



'Stop and Go' Ontkoppelen en remmen met één voet

Alsof Same even zijn banden gaat wisselen in de pitsstraat van een Formule 1 circuit. Zo klinkt de nieuwe naam van Same's uitvinding 'Stop and Go' op de Dorado trekkers u misschien ook in de oren. Snel en gemakkelijk werkt het systeem waar de rem ook als koppeling functioneert inderdaad wel.

Tekst en foto's Frits Huiden

De Same Dorado is al een aantal jaren op de markt en lijkt daarom dus niet meer zo bijzonder. Toch hebben we in deze proefrit met niet zomaar een Dorado te maken. Deze Dorado 66 van 49,5 kW (67 pk) heeft namelijk 'Stop and Go'. Met dit systeem dat Same in November vorig jaar op de

Italiaanse landbouwbeurs Eima introduceerde, werkt het rempedaal van de trekker tegelijk als koppeling. Het is een goede aanvulling op de elektrohydraulische omkeerhendel die vele trekkers al onder het stuur hebben zitten. Met de omkeerhendel kun je namelijk makkelijk ontkoppelen en van rijrichting verande-

ren maar nog niet doseren. Een wagen aanhaken door alleen de omkeerhendel te bedienen, dus zonder het koppelingspedaal aan te raken, is vrij lastig. Het koppelingspedaal en de rem blijven dus nog steeds noodzakelijk om de trekker op de laatste centimeters te manoeuvreren zoals bij het aankoppelen van

machines. Met Stop and Go is alleen nog maar het rempedaal nodig om te doseren. En een trekker met een mechanische transmissie en een elektrohydraulisch bediende koppeling kan dus alleen met het rempedaal stilgehouden worden terwijl hij nog steeds in een versnelling staat. De voordelen van een dergelijk systeem blijken na een proefrit op de met Stop and Go uitgeruste Same Dorado legio.

■ Gele knop

Aan de Dorado is er vrijwel niets dat aangeeft dat het hier om een model gaat waar Stop and Go op zit. Het enige dat de functie verraadt is een gele drukknop rechts op het dashboard. Wanneer je er op drukt kun je via het Stop and Go systeem rijden. Een lampje in de knop laat zien dat het systeem in werking is. Het systeem is te allen tijde in werking te zetten.

Met welke snelheid en in welke versnelling er wordt gereden maakt voor het rijden met Stop and Go niet uit. Als je tijdens een rit wilt stoppen, haal je de voet van het gaspedaal en druk je de rem in. De trekker remt en ontkoppelt dan zoals gezegd tegelijkertijd. Het remmen voelt aan zoals je dat gewend bent. Voor het stoppen van de trekker moet je ook echt remmen. Je kunt de trekker bij het intrappen van de rem dus niet laten uitrollen zoals bij het intrappen van het koppelingspedaal kan. Wie de rem half intrapt, zal met half aangrijpende koppeling en een minimale druk op de remvoering langzaam doorrijden. Zo zijn de laatste centimeters die een trekker moet rijden dus goed te doseren met het pedaal. Het knijpen van de snelheid via het Stop and Go pedaal is echter niet meer of minder uitnodigend als met een normale koppeling en rembediening het geval zou zijn. Overmatige slijtage hoeft dus niet voor te komen. Wanneer we na stilstand weer verder willen, halen we simpelweg de voet van de rem en de trekker gaat weer rijden. Dat doet hij langzaam en mooi gedoseerd zoals een goed afgestelde elektrohydraulisch gestuurde koppeling betaamt. Tijdens onze stilstand kunnen we eventueel nog kiezen om een andere richting te kiezen met de omkeerhendel onder het stuur. Een andere versnelling kiezen, om na stilstand weer in op te trekken, is ook mogelijk.

■ Hoe vaak gebruik je het?

Bij voorladerwerk waar veel gemanoeuvreerd moet worden is het systeem, al moet je er wel even aan wennen, vrij makkelijk in gebruik. Het spaart telkens een voet op de



Alleen de gele knop in het dashboard 'verraadt' dat er op deze trekker Stop and Go zit.

koppeling. Het is simpelweg de bak volduwen tot je op de rem trapt, omkeerhendel onder het stuur om, rem los en je rijdt weer achteruit. Je moet er wel aan wennen dat je de voet niet zo maar van de rem kunt halen om even gas bij te geven om de voorlader snel omhoog te helpen. Omdat de rechter voet bezet is, zul je sneller naar het handgas moeten grijpen. Het handgas een beetje open laten staan is bij voorlader werk daarom ook wel nodig.



Als Stop and Go wordt ingeschakeld, dient de rem tegelijk als koppeling. Bij manoeuvreerwerk zoals met de voorlader of bij het aankoppelen van een werktuig, hoeft de chauffeur dus niet meer zowel de koppeling als de rem in te trappen.

Zeker als al het werk in dezelfde versnelling gebeurt en niet tussentijds opgeschakeld hoeft te worden zal de linkervoet tijdens lange dagen rust krijgen. Wanneer er wel tussentijds in dezelfde rijrichting moet worden geschakeld, zal je uit automatische ook sneller bij het afremmen de koppeling intrappen. Gelukkig hebben de meeste trekkers net als deze Dorado samen met een elektrohydraulische omkeer ook wel een paar powershifttrappen zodat de koppeling zeker weinig gebruikt hoeft te worden en toch een grote variatie in snelheid mogelijk is. Op de Dorado zit nog geen automatische aanpassing van de powershifttrappen op de rijnsnelheid. Het is dus nog niet zo dat na het afremmen weer in de laagste powershifttrap wordt opgetrokken.

■ Hoe werkt het?

Wie goed luistert, hoort aan het begin van de slag van het rempedaal een klik. Met deze klik treedt de sensor voor de koppeling in werking. Voor het Stop and Go systeem is de rem namelijk gekoppeld aan een controlebox die weer in contact staat met koppeling, de omkeerhendel onder het stuur en een sensor op de versnellingsbak. Deze laatste meet de snelheid van de trekker. Met deze gegevens laat de controlebox de trekker via elektromagnetische ventielen ook harder of zachter optrekken. Dit is gemakkelijk op hellingen en bij de verschillende snelheden waarmee de koppeling weer moet aanhaken. Even remmen tijdens transport op de weg zal dus hetzelfde aanvoelen als bij een trekker zonder Stop and Go.

■ Nog veel onbekend

Same's moederbedrijf Same Deutz-Fahr (SDF) levert het Stop and Go systeem voornamelijk alleen op de Dorado-serie met vermogens van 48 tot 63 kW (65 tot 86 pk). De trekkers krijgen nu ook de hydraulische omkeerhendel. Eind mei zijn de eerste modellen leverbaar met Stop and Go. Of en wanneer de andere trekkers van het SDF-concern ermee worden uitgevoerd, is bij importeur Sieberg uit Veenendaal nog onbekend. De koppelingspakketten in bijvoorbeeld de grotere Explorer-serie zijn vrijwel identiek en dus is het wel mogelijk. Ook de meerprijs en of het later nog ingebouwd kan worden, is nog onbekend. Technisch is de toevoeging van Stop and Go aan een elektrohydraulische omkeer niet moeilijk en daarom zal de meerprijs ook niet heel veel meer zijn. Om een idee te krijgen: Same rekent voor enkel een elektrohydraulische omkeer in een Explorer ongeveer 2.000 euro. ■