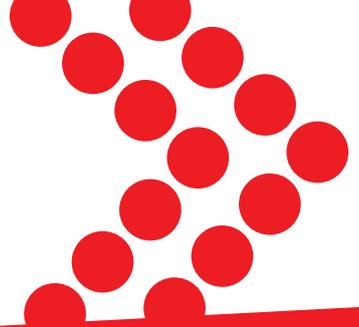


**CRECER
EXPLORANDO**



SAME

NUEVO EXPLORER

3 FAMILIAS PARA 11 MODELOS

NUEVO EXPLORER



**3 familias con un
total de 11 modelos.**



SAME EXPLORER

Desde hace treinta años, un y renueva.

Cuando en 1983 se fabricó el primer Explorer, adoptando soluciones de diseño avanzadas para esa época, sobre todo para la gama de potencia medio-baja, se sentaron las bases de un concepto de tractor que acabaría haciendo historia. Con el objetivo de responder a las exigencias del mercado sobre prestaciones y confort, SAME diseñó un tractor partiendo de cero, incorporando soluciones técnicas que, hasta entonces, la competencia no había aplicado nunca a este rango de potencia. Todos los grupos del tractor se reinventaron pensando en cómo serían la mecanización agrícola y el trabajo en el campo en el futuro.

Así, los motores se diseñaron específicamente para el uso agrícola, como siempre ha hecho SAME, y se fabricaron respetando el principio de modularidad, incluso cuando, más tarde, se adoptó la refrigeración por líquido. El doble sistema de refrigeración de las camisas del cilindro (con aire por la parte superior y con aceite por la inferior) y la refrigeración interna de los pistones mediante vigorosos chorros de aceite, para lograr una temperatura de funcionamiento más uniforme, permitieron obtener numerosas ventajas, como un rendimiento constante, incluso bajo esfuerzo y con elevadas temperaturas ambiente.

El sistema de inyección se dotó de bombas individuales de tipo sumergido, accionadas directamente por el eje de levas, para lograr una mayor sencillez constructiva y una mejor fiabilidad.

Por otro lado, se utilizaron engranajes de distribución con



Explorer 55-65-75. Año de fabricación 1983.

dientes helicoidales, que reducían las holguras y disminuían la rumorosidad.

Fieles a la tradición SAME, durante la fase de diseño se prestó una especial atención a la economía de utilización con el objetivo de lograr un bajo consumo de gasóleo. El motor obtenido fue muy compacto con lo cual se pudo reducir el tamaño del capó y, así, permitir mayores ángulos de giro de las ruedas y, por lo tanto, mejor maniobrabilidad y visibilidad delantera.

También se innovó la transmisión mediante un cambio con engranajes dientes helicoidales, de dimensiones reducidas y dispuestos en tres ejes, muy diferente a los cambios tradicionales con dos ejes más largos y con engranajes con mayor peso del volante. El resultado fue una transmisión muy compacta y sin vibraciones, pero de elevado

El mito que se consolida

rendimiento mecánico.

La lubricación forzada garantizaba una mayor seguridad de funcionamiento, incluso en fuertes pendientes.

La toma de fuerza se dotó con un embrague multidisco en baño de aceite (presente normalmente solo en las máquinas de alta potencia) y con eje de salida independiente para



Explorer³ 90-105. Año de fabricación 2012.

la toma de fuerza sincronizada con las ruedas, para emplearse con remolques con eje de tracción equipados con camioneta de recogida o con elementos esparcidos.

La dirección hidrostática era con una bomba independiente, para poder girar sin realizar esfuerzos en el volante, incluso

con bajos regímenes del motor. El puente delantero llevaba frenos de discos en baño de aceite en los cubos de rueda para obtener un frenado integral en las cuatro ruedas, función que fuimos los primeros en incorporar; de esta manera, se garantizaba un frenado eficiente también en pendientes pronunciadas.

El potente elevador hidráulico se caracterizaba por el clásico sistema de control SAME, que permitía obtener una mayor adherencia en los trabajos de tracción, incluso cuando el suelo estaba mojado.

El puesto de conducción y la cabina eran absolutamente de vanguardia para esa época y para los tractores de potencia medio-baja: plataforma plana suspendida sobre silent-block, palancas del cambio a la derecha del conductor y pedales suspendidos. Todo ello ofrecía una ergonomía comparable solo a la de los tractores de clase superior. La cabina respondía también a los requisitos de elevada visibilidad gracias a los montantes de sección muy reducida y a los amplios vidrios.

Hoy, todo esto parece normal, pero, en los años ochenta, esta tecnología era absolutamente de vanguardia. Tanto es así que los principios de diseño de entonces, debidamente actualizados e implementados, han llegado hasta hoy y esto ha hecho que los Explorer se hayan mantenido siempre actuales e innovadores a lo largo de los años.



1983
EXPLORER

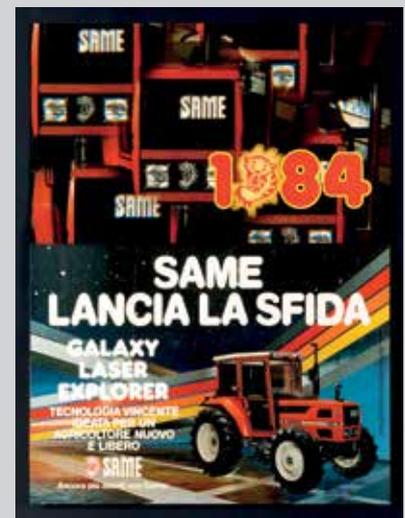
En principio, los Explorer se lanzaron en el mercado con los dos modelos de 55 y 65 CV e, inmediatamente después, con el modelo más potente de 75 CV. La gama estaba formada por las versiones de simple y doble tracción, con bastidor y con cabina.

El 65 CV también estaba disponible en la versión "Special" (sin cabina) y se distinguía por los guardabarros regulables en altura y por el puesto del conductor dotado de plataformas.

Entre sus principales características cabe enumerar las siguientes. Motor con cilindrada unitaria de 916 cm³, 3 y 4 cilindros y refrigeración por aire o aceite. Cambio mecánico sincronizado con 32 velocidades de avance y 16 de retroceso, obtenidas con minirreductor y superreductor. TDF de 540/1000 revoluciones con embrague hidráulico y eje de salida independiente para la TDF sincronizada.

Frenado integral de discos en baño de aceite en las cuatro ruedas. Dirección hidrostática de tipo reactivo con dos cilindros. Puente delantero con ángulo de giro de 70° para 2RM y de 50° para la versión DT. Elevador hidráulico con control de posición, esfuerzo y mixto. Plataforma plana sobre silent-block, pedales suspendidos, palancas del cambio laterales, volante oscilante y cabina insonorizada con calefacción y escotilla.

En 1986, la gama se desarrolla con los modelos de 60, 70, 80 y 90 CV y con la versión "Special" para los modelos de 70 y 80 CV. Los motores aumentan de cilindrada y pasan a llamarse "Serie 1000" (1000 cm³ por camisa de cilindro). El cambio está disponible también con 5 marchas y la velocidad máxima llega a 40 km/h.



Campaña de lanzamiento del primer Explorer - 1984 (IT)



1988
EXPLORER II

La evolución del Explorer (a su nombre se le añade "II") se caracteriza por la disponibilidad de nuevas e importantes características: el silenciador del motor pasa a colocarse debajo del capó con lo cual se favorece la visibilidad durante el trabajo y se disminuye el ruido. La transmisión está disponible con cambio de marchas bajo carga (SynchroPower) y las velocidades pasan a ser 40 AD + 40 AT. La toma de fuerza es de 4 velocidades e incorpora las velocidades económicas lo que permite ahorrar gasóleo cuando se usan aperos que no requieren potencias elevadas.

Las prestaciones se amplían con el uso del elevador y la toma de fuerza delantera, que permite usar aperos frontales o combinados delanteros y traseros. El montaje fácil y rápido del lastre delantero, aplicable solo cuando es necesario, ayuda a ahorrar gasóleo y a compactar menos el terreno.

También se mejora el confort gracias al empleo de mandos electrohidráulicos para conectar la toma de fuerza, la doble tracción y el bloqueo de los diferenciales y, también, a la instalación de aire acondicionado en la cabina.

Para la carrocería y la plataforma de conducción se utilizan planchas metálicas tratadas con Zinc, con lo cual se evita la oxidación y se mantiene elevado el valor de la inversión.

