stuur en het geringe aantal omwentelingen daarvan komen de wendbaarheid verder ten goede. In het middenbereik is de benodigde stuurkracht gering; de beide uitersten vragen aanzienlijk meer. Als de trekker stilstaat is dat soms storend.

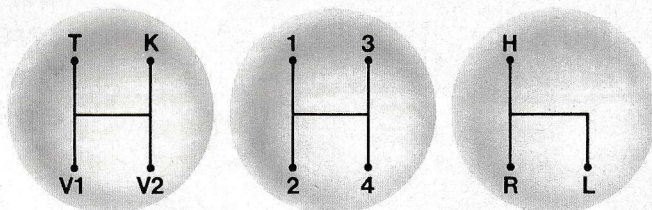
Elektrisch en verlichting

Vier werklampen, onafhankelijk van de rijverlichting, en voor en achter met aparte schakelaars te bedienen. Een pracht systeem. Ook de rijverlichting blinkt uit door vernuft. Jammer is dat geluidssignaal en waarschuwinglampje van de knipperlichten respectievelijk slecht hoorbaar en slecht zichtbaar zijn. Daardoor blijven deze richtingaanwijzers nog wel eens aan staan.

Hefinrichting

De Explorer 60 heeft trekkrachtregeling via de trekstangen. Dat zie »

Schakelpatroon



K = kruipgroep
V1 en V2 = veldgroepen
T = transportgroep
R = achteruitgroep
HL = hoog-laag-schakeling per vooruit-versnelling

groepen van vier. Voor de tweewielaangedreven versie zijn er drie groepen van vier.

De pienterste pook van de Explorer-transmissie is die met de hoog-laag en de achteruit. Alle drie standen zijn gesynchroniseerd. Schakelen tussen voor- en achteruit is dus mogelijk zonder dat de trekker stil hoeft te staan. Daarbij gaan achteruit en vooruit-hoog praktisch even snel. In feite is er dus sprake van een „omkeerbak“.

Voor de bestuurder is het even wennen dat de beweging van achteruit naar vooruit-hoog wel rechtstreeks te maken is, maar

voel verkeerd om. Het voetgas trapt te zwaar en het zit te hoog; de voet rust er pas fijn op als de motor al zo'n 1.500 toeren maakt.

Remmen

Op het remvermogen van de Explorer valt niets aan te merken. Dat is prima. De voorwielberemming — standaard aanwezig — voorkomt dat de trekker bij geringe achterasbelasting gaat doorschuiven.

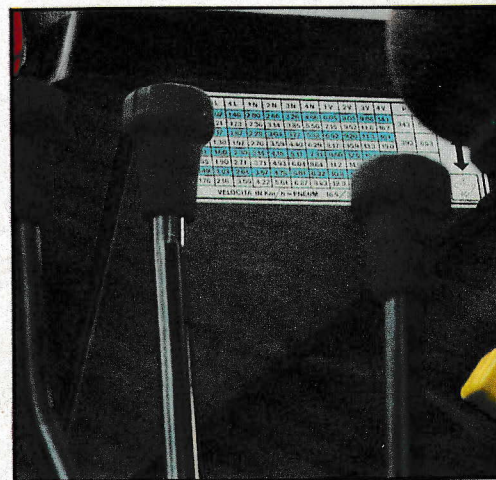
De beide partijen hebben hetzelfde euvel als het koppelingspedaal: ze zitten hoog waardoor u de voet nogal hoog moet optillen.



Met de stoel in de achterste positie, zoals hier het geval is, zit de bestuurder ruim voor de achteras. Dat komt het rijcomfort ten goede. U moet dan wel het stuurwiel naar u toehalen omdat de zitpositie anders ongemakkelijk wordt; dat is hier goed te zien. In- en uitstappen kan door beide portieren



Een goede snelheden tabel in de cabine is voor de bestuurder een waardevol hulpmiddel. Deze geeft van de vooruit-versnellingen, zowel in de hoog als in laag, de snelheden bij vier belangrijke motortoerentallen: bij maximumvermogen, bij maximumkoppel en bij 540 en 1.000 aan de aftakas.





