

Ontgrendelen gebeurt door in-trappen van een van de beide rempedalen. Als er spanning op het slot zit, ontgrendelt alleen het pedaal. Het controlelampje blijft dan branden. Een geslaagde oplossing.

Compleet treksysteem

Een wagentrekhaak, een kipperknobbel, een zwaaiende trekhaak, een gatenbalk en een fronttrekhaak behoren bij de 60-90 tot de standaarduitvoering.

De wagentrekhaak heeft drie posities. Door hem 180 graden te draaien, ontstaan er in totaal zes: 50, 64, 67, 73, 81 en 90 cm van de grond. Daarvan zijn de onderste twee alleen te benutten als u

of het frame van kipperknobbel en zwaaiende trekhaak heeft verwijderd. Dat is vrij eenvoudig te doen. In de vier middelste standen (van de zes) zit het Mastershield in de weg. Om aftakas en topstang tegelijkertijd te kunnen gebruiken, moet u de wagentrekhaak verwijderen.

De zwaaiende trekhaak heeft behalve drie breedtestanden ook twee lengtestanden. Van die laatste is alleen de 'lange' stand te benutten. Bij de 'korte' komt de losse lip van de trekbeek tegen de voetplaat van de kipperknobbel. Bij de 80-90 van twee jaar geleden was dat ook al zo, terwijl het door de fabriek supereenvoudig te verhelpen zou zijn.

Laag geluidsniveau

Met ramen en deuren gesloten blijft bij volgas het geluidsniveau in de cabine beperkt tot 78 dB(A). Dat noemen wij geluidsarm. Met de huidige stand van de techniek zou je er bijna toe over moeten gaan om een geluidsniveau van 80 dB(a) of daarboven te omschrijven als 'te lawaaiig'.

Verder is het verblijf in de Fiatcabine een aangename bezigheid. Tenminste, zolang u alleen bent. Voor een rijder is er absoluut geen plaats.

Een 'beer' van een ventilator zorgt ervoor dat het snel warm is en snel fris. Door de plaats van de stoel ruim voor de achteras en verhoudingsgewijs laag bij de grond is het rijcomfort goed.

Een minpunt is dat de mogelijkheden voor natuurlijke ventilatie nogal beperkt zijn. Er is geen dakluik en geen doorwaaiend voor de deuren (de 80-90 had die

beide voorzieningen wel).

De geopende deur is vanuit de stoel moeilijk te bereiken en dus ook moeilijk dicht te trekken.

In- en uitstap zouden beter kunnen. Bij de instap mis je een handgreep boven het knipperlicht en bij de uitstap ga je op de deur hangen. Zowel voor in- als uitstap geldt dat de eerste trede te hoog zit: 61 cm vanaf de grond.

Het zicht naar voren en naar achteren (ook op hef en trekhaak) is goed. Over het zicht naar opzij kunnen we niet positief zijn. De lage zit, in combinatie met brede spatborden en cabinestijlen, nemen nogal wat beeld weg.

Kans op schade aan de geopende achterruit is gering doordat de cabine vrij ver naar voren staat.

De gereedschapskist zit links

voor aan de buitenkant van de cabine en is met een pennetje eenvoudig los te nemen. Handig.

Gemakkelijk onderhoud

Bij de meeste testtrekkers volstaan we op het punt 'onderhoud' met de opmerking: „In grote lijnen levert het weinig problemen op.” De Fiat maakt daarop geen uitzondering. In positieve zin onderscheidt hij zich met de 'check-knop' voor het motoroliepeil. In negatieve zin is het de vulopening van de brandstoftank. Deze zit in de achterwand van de cabine. Als er een werktuig in de hef zit, valt er moeilijk bij te komen. Bovendien zit de opening nogal hoog.

Een verversingstermijn van

1.600 uur voor versnellingsbak-achterbrug klinkt aantrekkelijk, maar voor bijna iedere gebruiker zal dat gewoon neerkomen op eenmaal per jaar.