Con la reversibilidad del puesto de conducción se aumenta la versatilidad de los Explorer II, también cuando se usan en trabajos municipales.

Las versiones "Special II" se completan con las versiones básicas, ideales para los trabajos bajo las copas de los árboles.

Campaña del Explorer II - 1989 (NL)



1998
EXPLORER
TOP



2004
EXPLORER
CLASSIC



En 1998, los modelos de 70, 80 y 90 CV, ya ricos de características técnicas, se renuevan en su aspecto: la nueva carrocería es de estilo moderno, con formas redondeadas, en sintonía con las de los tractores de más potencia.

El capó inclinado hacia abajo mejora la visibilidad delantera y hace que el tractor tenga un aspecto más agresivo.

En 2004 se lanzaron al mercado otras versiones, llamadas "Classic", para ofrecer a los clientes tractores más sencillos con una menor inversión.

También las versiones "Special II" cambian de nombre (pasan a llamarse Explorer T) y se ofrecen en tres modelos de 75, 85 y 95 CV.

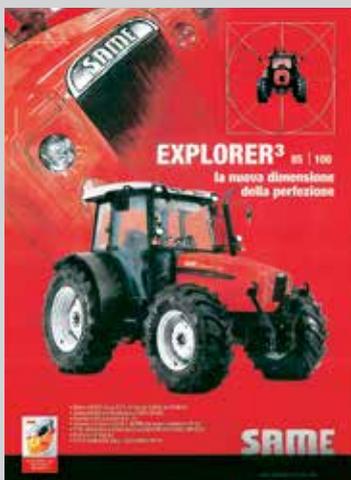
En los años siguientes, se lanzan al mercado otros dos modelos, llamados "Explorer New", que fueron precursores de los sucesivos Explorer³, dotados de cambio Powershift de 3 relaciones, sistema de control de la tracción delantera SBA y sistema hidráulico más potente y distribuidores electrohidráulicos.

**IL RISPARMIO INIZIA
DA EXPLORER II 80 TOP**

**Campaña promozional
Explorer II Top - 2003 (IT)**



El Explorer se renueva con más características y con un nuevo aspecto, añadiendo el "3" a su nombre. La gama aumenta sus potencias que van de 85 a 110 CV. El aumento de potencia comporta el empleo del motor Deutz, habilitado también para el uso de biodiésel al 100%. El silenciador de escape se reubica a un lado, en un montante de la cabina, para favorecer la visibilidad delantera. El empleo del inversor hidráulico mejora todavía más la tecnología de la máquina y proporciona mayor confort al usuario y permite ahorrar tiempo en las operaciones de ida y vuelta. También se mejora el sistema hidráulico, aumentando tanto el caudal de aceite para los servicios externos como la capacidad de elevación. El aspecto del tractor también se renueva por completo gracias a una carrocería de diseño más moderno y a una nueva cabina de mayor tamaño en la que se reubican todos los mandos para favorecer el confort. Las versiones sin cabina montan un bastidor trasero de dos montantes.



Campana de lanzamiento Explorer³ - 2006 (IT)



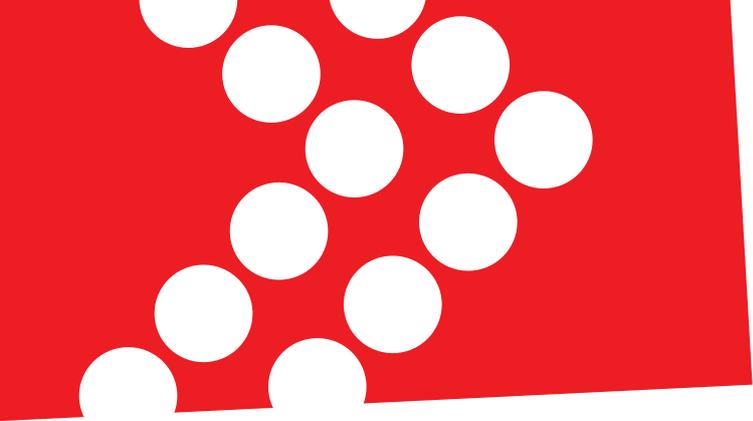
Campana Explorer³ - 2012 (IT)

NUEVO EXPLORER

La mejor respuesta a las exigencias de los agricultores.

2014
EXPLORER





Disegnato dal tuo lavoro.



"Explorer un nome, una garanzia."

"Un trattore che si adatta a ogni condizione di lavoro non è una macchina, ma un compagno."



EXPLORER

80 | 90 | 90.4 | 100 | 105.4 | 115.4

La risposta precisa alle tue esigenze.

La famiglia Explorer è da sempre punto di riferimento per praticità e versatilità. Per questo SAME ha deciso di rinnovare e ampliare questa gamma di prodotti. Tre diverse versioni, per un totale di 11 modelli e numerose possibilità di configurazione, offrono la massima capacità di adattamento. I nuovi motori FARMotion a 3 o 4 cilindri da 80 a 115 CV con sistema di iniezione Common Rail garantiscono alte prestazioni e bassi costi di esercizio. La nuova cabina assicura il massimo comfort anche nelle giornate di lavoro più lunghe. Proprio come volevi tu, per lavorare al meglio.



Si raccomanda l'utilizzo di lubrificanti e refrigeranti originali SDE.
S.D.E.
 SAME è un marchio di **SAME DELTA-FAHR**
 same-tractors.com



Campaña de lanzamiento Explorer - 2014 (IT)



EXPLORER LD
"El más ágil"



EXPLORER MD
"El más versátil"



EXPLORER HD
"El más robusto"



3 MODELOS (80 - 90 - 100)

- Motor FARMotion de 3 cilindros
- Capacidad de elevación estándar 3500 kg
- Carga máxima autorizada 5800 kg (con frenos delanteros)
- Neumáticos de 30" como máximo

5 MODELOS (90 - 90.4 - 100 - 105.4 - 115.4)

- Motor FARMotion de 3 o 4 cilindros
- Capacidad de elevación estándar 3600 kg
- Carga máxima autorizada 6200 kg
- Neumáticos de 34" como máximo

3 MODELOS (90.4 - 105.4 - 115.4)

- Motor FARMotion de 4 cilindros
- Capacidad de elevación estándar 3600 kg
- Carga máxima autorizada 7500 kg
- Neumáticos de 38" como máximo



PERFECTO PARA CUALQUIER EXIGENCIA.

EXPLORER LD, "EL MÁS ÁGIL"

Los Explorer LD presentan una óptima relación peso/potencia, ideal para los trabajos de henificación y para moverse bien en fase de almacenaje y transporte de productos, gracias a la versión GS con inversor hidráulico y una carga máxima autorizada nada desdeñable.

La batalla corta, mérito del motor de tres cilindros, y el óptimo radio de giro, los hacen ágiles y rápidos, incluso en los espacios estrechos y en los establos, mientras que el peso reducido es fundamental para evitar la compactación del suelo, requisito indispensable para los cultivos de cereales y plantas forrajeras.



EXPLORER MD, "EL MÁS VERSÁTIL"

Los Explorer MD se caracterizan por una óptima distribución de los pesos, que garantiza la flotabilidad ideal para los trabajos de siembra, y por una estructura que permite su uso también en operaciones típicas de la labranza mínima o de la siembra directa. Con una capacidad de elevación de 3600 kg y una carga máxima autorizada de 6200 kg, son ideales para trabajos con cargador frontal.



EXPLORER HD, "EL MÁS ROBUSTO"

Los Explorer HD se presentan robustos e imponentes con una estructura capaz de ejercer elevadas fuerzas de tracción. Ideales para afrontar todos los trabajos en campo abierto, desde el arado hasta los trabajos de repaso, pasando por los trabajos de protección de cultivos y la recolección. Siendo absolutamente polivalente, esta gama es ideal tanto si se utiliza como máquina versátil en explotaciones agrícolas medias como para trabajos de siega y abono por parte de empresas de servicios agrícolas.

NUEVO SAME EXPLORER

Proyectar la evolución de un mito.

