

SAME EXPLORER II 90

Ontdekkingsreiziger

Same Explorer. Engelsen zouden opgrond van het woord 'same' kunnen lezen dat de trekker hetzelfde is gebleven.

Toch laat de tweede generatie van deze Italiaanse 'ontdekkingsreiziger' wel wat te ontdekken over.

door Henk Beunk en Gerrit Wesselink

De gemoderniseerde serie Explorers van Same (behorend tot het SLH-concern, Same, Lamborghini, Hürlimann) biedt in zijn eenvoudigste uitvoering niet veel nieuws.

De nieuwe serie onderscheidt zich van de oude door een verrijnde carrosserie en spaarstand voor de aftakas. Tegen een meerprijs van f 4.850 is de middelste van de drie verschillende versies die elk type Explorer kent, toegerust met Syncropower, een onderbelasting schakelbare hoog-laag.

De door ons geteste topversie heeft à raison van f 2.650 extra ook nog elektrisch-hydraulisch te bedienen schakelingen voor het differentieelslot, de aftakas en de voorwielaandrijving.

De types 60, 70, 80 en 90, komen nog steeds overeen met de motorvermogens in pk. Van het zwaarste kaliber is dus de door ons geteste 90'er. Die heeft 65 kW (88 pk) in zijn 'mars'.

Afmetingen gemiddeld

Qua afmetingen schaaft de Explorer 90 zich in de rij der doorsneetrekkingen. De breedte is 211 cm; zonder de spatbordverbreeders wordt hij twee maal vier cm knapper. Voor laat zich de spoorbreedte exact op anderhalve meter zetten, maar behoud van dezelfde draaicirkel vraagt dan wel kleinere banden.

De op vier wielen aangedreven turbo-trekker weegt slechts 55 kg per kW motorvermogen. Het gewicht is goed verdeeld: 41 procent (zonder frontgewichten) drukt op de vooras. De Explorer leent zich dan ook uitstekend voor zwaar aftakswerk daar waar geringe bodemdruk is gewenst.

Cabine: geen zitplek voor bijrijder

In- en uitstappen gaat bij de Explorer gemakkelijk. Voor mensen

met lange benen is het hinderlijk dat de stoel niet genoeg naar achteren kan. En de bijrijder zoekt vergeefs een zitplaats. Aan het kinderzitje, dat tegen een meerprijs van f 230 leverbaar is, heeft hij weinig.

Draait de motor tijdens stilstand van de trekker onbelast zijn nominale aantal toeren, dan hoor je in de cabine 82 dB(a). Dat is aanvaardbaar. De geluidsproductie is tijdens het werk steeds 81 tot 82. Geef je in onbelaste toestand vol gas (2.750 toeren), dan is 86 dB(a), vermengd met gerammel, waarneembaar.

De cabine is vrij snel op temperatuur te krijgen met een verwarming die, vanwege de luchtkoeling van de motor, wordt gevoed via een extra dynamo van twee kW. De ventilator heeft genoeg capaciteit om de lucht naar behoren te verversen.

Het licht in de cabine wil helaas alleen maar branden als het contact is ingeschakeld. Onpraktisch zijn ook de buitenspiegels. Ze zijn zo gepositioneerd dat bij opening van het zijraam de helft van het blikveld wegvalt. Wel prettig is

het dat je onder het rijden de achterruit vanuit de stoel kunt sluiten.

Efficiënte motor

De Same motor, een viercilinder, wordt gekoeld door lucht- en olie. Heel efficiënt zet hij dieselolie om in vermogen. Nog voor hij goed en wel was ingelopen, liet hij zich al van een gunstige kant zien. Zo iets is zeldzaam. Van 1.400 toeren (maximum koppel) tot aan 2.200 (540 aan de aftakas) is nergens meer dan 225 gram per kW/h te constateren. Bij maximumvermogen bedraagt het 240. En ook bokst de motor behoorlijk op tegen teruzzakken in toeren. Het maximum koppel (316 Nm) is hoog. De turbo-compressor doet daar goed werk.

De motor zuigt de lucht aan via een droog element. Een gemis dat dit element niet is voorzien van een voorfilter (meerprijs f 125). Plaats daarvoor is er wel.

