

Boerderij-Trekkertest

Fiat 80-90 DT

Het type 80 uit de 90-serie, dat valt op te maken uit de aanduiding van deze Fiat. Daarbij geeft 80 een indruk van het motorvermogen in pk. Uitgedrukt in kW's komt deze trekker op 57. DT staat voor Doppia Trazione. In Italië betekent dat vierwielaandrijving.

door Henk Beunk

De Fiat 80-90 verscheen in het voorjaar van 1984 in ons land op de markt als opvolger van de 780. De verschillen met die 780 zaten en zitten vooral in de cabine — die is nogal wat breder geworden —, in de motor, in de versnellingsbak en in de hefinrichting.

Motor

De motor van de 80-90 valt op door brandstof-efficiëntie. Met een specifiek verbruik van 229 gram dieselolie per kW per uur bij max. vermogen (57,1 kW) scoort hij laag.

Een tweede punt waarmee de motor opvalt, is de stijging van het koppel. Die bedraagt 22,5 procent. Uitgedrukt in de term „stijgingsfactor“ rolt er een waarde uit van 0.51; dat is hoog. De bestuurder van deze trekker zal niet gauw het gevoel krijgen dat hij in de steek wordt gelaten.

Het starten gebeurt met behulp van de contactsleutel. Wil je de motor vervolgens weer uitzetten, dan zoekt een nieuweling normaal gesproken naar de stopknop. Deze blijkt er niet te zijn. Als eerste trekker in onze test hoef je bij de 80-90 alleen maar de contactsleutel terug te draaien. Een voor de hand liggende oplossing.

Doordat het de zoveelste variant is op het thema „uitzetten“ komt het echter wat verwarrend over. Wij zagen liever wat meer eenheid (waarbij wij dan zouden kiezen voor het Fiat-principe).

Aan het begin van dit stukje motor kwam het specifiek brandstofverbruik ter sprake. Bij maximumvermogen bedraagt dat 229 gram per kilowatt per uur. Wanneer u uit zo'n gegeven het verbruik in liters wilt berekenen, gaat dat als volgt: de trekker heeft een maximumvermogen van 57,1 kW. Dit vermenigvuldigt u met het verbruik per kW: $57,1 \times 229$ gram = 13.076 gram = 13,076 kg. Deze hoeveelheid deelt u dan weer door 831 (het gewicht van een liter dieselolie). Het verbruik

per uur dat hier uitrolt is 15 3/4 liter.

Koppeling

De koppeling van de Fiat wordt aangeduid met de term dubbel-droog. Van die „dubbele“ is dan één plaat bestemd voor versnellingsbak en de andere voor de aftakas. De doorsnede van de platen is 280 mm. Voor een trekker in deze vermogensklasse is dat weinig.

Het koppelingspedaal laat zich niet plezierig bedienen. Naast het feit dat het iets links van het linkerbeen zit, trap je er te veel bovenop. Het is dan moeilijk kracht zetten. Dat wordt erger naarmate de stoel verder naar voren komt.

De kracht van de voet wordt via een bowden-kabel overgebracht; een weinig voorkomende constructie. Het gebruik van zo'n kabel wil nog wel eens neerkomen op wat vaker nastellen. Bij de Fiat is dat niet het geval omdat de speling die er ontstaat, wordt opgevangen door het pedaal. Tijdens de levensduur van een kabel komt dit geleidelijk aan omhoog.

Versnellingsbak

De Fiat-versnellingsbak heeft 12 versnellingen vooruit (drie groepen met elk vier versnellin-

vaart. Fiat houdt rekening met die laatste mogelijkheid door te geven een meerprijs van f 1.750,- als alternatief een 20-plus-8-bak aan te bieden.

De stap van versnelling drie naar vier is vrij groot, maar de eerste versnelling van de volgende groep valt daar weer tussen.

Op de groepenpook zit de achteruit tegenover de vooruitgroep die ongeveer dezelfde snelheid geeft. Dat werkt plezierig. Het was nog mooier geweest, als de groepen ook waren gesynchroniseerd. Het zal bij Fiat (en bij andere merken) vooral een kwestie van prijspolitiek zijn dat zo'n voorziening er niet standaard op zit. Technisch is het namelijk heel goed mogelijk.

Een slimme plaats heeft Fiat gekozen voor het handgas. Dat zit op het rechterspatbord. Het laat zich bedienen terwijl de onderarm van de bestuurder op het spatbord rust. Zoiets „doseert“ perfect. Die in tegenstelling tot het voetgas. Om dat te kunnen bedienen moeten rechteronderbeen en rechtervoet een vreemde bocht maken. Dat is vermoeiend en bij veelvuldig gebruik werkt het irritatie op.