ING. MASSIMO RIBALDONE
RESPONSABLE DE INVESTIGACIÓN
Y DESARROLLO



“Solo hay un modo para renovar un producto de éxito como el Explorer: recomenzar a partir de las exigencias de los mismos agricultores”

El nuevo Explorer no es solo la simple evolución de un producto de éxito sino un proyecto completamente nuevo. En efecto, hemos querido analizar de nuevo las demandas del mercado para entender cuáles son las nuevas exigencias técnicas, de confort, de dimensiones y económicas. Así ha nacido una nueva gama de productos articulada en 3 familias por un total de 11 modelos. A una oferta así solo se podía llegar desarrollando los componentes diseñados íntegramente por SAME, a saber: el motor modular de 3 o 4 cilindros FARMotion, una familia de transmisiones en tres niveles de peso y potencia, una cabina completamente nueva y, por último, pero no por ello menos importante, un sistema hidráulico y electrónico rediseñado adrede para esta nueva plataforma.

“Un proyecto tan articulado requiere determinación a la hora de combinar exigencias y competencias muy diferentes entre sí”

El resultado del diseño de la nueva gama Explorer representa la máxima expresión de versatilidad y polivalencia. Para cada versión de producto se encuentran disponibles varias configuraciones y opciones de manera que se responda a las cada vez más exigentes demandas del mercado y poder garantizar el más amplio espectro de perfiles de misión. El Explorer se ha desarrollado con claros objetivos de polivalencia y eficiencia, mejorando al máximo las prestaciones y la fiabilidad, optimizando el confort del conductor e introduciendo siempre los más elevados estándares de calidad.



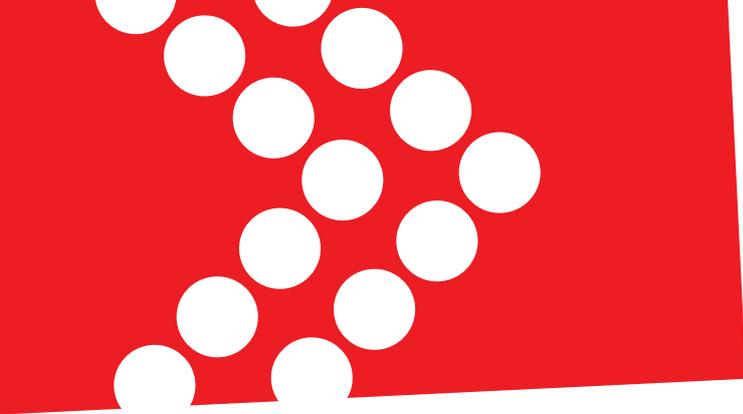
ING. ALBERTO BELLINI
RESPONSABLE DEL DESARROLLO
DE PROYECTOS

“Par un tractor así, se necesita un motor nacido para la agricultura, como el FARMotion”



ING. MANLIO MATTEI
RESPONSABLE DEL DESARROLLO
DE MOTORES

Para tractores de gama media como los Explorer, la integración entre el motor y el vehículo es fundamental para poder ofrecer a los usuarios lo mejor en cuanto a prestaciones, economía de utilización, manejabilidad y simplicidad de mantenimiento. A partir de estas consideraciones nacen los nuevos motores FARMotion de 3 o 4 cilindros, fruto de las décadas de experiencia de SAME en el diseño y la fabricación de motores para la agricultura y de la colaboración con las mejores empresas mundiales para el desarrollo de tecnologías de control de la combustión. La tecnología FARMotion se basa en una avanzada cámara de combustión que, junto a un sistema de inyección Common Rail Bosch de 2000 bar y al catalizador oxidante (DOC), asegura: par y potencia elevados a partir de regímenes bajos, consumos reducidos, fiabilidad y facilidad de mantenimiento.



ING. ANGELO RIPAMONTI
RESPONSABLE DEL DESARROLLO
DE TRANSMISIONES

“Una gama media debe responder a usos muy diferentes entre sí y, por esto, la elección de la transmisión es fundamental”

Las transmisiones de los nuevos Explorer, evolución constructiva de las precedentes versiones, se han diseñado teniendo en cuenta el tipo de empleo al que iban destinados y el motor empleado. Desde esta perspectiva, se han desarrollado transmisiones de 4 o 5 marchas más 2 o 4 gamas con un número de velocidades que van de 8 AD + 8 AT a 20 AD + 20 AT para las transmisiones mecánicas, de 16 AD + 16 AT a 40 AD + 40 AT para los cambios con Hi-Lo y de 30 AD + 30 AT a 60 AD + 60 AT con Powershift.

Las velocidades máximas, en función del tipo de transmisión, son de 30 o 40 km/h, también con velocidad económica del motor. Así, hemos logrado el objetivo de ofrecer al mercado una amplia gama de configuraciones de la transmisión en función del uso del tractor.

“Tecnología útil y aprovechable para mejorar el trabajo de los agricultores”

Todos los días, en nuestro sector, se lanzan productos ricos en tecnología y en sistemas sofisticados que, a menudo, el cliente no usa completamente. A la hora de desarrollar los Explorer hemos partido del principio de aplicar la electrónica para simplificar y hacer más productivo el trabajo de los agricultores, combinando soluciones tecnológicas y una elevada modularidad de estos sistemas. Los clientes que elijan estas máquinas contarán con el sistema de dirección SDD, que requiere la mitad de vueltas del volante en las maniobras, el consolidado sistema Stop&Go, que facilita las maniobras con cargador frontal, la regulación de la sensibilidad del inversor hidráulico para una mayor comodidad en su uso, la tecnología 60ECO para un mejor sistema hidráulico, el freno de estacionamiento ParkBrake para la máxima seguridad y un largo etcétera. Todos, dispositivos desarrollados para que los Explorer sean más eficientes y productivos.



ING. FRANCESCO TARONI
RESPONSABLE DEL DESARROLLO
DE LA ELECTRÓNICA



ING. LUCA CAMPAGNA
RESPONSABLE DEL DESARROLLO
DE CABINAS

“El hombre al centro de su trabajo”

Los operadores pasan jornadas enteras conduciendo sus tractores, en cualquier estación del año y en contextos de trabajo muy diferentes.

Por lo tanto, la cabina desempeña un papel fundamental a la hora de garantizar bienestar y seguridad en su interior: tiene que ser cómoda, debe ofrecer un ambiente confortable, tener los mandos en una posición ergonómica y ofrecer una amplia visibilidad en toda el área de trabajo.

Estos conceptos han sido decisivos a la hora de diseñar las nuevas cabinas de los Explorer: el hombre al centro de su trabajo, para ofrecerle las mejores condiciones operativas. Siempre.

NUEVO MOTOR FARMOTION

Evolucionado y pensado para la agricultura.

MOTOR MODULAR

Culatas individuales y camisas extraíbles para una mayor duración, fiabilidad y simplicidad de mantenimiento.



REGULACIÓN AUTOMÁTICA DEL JUEGO DE LAS VÁLVULAS

No requiere mantenimiento y reduce el ruido.