Gemiddelde maten

Met een hoogte van 251 cm, een lengte van 374 cm en een bodemvrijheid van 37 cm zit de Fiat aardig op het gemiddelde van zijn 13 voorgangers in deze klasse. Met de breedte (202 cm) zit hij er zes cm boven. Dat komt geheel voor rekening van de spatbordverbreeders.

Voor een tweewielaangedreven trekker zonder frontgewichten is de gewichtsverdeling normaal: 36 procent op de vooras. □

Samenvatting

Fiat presenteert zichzelf als de nummer 1 in Europa. Zo'n status bereik je alleen met goede producten. De Fiat 60-90 is daarvan een voorbeeld. Met zijn efficiënte motor, het doordachte hef- en aftakassysteem, de geluidsarme cabine en de complete trekkinrichting scoort hij boven gemiddeld.

Een leiderschap is echter geen garantie voor perfectie. De beperkingen van deze trekker zitten in de transmissie, bij de in- en uitstap en bij enkele 'onzorgvuldigheden' bij de bediening. Het stoort ons dat twee gemakkelijk te

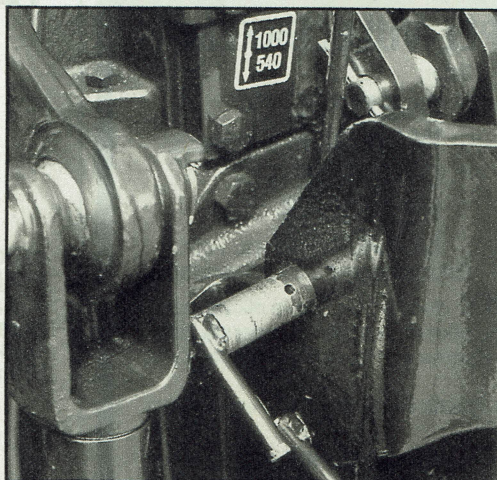
verhelpen minpuntjes, die we destijds bij de 80-90 ook al constateerden, nog steeds ongewijzigd op deze trekker aanwezig zijn. Luisteren naar gebruikers blijft voor iedere trekkerfabrikant een noodzaak.

Ondanks de minpunten is het eindoordeel over de 60-90 duidelijk boven gemiddeld. Het prijskaartje draagt daar belangrijk toe bij. Met een brutoprijs van f 1.243 per kW zit de Fiat lager dan (bijna) alle andere westerse merken in deze vermogensklasse. □

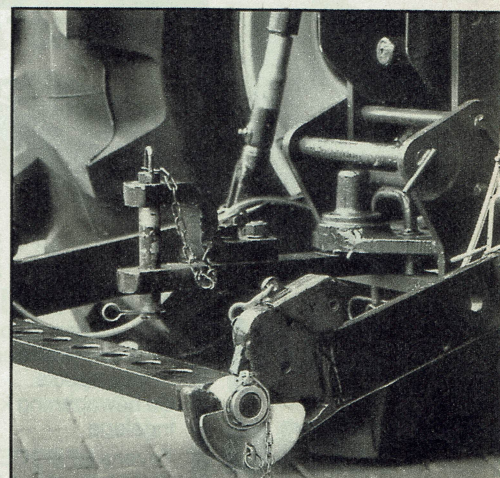
In het kort

- + laag brandstofverbruik
- + functionele hefinrichting
- + complete trekkinrichting
- + laag geluidsniveau in cabine
- ongesynchroniseerde groepenpook
- onzorgvuldigheden op gebied van bediening en veiligheid

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk



De bevestigingspennen van de wagentrekhaak liggen nogal eens overhoop met de hefstangen. Hetzelfde geldt voor de topstangpen en de hendel van de toersenschakeling van de aftakas. De sticker zit op een domme plaats. Hij wekt de indruk dat je de hendel moet indrukken of omhoog trekken. Hij moet echter naar voren of naar achteren



De snelkoppelingen op de hef, de gatenbalk, de zwaaiende trekhaak en de kipperknobbel behoren tot de standaarduitvoering. De hefkogels hebben een grote slag: ze kunnen dus zowel vrij laag als vrij hoog komen. De zwaaiende trekhaak heeft 'op papier' twee lengtestanden. Daar is er in de praktijk maar één van te benutten