Het snelkoppelsysteem op de hef, de kipperknobbel annex zwaaien de trekhaak en de wagentrekhaak met snelverstelling maken geen deel uit van de standaarduitvoering. Ze waren als extra's op onze trekker gezet. De meerprijs voor deze voorzieningen bedraagt f 2.840,-

op dat gebied al wel eens afwijkingen van tien procent of meer tegengekomen.

Van het maximummotorvermogen van 44 kW blijft aan de aftakas bij 540 en 1.000 zo'n 39,5 kW over. Dat is een verlies van maar tien procent en dat is heel netjes. Ondanks de aanwezigheid van een snelverstelframe van de wagentrekhaak is er aan weerszijden van de aftakas voldoende ruimte voor de handen voor aanbrengen van de kruiskoppeling.

De afstand tussen de aftakas en de (denkbeeldige) lijn door de kogels van de hef bedraagt 53 cm. Dat is weinig. Daardoor kunnen er problemen ontstaan met de lengte van de aftaktussenas bij het uitwisselen van werktuigen.

Voor- en achteras

In de klasse 60 kW (80 pk) hadden we bij alle drie merken van de Same-groep problemen met het bedienen van het differentieelslot.

We hebben dat ook in het verslag vermeld. Je zou het dan aardig vinden als de Same-constructeurs daar iets aan deden. Maar helaas, ook bij deze trekker kwam hetzelfde euvel weer naar voren: het pedaal zit op een lastige plaats, vraagt te veel kracht en de voet moet een moeilijke beweging maken om het te kunnen vergrendelen. Het bedienen van het differentieelslot is bij de Explorer een irritatie verwekkende bezigheid.

Dat ze bij Same in staat geacht mogen worden iets beters te bedenken, blijkt bij voorbeeld uit het ingenieuze concept van de voorwielaandrijving: eindvertraging, schijfrem en kruiskoppeling zijn tot één geheel samengebouwd. De aandrijving is onder belasting inschakelbaar. Om hem weer te kunnen uitschakelen, moet hij spanningsvrij zijn. Voor deze aandrijving is er geen controlelampje. Het differentieelslot heeft zo'n lampje wel. Het zit echter gekoppeld aan het pedaal. Het komt dan voor dat het lampje uit is, maar dat de beide sloten er nog in zitten. We zeggen „beide", omdat het pedaal gelijktijdig zowel het slot in de vooras als in de achteras bedient. De vooras van de Explorer heeft dus geen automatisch differentieelslot.

Trekhaken

Onze testtrekker was in plaats van de standaardtrekhaak met

je weinig in deze vermogensklasse. Meestal is het een regeling via de topstang. Welk systeem in deze klasse het best functioneert, is moeilijk te zeggen. Een feit is wel dat de vastetandcultivator waarmee we stoppeland lostrokken, op de gebruikelijke manier reageerde.

De hefkracht door het hele traject van 1.920 daN (1.960 kg) bleek net niet voldoende voor een U-snijder met daarin een flink blok maïs. Pas na enige acrobatiek kreeg de hef het omhoog. De Explorer heft dus niet alleen op papier minder dan de concurrentie, maar ook in werkelijkheid. Het lijkt ons dat Same voor de Nederlandse markt er goed aan doet een van de twee hydraulische cilinders (onder iedere hefarm zit er een) te vervangen door een type met een grotere diameter.

De hef heeft een automatische daalsnelheidsregeling; Valvematic noemt Same dat. Om een ploeg toch snel op diepte te kunnen krijgen, is Valvematic te omzeilen door bij het laten zakken de hendel van de positieregeling helemaal naar beneden te drukken. Om deze en andere slimmigheden in het hefsysteem van de Same te ontdekken, moet u wel het instructieboekje goed lezen.

De topstang is op twee plaatsen aan de trekker te bevestigen. Om

de positie te kunnen veranderen, moeten de hefarmen omhoog. Anders zitten de hefcilinders in de weg van de topstangpen. In de praktijk leidt dat tot een heleboel onpraktische situaties.

De slag die de hefarmen maken, is groot; het voordeel daarvan komt vooral tot uiting bij gebruik van een woeler. Beide hefstangen hebben lengteverstelling door middel van schroefdraad. Voor het overige zijn de verstelmogelijkheden beperkt.

Een snelkoppelsysteem vergemakkelijkt het aan- en afkoppelen van werktuigen. Onze trekker was daarvan voorzien, maar het is geen standaarduitvoering. Afstandsbediening en gatenbalk zijn wel standaard.