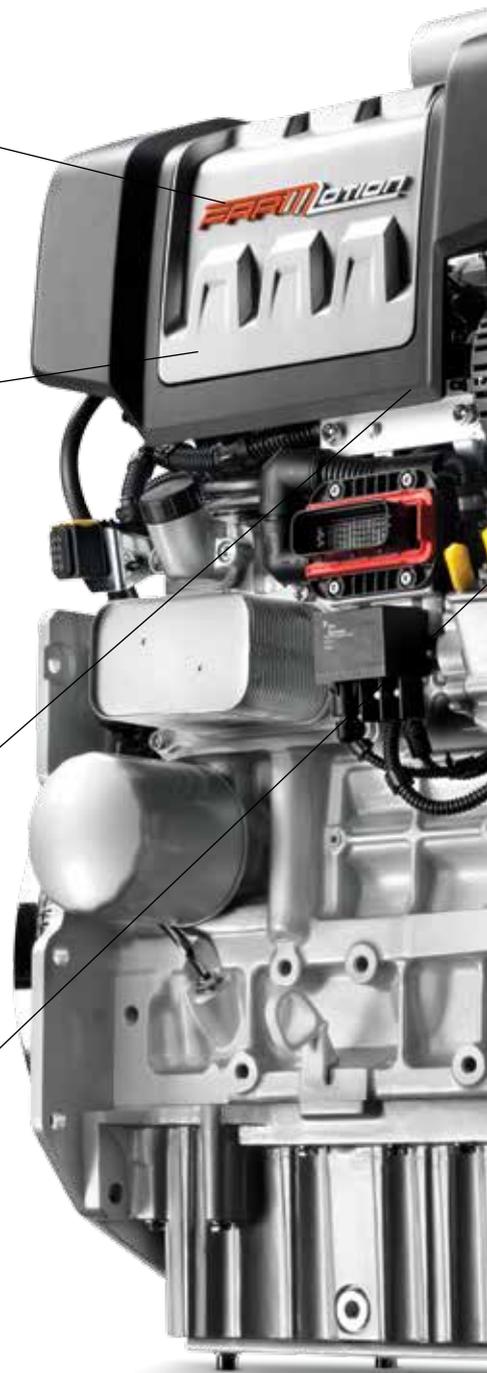
SISTEMA COMMON RAIL

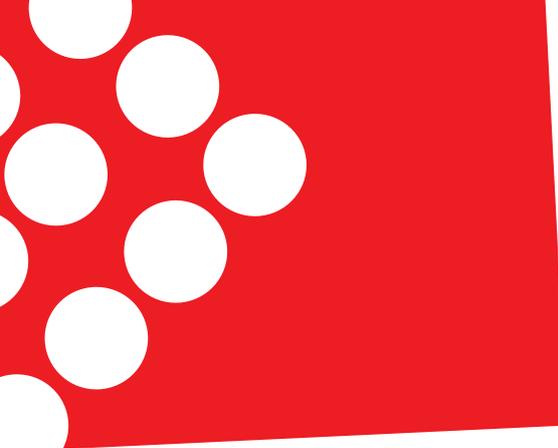
Presión de inyección de 2000 bar. Nuevos inyectores de 7 orificios que mejoran la nebulización del gasóleo en los cilindros.



OPTIMIZACIÓN Y REDIMENSIONAMIENTO DE LA CILINDRADA

Cilindrada unitaria de 962 cm³,
3 cilindros: 2887 cm³
4 cilindros: 3849 cm³





Los SAME Explorer están equipados con motores de última generación de la familia FARMotion. Motores de 3 o 4 cilindros y sistema de inyección Common Rail de presión elevada (2000 bar) garantizan prestaciones, fiabilidad y bajos costes de funcionamiento. Con el sistema de recirculación de gases de escape EGR y de postratamiento DOC, los motores de los Explorer son conformes a la normativa Tier4i. También la nueva geometría de las culatas y de las cámaras de explosión contribuye a mejorar el proceso de combustión del gasóleo, permitiendo que los Explorer aprovechen plenamente las características del motor y se reduzca considerablemente el consumo de carburante.



DOC (Diesel Oxidation Catalyst)

Un sistema compacto que no requiere mantenimiento.



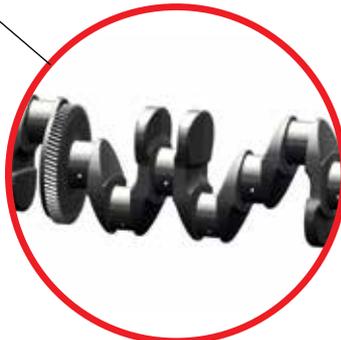
EGR (External Gas Recirculation)

De accionamiento y control electrónico.



CORREA DE LOS SERVICIOS CON REGULACIÓN AUTOMÁTICA

Correa Poly V con tensor automático. No requiere mantenimiento. Sin riesgo de que la correa patine y se produzca un recalentamiento.



CIGÜEÑAL

El cigüeñal presenta un nuevo diseño y se ha realizado con acero forjado para una mejor resistencia y una reducción de las vibraciones del 60%.

POTENCIA Y RENDIMIENTO SIEMPRE BAJO CONTROL.

MOTOR

Los SAME Explorer disponen de dos motorizaciones FARMotion: una de 3 cilindros de 2887 cm³ para el máximo ahorro y una de 4 cilindros de 3849 cm³ si se buscan las máximas prestaciones.

El elevado rendimiento del motor está garantizado por el sistema Common Rail calibrado a presiones de inyección de 2000 bar y dotado de inyectores de 7 orificios. El sistema de alta presión garantiza una respuesta inmediata del motor cuando varía la carga mientras que el tiempo de inyección controlado electrónicamente mejora las prestaciones y reduce los consumos. Esta tecnología contribuye a reducir las emisiones, gracias a una mejor nebulización del gasóleo, y, en consecuencia, a una mejor combustión.

Los FARMotion son motores que garantizan un par máximo elevado y, por lo tanto, mayor capacidad de tracción y elevada elasticidad. En efecto, los motores permiten aumentos de par del 30 al 35% según los modelos y poseen un amplio campo de funcionamiento estable.

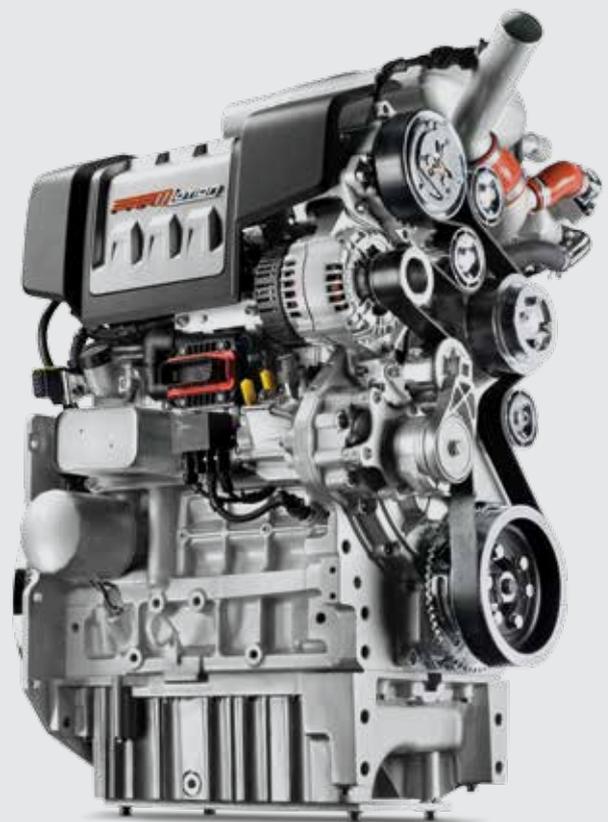
Todos los motores poseen la nueva geometría de las culatas individuales y de las cámaras de explosión, que contribuye a mejorar el proceso de combustión del gasóleo, permitiendo que los Explorer aprovechen plenamente las características del motor y se reduzca considerablemente el consumo de carburante.

El espesor de las paredes de los cilindros se ha aumentado para garantizar menores vibraciones, menor ruido, más resistencia a la cavitación y menor "fatiga" por estrés mecánico y térmico.

La modularidad está garantizada por las camisas de los cilindros extraíbles y por las culatas individuales, característica que beneficia al operador en caso de que deba sustituir el componente.

El cigüeñal presenta un nuevo diseño y es de acero forjado para una mayor resistencia y un mejor equilibrado. Para obtener más eficiencia, prestaciones, duración, fiabilidad y resistencia, el bloque se ha reforzado para soportar una mayor presión en la cámara de combustión. Los motores FARMotion se han diseñado para ser: compactos, fiables y de fácil mantenimiento periódico. Gracias al tensor automático, la correa se mantiene siempre a la tensión correcta, sin necesitar intervenciones de mantenimiento.

Con el sistema de tratamiento de gases de escape EGR y de postratamiento DOC, los motores de los Explorer son conformes a la normativa Tier4i.



DOC

(Diesel Oxidation Catalyst)

Los gases de escape, después de ser tratados por el sistema EGR, atraviesan el catalizador de oxidación (DOC), que provoca una reducción de los óxidos de nitrógeno (NOx).

Al contrario de los filtros de partículas (DPF), la eficacia del catalizador DOC está garantizada durante toda la vida del motor y no requiere ni mantenimiento ni su regeneración activa.

EGR

(External Gas Recirculation)

El sistema de recirculación de los gases de escape reduce considerablemente los óxidos de nitrógeno (NOx), que son unos de los mayores contaminantes derivados de la combustión. A través de una válvula de mariposa regulada por la centralita del motor, una parte de los gases de escape se vuelve a introducir en el conducto de admisión y se mezcla con el aire que entra en el cilindro. Como característica muy importante, cabe señalar que el sistema de recirculación posee un radiador propio que enfría los gases de escape que se reintroducen en el colector de admisión con el objetivo de no perjudicar la eficacia de la combustión y no aumentar los consumos. Gracias al control electrónico, este sistema asegura mayores prestaciones, sobre todo en aceleración y reprise.

