

rekertest

SAME EXPLORER II 90

Ontdekkingsreiziger

Same Explorer. Engelsen zouden opgrond van het woerde '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 verzinkte 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 krapper. 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 aftakaswerk 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 geramnel, 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 geïntegreerd 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. Zoiets 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 terugzakken 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.

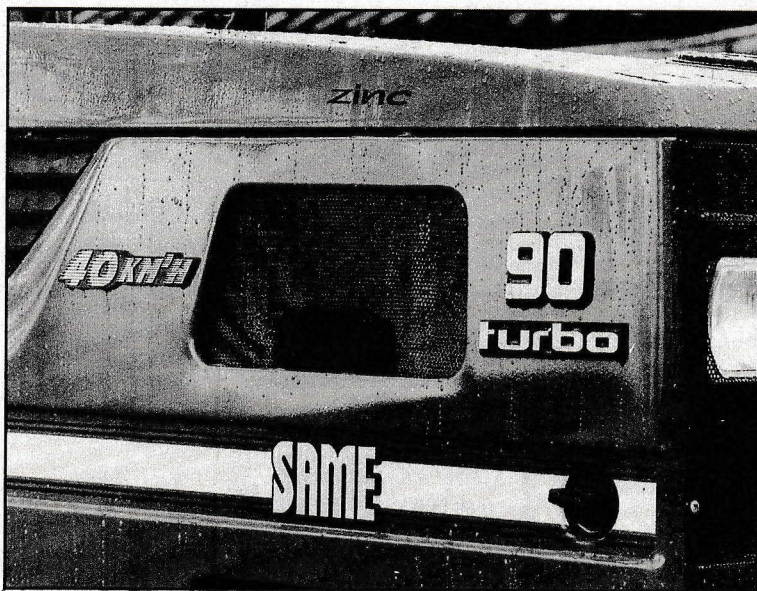
Sturen is verbeterd

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 stuurwintelingen 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 voorwielnaven 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

Foto's: Henk Riswick en Theo Tangelder



het ventiel aangeven of het voorwiel moet meeremmen of niet. Logischer was een constructie geweest waarbij het voorwiel automatisch niet wordt meegeremd, bij ontkoppelde pedalen

Het elektrische gedeelte

De koplampen zitten zo dicht bij elkaar dat ze slechts één bundel licht afwerpen. Maar door hun hoge plaats in de grill worden ze nooit verduisterd door een werktuig in de fronthead.

De bediening van de lampen, ook van de vier werkklampen, is doordacht. De accu met zijn 100 Ah heeft niet veel capaciteit. Veel te zwak zijn het geluidssignaal en het controlelampje van de richtingaanwijzers. De startmotor heeft een imposant vermogen: 3,5 kW.

Hefinrichting te zwak

We maten te weinig hefkracht: 2.400 daN (2.450 kg) met de kogels onderin en horizontaal 2.525 daN (2.575 kg). De 3.000 kg die de OECD-test opgeeft als maximum, is slechts te realiseren met de hefarmen bijna bovenin. In de praktijk heb je daar niet veel aan. Met twee hulphefcilinders (f 1.280) tilt de trekker 1.000 kg meer.

De stabilisatie voldoet niet aan de norm. Het moet toch mogelijk zijn om een werktuig van zowel



De snelverstel-wagentrekhaak, de snelkoppelingen op de hef en de gatenbalk zijn standaard. Via de grote achter-onderruit is er goed zicht op de hefinrichting

categorie 1 als categorie 2 vast te zetten in het midden?

Irritant is ook het 'na-ijlen' van de hefarmen. Bij instelling van de hef zitten de kogels na zo'n tien seconden vijf centimeter hoger of lager. Dat stoort bij het aan- en afkoppelen van werktuigen.

De knop op de hendel voor de afstandsbediening kan er gemakkelijk afschieten, waarna de hendel

onder in de buis valt. Het vraagt nogal wat om hem dan weer terug te krijgen.

Probleemloos is de 'buitendienst-ophanging' van de topstang. Plezierig zijn ook de snelkoppelingen op de top- en trekstangen. Als de hefstangen op hun kortst zijn, kunnen de vanghaken wel hoog komen, maar zijn de stangen op hun langst, dan

komen de haken niet bijzonder laag: 23 cm van de grond. Om er 17 cm van te maken, moet je de hefstang iets naar voren op de trekstang bevestigen. Daarbij boet de trekker in aan hefkracht.

Hydrauliek

Het buitenwerkend circuit voldoet aan de eisen van deze tijd. Rijdend is er 16 liter te onttrekken, stilstand 20. Er is een enkel- en een dubbelwerkend stuurventiel; gemeten aan de snelkoppelingen kunt u bij 150 bar tegendruk over 40 liter per minuut beschikken en bij 170 bar over 32 liter. De snelkoppelingen zijn beveiligd tegen overmatige trekbelasting en beschermd tegen vuil.