Hydrauliek

Bij een (tegen)druk van 185 bar levert de Same (gemeten aan de snelkoppelingen) 25 liter per minuut. Dat is een goede opbrengst. De snelkoppelingen hebben fraaie stofkapjes, maar zijn niet beveiligd op trekbelasting. Dat laatste is jammer en soms gevaarlijk.

Er zijn twee ventielen: een enkel- en een dubbelwerkend. Als de trekker stilstaat, mogen deze maximaal 20 liter olie aan de achterbrug onttrekken. Rijdt u, dan

moet u het beperken tot 16 liter. De olie komt ongefilterd weer retour in de achterbrug; het wordt gereinigd in de aanzuigleiding van de pomp.

De bedieningshendels gaan vrij zwaar, zitten net iets te ver naar achteren en blijven niet uit zichzelf in de gekozen positie staan. Bij veelvuldig gebruik gaan die gebreken storen.

Aftakas

De toerenschakeling van de aftakas (540, 0 of 1.000) bevindt zich buiten de cabine. Dat kan handig zijn als u bij draaiende motor een werktuig wilt aansluiten. Door de hendel even in nulstand te zetten, kan de aftakas dan vrij draaien. Voor het overige zitten er aan een toerenschakeling buiten de cabine weinig voordelen. Wij zien hem dan ook liever in de cabine.

De hendel voor het feitelijke inschakelen (dat gebeurt hydraulisch via een nat drieplatenpakket) zit op een onlogische plaats rechts achter de bestuurder. Desondanks laat hij zich redelijk bedienen.

Op de toerenteller is duidelijk aangegeven waar de aftakas de gewenste omwentelingen maakt. Plezierig is het te weten dat de aftakas dan ook werkelijk dat aantal omwentelingen maakt. We zijn



De Explorer heeft een ruime cabine; ook voor een bestuurder is er (links) een redelijke plaats. De vier uitstroomopeningen in het cabinedak dienen voor de ventilatie. Er is zowel intern te circuleren als gefilterde frisse lucht van buiten aan te zuigen. Voor het quartz-klokje rechtsboven en voor de radio gelden meerprijzen

zierige niveau van 79 db(a). Open u zij- en achterrait, dan loopt het op tot 83 dB(a).

De elektrische cabineverwarming (dat is nodig omdat warm koelwater ontbreekt) wordt gevoed door een aparte dynamo. Wij konden de cabine daarmee niet goed warm krijgen. Goede ventilatiemogelijkheden daarentegen zijn er volop. Je zou haast zeggen dat de Same uit een warm land komt. De instelbare rolhor bij de voorruit versterkt dat idee.

De buitenspiegels zitten op de portieren. Dit nadeel wordt verzacht doordat ze door de geopende zijruiten heen bereikbaar zijn.

De voorruit kan niet open. De achterrait uiteraard wel. De kans op schade aan de achterrait is kleiner dan bij andere merken omdat de cabine vrij ver naar voren staat. Voor het bedienen van werktuigen in de hef is die „voortwaartse positie“ echter weer een nadeel. De bestuurder kan een hendel op spuitmachine of kuilvoersnijder vanuit de cabine niet bereiken. Dat zou dan met afstandsbediening moeten gebeuren, maar Same heeft voor het naar binnen voeren van de kabels geen voorzieningen getroffen.

De bestuurderszetel is luxe (inclusief hoofd- en armsteunen) en heeft veel verstelmogelijkheden, waaronder draaien in het horizontale vlak. Samen met de zitpositie ruim voor de achteras geeft dat een hoog rijcomfort. »

penverstelling voorzien van een versie met snelverstelling. U kunt dan vlot en gemakkelijk een keuze maken uit acht mogelijkheden met steeds zes cm ertussen.