REGULACIÓN ELECTRÓNICA DEL MOTOR

El control y la productividad de los motores FARMotion son siempre óptimos gracias al moderno sistema de regulación electrónica, que garantiza respuestas siempre rápidas y una mayor estabilidad del régimen de la toma de fuerza. Mediante el uso de sensores, el sistema controla constantemente todos los parámetros del motor y ajusta la inyección para optimizarlos. Además de dosificar con exactitud el combustible, la regulación electrónica del motor asegura prestaciones estables y constantes con una reacción rápida, directa y precisa en las distintas condiciones de marcha y de carga. Todo ello, con la máxima facilidad de uso: la palanca del acelerador de mano y el pulsador de memorización permiten ajustar, guardar y reactivar en cualquier momento el régimen del motor más conveniente para el trabajo en curso. De esta manera, el uso del tractor es más cómodo y el conductor puede prestar más atención a las maniobras.



UNA TRANSMISIÓN ESTUDIADA PARA RESPONDER A CUALQUIER EXIGENCIA.

TRANSMISIÓN

Con una amplia oferta de transmisiones, los Explorer satisfacen numerosas exigencias: trabajos de preparación del terreno, tratamientos, siembra, labranza mínima o trabajos en la granja. El cambio básico está disponible con 4 o 5 marchas y un número de velocidades que va 8 AD + 8 AT a 10 AD + 10 AT y con minirreductor y superreductor de 16 AD + 16 AT a 20 AD + 20 AT, para las transmisiones mecánicas. En alternativa, se puede elegir un cambio de 4 o 5 marchas con un número de velocidades que va de 16 AD + 16 AT a 20 AD + 20 AT con Hi-Lo que permite aumentar o disminuir la velocidad de cada marcha (reducción del 16% de las velocidades entre una y otra marcha) sin usar el embrague sino presionando simplemente un pulsador en la palanca del cambio. También en este caso es posible disponer de minirreductor y superreductor que duplican el número de velocidades disponible.

Las dos soluciones se pueden equipar con un inversor con la palanca de control debajo del volante: mecánico (versión LS) o hidráulico (versión

GS).

Las velocidades máximas, en función del tipo de cambio, son de 30 o 40 km/h, también con velocidad económica del motor. El Overspeed permite desplazarse por carretera a 40 km/h, tanto con el régimen económico del motor (en la última marcha) como aprovechando por completo las prestaciones del motor en la velocidad inferior. La baja velocidad del motor reduce considerablemente el consumo de carburante y, al mismo tiempo, permite utilizar un régimen cercano al de par máximo. Esto se traduce en una excelente curva de potencia, reducción del consumo y mayor confort para el conductor, que trabaja con menos ruido y vibraciones.

Por último, el Overspeed, al permitir alcanzar la velocidad máxima de 40 km/h con independencia del tamaño de los neumáticos utilizados, aumenta notablemente la eficacia y la comodidad del tractor durante el transporte y los desplazamientos por carretera.



El Explorer 115.4 HD se puede beneficiar de un cambio diseñado para dar una relación siempre adecuada a las exigencias de trabajo con 30 AD + 30 AT o 60 AD + 60 AT con velocidad máxima de 40 km/h, también con régimen económico del motor. El cambio bajo carga (Powershift) de 3 relaciones mejora el nivel de prestaciones y el rendimiento de la conducción por parte del operador: para cada relación se disponen de tres posibilidades de variación de la velocidad bajo carga. De esta manera, una vez seleccionado el intervalo de velocidades más indicado para el trabajo en curso, es posible seguir adaptando la velocidad al esfuerzo requerido presionando simplemente un pulsador en la palanca del cambio de marchas. Para trabajar en el campo con aperos accionados por la toma de fuerza, el mejor resultado lo brindan las 4

velocidades (540/540ECO/1000/1000ECO), la toma de fuerza sincronizada con el cambio con eje de salida independiente, y la toma de fuerza delantera de 1000 rev/min. Además, la TDF se puede accionar desde el puesto de conducción o desde el suelo con un pulsador en los guardabarros traseros. Por otro lado, gracias a la función TDF automática (solo con elevador electrónico), es posible programar la desconexión y la conexión de la toma de fuerza en función de la posición de subida o bajada del elevador trasero. Para los trabajos combinados, se dispone también de la TDF delantera de 1000 rev/min, accionada directamente por el motor mediante un embrague multidisco en baño de aceite de puesta en marcha modulada, con mando electrohidráulico.



INVERSOR HIDRÁULICO SENSECLUTCH

En la versión GS, los Explorer presentan el inversor hidráulico con modulación de sensibilidad y Stop&Go. El inversor hidráulico bajo carga posee dos embragues multidisco de larga duración en baño de aceite (para una mayor duración y fiabilidad) y una unidad electrónica de control que permite invertir la marcha bajo carga a partir de 13 km/h, protegiendo así la integridad de los órganos mecánicos. Este dispositivo realiza la inversión del sentido de marcha en todas las velocidades, con un considerable ahorro de tiempo en las maniobras y

cuando se vuelve de vacío.

La palanca del inversor, colocada debajo del volante, es ergonómica y fácil de utilizar, estando provista de posición de punto muerto y de un sistema de trabado que garantiza una mayor seguridad de trabajo. Para la máxima comodidad, las marchas se pueden cambiar de forma cómoda y progresiva presionando el pulsador ComfortClutch colocado en la palanca del cambio, sin pisar el pedal de embrague.

MODULACIÓN DE LA INTENSIDAD

La palanca del inversor hidráulico tiene incorporado un potenciómetro que permite adecuar la respuesta del inversor a las características del trabajo.





STOP&GO

El sistema Stop&Go amplía las prestaciones del inversor y asegura al conductor un nivel de maniobrabilidad superior, sobre todo, cuando necesita parar el tractor momentáneamente, como en los trabajos con una pala, las fases de enganche de los aperos o los arranques en cuestas. Gracias al Stop&Go, es posible controlar el movimiento del tractor solo con los pedales de freno, sin utilizar el pedal de embrague.

Al pisar los pedales de freno, el tractor se para y el sistema pone en espera el inversor. Cuando se sueltan los pedales de los frenos, el Stop&Go rehabilita el inversor con un acoplamiento progresivo y modulado del embrague hidráulico y el tractor arranca con presteza pero sin sacudidas. Todo esto facilita las maniobras y aporta mayor seguridad, fiabilidad y comodidad de uso.



PRESTACIONES AVANZADAS CON TODO TIPO DE APEROS.

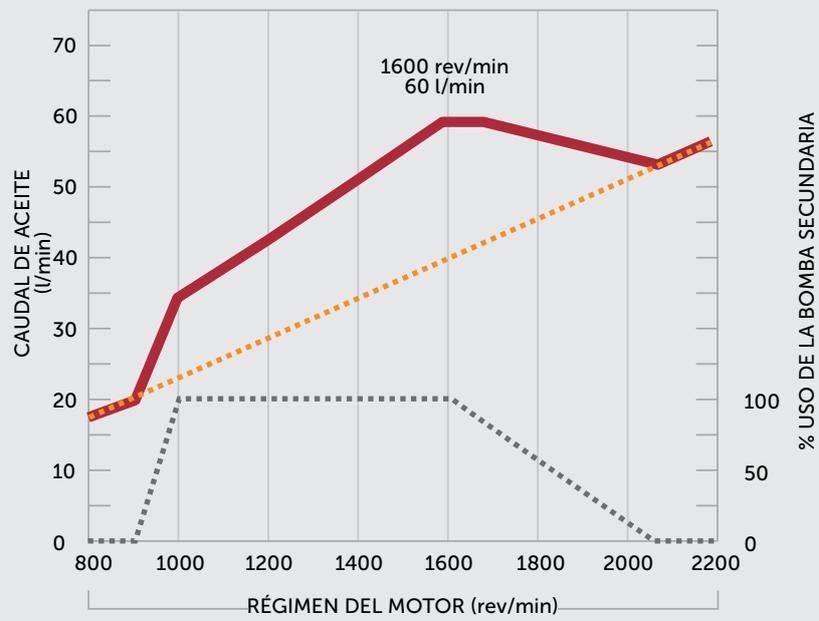
La demanda de prestaciones cada vez más avanzadas en el uso de aperos y de mayores posibilidades de control, para trabajar óptimamente cualquier terreno y garantizar la máxima precisión y rapidez de intervención, encuentra la respuesta en el elevador trasero de control mecánico, o electrónico si se solicita, dotado de un circuito hidráulico con un elevado caudal de aceite.