Remmen

De 80-90 remt met behulp van hydraulisch bediende natte

alleen of met een frontwerktuig, dan schiet de trekker sterk door.

De handrem werkt geheel onafhankelijk van de voetrem. Via een bowden-kabel bedient deze een meervoudig schijvenpakket op de verbindingsas tussen versnellingsbak en differentieel. Het remvermogen van deze (technisch) mooie oplossing valt tegen. Bij stationair toerental loopt de trekker nog weg in de tweede versnelling van de tweede groep. Gelukkig knippert er dan wel een waarschuwing-lampje om aan te geven dat de handrem is aangetrokken.

Besturing

Het aantal omwentelingen dat de bestuurder moet maken van uiterst linksom naar uiterst rechtsom bedraagt 3 1/4 en in de andere richting vier. Dat valt te omschrijven als gemiddeld. Verre van gemiddeld is de draaicirkel, die is erg groot. Zonder ingeschakelde voorwielaandrijving kwamen we op 11,70 meter; met voorwielaandrijving ingeschakeld op 13,55 meter.

Daarbij hoeft dan nog de opmerking dat de voorwielen op een spoorbreedte van 173 cm stonden, vrij breed dus. Zou u ze op de smalste stand van 163 zetten dan wordt de cirkel nog groter.

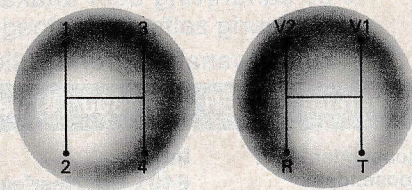
Het stuurwiel is zowel horizontaal als verticaal verstelbaar. Een ergonomisch verantwoorde voorziening.

Elektrisch en verlichting

De 80-90 heeft een startmotor met een vermogen van maar liefst 3,5 kW. Dat is veel. Ook de capaciteit van de accu (132 Ah) mag er zijn. Gezien die waarden en de koud-start hulpen die er zijn (voorgloeien en/of startpilot) mag deze trekker eigenlijk nooit startproblemen hebben.

Er zijn vijf werkklampen; vier bovenop het dak (twee voor er twee achter) en één achter op

Schakelpatroon



V1 en V2: veldgroepen
T : transportgroep
R : achteruitgroep

gen) en vier achteruit. Het houdt automatisch in dat in het werkgebied wat „gaten“ zitten. Het hangt van de aard van uw bedrijf en het soort werkzaamheden af, of u die „gaten“ als hinderlijk er-

schijfremmen. Het remvermogen daarvan is goed, maar de bestuurder merkt dat alleen als hij voldoende druk op de achteras heeft. Is die druk er niet, bij voorbeeld bij het rijden met de trekker



Rechts: Het zijn de kleine dingen die het doen; in positieve zin is die opmerking van toepassing op de aanduiding van de schakelpatronen. Ze zitten in gekleurde uitvoering bovenop de poken. Op zo'n manier zijn er weinig misverstanden mogelijk. De poken zijn goed bereikbaar en zitten rechts van de bestuurder op een plezierige plaats. De versnellingspook schakelt fijn



Om het motoroliepeil op de normale manier (met behulp van de peilstok) te kunnen controleren, moet de linker zijbeplating worden weggenomen. Daar zal in de praktijk niet veel van terecht komen. Fiat heeft dat ook voorzien en derhalve in de cabine een controlemogelijkheid aangebracht. Als er bij het indrukken van de knop „check” een lampje oplicht, dan is het oliepeil goed





De snelkoppelingen op de topstang en de trekstangen behoren tot de standaarduitvoering. De „afstandshouder” tussen de trekstangen en de bedieningskoorden van de snelkoppelingen — die op deze foto wel te zien zijn — waren bij onze trekker niet aanwezig. Met de stabilisatie, die bestaat uit schroefdraad en een borgpen, is redelijk goed te werken

maal verschijnsel. Iedere trekker heeft zo zijn eigen „afwijking”.

Bij 540 toeren aan de aftakas (2.200 motortoeren) is het beschikbare vermogen 51,3 kW. Het verlies ten opzichte van het maximale motorvermogen is dan 13 procent en dat is te omschrijven als gemiddeld.