Aan hetzelfde frame (van Pa-teer) bevinden zich ook zwaaiende trekhaak en kipperknobbel. Deze zijn tot een wat vreemd geheel samengevoegd. De functie van zwaaiende trekhaak komt

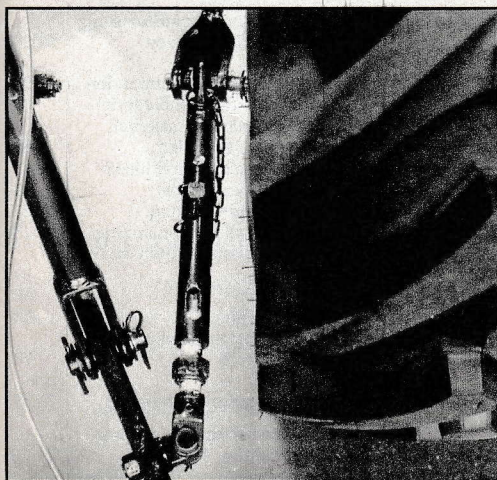
daarbij slechter uit de verf. Zie daarvoor ook één van de foto's.

De wagentrekhaak zit in de weg als u tegelijkertijd topstang en aftakas wilt gebruiken. Gelukkig is hij na het verwijderen van twee borgplaatjes naar boven toe uit het frame te nemen.

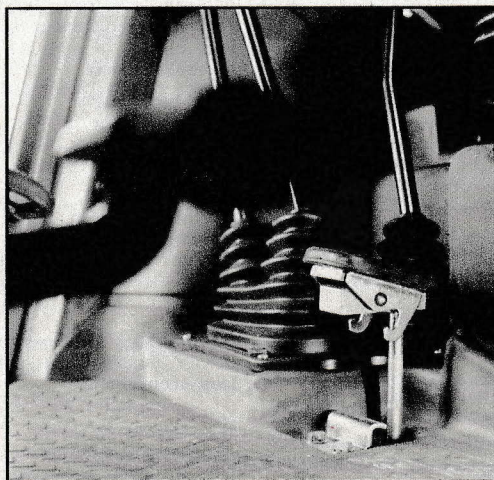
Cabine

De cabine van de Explorer kunt u door beide portieren in- en uitgaan. Voor een geslaagde cabine is dat geen voorwaarde, maar wel een plezierige bijkomstigheid. Zowel bij het in- als het uitstappen vindt u voldoende steun.

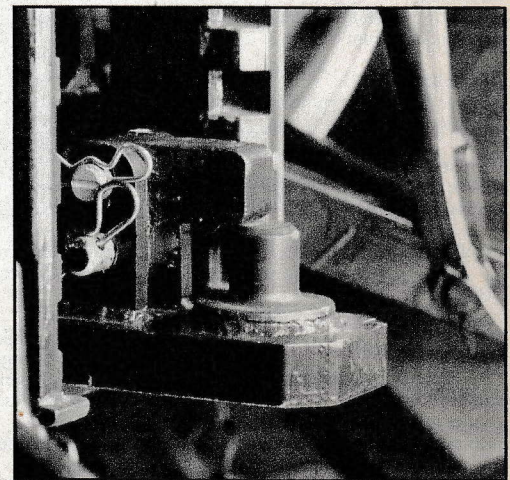
Met ramen en deuren gesloten (een dakluik is er niet) blijft het geluidsniveau beperkt tot het ple-



Het stabilisatiesysteem oogt goed, maar daar is ook alles mee gezegd. De gedachtengang achter de „drie gaten“ (helemaal los, een beetje los of vast) functioneert maar op één breedte. Zitten de koppelpennen van het werktuig op een andere breedte, dan valt het hele systeem in duigen. Met een beetje moeite zou hier veel te verbeteren zijn