El sistema hidráulico de los Explorer está preparado para mejorar al máximo las prestaciones gracias a una bomba individual de 55 l/min o al innovador

sistema 60ECO de doble bomba con caudal de 60 l/min a tan solo 1600 rev/min y distribuidores hidráulicos mecánicos o de mando electrohidráulico con regulador de caudal.

La capacidad máxima de elevación es de 3500 kg para la versión LD. Sin embargo, para quien necesita una mayor fuerza de elevación, la versión MD dispone de una capacidad de elevación de 3600 kg y la versión HD de 4800-5400 kg.

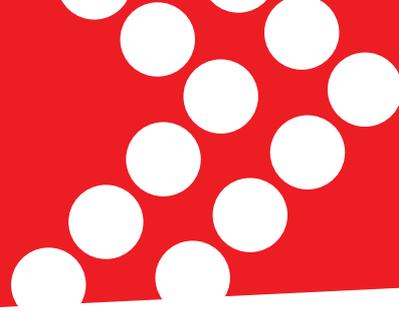




— CAUDAL CON FUNCIÓN ECO ACTIVADA
 - - - - - CAUDAL CON FUNCIÓN ECO APAGADA
 - - - - - USO DE LA BOMBA SECUNDARIA



SEGURIDAD E INNOVACIÓN JUNTAS.



Los Explorer LD, MD y HD se presentan con una amplia combinación de versiones en simple y doble tracción. El puente delantero dispone de un elevado despeje al suelo y un importante ancho de vía regulable para trabajar en los cultivos entre hileras. Se caracterizan por una óptima distribución de los pesos, que garantiza la flotabilidad ideal para los trabajos de siembra, y por una estructura que permite su uso también en operaciones típicas de la labranza mínima o de la siembra directa. Las diferentes cargas máximas autorizadas en los diferentes modelos LD, MD y HD hacen que los Explorer sean ideales para los trabajos con cargador frontal.

La dirección con bomba dedicada garantiza una excelente maniobrabilidad, incluso con un bajo régimen del motor. El puente delantero tiene un ángulo de giro de 55° para 4RM y de 60° para 2RM. Para garantizar el uso óptimo del tractor, para disponer de la máxima tracción y eficiencia, para liberar al operador de la tarea de decidir qué modalidad emplear en función de las condiciones del acoplamiento tractor-apero y del tipo de terreno, el diferencial delantero, trasero y las cuatro ruedas motrices de los Explorer son de conexión electrohidráulica.



SDD

(Steering Double Displacement)

El innovador sistema de dirección SDD (Steering Double Displacement) garantiza un mejor confort de conducción y ayuda al conductor en las maniobras difíciles que requieren precisión. En efecto, mediante un pulsador, el conductor puede aumentar la cilindrada del orbitrol de la dirección reduciendo a la mitad las vueltas del volante necesarias para efectuar las maniobras.



PARKBRAKE

El innovador freno de estacionamiento, llamado Parkbrake, bloquea el tractor de manera eficaz y segura. Es un sistema dotado con un dispositivo que bloquea los frenos con una elevada carga mecánica. En cambio, un sistema hidráulico los desbloquea automáticamente al arrancar. En caso de aparcar, incluso en una pendiente pronunciada, el Parkbrake impide que el tractor efectúe cualquier movimiento, ofreciendo, así, una seguridad absoluta.

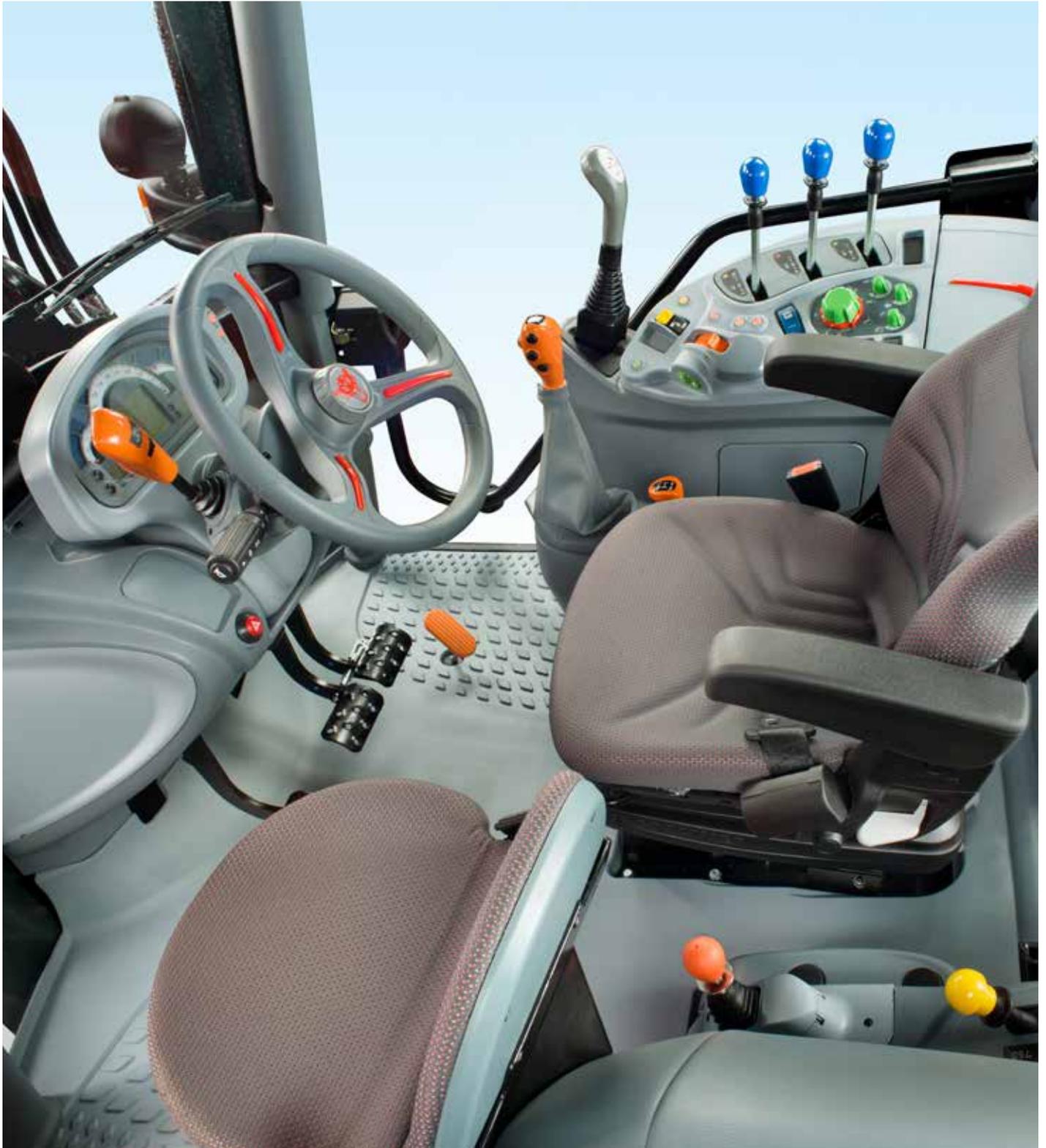


FRENADO

El auténtico frenado integral en las cuatro ruedas está garantizado por los frenos traseros multidisco sobredimensionados (5 discos por lado) que actúan en cada lado del eje de salida del diferencial trasero y por los frenos delanteros internos con mando hidráulico. Los frenos delanteros son especialmente útiles durante el desplazamiento por pendientes ya que es muy ventajoso disponer de mayor capacidad de frenado.



**EL CONFORT SE CONVIERTE EN
PARTE DEL TRABAJO.**





CABINA

La nueva cabina de los Explorer es agradable, funcional y confortable. Los nuevos materiales, los modernos acabados interiores, la excepcional visibilidad y la colocación racional de todos los controles, hacen de esta cabina la nueva referencia en el mercado de los tractores de media potencia. La simplicidad de uso, la agrupación lógica y por colores de los mandos y el diseño ergonómico permiten que el operador se sienta cómodo trabajando desde el primer instante. La cabina se ha diseñado con una estructura de 4 montantes de dimensiones reducidas y ahusados para garantizar la máxima visibilidad. La plataforma plana se ha integrado al módulo cabina con lo cual todo el grupo es más robusto, sin vibraciones y también más silencioso. El potente sistema de calefacción y el eficaz aire acondicionado

para los periodos calurosos y bochornosos distribuyen el caudal de aire según se desee gracias a diez aireadores regulables y orientables y a dos ranuras para el desempañado rápido del parabrisas. El volante oscilante y regulable en altura, los pedales suspendidos con mando hidrostático y el asiento del conductor con regulación neumática aseguran una ergonomía que se aprecia de inmediato. También el asiento del acompañante tiene unas dimensiones y una posición adecuadas para una buena comodidad. El techo abrible de alta visibilidad, además de favorecer la ventilación natural, asegura una adecuada visibilidad de la pala, para un trabajo más cómodo y seguro.



