



RELLY 1.3D/C

In 2021 maakten we kennis met RELLY 1.0E, de eerste elektrische minishovel van De Schans in Hedel. Inmiddels zijn er meerdere modellen beschikbaar, inclusief varianten met een dieselmotor. De naar keuze met 25 of 44 pk leverbare 1.3 is er een van. Jan Jacob Bles gaat op zoek naar de verschillen.

Onze testmachinist is in een fantasierijke bui vandaag: 'Ergens heeft de voorkant wel wat weg van een Formule 1-auto', zegt hij met een grijnzende blik. En inderdaad, kijkend naar de grote, brede wielen en de slanke, schuin oplopende neus is de vergelijking wel enigszins te begrijpen. Helemaal als je dan ook nog naar de brede bak kijkt, die in de verte wel wat weg heeft van een spoiler. Al zou die in de windtunnel onmiddellijk door de mand vallen, om over het gewicht nog maar te zwijgen. Maar ondanks alle gekigheid: de RELLY 1.3 mag gezien worden, net als de iets kleinere 1.0. Het design is zowel functioneel als herkenbaar, met hoekige vormen die dankzij de doordachte kleurverdeling en weloverwogen verhoudingen echter nooit lomp overkomen.

Twee Kubota-motoren

De 1.3 lijkt als twee druppels water op de 1.0 en is ook verkrijgbaar met elektrische tractie. Er is echter wel degelijk verschil in formaat. Het instapmodel uit Hedel heeft een wielbasis van 144,5 cm en een lengte (zonder bak) van 240 cm. De 1.3 gaat nog een stapje verder met respectievelijk 155 cm en 277 cm. Ook de met 125 cm maar liefst 12,5 cm hogere zitpositie verraadt dat het wel degelijk om afwijkende modellen gaat. Dat blijkt ook uit het rijklare gewicht: de 1.0 met dieselmotor brengt 1.000 kg op de weegschaal, bij de 19 kW/25 pk leverende 1.3D is dat 1.500 kg. De 33 kW/44 pk 1.3C doet daar nog een schep van 100 kg bovenop.

Uiteraard zijn de verschillen ook terug te vinden bij het hefvermogen. Dat bedraagt bij 'de kleinste uit de stal' maximaal 910 kg. De 1.3D gaat fluitend met 1.250 kg aan de rol, de 1.3C spant de kroon met nog 200 kg extra.

VERSCHIL MAG ER ZIJN

'ALLE ONDERHOUDSGEVOELIGE ONDERDELEN ZIJN HEEL GEMAKKELIJK BEREIKBAAR'



Was eenvoudig niet het kenmerk van het ware? De gemiddelde stratenmaker zal met de 25 pk dieselmotor uitstekend uit de voeten kunnen.

Tijd voor enige uitleg over de type-aanduidingen 1.3D en 1.3C. De D heeft een 1.498 cc Kubota-motor met 25 pk met traditionele inspuiting. 'Die zit lekker ruim in zijn jas onder die grote motorkap', constateert Jan Jacob. Je kunt er bij wijze van spreken zomaar nog eentje naast zetten en alle onderhoudsgevoelige onderdelen zijn ontzettend gemakkelijk bereikbaar. Bij de 1.3C gaat het om een 1,5 liter diesel van hetzelfde merk, maar dan met directe common rail-inspuiting. Deze motor is uiteraard complexer dan zijn minder vermogende broer en neemt meer motorruimte in beslag. Gelukkig zie ik ook hier geen belemmeringen wat betreft controles en onderhoud, je kunt overal goed bij.'