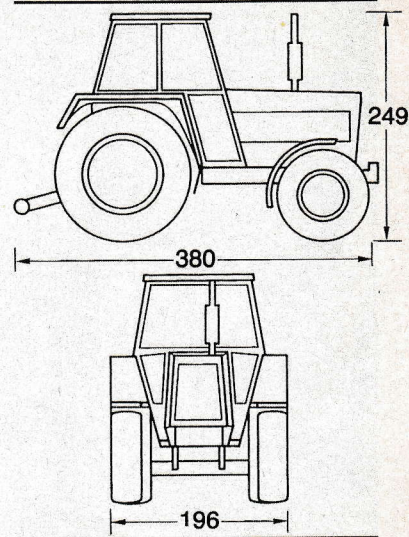
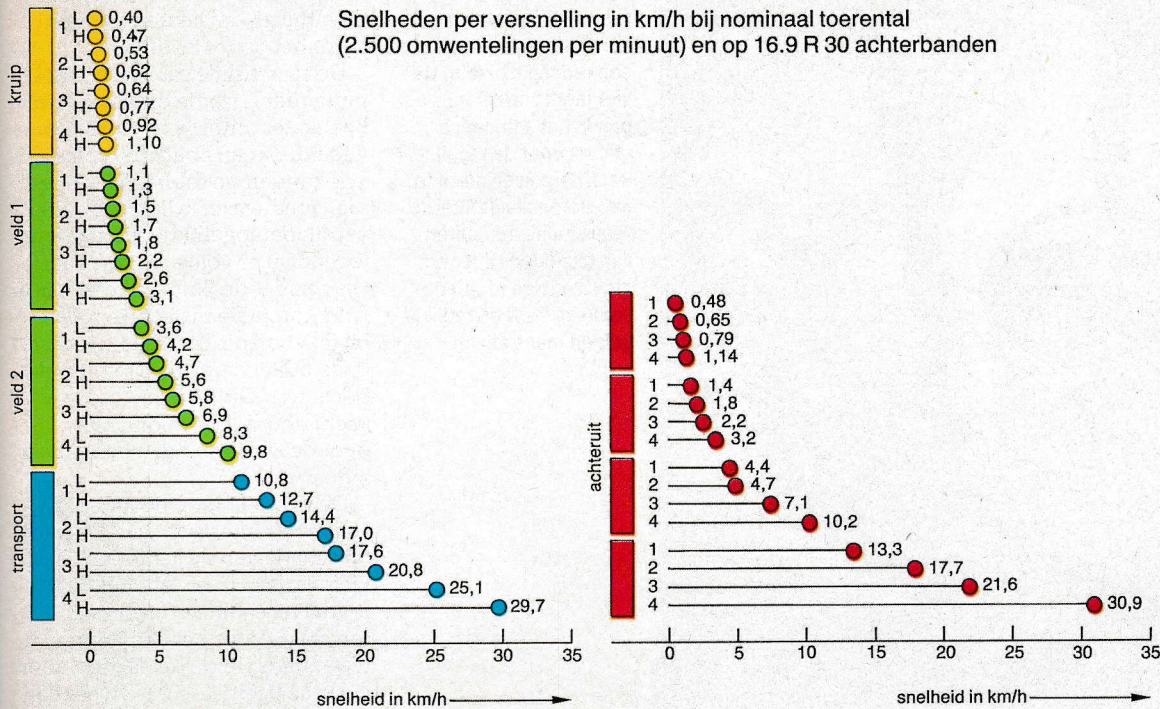
Als de bestuurder van een trekker het differentieelslot wil gebruiken, moet dat zich gemakkelijk laten bedienen. Het moet niet zo zijn dat hij het gebruik achterwege laat omdat het bedienen problemen oplevert. Toch is dat bij de Same het geval. Het intrappen gaat veel te zwaar en de voet moet een moeilijke beweging maken



De kipperknobbel is op de zwaaiende trekhaak gelast. Daardoor gaat een deel van de „traditionele“ mogelijkheden van de zwaaiende trekhaak verloren. Dit geldt bijvoorbeeld voor het aankoppelen van de opraappers. Daarvoor moet u nu de gatenbalk gebruiken. Gelukkig levert Same die er in standaarduitvoering bij

Technische gegevens Same Explorer 60

Snelheden per versnelling in km/h bij nominaal toerental
(2.500 omwentelingen per minuut) en op 16.9 R 30 achterbanden



Gewicht zonder frontgewichten
 op vooras : 1.220 kg (= 40 %)
 op achteras : 1.830 kg (= 60 %)
 totaal : 3.050 kg
 specifiek : 69 kg/kW

Gewicht met compleet set van negen frontgewichten
 op vooras : 1.760 kg (= 51 %)
 op achteras : 1.695 kg (= 49 %)
 totaal : 3.455 kg
 specifiek : 78 kg/kW

Gewicht in tweewielaangedreven versie
 op vooras : 1.090 kg (38 %)
 op achteras : 1.720 kg (62 %)
 totaal : 2.810 kg
 specifiek : 64 kg/kW

Importeur
 Gebroeders De Vor bv
 Hessenweg 164
 3791 PM Achterveld
 Tel. (03425) 95 41