De handkoppeling en de inschakelhendel zitten links van de bestuurder. Er is goed mee te werken. Bij de schakelhendel moeten we wel opmerken dat deze bij het uitschakelen (bij het omhoog trekken) vrij gemakkelijk door de neutraal heen in de stand rij-afhankelijk schiet. Daar kunnen rare brokken van komen.

Fiat heeft weliswaar voor beide standen (onafhankelijk en rij-afhankelijk) een waarschuwing-lampje, maar het was verstandiger geweest de stand rij-afhankelijk door middel van een lipje of iets dergelijks te „blokkeren”.

Positief is uiteraard wel dat deze rij-afhankelijke aftakas er standaard op zit. Er zijn maar weinig trekkers die daar mee kunnen pronken. Handig van Fiat is dat ze bij de trekker ook een 1.000-toerenas (21 spiebanen) leveren. Deze kan de gewone as (met zes spiebanen) vrij eenvoudig vervangen. Het voordeel daarvan is, dat zowel de 540-toerenas als de 1.000-toerenas beide op 540 of 1.000 toeren kunnen worden geschakeld.

Voor- en achteras

De bediening van het differentieelslot lijkt op het eerste gezicht veel op die van andere trekkers; met de hak van de rechervoet moet een pedaal worden ingetrapt. Dit lukt onder belasting. Het verschil met andere merken is echter dat het uitschakelen gebeurt door middel van het intrappen van één van de rempedalen. Daar is het goed mee werken. Staat er bij dat uitschakelen spanning op het slot, dan ontkoppelt het pedaal wel, maar het slot niet. Die laatste springt er pas uit zodra de spanning weg is. Om over die situatie geen misverstanden te laten ontstaan, heeft Fiat (en dat is het tweede positieve punt) het controlelampje niet aan het pedaal gekoppeld, maar aan het slot.

Een gelijksoortig slimmigheidje past Fiat toe bij de voorwielaandrijving. Bij het uitschakelen ervan onder belasting komt de bedieningshendel (links naast de

een schroef op ventielen (onder de cabine) zijn ze ook enkel werkend te gebruiken.

De plaats van de bedieningshendels komt overeen met de plaats van de aansluitingen achteraan de trekker; links hoort bij links en rechts bij rechts. Trekkerfabrikanten die het anders hebben, beseffen niet tot welke misverstanden dat kan leiden.

De olie voor het buitenwerkend circuit wordt onttrokken aan de achterbrug. Rijdend mag dat maximaal 12 liter en stilstaand 24 liter. De retourolie komt ongeschoond weer terug in de achterbrug. Dat schonen gebeurt pas in de aanzuigleiding naar de pomp.

Aftakas

Fiat geeft op dat er van het maximummotorvermogen van 58,8 kW maximaal 54 kW overblijft aan de aftakas. Dat komt neer op een verlies van acht procent en dat is gering. We noemen in dit geval de gegevens van Fiat zelf omdat de OECD-gegevens van aftakas en motor uit twee verschillende bronnen komen. Die mag je daarom niet met elkaar vergelijken. Dat er een gering verschil zit tussen het maximale motorvermogen uit de OECD-test (57,1 kW) en dat van Fiat zelf (58,8 kW) is een vrij nor-

lichtere werkzaamheden een eindje er van af.

Naast de gebruikelijke positie-, meng- en trekkrachtregeling, is er een voorziening om de reactiesnelheid van deze drie standen op vier gevoeligheden in te stellen. Variospeed noemt Fiat dat.

Slim is ook de snelhefregeling in de cabine (lif-o-matic). Aangekomen op de wendakker hoeft de bestuurder met zijn rechterduim slechts tweemaal een knopje om te drukken om ploeg of ander werktuig achtereenvolgens te heffen en weer te laten zakken.

Minder doordacht is dat de twee normale bedieningshendels van de hef precies dezelfde vorm hebben als één van de hendels van de hydrauliek. Dat kan verwarrend werken.

Hydrauliek

De 80-90 heeft twee dubbelwerkende regelventielen. De hierbij behorende snelkoppelingen hebben een doorlaat van zo'n 37 liter olie per minuut. Die opbrengst blijft bestaan tot een druk van 160 bar. Daarna zakt het geleidelijk aan terug in 20 liter bij 180 bar. De maximaal haalbare druk is 190 bar.

De aansluitingen zijn beveiligd op trekbelasting; zo zien we het gaag. Door het omzetten van

rechter spatbord. Een mooi aantal. De bediening had beter gekund, want de beide lampen voorop kunnen alleen branden als ze achter ook branden.