EXPLORER LD		80	90	100
MOTOR				
Emisiones		Tier4i	Tier4i	Tier4i
Modelo		FARMotion	FARMotion	FARMotion
Cilindros/Cilindrada/Válvulas	nº/cm³/nº	3/2887/2	3/2887/2	3/2887/2
Common Rail	bar	2000	2000	2000
Turbo intercooler		●	●	●
Potencia máxima (ECE R120) @2000 rev/min	kW/CV	55,4/75	65/88	71/97
Potencia nominal (ECE R120) @2200 rev/min	kW/CV	55,4/75	61,6/84	67,3/92
Par máximo @ 1600 rev/min	Nm	342	354	369
Incremento de par	%	40	32	27
Regulación del motor electrónica		●	●	●
Sistema de tratamiento de los gases de escape		DOC / exEGR	DOC / exEGR	DOC / exEGR
Capacidad del depósito de gasóleo	litros	135	135	135
INVERSOR				
Inversor mecánico (LS)		●	●	●
Inversor hidráulico bajo carga (GS)		●	●	●
Sistema Stop&Go (GS)		●	●	●
CAMBIO MECÁNICO				
Cambio de 4 marchas		●	●	●
Número de velocidades	núm.	8 + 8	8 + 8	8 + 8
Número de velocidades con minirreductor y superreductor	núm.	16 + 16	16 + 16	16 + 16
Cambio de 5 marchas		○	○	○
Número de velocidades	núm.	10 + 10	10 + 10	10 + 10
Número de velocidades con minirreductor y superreductor	núm.	20 + 20	20 + 20	20 + 20
CAMBIO MECÁNICO CON HI-LO				
Cambio de 4 marchas		○	○	○
Número de velocidades	núm.	16 + 16	16 + 16	16 + 16
Número de velocidades con minirreductor y superreductor	núm.	32 + 32	32 + 32	32 + 32
Cambio de 5 marchas		○	○	○
Número de velocidades	núm.	20 + 20	20 + 20	20 + 20
Número de velocidades con minirreductor y superreductor	núm.	40 + 40	40 + 40	40 + 40
Número de marchas bajo carga Powershift	núm.	2	2	2
TOMA DE FUERZA TRASERA				
Control electrohidráulico		●	●	●
TDF 540		●	●	●
TDF 540/540ECO		○	○	○
TDF 540/540ECO/1000/1000ECO		○	○	○
TDF sincronizada		○	○	○
TOMA DE FUERZA DELANTERA				
TDF 1000		○	○	○
PUENTE DELANTERO Y TRASERO				
Conexión de la doble tracción con mando electrohidráulico		●	●	●
Bloqueo de los diferenciales con mando electrohidráulico		●	●	●
FRENOS Y DIRECCIÓN				
Frenado integral en las cuatro ruedas		○	○	○
Dirección hidrostática con bomba independiente		●	●	●
ELEVADOR				
Elevador trasero mecánico		●	●	●
Elevador trasero electrónico		○	○	○
Capacidad de elevación trasera (estándar)	kg	3500	3500	3500
Capacidad de elevación trasera (opcional)	kg	4500	4500	4500
Elevador delantero		○	○	○
Capacidad de elevación delantera	kg	1850	1850	1850
SISTEMA HIDRÁULICO				
Caudal de la bomba (estándar)	l/min	55	55	55
Caudal de la bomba (opcional)	l/min	60ECO	60ECO	60ECO
Sistema hidráulico de centro abierto		●	●	●
Distribuidores hidráulicos auxiliares traseros	núm. vías	2 / 4 / 6 / 6 + 2	2 / 4 / 6 / 6 + 2	2 / 4 / 6 / 6 + 2
CABINA				
Aire acondicionado		○	○	○
Techo de alta visibilidad		○	○	○
Asiento del conductor con suspensión mecánica		●	●	●
Asiento del conductor con suspensión neumática		○	○	○
Asiento para acompañante		○	○	○
MEDIDAS Y PESOS				
Neumáticos traseros de referencia		420/70 R30"	420/70 R30"	420/70 R30"
Longitud máx. con brazos	mm	4100	4100	4100
Ancho mín./máx.	mm	2037 / 2341	2037 / 2341	2037 / 2341
Batalla (4RM / 2RM)	mm	2300 / 2260	2300 / 2260	2300 / 2260
Vía delantera mín./máx.	mm	1629 / 1807	1629 / 1807	1629 / 1807
Vía trasera mín./máx.	mm	1598 / 1902	1598 / 1902	1598 / 1902
Altura máxima hasta la cabina	mm	2595	2595	2595
Peso con cabina	kg	3600	3600	3600
Carga máxima autorizada	kg	5500 / 5800	5500 / 5800	5500 / 5800

ESTÁNDAR ● OPCIONAL ○ No disponible -

EXPLORER MD		90	90.4	100	105.4	115.4
MOTOR						
Emisiones		Tier4i	Tier4i	Tier4i	Tier4i	Tier4i
Modelo		FARMotion	FARMotion	FARMotion	FARMotion	FARMotion
Cilindros/Cilindrada/Válvulas	nº/cm³/nº	3/2887/2	4/3849/2	3/2887/2	4/3849/2	4/3849/2
Common Rail	bar	2000	2000	2000	2000	2000
Turbo intercooler		●	●	●	●	●
Potencia máxima (ECE R120) @2000 rev/min	kW/CV	65/88	65/88	71/97	75/102	80/109
Potencia nominal (ECE R120) @2200 rev/min	kW/CV	61,6/84	61,6/84	67,3/92	71,1/97	75,8/103
Par máximo @ 1600 rev/min	Nm	354	354	369	408	436
Incremento de par	%	32	32	27	32	30
Regulación del motor electrónica		●	●	●	●	●
Sistema de tratamiento de los gases de escape		DOC / exEGR				
Capacidad del depósito de gasóleo	litros	135	135	135	135	135
INVERSOR						
Inversor mecánico (LS)		●	●	●	●	●
Inversor hidráulico bajo carga (GS)		●	●	●	●	●
Sistema Stop&Go (GS)		●	●	●	●	●
CAMBIO MECÁNICO						
Cambio de 4 marchas		●	●	●	●	●
Número de velocidades	núm.	8 + 8	8 + 8	8 + 8	8 + 8	8 + 8
Número de velocidades con minirreductor y superreductor	núm.	16 + 16	16 + 16	16 + 16	16 + 16	16 + 16
Cambio de 5 marchas		○	○	○	○	○
Número de velocidades	núm.	10 + 10	10 + 10	10 + 10	10 + 10	10 + 10
Número de velocidades con minirreductor y superreductor	núm.	20 + 20	20 + 20	20 + 20	20 + 20	20 + 20
CAMBIO MECÁNICO CON HI-LO						
Cambio de 4 marchas		○	○	○	○	○
Número de velocidades	núm.	16 + 16	16 + 16	16 + 16	16 + 16	16 + 16
Número de velocidades con minirreductor y superreductor	núm.	32 + 32	32 + 32	32 + 32	32 + 32	32 + 32
Cambio de 5 marchas		○	○	○	○	○
Número de velocidades	núm.	20 + 20	20 + 20	20 + 20	20 + 20	20 + 20
Número de velocidades con minirreductor y superreductor	núm.	40 + 40	40 + 40	40 + 40	40 + 40	40 + 40
Número de marchas bajo carga Powershift	núm.	2	2	2	2	2
TOMA DE FUERZA TRASERA						
Control electrohidráulico		●	●	●	●	●
TDF 540		●	●	●	●	●
TDF 540/540ECO		○	○	○	○	○
TDF 540/540ECO/1000/1000ECO		○	○	○	○	○
TDF sincronizada		○	○	○	○	○
TOMA DE FUERZA DELANTERA						
TDF 1000		○	○	○	○	○
PUENTE DELANTERO Y TRASERO						
Conexión de la doble tracción con mando electrohidráulico		●	●	●	●	●
Bloqueo de los diferenciales con mando electrohidráulico		●	●	●	●	●
FRENOS Y DIRECCIÓN						
Frenado integral en las cuatro ruedas		●	●	●	●	●
Dirección hidrostática con bomba independiente		●	●	●	●	●
ELEVADOR						
Elevador trasero mecánico		●	●	●	●	●
Elevador trasero electrónico		○	○	○	○	○
Capacidad de elevación trasera (estándar)	kg	3600	3600	3600	3600	3600
Capacidad de elevación trasera (opcional)	kg	4500	4500	4500	4500	4500
Elevador delantero		○	○	○	○	○
Capacidad de elevación delantera	kg	1850	1850	1850	1850	1850
SISTEMA HIDRÁULICO						
Caudal de la bomba (estándar)	l/min	55	55	55	55	55
Caudal de la bomba (opcional)	l/min	60ECO	60ECO	60ECO	60ECO	60ECO
Sistema hidráulico de centro abierto		●	●	●	●	●
Distribuidores hidráulicos auxiliares traseros	núm. vías	2 / 4 / 6 / 6 + 2	2 / 4 / 6 / 6 + 2	2 / 4 / 6 / 6 + 2	2 / 4 / 6 / 6 + 2	2 / 4 / 6 / 6 + 2
CABINA						
Aire acondicionado		○	○	○	○	○
Techo de alta visibilidad		○	○	○	○	○
Asiento del conductor con suspensión mecánica		●	●	●	●	●
Asiento del conductor con suspensión neumática		○	○	○	○	○
Asiento para acompañante		○	○	○	○	○
MEDIDAS Y PESOS						
Neumáticos traseros de referencia		16.9 R34"	16.9 R34"	16.9 R34"	480/70 R34"	480/70 R34"
Longitud máx. con brazos	mm	4100	4314	4100	4314	4314
Ancho mín./máx.	mm	2065 / 2365	2065 / 2365	2065 / 2365	2129 / 2273	2129 / 2273
Batalla (4RM / 2RM)	mm	2300	2400	2300	2400	2400 / 2360
Vía delantera mín./máx.	mm	1661 / 1862	1661 / 1862	1661 / 1862	1665 / 1858	1665 / 1858
Vía trasera mín./máx.	mm	1602 / 1902	1602 / 1902	1602 / 1902	1626 / 1770	1626 / 1770
Altura máxima hasta la cabina	mm	2700	2700	2700	2700	2700
Peso con cabina	kg	3750	3900	3750	3900	3900
Carga máxima autorizada	kg	6200	6200	6200	6200	6200