Aantal dealers: 80 (inclusief eigen vestigingen)

Brutoprijs in standaarduitvoering
 met 16,9 - 30 achterbanden f 64.980

Meerprijs 16,9 R 30 achterbanden f 930
 enkelwerkend ventiel f 850
 wagentrekhaak met
 snelverstelling f 895
 zwaaiende trekhaak/
 kipperknobbel f 950
 bijrijderszitting f 230
 zwaailampaanluiting f 150
 snelkoppelingen op de
 hef f 995
 radio f 630
 klokje f 140
 vier frontgewichten
 à 45 kg f 780

Brutoprijs in geteste uitvoering f 71.530

Meerprijsen bij directe levering
 frontheffinrichting + -aftakas f 11.650
 extra dubbelwerkend stuurventiel f 1.025
 volgwapenberemming f 1.850
 set van negen frontgewichten
 à 45 kg f 1.755
 kruipversnellingsbak
 zwaaiende trekhaak + kipper-
 knobbel zie boven

Brutoprijzen alternatieve versies
 tweewielaandrijving f 56.600
 tweewielaandrijving met frame f 51.600
 vierwielaandrijving met frame f 59.980

Motor
 merk en type : Same 1000.3 A
 soort : driecilinder viertakt diesel
 compressieverhouding : 17 : 1
 boring x slag : 105 x 115,5
 inhoud : 3.000 cm³
 maximumvermogen : 44 kW bij 2.500 omwentelingen per minuut
 specifiek vermogen : 68 cm³/kW
 maximumkoppel : 211 Nm bij 1.350 omwentelingen per minuut
 koppel bij maximumvermogen : 169 Nm
 stijgingsfactor van het koppel : 0,55
 merk en type brandstofpomp : Bosch, één pompje per cilinder
 specifiek brandstofverbruik : 218 gram/kW/h bij maximumvermogen
 soort koeling : lucht
 luchtfilter : droog

Koppeling
 enkele droge plaat, hydraulisch bediend;
 doorsnede 280 mm
 hefkracht door het hele traject: 1.920 daN
 (1.960 kg)

Versnellingsbak
 fabrikaat Same, 32 versnellingen vooruit en
 16 achteruit

Remmen
 achter: natte schijf in binnenzijde ashuis,
 hydraulisch bediend
 voor: nat schijvenpakket in wielnaaf, hy-
 draulisch bediend

Besturing
 hydrostatisch

Draaicirkel
 Ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant
 van het voorwiel
 zonder ingeschakelde voorwielaandrijving:
 rechts- en linksom 9,35 m
 met ingeschakelde voorwielaandrijving:
 rechts- en linksom 10,20 m

Elektrisch systeem
 12 volt; capaciteit accu 124 Ah; capaciteit
 dynamo's: 65 A voor kachel, 55 A voor la-
 den accu; vermogen startmotor 2,4 kW

Heffinrichting
 categorie 2; trekkrachtregeling via de trek-
 stangen;
 maximumhefkracht: 2.215 daN (2.270 kg);

Hydrauliek
 één pomp voor stuurinrichting;
 één pomp voor heffinrichting en buitenwer-
 kend circuit;
 capaciteit (gemeten aan de snelkoppelin-
 gen); 25 liter/min. bij een druk van 185 bar,
 maximaal haalbare druk 190 bar;
 twee stuurventielen: één enkel- en één
 dubbelwerkend;
 aantal liters voor extern gebruik: 16 liter rij-
 dend, 20 liter stilstaand

Aftakas
 onafhankelijk, inschakeling via natte lamel-
 lenkoppeling;
 één aftakas met zes spiebanen en 35 mm
 doorsnede, schakelaar op 540 of 1.000 toe-
 ren;
 maximumvermogen: 40,0 kW bij 2.500 mo-
 tortoeren
 vermogen bij 1.000: 39,6 kW bij 2.450 mo-
 tortoeren
 vermogen bij 540: 39,4 kW bij 2.200 motor-
 toeren