Aftakas

De economy-schakeling, werkend op 540 en 1.000 toeren, is te bedienen vanuit de cabine. Heel prettig. Bij de normale motortoerentallen voor 540 en 1.000, te weten 2.200 en 2.450, valt er respectievelijk 56 en 58 kW aan vermogen over te brengen. Vraagt het werktuig dat vermogen niet, dan



Met vier groepen (op de voorgrond), vijf versnellingen met een onderbelasting schakelbare hoog-laag en een omkeerpook (op de achtergrond), komt de Explorer aan 40 versnellingen (voor- en achteruit). De groepenschakeling is niet gesynchroniseerd



Van links naar rechts: de bedieningsknoppen voor vierwielaandrijving, differentieelsloten in voor- en achteras en de aftakas. Voor de bediening van een frontaftakas zijn (in het midden) al voorzieningen getroffen

Technische gegevens

Motor	
merk en type	: Same 1000.4 AT
soort	: viercilinder viertakt diesel
inhoud	: 4.000 cm ³
maximum vermogen	: 65 kW (88 pk) bij 2.500 toeren
maximum koppel	: 316 Nm bij 1.400 toeren
stijgingsfactor van het koppel	: 0,64
specifiek brandstofverbruik	: 240 g/kWh bij maximumvermogen
soort koeling	: lucht

Versnellingsbak
40 versnellingen voor- en achteruit met onderbelasting schakelbare hoog-laag

Draaicirkel
(ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel)
zonder ingeschakelde voorwielaandrijving: rechtsom 10,40 m, linksom 10,25 m
met ingeschakelde voorwielaandrijving: rechtsom 11,45 m, linksom 11,25 m

Hefinrichting
categorie 2; trekkrachtregeling via trekstangen
maximum hefkracht: 2.940 daN (3.000 kg)

Hydrauliek
capaciteit (gemeten aan de snelkoppelingen): 34 liter per minuut bij een druk van 170 bar
aantal liters voor extern gebruik: rijdend 16 liter, stilstand 20 liter

gen): 34 liter per minuut bij een druk van 170 bar
aantal liters voor extern gebruik: rijdend 16 liter, stilstand 20 liter



Aftakas
onafhankelijk, schakelbaar op 1.000 en 540 toeren en op spaarstand
maximum vermogen: 58,3 kW bij 2.500 toeren
vermogen bij 1.000: 58,1 kW bij 2.450 toeren
vermogen bij 540: 56,2 kW bij 2.200 toeren
+ rijafhankelijke aftakas

Geluidsniveau
in cabine: 82 dB(a) bij onbelast stilstaande trekker met nominaal motortoerental

Afmetingen
wiellbasis: 232 cm
bodemprijtheid: 44 cm

Banden
achter: 16,9 R 38 Vredestein
voor: 13,6 R 28 Pirelli

Gewicht zonder frontgewichten
op vooras: 1.470 kg (41 %)
op achteras: 2.100 kg (59 %)
totaal: 3.570 kg

Importeur
Gebr. De Vor Achterveld, Hessenweg 164,
3791 PM Achterveld, tel. (03425) 95 41

Brutoprijs
in standaarduitvoering (excl. btw) f 96.405

biedt de hendel linksachter uitkomst.

Op de economy-stand heb je bij 1.720 motortoeren 540 aan de aftakas en bij 1.910 motortoeren 1.000. Niet alleen het brandstofverbruik is dan minder, maar ook het geluid. Op het instrumentenpaneel lees je welke stand is geschakeld. Vanwege de economy-schakeling stoort het nauwelijks dat de toerenschakeling buiten de cabine zit.

Voor- en achteras

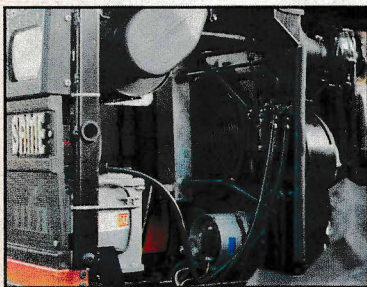
De differentieelsloten in voor- en achteras zijn in te schakelen via een druk op de knop. Een hele vooruitgang in vergelijking met de oude Explorer-serie. Maar de beide goedkopere uitvoeringen hebben in tweewielaandrijving nog steeds het moeilijk te bedienen voetpedaal. Ook de voorwiel-aandrijving wordt daar in plaats van met een drukknop nog ingeschakeld met een hendel.

Gekoppeld wordt er met behulp van een platenpakket. Om het differentieelslot in de achteras weer los te krijgen, is het soms nodig iets tegen te sturen.