ESTÁNDAR ● OPCIONAL ○ No disponible -

EXPLORER HD		90.4	105.4	115.4
MOTOR				
Emisiones		Tier4i	Tier4i	Tier4i
Modelo		FARMotion	FARMotion	FARMotion
Cilindros/Cilindrada/Válvulas	nº/cm³/nº	4/3849/2	4/3849/2	4/3849/2
Common Rail	bar	2000	2000	2000
Turbo intercooler		●	●	●
Potencia máxima (ECE R120) @2000 rpm	kW/CV	65/88	75/102	80/109
Potencia nominal (ECE R120) @2200 rpm	kW/CV	61,6/84	71,1/97	75,8/103
Par máximo @ 1600 rev/min	Nm	354	408	436
Incremento de par	%	32	32	30
Regulación del motor electrónica		●	●	●
Sistema de tratamiento de los gases de escape		DOC / exEGR	DOC / exEGR	DOC / exEGR
Capacidad del depósito de gasóleo	litros	152	152	152
INVERSOR				
Inversor mecánico (LS)		●	●	●
Inversor hidráulico bajo carga (GS)		●	●	●
Sistema Stop&Go (GS)		●	●	●
CAMBIO MECÁNICO				
Cambio de 4 marchas		●	●	-
Número de velocidades	núm.	8 + 8	8 + 8	-
Número de velocidades con minirreductor y superreductor	núm.	16 + 16	16 + 16	-
Cambio de 5 marchas		○	○	●
Número de velocidades	núm.	10 + 10	10 + 10	10 + 10
Número de velocidades con minirreductor y superreductor	núm.	20 + 20	20 + 20	20 + 20
CAMBIO MECÁNICO CON HI-LO				
Cambio de 4 marchas		○	○	-
Número de velocidades	núm.	16 + 16	16 + 16	-
Número de velocidades con minirreductor y superreductor	núm.	32 + 32	32 + 32	-
Cambio de 5 marchas		○	○	○
Número de velocidades	núm.	20 + 20	20 + 20	20 + 20
Número de velocidades con minirreductor y superreductor	núm.	40 + 40	40 + 40	40 + 40
Número de marchas bajo carga Powershift	núm.	2	2	2
CAMBIO POWERSHIFT				
Cambio de 5 marchas		-	-	○
Número de velocidades	núm.	-	-	30 + 30
Número de velocidades con minirreductor y superreductor	núm.	-	-	60 + 60
Número de marchas bajo carga Powershift	núm.	-	-	3
TOMA DE FUERZA TRASERA				
Control electrohidráulico		●	●	●
TDF 540/540ECO		●	●	●
TDF 540/540ECO/1000/1000ECO		○	○	○
TDF sincronizada		○	○	○
TOMA DE FUERZA DELANTERA				
TDF 1000		○	○	○
PUENTE DELANTERO Y TRASERO				
Conexión de la doble tracción con mando electrohidráulico		●	●	●
Bloqueo de los diferenciales con mando electrohidráulico		●	●	●
FRENOS Y DIRECCIÓN				
Frenado integral en las cuatro ruedas		●	●	●
Freno de estacionamiento mecánico		●	●	●
Freno de estacionamiento hidráulico (ParkBrake)		○	○	○
Dirección hidrostática con bomba independiente		●	●	●
Sistema SDD		-	-	○
ELEVADOR				
Elevador trasero mecánico		●	●	●
Elevador trasero electrónico		○	○	○
Capacidad de elevación trasera (estándar)	kg	3600	3600	3600
Capacidad de elevación trasera (opcional)	kg	4800	4800	4800 / 5400
Elevador delantero		○	○	○
Capacidad de elevación delantera	kg	1850	1850	1850
SISTEMA HIDRÁULICO				
Caudal de la bomba (estándar)	l/min	55	55	55
Caudal de la bomba (opcional)	l/min	60ECO	60ECO	60ECO
Sistema hidráulico de centro abierto		●	●	●
Distribuidores hidráulicos auxiliares traseros	núm. vías	2 / 4 / 6 / 6 + 2	2 / 4 / 6 / 6 + 2	2 / 4 / 6 / 6 + 2
CABINA				
Aire acondicionado		○	○	○
Techo de alta visibilidad		○	○	○
Asiento del conductor con suspensión mecánica		●	●	●
Asiento del conductor con suspensión neumática		○	○	○
Asiento para acompañante		○	○	○
MEDIDAS Y PESOS				
Neumáticos traseros de referencia		480/70R34	480/70R34	480/70R38
Longitud máx. con brazos	mm	4314	4314	4314
Ancho mín./máx.	mm	2209 / 2609	2209 / 2609	2209 / 2609
Batalla (4RM / 2RM)	mm	2400 / 2360	2400 / 2360	2400 / 2360
Vía delantera mín./máx.	mm	1728 / 2128	1728 / 2128	1728 / 2128
Vía trasera mín./máx.	mm	1706 / 2106	1706 / 2106	1706 / 2106
Altura máxima hasta la cabina	mm	2730	2730	2730
Peso con cabina	kg	4200	4200	4300
Carga máxima autorizada	kg	7000	7000	7500

ESTÁNDAR ● OPCIONAL ○ No disponible -

Cuidamos de tu mundo, como lo harías tú.

"Usando lubricantes originales estoy seguro de que elijo lo mejor para mi tractor."

"Para mi trabajo, quiero un tractor siempre eficiente."



SDF LUBRICANTS



Para tu tractor
elige lubricantes
y refrigerantes
de calidad superior.



SAME



CONCESIONARIO DE ZONA

Se aconseja emplear lubricantes y refrigerantes originales



SAME es una marca de  SAME DEUTZ-FAHR
same-tractors.com



SAME