Voor- en achteras
 voor: centraal mechanisch aangedreven,
 onder belasting inschakelbaar;
 niet-automatisch differentieelslot gekop-
 peld aan slot van achteras;
 achter: planetaire eindvertraging in binnen-

zijde ashuis, differentieelslot onder belas-
 ting inschakelbaar

Spoorbreedte
 voor: 150 cm, in zeven stappen van tien cm
 in te stellen van 140 tot 190 cm
 achter: 150 cm, in acht stappen van tien cm
 in te stellen van 140 tot 200 cm

Geluidsniveau
 in cabine: 79 dB(a) bij onbelast stilstaande
 trekker met vol motortoerental
 omgeving: 86 dB(a) IMAG no. 487-422 a

Inhoud
 motorcarter : 6,7 liter
 versnellingsbak : 52 liter
 differentieel achter
 eindvertraging achter
 hydrauliek
 hydrauliek extern
 stuurinrichting : 6 liter
 differentieel voor : 2 x 1,5 liter
 eindvertraging voor : 70 liter
 brandstoftank : 70 liter

Versingsstermijn
 motorolie : 150 uur
 overige reservoirs : 1.200 uur of eenmaal
 per jaar

Garantie
 een jaar op arbeidsloon en onderdelen;
 met OK-garantieplan drie jaar op arbeids-
 loon en onderdelen

Afmetingen
 wielbasis : 212 cm
 bodemvrijheid : 32 cm
 laagste punt : frame zwaaiende trekhaak

Banden
 achter: 16.9 R 30 Vredestein
 voor : 12.4 R 24 Vredestein

Maximale asbelasting op banden zoals ver-
 meld, bij een spanning van 1,7 bar en een
 snelheid tot 40 km/h: voor : 2.400 daN
 achter: 4.400 daN

Onderhoud

Als Same voor de beide zijplaten van de motor een sneller systeem zou bedenken voor weghalen en weer aanbrengen, zou er op het onderhoud niets aan te merken zijn. Nu vragen die platen net te veel tijd voor die ene „dagelijkse“ zaak: het luchtfilter. Het onderdeel dat nog „dagelijker“ is dan het luchtfilter, de vuldop van de brandstoftank, staat daar uiteraard los van. Hij zit op plezierige hoogte bij het linker portier.

Voor de motorolie staat een versingstermijn van 150 uur en voor de overige reservoirs 1.200 uur of eenmaal per jaar. Het grote reservoir van versnellingsbak, achterasdifferentieel en -eindvertragingen, hydrauliek en stuurinrichting heeft geen peilstok, maar een minuscuul kijkglasje. We vragen ons af hoe lang dat duidelijk blijft.

De gereedschapset die Same bij de trekker levert, is uitvoerig. Het is afgestemd op de tijd dat de gemiddelde boer alleen maar een hamer en een waterpomp had.

Afmetingen

Ondanks zijn forse uiterlijk is de Explorer 60 geen hoge trekker. Met zijn 249 cm zit hij onder het gemiddelde van deze klasse. Met zijn lengte zit hij er echter, ondanks de vrij korte wielbasis, ruim boven. Daarvan komt een belangrijk deel voor rekening van het frontgewichtframe. De bodemvrijheid is minder dan normaal door het frame van de zwaaiende trekhaak.

Met zijn totaalgewicht van 3.050 kg en 40 procent daarvan op de vooras zit de Explorer weer mooi op het gemiddelde. Hangt u een compleet set van negen frontgewichten aan de standaard aanwezige drager, dan komt er maar liefst 51 procent van het totaalgewicht op de vooras. Same moet er dan wel een beter bevestigingssysteem voor bedenken, anders komen die frontgewichten nooit meer van de trekker af.

Samenvatting

De Same Explorer 60 is een trekker die in positieve zin een bovengemiddelde indruk bij ons achterliet. Vooral de standaard aanwezige zaken als de geslaagde 32 + 16-versnellingsbak, de moderne motor, de kleine draaicirkel, de

Gebruikerservaringen

De goede remmen, de fijne versnellingsbak en de aantrekkelijke nettoprijs: deze drie punten worden door iedere Explorer-gebruiker genoemd als het om het positieve gaat. Bij de versnellingsbak is er wel de opmerking dat deze aanvankelijk nogal stug is, met name de groepenpook. Dat geldt ook voor de motor zolang deze koud is.

Verder komen als positief naar voren: de korte draaicirkel, de ruime in- en uitstap en de trekkrachtregeling via de trekstangen.

ruime cabine en de vierwielremming zijn daarop van invloed. Voor die „basis“ staat een aantrekkelijke prijs van f 1.477 per kW.