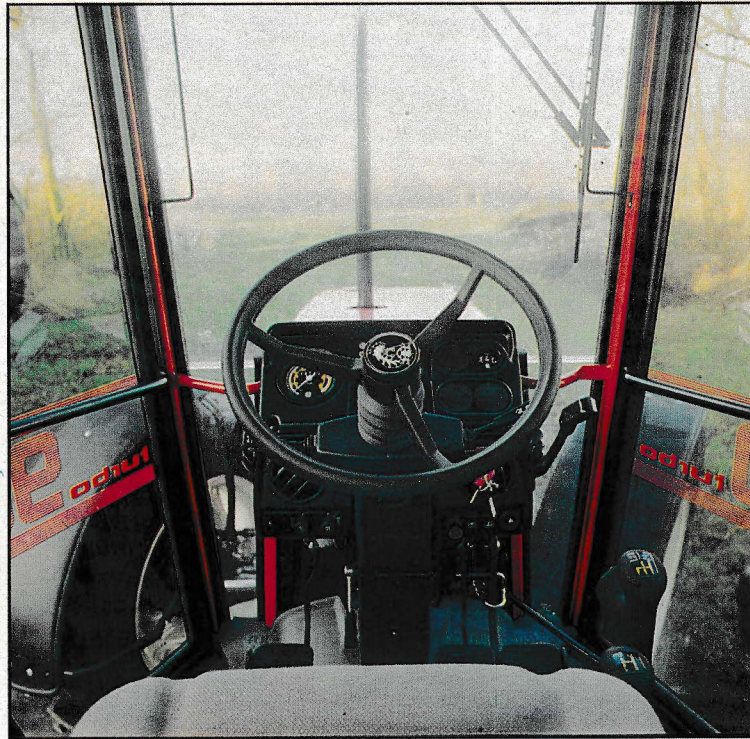
Trekhaken

De Explorer 90 heeft een snelverstel-wagentrekhaak. In de onderste positie zit hij 57 cm van de grond; dat is voor veel steunwielen te veel. Er moeten dan plankjes onder. Een zwaaiende trekhaak kan de taken niet overnemen, want deze behoort niet tot de standaarduitvoering.

Als u onder-aanspanning wilt combineren met de rijafhanke-lijke aftakas, komt je met de wagentrekhaak ook niet ver genoeg. Daarvoor heb je dan een kipperknobbel nodig. Ook die heeft een meerprijs.



Een luchtgekoelde trekker heeft geen radiator. In de neus is dus zoveel ruimte dat je overal goed bij kunt. Met het oog op bevriezingsgevaar is de plek voorin van het brandstoffilter niet ideaal



De demper van de uitlaat zit onder de motorkap. Daardoor blijft er boven de motorkap alleen een smalle pijp over. Dit komt het zicht naar voren ten goede

Onderhoud

Voor de oliecontrole in de achterbrug is er een peilglasje, dat maar twee cm hoog is. Je kunt dus niet zien hoeveel je er nog onder zit of erboven. De beide aanzuigfilters zitten ingeklemd tussen oliepompen, tank en achterbrug. Je kunt er dus slecht bij. Gelukkig dat zulks maar eens in

de 1.200 uur nodig is. Het brandstoffilter zit voor de motor. Met het oog op strenge winters een slecht uitgekende plek. Jammer ook dat je voor het losdraaien van aftapluggen een imbusleutel nodig hebt in plaats van een ringsleutel.

De motorolie-vulopening en de -peilstok zitten bij elkaar rechts



Een cabine die aan de voorzijde naar binnen toe wegloopt, moet langere spiegelsteunen hebben. Hier zijn te kort: er valt net langs de cabine te kijken. Maar als een zijraam open staat, is het zicht al weg

van de motor. De zijbeplating laat zich simpel weg nemen en weer aanbrengen. Positief is ook dat kwetsbare delen van de trekker zijn verzinkt.

Kortom

Al met al is het meest complete standaardtype van de Explorer een interessante trekker. Zonder Syncropower en elektrisch-hydraulische bediening van aftakas differentieelsloten en voorwiel-aandrijving (en die uitvoeringen zijn er ook) is het verschil met de oude serie niet erg groot.

Voor de aanvaardbare brutoprijs van f 96.405 krijgt u een trekker die er op het gebied van motor en transmissie wezen mag maar tegenvalt op het gebied van de hefinrichting. □

Plus en minnen

- + zeer efficiënte motor
- + veelzijdige transmissie
- + goede remmen
- + spaarstand voor de aftakas
- laag gewicht per kW
- geringe hefkracht
- weinig doordachte stabilisatie

Testers: Willem C. Angenent
Henk Beunk



De nieuwe Explorer verschilt uiterlijk weinig van zijn voorganger. De verbeteringen zitten vooral binnenin