Simpele bediening

Gezien de afmetingen van deze machines vraagt de gebruikelijk 'walk around' niet al te veel van onze conditie. Met de inspectie van de motorruimte en de in het voorste deel van de machine geplaatste ventielenblok hebben we de techniek wel grotendeels gezien. Wel opmerkelijk is het dat de gunstige plaatsing van het proportionele ventielenblok van Bosch - geen kwetsbare slangen door het scharnierpunt van voor- en achterkant - is bedacht bij het ontwikkelen van de elektrische RELLY. Al wegen de pluspunten bij de fossiele variant net zo zwaar. Bij proportionele bediening kun je niet alleen de reactiesnelheid instellen, maar ook meerdere functies inprogrammeren. Je hebt veel meer toepassingsmogelijkheden en hoeft bij het wisselen van hulpstukken niet langdurig te sleutelen. Toelichting inmiddels overbodig, maar Jan Jacob wijst toch nog maar even op het touch screen-display met zijn drie standaard-



In het overzichtelijke menu vindt iedereen snel de weg, de bediening is heel intuïtief.



De stoel is ruim te verstellen, hier vindt iedereen een passende zithouding.



Rechtuit of scherp bochtenwerk maakt niet uit, op instabiel rijgedrag is de REILLY 1.3 niet te betrappen.

menu's. 'Om te beginnen heb je shovelbediening en machinaal straten. Een legklem stuur je met een zijwaartse beweging van de joystick, zoals de stratenmaker dat graag heeft. Het derde menu, bijvoorbeeld voor een veegmachine of maaien, kan worden afgestemd op de voorkeur van de klant. Het is allemaal uiterst simpel, zelfs wanneer je volkomen a-technisch bent, heb je het instellen in een mum van tijd in de vingers.'

Ergonomisch perfect

Jan Jacob klimt op de bok - daar hoeft je geen atleet voor te zijn - en klopt enkele keren tegen de kunststof behuizing van de stuurkolom. 'Dat ziet er hartstikke degelijk uit, maar als het helemaal 'bombestendig' moet zijn, lijkt me de optionele stalen behuizing wel een goede investering, helemaal als zo'n machine de verhuur in gaat.' Hij verdraait vervolgens de hendel tegen de linker zijkant om te controleren hoever je de stuurkolom heen en weer kunt bewegen. 'Dat zit wel goed, hier vindt iedereen een passende zithouding, ook omdat je de stoel ruim kunt verstellen. Ik zag trouwens dat beide machines een verschillende stoel hebben, een basisversie en een duurder, ruimere variant voor meer comfort. De standaardstoel zal voor de normale gebruiker prima voldoen, dan denk ik aan de stratenmaker die net zo veel naast de machine werkt dan erop. Zit je echter lang achteren achter het stuur, is zo'n comfortstoel de meerprijs zeker waard.'

Onze 'testpiloot' constateert dat het stuurwiel lekker in de hand ligt, wat ook geldt voor de rechts geplaatste proportionele joystick. Het al genoemde digitale display is gemakkelijk afleesbaar en de onder het stuur gepositioneerde



De proportionele joystick wordt al gauw een verlengstuk van de rechterhand.

Het proportionele ventielen-blok van Bosch zit voorin, waardoor er geen kwetsbare hydrauliekslangen door het scharnierpunt van voor- en achterkant lopen.



De 44 pk common rail-diesel vult het motorcompartiment volledig, zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid van onderhoudsgevoelige onderdelen.

schakelaars zitten stuk voor stuk binnen direct oog- en vingerbereik. Het links op de stuurkolom gesitueerde 'pootje' voor de verlichting zal ook niemand voor een raadsel plaatsen, zodat we kunnen concluderen dat er met de ergonomie van dit oer-Nederlandse product niets mis is. Dit alles nog met de kanttekening dat de productie van de RELLY nog maar net op gang is gekomen en wellicht nog kleine verbeteringen zullen volgen.