Daarnaast had onze trekker een aantal extra's die ongetwijfeld hun invloed hebben gehad op het positieve eindoordeel. We noemen: radiaal achterbanden, een extra enkelwerkend ventiel, een wagentrekhaak met snelverstelling en snelkoppelingen op de hef. Als we de meerprijs van deze zaken bij de standaardprijs tellen, rolt er een prijs uit per kW van f 1.558. Dat is nog steeds een acceptabele prijs.

De belangrijkste nadelen die de Same heeft, zijn het zeer lastig te bedienen differentieelslot en de

In negatieve zin komen aan de orde: het zware sturen in de uiterste standen, de beperkte hefkracht, „de dode hoek“ bij het kijken naar voren en de onhandige stabilisatie.

Gebruikers die de gewone standaardwagentrekhaak hebben — dat zijn de meesten nog — hebben bij het verzetten ervan last van de hefcilinders. Met het differentieelslot hadden (vanwege de goede trekkracht door vierwiel-aandrijving) nog maar weinig gebruikers gewerkt. Degenen die

dat wel hadden gedaan, waren er niet over te spreken.

De kachel is een omstreden punt; één gebruiker kreeg het er zeer warm mee. Alle anderen zeiden: het kan beter. Omstreden is ook het remmende voorwiel bij intrappen van een van de rempedalen. Sommigen vinden het erg lastig; anderen zeggen dat het bij goed doseren meevalt, weer anderen hebben een remscheidingsventiel. □

tegenvallende hefkracht. Verder willen we noemen: het onlogische stabilisatiesysteem, de dode hoek in het gezichtsveld van de bestuurder en een aanzienlijk aantal voor verbetering vatbare bedieningsorganen (met name hand- en voetgas). Het pleit voor Same dat dit allemaal nadelen zijn die met betrekkelijk weinig moeite te verbeteren zijn. Tegelijkertijd vraag je je dan af waarom ze dat niet doen. Achter Same staan een bekende importeur en een degelijk dealernet. Het merk verdient een betere reputatie dan het thans heeft. Blijkbaar ijlen minpunten uit het verleden langer na dan fabrikant en importeur lief zijn. □

Opmerkingen importeur

Midden 1987 zullen alle Explorer-typen standaard zijn voorzien van een dakluik.

In het kort

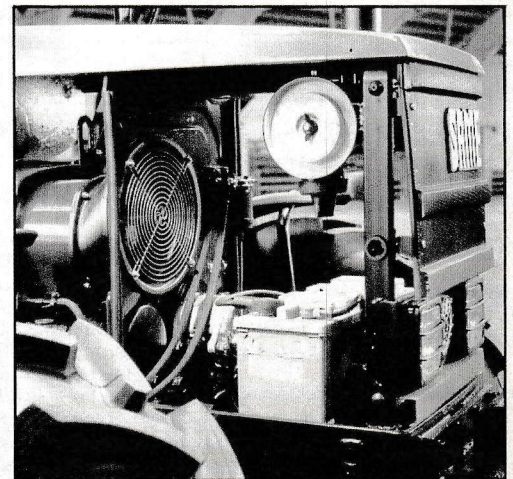
- + moderne zuinige motor;
- + geslaagde versnellingsbak;
- + prima remmen
- + kleine draaicirkel

- onhandig differentieelslot
- geringe hefkracht
- matig bedieningscomfort

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk



Het zicht naar voren toe wordt gehinderd door de uitlaat. Daar valt mee te leven. Het luchtvoorfilter dat er buiten uit steekt, is lastiger. Dit zit precies op ooghoogte, waardoor de bestuurder een vrij breed deel van zijn blikveld mist. Op de openbare weg is dat bijna onacceptabel. Het filter zou of 20 cm hoger moeten zitten of vlak boven de motorkap



Na het wegnemen van de zijbeplating biedt de Same een zee van ruimte voor onderhoudswerkzaamheden. Dit is voornamelijk een gevolg van het ontbreken van een radiator. De accu die de importeur monteert, is groter dan die van de fabriek. Daarom moesten de handgrepen er worden afgezaagd. Op het starten heeft deze grote accu een positieve invloed