Voor het koppelen is zeer weinig pedaaldruk nodig: 180 N (ongeveer 18 kg).

Geen gebrek aan transmissiemogelijkheden

De geteste trekker heeft 40 transmissiemogelijkheden vooruit en 40 achteruit, verdeeld over vijf versnellingen, vier groepen, een onderbelasting schakelbare hoog-laag en een gesynchroni-

seerde omkeerpook. De omkeerpook zorgt ervoor dat alle mogelijkheden zowel voor- als achteruit zijn te gebruiken. Ook zonder stilstand is geluidloze schakeling mogelijk.

Over de opvolging niets dan lof. De overlapping van de groepen is zo ruim dat je onder wisselende omstandigheden in het veld kunt schakelen zonder een beroep te doen op de ongesynchroniseerde groepenpook. Hoewel synchronisatie ontbreekt, is opschakeling vanuit de hoge middengroep naar de transportgroep niet echt lastig. Bij omgekeerde volgorde ligt dat anders.

Niet doordacht is het dat de groepenpook (die je het minst nodig hebt) het dichtst bij de hand is, terwijl je moet reiken naar de vooruit van de omkeerpook en de twee en de vier van de versnellingspook.

Ingeschakeld voelt de versnellingspook aan alsof hij in de neutraalstand staat. Het is dan ook maar goed dat de motor slechts te starten is met de omkeerpook in vrij.

Bij het veranderen van de Explorers heeft Same helaas verzuimd om het handgas wat dichterbij te halen.

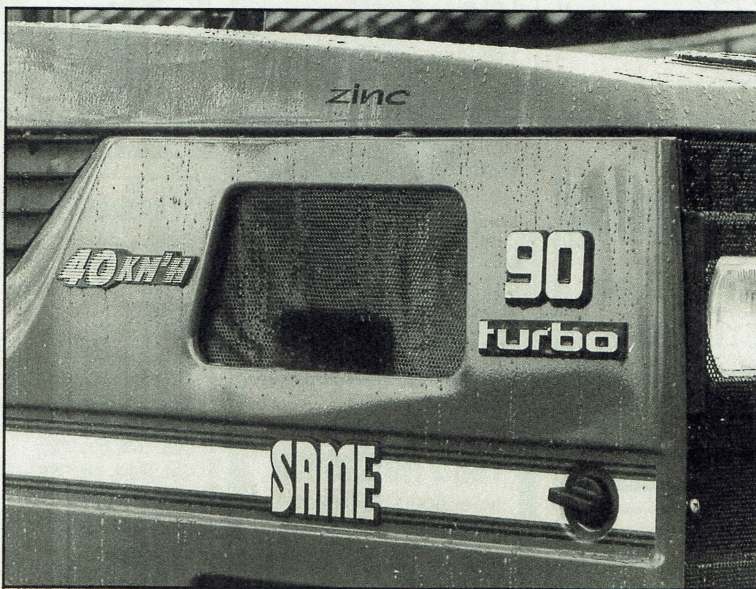
Sturen is verbeterd

De nieuwe Explorer-serie heeft een verbeterde besturing: een verticaal en horizontaal verstelbaar stuurwiel. De draaicirkel, met voorspatborden al beneden het gemiddelde, kan nog een meter kleiner worden als je de spatborden weghaalt.

Er zijn maar weinig stuurwelingen voor nodig om van de ene uiterste stand naar de andere te komen. Aan de 'stuurrust' bij transport heeft dat niets afgedaan. Het sturen vergt wel vrij veel kracht. Bij snel sturen en een laag motortoerental beantwoordt de pomp de vraag naar olie iets te laat. Dat kan irritant zijn.

Goede remmen

Een hydraulisch bediend nat platenpakket aan weerszijden van het achtersdifferentieel en in de beide voorwiellnaven garandeert een goede, directe remming op de vier wielen. Voor bijremming links- of rechtsom is er rechtsvoor onder de cabine een remscheidingsventiel. Je moet zelf via omzetting van een hendeltje op



Uit de motorbeplating van deze Same is af te leiden dat het motorvermogen van (bijna) 90 pk wordt gehaald met behulp van een turbocompressor; de trekker heeft een snelgang (40 km per uur) en de carrosserie is tegen roest grotendeels verzinkt