

Kort draaiende Zwitser

Hürlimann zetelt in de Zwitserse plaats Wil; de fabricage vindt plaats in Italië. Van dit merk testten we voor u het tweewielaangedreven model 358 met 44 kW motorvermogen. Een kenmerk van deze trekker is dat hij bijzonder kort draait.

door Henk Beunk

Het is geen geheim: Hürlimann is van oorsprong Zwitsers, maar wordt thans — evenals Lamborghini — gefabriceerd in de Same-fabriek in Treviglio in Italië. Het basisconcept van de drie merken is gelijk. De verschillen zitten in details. Het Zwitserse aspect van Hürlimann wordt zowel door importeur als fabrikier hoog gehouden. Verkooptechnisch is het een belangrijke troef.

De 358 is de opvolger van de 356. Ten opzichte van de 356 heeft deze trekker iets meer cilinderinhoud (3.000 kubieke cm in plaats van 2.750 kubieke cm) en iets meer vermogen (44 kW in plaats van 43 kW).

Drieliter motor

De driecilinder motor van de 358 heeft een inhoud van precies 1.000 kubieke cm per cilinder. De motor kenmerkt zich door een bijzonder laag brandstofverbruik en een hoge stijgingsfactor van het koppel. Het zijn kenmerken zoals we die van motoren van de Same-groep gewend zijn.

Het droge luchtfilter heeft een signalering voor een eventuele verstopping. Een voorfilter is niet aanwezig.

Om te kunnen starten, moet de omkeerhendel van de versnellingsbak in 'vrij' staan. Een prima oplossing.

De motor van onze trekker liep bij stationair toerental (zo'n 700 toeren) erg onregelmatig. Waarschijnlijk een gevolg van het lage toerental en een (bij dat toerental) niet perfect werkende reguleerder. Bij iets meer gas geven was het goed.

170 N (17 kg): dat maten we als benodigde druk op het koppelpedaal. Dat is zeer laag, het laagste van alle 35 testtrekkers tot nu toe. Jammer is dat het pedaal vrij hoog zit; dat doet wat afbreuk aan het 'trapcomfort'. Je moet de voet vrij hoog optillen.

Vijfversnellingsbak

De Hürlimann 358 die wij hadden, combineert een vijfversnellingsbak met drie groepen. Er ontstaan zo 15 mogelijkheden. De laagste geeft bij volgas een snelheid van 0,9 km per uur en de hoogste een van 29,8 km per uur.

De versnellingspook is goed gesynchroniseerd, goed bereikbaar en laat zich duidelijk schakelen. De groepenpook is niet gesynchroniseerd, zit dicht bij de stoel en vraagt veel kracht. Tussen de kruip- en de veldgroep is hij soms (bijna) niet te schakelen. De ontbrekende synchronisatie stoort met name bij schakelen rond de negen km per uur. Daar overlappen veld- en transportgroep elkaar.

Een 'pietere pook' is de omkeerhendel. Deze zorgt er voor dat iedere vooruitversnelling ook achteruit te gebruiken is. Daarbij gaat achteruit een fractie (zo'n vier procent) sneller. De pook is (uiteraard) gesynchroniseerd en zit net als de twee andere naast de stoel, dus goed bereikbaar. Het schakelen ermee is een genoegen. De trekker hoeft daarbij niet stil te staan. Het schakelen lukt zo goed dat je van vier naar vijf er goed om moet denken de juiste pook te pakken. Anders komt de trekker heel abrupt tot stilstand.

De bediening van hand- en voetgas valt onder de noemer 'slecht'. Het voetgas zit veel te hoog: pas vanaf zo'n 1.700 toeren is de voet er redelijk op te hou-

den. Door die afwijking voel je je genoodzaakt het handgas te gebruiken. Dat zit echter ver weg en werkt voor het gevoel omgekeerd.

Prima remmen

Bij trekkers van de Same-groep denken we als testers aan prima remmen. De Hürlimann 358 maakt daarop geen uitzondering. Met een hydraulisch bediend vierschijfs pakket in oliebad (aan weerszijden van de achterbrug) weet hij resoluut tot stilstand te komen. De benodigde pedaalkracht is gering.

De rempedalen hebben hetzelfde euvel als het koppelpedaal: ze zitten te hoog. Je moet voet en onderbenen hoog optillen om erop te komen. Daarbij zit vaak het stuurwiel in de weg.

De handrem werkt op een schijvenpakket in de transmissie, volledig onafhankelijk van de voeterem. Ook hiervan is de werking prima. Een remaansluiting voor volgwagens geeft bij Hürlimann een meerprijs van f 1.550.

Zeer kleine draaicirkel

De Hürlimann heeft rechts- en linksom voldoende aan een draaicirkel van 6,5 meter. Dat is bijzonder weinig. Neem daarbij het geringe aantal sturomwentelingen (nog geen drie van de ene uiterste stand in de andere) en dan is de 358 een ideale trekker voor ma-

noeuvereerwerk. Uiteraard is ook bij het gewone werk scherp draaien een voordeel. Het stuurwiel is horizontaal verstelbaar: naar je toe of van je af. Het is echter niet zo te plaatsen dat je er fijn achter zit. Dat komt omdat het stuurwiel te laag zit. Een verticale verstelling zou bij deze trekker veel bijdragen aan het werkcomfort en daarmee aan het 'je thuisvoelen op de trekker'.

Bij transport moet u, door de combinatie van grote wieluitslag en gering aantal sturomwentelingen, er rekening mee houden dat iedere beweging van het stuurwiel, hoe klein ook, een uitslag van de wielen tot gevolg heeft. Dat rijdt onrustig.

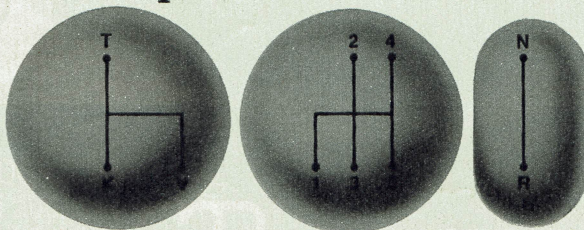
Vier werkklampen

In standaarduitvoering zijn er vier werkklampen: twee voorop en twee achterop de dakrand. Ze zijn onafhankelijk van elkaar te bedienen en onafhankelijk van de gewone verlichting. Een prima oplossing. Ook de gewone verlichting blinkt uit door vernuft.

Een minpunt is de slechte zichtbaarheid van het controlelampje van de richtingaanwijzer. Ook het geluidssignaal is onvoldoende. De richtingaanwijzer blijft dus geregeld aan staan.

Een ander minpunt vormt de bereikbaarheid van de zekeringen. Ze zitten opgeborgen onder in de stuurconsole. U kunt er lastig bijkomen en u moet ze dan eerst weten te vinden.

Schakelpatroon



K: kruipgroep
V: veldgroep
T: transportgroep

R: achteruit
N: vooruit

Geen snelkoppelingen

De 358 moet het doen zonder snelkoppelingen op de hef. Bij moeilijk te verplaatsen werktuigen gaat dat gauw irriteren. Een afstandsbediening wil in zo'n geval helpen. Hürlimann heeft de bedieningshendel daarvan echter zo weggestopt dat je tussen trekker en werktuig moet gaan staan. Dat is gevaarlijk.

De hefkracht bedraagt maximaal 3.360 daN. Daarvan blijft door het gehele traject 2.900 daN »