Geweldige doordouwer

De oude wijnwijsheid dat je bij het proeven nooit met de beste moet beginnen, is aan Jan Jacob niet besteed. Al kun je in dit geval natuurlijk betwisten of goed, beter en best lineair afhankelijk zijn van het beschikbare motorvermogen. Onze expert heeft er in ieder geval overduidelijk plezier in wanneer hij de 44 pk-machine op de verharding bij De Schans met een gevulde bak en volle vaart - 20 km/u - door scherpe bochten stuurt alsof hij over een kart-circuit scheurt. En dat zowel voor- als achteruit. Tja, dit is een test en dan moet je de limiet opzoeken... 'Dit ging fantastisch,' krijgen we even later te horen, 'hij lijkt er geen enkele moeite mee te hebben en blijft ook in de hairpins die ik er plankgas mee aansneed akelig stabiel, ook zonder de sper erop!' Ehhh... hairpins? Ach, laat maar, Jan Jacob is in Formule 1-stemming vandaag. Inmiddels is hij alweer volop in het zand bezig, waarbij de bak al gauw volledig in

'HIJ GAAT STUG DOOR EN LAAT ZICH NIET AFWURGEN. WAT EEN GEWELDIGE DOORDOUWER IS DIT'



Na zonsondergang nog even doorwerken? Krachtige led-verlichting maakt het mogelijk.



Uiterlijk is er geen verschil tussen de 1.3D en 1.3C. Deze machine is voorzien van de optionele comfortstoel met armleningen.

een bult is verdwenen. Wat ga je doen Jan Jacob, een tunnel graven? 'Haha, nee hoor, zo veel tijd hebben we niet, maar ik wil weten hoe hij het doet wanneer ik 'm serieus de grond in duw. Nou, ik ben onder de indruk hoor, hij gaat stug door en laat zich niet afwurgen. Wat een geweldige doordouwer is dit! Voor een machine van dit formaat komt hij ook behoorlijk volwassen over, mede door het proportionele systeem. Je kunt er lekker snel mee werken en hij is heel soepel, geen schokken en stoten dus. Ik moest er in het begin wel aan wennen dat je stevig op het gaspedaal moet drukken bij het wegrijden en de motor zich dan goed laat horen. Ben je eenmaal aan het werk, is het motorgeluid heel normaal en absoluut niet storend. Nou ja, je hoort het zelf ook.'

Pk's niet alleenzalmakend

Duidelijk, die 1.3C wil Jan Jacob best mee naar huis nemen. Zou die brede grijns op zijn gezicht meteen verdwenen zijn als hij met 19 pk minder de zandbak in gaat? De mondhoeken gaan inderdaad ietsje omlaag, maar een verveelde blik wordt die grijns zeker niet. Natuurlijk, je ziet al gauw dat het graven van die tunnel met deze RELLY iets langer zal duren dan met de common rail-versie. Daarbij maakt het conventionele dieselmotorblok ook een iets ander geluid dan zijn meer potente stalgenoot. Toch is het niet zo dat onze machinist het al na vijf minuten voor gezien

houdt. Wederom verkent hij de grenzen, waarbij we niet de indruk krijgen dat de 'kleine' 1.3 het op alle fronten laat afweten ten opzichte van zijn grotere broer. Benieuwd wat we zo te horen krijgen...

Jan Jacob blijkt de capaciteiten van de beide machines heel goed tegen elkaar te kunnen afwegen: 'Natuurlijk voel je meteen dat je met 19 pk extra heel andere kunsten kunt uithalen. Je bent met deze goedkopere versie minder snel op topsnelheid en gaat niet zo gemakkelijk een bult zand in, maar dat is het dan ook wel. Bekijk je het met de nuchtere blik van de gemiddelde stratenmaker, kun je gemakkelijk over het verschil in prestaties heenstappen. Het prijsverschil bedraagt zes mille. Heb je écht werk voor die sterkere versie, is de meerprijs goed besteed. De meeste stratenmakers hoeven echter geen gigantische hopen zand te verzetten en diepe gaten te graven. Ze gebruiken ook geen vermogen vretende aanbouwdelen. Voor die doelgroep is de RELLY 1.3D een ontzettend fijne machine die je in een mum van tijd in de vingers hebt en waarmee je alles kunt doen wat nodig is. Ik heb het al vaker gezegd, maar het is heel knap dat De Schans met een klein team van technici in een zeer korte tijd enkele zulke toonaangevende machines op de wielen heeft kunnen zetten. Dat tempo, daar zullen ze in de Formule 1 jaloers op zijn.'

Dit artikel is gesponsord door De Schans