

Strak gelijnde Fransman

Ruim drie jaar hebben de fans van Renault moeten wachten op een tweede test van 'hun' merk. Met de 77-12 TS, een uitbreiding naar onderen van de strak gelijnde TX-serie, durft importeur Indumij in de middenklasse de concurrentie weer tegemoet te treden.

door Henk Beunk

De 77-12 TS is de opvolger van de 68-12 RS. Naast de 77-12 (51 kW, 70 pk) kent de TS-serie nog de 85-12 (57 kW, 78 pk). Beide typen zijn ook leverbaar met vierwiel-aandrijving.

Importeur Indumij stond in 1986 met 450 verkochte (landbouw)trekkers op een achtste plaats op de ranglijst.

Bekende motor

De MWM-motor van de 77-12 is een oude bekende. We kwamen hem tegen in de eerder geteste Fendt's 308 en 305 en de Renault 95-12. Met zijn 4.156 kubieke cm levert de viercilinder 51 kW (70 pk). Daar rolt een specifiek vermogen uit van 81 kubieke cm/kW: een lage benuttingsgraad.

De stijgingsfactor van het koppelp (0,44) is gemiddeld. Met het hoge maximum erbij (240 Nm) hoeft u zich over de vechtlust van de motor echter geen zorgen te maken. Hij lust daarbij aardig wat dieselolie.

De 77-12 heeft een nat (oliebad) luchtfilter. Een echt voorfilter is er niet, maar alle lucht wordt aangevoerd door het fijnmazige gaas aan de grille.

Nukkige koppeling

Nieuwe trekkers kenmerken zich soms doordat bepaalde handelingen niet soepel verlopen. De nukkige aangrijping van de koppeling van de Renault zou ons dus niet moeten verbazen. Dat we er desondanks melding van maken, komt omdat hij bij de meeste andere trekkers die we testten wel soepel is.

De pedaalkracht zit met 260 N (zo'n 26 kg) boven gemiddeld. De doorsnede van de koppelingsplaten (310 mm) zit er ook boven, maar dat is positief.

Omkeerversnellingsbak

Met een grote hendel rechts naast

het instrumentenpaneel zijn bij Renault alle versnellingen zowel voor- als achteruit te gebruiken. De hendel laat zich fijn bedienen: goed bereikbaar en goed gesynchroniseerd. Snel schakelen tussen voor- en achteruit kan dus zonder dat de trekker helemaal stil hoeft te staan.

Links van het instrumentenpaneel zat bij ons ook een hendel. Die is echter niet standaard. Het is een gesynchroniseerde hoog-laag. Van de standaard-12+12 maakt hij een 24+24 (meerprijs f 1.560).

Voor gebruikers die meer keuze willen hebben in het middenbereik (van vijf tot tien km per uur) is deze hoog-laag een noodzaak. De standaard-12+12 biedt twee versnellingen in dat bereik; met de 24+24 vindt u er daar vier. Voor akkerbouwers kan dat interessant zijn. Voor kruipversnellingen heeft u de hoog-laag niet nodig; de standaard-12+12 heeft al drie mogelijkheden onder de twee km/h.

De hoog-laag is niet onder belasting schakelbaar. Van laag naar hoog gaat de trekker ongeveer eenvijfde sneller.

De twee 'normale' poken, de versnellings- en de groepenpook, zitten rechts voor de stoel. De versnellingspook is prima bereikbaar. De groepenpook zit wat verder weg. Hij is niet gesynchroni-

seerd. Gelukkig hoeft hij onder het rijden nauwelijks gebruikt te worden. Het bereik van de groepen is namelijk groot genoeg: de veldgroep loopt van 2,4 tot 10,0 km/h en de eerste van de transportgroep begint bij 7,1 km/h.

Alle vier poken schakelen nogal stug. Bij de omkeerhendel kost het bovendien moeite de neutraal te vinden. Ze zijn wel voorzien van een duidelijk patroon op de knop.

Het handgas zit rechts onder het stuur; het is goed bereikbaar en doseerbaar.

Schijfremmen

Renault monteert op de 77-12 schijfremmen. Ze zitten op de snelle as van de portaaleindaan-drijving. Ze doen hun werk naar behoren. Bij licht intrappen maakt de (rechter) rem soms een wat vreemd geluid. Daarvoor is de aansluiting voor het beremen van volgwagens verantwoordelijk. Dit remventiel is standaard aanwezig.

Veel stuurromwentelingen

Van de ene uiterste stuurstand in de andere moet u rechtsom vier keer rond en linksom vijf keer. Dat is veel. Dank zij de hydrostatische besturing kost dat weinig kracht, maar het blijven veel om-

wentelingen. De besturing is ook vrij direct. Op iedere beweging van het stuur, hoe klein ook, reageren de voorwielen. Bij transport vraagt dat alertheid.

Geen lichtsignaal

Vanaf de 77-12 kun je geen lichtsignaal geven. Wij vinden dat een gemis. Verder functioneert de verlichting zoals je dat verwacht. Met dien verstande dat de breedte- annex knipperlichten reflecteren in de voorruit. Als het weer overdag niet helder is, is dat voor de knipperlichten een voordeel. Je ziet ze dan branden; controlelampje en geluidssignaal stellen namelijk niets voor. Naarmate het donkerder wordt, geeft de reflectie van de breedtelichten meer hinder.

De ene werkklamp, rechtsachter boven op het dak, is gekoppeld aan de verlichting en kan dus niet onafhankelijk branden.

Veel hefkracht

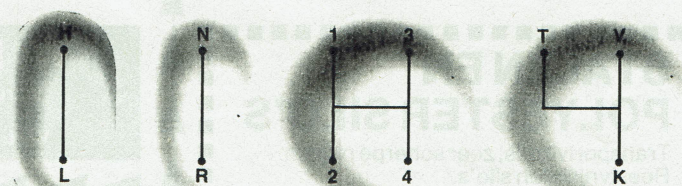
Gebruikmakend van één hulphefcilinder — die is standaard — heft de 77-12 tussen de kogels maximaal ruim 3,5 ton. Dat is veel. Dat hij daarbij de voorwielen niet op de grond kan houden, is bijzaak. Daar valt iets aan te doen. Met een tweede hulphefcilinder erbij ontstaat er een theoretisch maximaal hefvermogen van 4,5 ton. We zeggen hier bewust theoretisch, omdat er dan zo veel ballast voor op de trekker moet, dat het geen praktijksituatie is.

Een pluspunt zijn de snelkoppelingen op trek- en topstang. Ook deze zijn standaard. Plezierig is ook dat Renault er drie losse kogels bij levert.

De stabilisatie is voor verbetering vatbaar. Je vraagt je geleidelijk aan af waarom niet iedere fabrikant kiest voor het gat-pensysteem.

De trekkrachtregeling loopt via de trekstangen. De reactiegevoeligheid is instelbaar met een hendeltje rechtsachter in de cabine.

Schakelpatroon



HL = hoog-laag per versnelling
N = vooruitversnellingen
R = achteruitversnellingen
K = kruipgroep
V = veldgroep
T = transportgroep

Foto's: Theo Tangelder