Hefinrichting

De 80-90 is standaard voorzien van snelkoppelingen op zowel trekstangen als topstang. Een fraaie oplossing. Het is wel te hopen dat het in de praktijk beter wordt afgeleverd dan bij ons. Wij kregen er alleen een koord voor de topstang bij en verder niets. Geen koorden dus voor de trekstangen en geen veer om de trekken „op afstand” te houden.

Tussen de kogels kan de Fiat volgens fabrieksgegevens maximaal 3.425 daN tillen en door het gehele traject 2.690 daN. In kg komt dat neer op respectievelijk 3.495 en 2.745 kg. Vergeleken met de concurrentie is dat gemiddeld. Daarbij dienen we dan wel te vermelden dat de Fiat geen gebruik maakt van hulpcilinders.

Een doordacht detail vormt de trekkrachtregeling. Op de plaats waar de trekstangen aan de achterbrug zitten, is er door middel van een opvulling een andere gevoeligheid in te stellen. Bij zware werkzaamheden zitten de kogels dicht tegen de achterbrug en bij



De ruimte in de cabine, al is dat op deze foto niet zo goed te zien, is beperkt. Voor een rijder kan er links wel een stoeltje worden aangebracht, maar plezierig zitten is anders. Een bestuurder met een lengte van 1,80 meter of meer, zal met de stoel verder naar achteren willen dan mogelijk is. De brandstoftank in de achterwand van de cabine vormt hier de beperking

Cabine

Het uiterlijke verschil tussen de cabine van deze trekker en die van zijn voorganger (de 880) is gering. Binnen zit er bij de 80-90 echter nogal wat meer ruimte, nog steeds niet veel, maar accetabel.

Aan de in- en uitstapbeweging mankeert het een en ander. Er is weinig steun voor de handen, weinig ruimte voor de voeten, moet wat scheef en je maakt een draaibeweging. Alles went natuurlijk, maar fijn is het niet.

Het geluidsniveau in de cabine bedraagt 80 dB(a); dat is gering. De bestuurder kan het zich zowat zomers als 's winters naar de zijkanten maken door respectievelijk een goed ventilatiesysteem en een goede verwarming. De ventilatie is verder uit te breiden door de deuren op een kier te zetten. Vooral bij snel werk, ventileert dat uitstekend als tegelijkertijd het dakluik of de achterruit worden opgezet.

De zijruiten hebben een prettige bediening en degelijk uitgevoerd sluitmechanisme. „Degevoelbaar” is ook van toepassing op spiegels. Deze zitten met een contramoer op een kogel; een constructie die onder normale omstandigheden niet uit kan lopen.

De overzichtelijkheid van het instrumentenpaneel is goed, ondanks de veelheid van lampjes. Ook het zicht op voorwielen, >

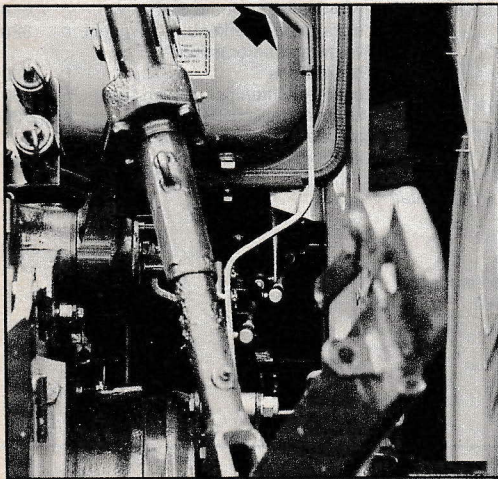
bestuurder) wel omhoog, maar de verbinding blijft zitten. Ook hier gaat het controlelampje echter pas uit zodra die verbinding losspringt.

Trekhaaken

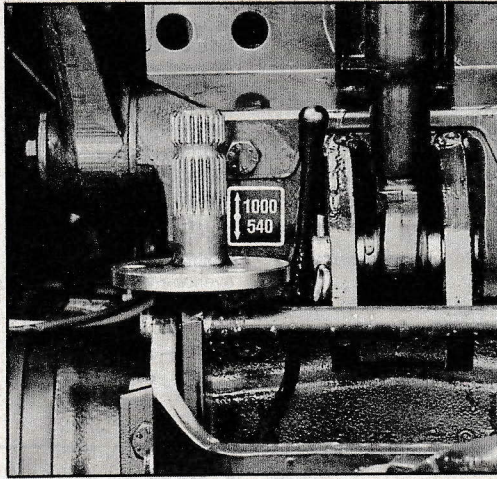
De wagentrekhaak heeft vier

hoogtestanden. Naar onderen toe zijn er nog een paar meer als het frame van de zwaaiende trekhaak wordt verwijderd. Dat zal in de praktijk echter niet of nauwelijks gebeuren. De zwaaiende trekhaak heeft behalve links, rechts en midden ook nog een extra korte stand.

