



Het beste van twee werelden

De Toro Outcross 9060 combineert de voordelen van een trekker met die van een transporter. En met die eigenschappen kon dit voertuig wel eens uitgroeien tot een zinvol multi-purpose vehicle (MPV) voor de groensector.

S portpark- en golfbaanbeheerders hebben nu vaak een trekker voor het maaiwerk, het beluchten en het bezanden en een transporter om zand en graszoden te verplaatsen of om het personeel op de plek van bestemming te brengen. Maar beide voertuigen maken vaak te weinig uren om ze rendabel te maken. Met die gedachte in het achterhoofd heeft de Amerikaanse fabrikant Toro de Outcross 9060 ontwikkeld, een crossover van een compacttrekker en een zware transporter. Dit voorjaar demonstreert importeur Jean Heybroek uit Houten (U.) de machine aan dealers en klanten. Tuin en Park Techniek ging alvast proefrijden.

TECHNISCHE GEGEVENS	
Motor	Vanmar 4-cilinder turbodieselmotor
Vermogen	43,3 kW (59,8 pk)
Tankinhoud	53 liter
Aandrijving	Hydrostatisch
Maximumsnelheid vooruit	33,8 km/h
Maximumsnelheid achteruit	32,2 km/h
Bodemvrijheid	180 mm
Hefvermogen	1.135 kg
Laadcapaciteit:	
– standaardbak	453,6 kg
– bak	2.041 kg
Gewicht	2.340-2.980 kg

De Toro Outcross 9060 ziet er aan de buitenkant uit als een degelijke pick-up-truck. Het voertuig telt vier ongeveer even grote wielen, het bestuurdersplatform bevindt zich tussen de voor- en achteras, er is een laadbak op de achteras en de motor rust op de vooras. Onderhuids is de Outcross een heuse trekker met permanente vierwielaandrijving, een extern hydraulisch systeem, een driepuntshefinrichting, een aftakas voor het aandrijven van machines en de mogelijkheid om er een voorlader op te bouwen.

Yanmar

Onder de motorkap – die voor onderhoud in zijn geheel omhoog kan – heeft Toro een viercilinder Yanmar-dieselmotor geschroefd met een maximumvermogen van 44 kW (59 pk). Aan de 540-toerenaftakas blijft daar 38 kW (51 pk) van over. Met dank aan een

dieselpartikelfilter voldoet de machine aan de Stage V-emissie-eisen. De motor ligt bijna in zijn geheel voor de vooras, waardoor een frontgewicht volgens de fabrikant niet nodig is. De Toro Outcross mag dan dezelfde functionaliteiten hebben als een trekker, de machine is wel veel vriendelijker voor de kwetsbare grasmat dan een compacttrekker. Zo heeft de machine permanente vierwielaandrijving én vierwielbesturing. Daarbij lopen de achterwielen exact door hetzelfde spoor als de voorwielen en doordat de voorwielen geen voorloop hebben op de achterwielen, raakt de grasmat niet beschadigd. En hoewel de wielen geen bijzonder grote stuurhoek maken, kun je toch verrassend scherp sturen. Jean Heybroek geeft zelf een buitendraaicirkel op van 3,81 meter.

Op de achteras liggen iets grotere banden dan op de vooras. Voorop liggen 29.5×12.5, achter zijn ze iets breder en hoger: 32×16. Standaard staat de machine op gazonbanden, maar uiteraard zijn banden met een grover profiel leverbaar.

Automatische functies

Toro heeft zijn best gedaan om de bediening van de machine zo eenvoudig mogelijk te houden. Idee is dat de voorman de machine in de werk stelt, maar dat vervolgens iedereen die een stuur kan vasthouden en op een knop kan drukken ermee aan de slag kan. Op een klein schermje op het dashboard, het InfoCenter, kun je voor zestien verschillende werktuigen een aantal functies invoeren die de machine vervolgens automatisch uitvoert met één druk op de knop. Zo blijft de bediening beperkt tot het sturen en op tijd

een knop indrukken. De automatiek zorgt er dan bijvoorbeeld voor dat de aftakas wordt uitgeschakeld en dat de machine wordt geheven. Eenmaal gekeerd druk je op de knop en voert de techniek dezelfde handelingen in omgekeerde volgorde uit.

Geen vering

In vergelijking met een compacttrekker, rijdt de Outcross comfortabel. Dat dankt de machine aan de zitpositie tussen de wielen, het op rubber blokken gemonteerde bestuurdersplatform en de luchtgeveerde Grammerstoel. De wielen of assen van de Outcross zijn niet geveerd en vandaar dat transporters over het algemeen meer comfort bieden. De topsnelheid van de Toro Outcross is begrensd op 32 km/h. Het zicht naar voren en opzij is prima. Maar de laadbak ontnemt je wel wat zicht op het

werktuig. Is de bak leeg dan kun je de achterzijde weliswaar voorover klappen. Dat scheelt, maar het trekoog blijft vanaf de bestuurderspositie onzichtbaar. Toch kun je prima in je eentje een machine aankoppelen. Toro heeft op de machine namelijk een afstandsbediening gebouwd, zodat je de machine voor- en achteruit kunt rijden terwijl je naast de machine staat. Ook kun je met de afstandsbediening de hefinrichting bedienen en de aftakas heel langzaam laten draaien. De standaard laadbak heeft een inhoud van 0,6 kuub. Op verzoek levert de fabrikant een laadbak van 1 kuub. Maar behalve een slechter zicht op de machine, betekent dit dat je de hefinrichting niet meer kunt heffen – alleen een optie dus als je getrokken werktuigen achter de Outcross hangt. Ook kan de machine geleverd worden met

een cabine met allerlei denkbare luxe als een kachel, een airco en een radio. De ruiten en de deuren worden dan in het basisframe gehangen. De steunen voor de sloten zitten al op de stijlen van het veiligheidsframe gelast. ■

IN 'T KORT

De Toro Outcross 9060 is een mix van een trekker en een zware transporter. In vergelijking met een trekker is de Outcross milder voor de grasmat. Het zicht op de werktuigen is echter minder goed. En een transporter biedt over het algemeen meer comfort. Een prijs wil importeur Jean Heybroek niet noemen.

TORO OUTCROSS IN DETAIL



De Toro Outcross is vanachter identiek aan een trekker. Zo is er een trekhaak, een driepuntshefinrichting, een 540-toerenaftakas en een extern hydraulisch systeem.



Het voertuig is continu vierwilaangedreven en stuurt ook altijd op vier wielen. Daarbij lopen de achterwielen precies door hetzelfde spoor als de voorwielen.



Voor het aankoppelen van werktuigen is de machine uitgerust met een afstandsbediening. Daarmee kun je de machine voor- en achteruitrijden en de hefinrichting en de aftakas bedienen.



Het zicht op de machine is vanaf de zitpositie beperkter dan vanuit een trekkercabine. Wel kun je de achterzijde van de laadbak voorover klappen, waardoor een en ander iets verbeterd.



Toro heeft ervoor gekozen om de motorkoeling (links) en de oliekoeler (rechts) naast elkaar te monteren en niet achter elkaar. Zo krijgen beide koelers koele lucht.



Kies je voor een cabine dan komen er ruiten en deuren in het veiligheidsframe te hangen. De steunen voor de deursloten zijn al op de stijlen gelast.