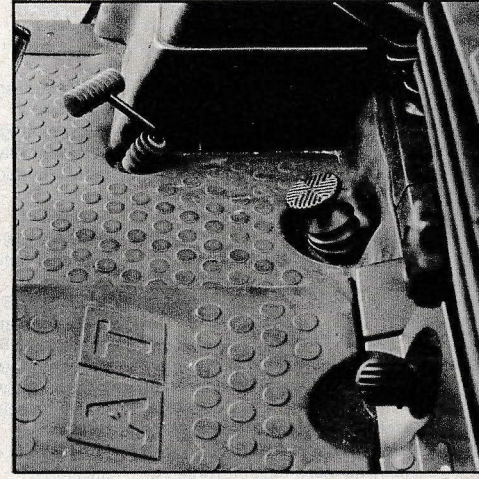
Tenminste, zo lijkt het, gezien het extra gat. Deze stand kun je echter niet gebruiken omdat de dubbele bek dan tegen het frame komt. De kipperknobbel die standaard aanwezig is, zit volgens ons aan een te licht frame.



Een afstandsbediening voor de hef (zie pijl) is een attribuut waar je bij het aankoppelen van (vooral zware) werktuigen veel gemak kunt hebben. De bedieningshendel moet dan wel op een plaats zitten, waar je erbij kunt zonder tussen trekker en werktuig te moeten gaan staan. Ook moet hij zich gemakkelijk laten bedienen. De Fiat-hendel voldoet aan geen van deze belde eisen. Dat is jammer



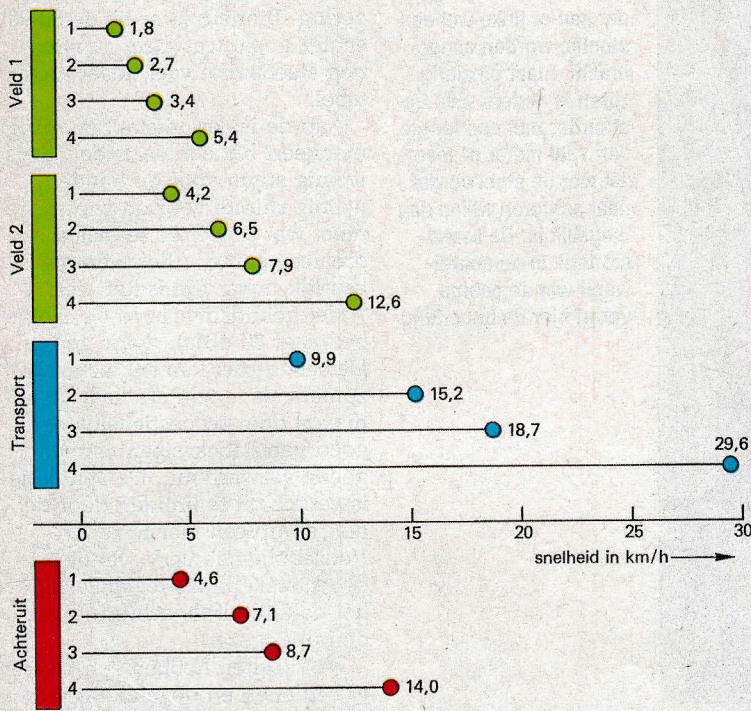
De hendel voor de aftakasschakeling 540 of 1.000 zit op een niet zo geslaagde plaats, namelijk buiten de cabine. Ook zit hij in de weg als je de topstang in een ander punt wilt bevestigen. Daardoor kan er te gemakkelijk per ongeluk een verkeerd toerental worden geschakeld. De standaard-aftakas is vrij eenvoudig te vervangen door een versie met 21 spiebanen



Het pedaal van het differentieelslot laat zich ondanks de wat moeilijke plaats goed bedienen. Het vraagt namelijk maar weinig kracht. Het slot is vooraf „programmeerbaar”; het treedt dan onmiddellijk in werking zodra er slip is. Met de knop op de voorgrond is de daalsnelheid van de hef te regelen. Helemaal dichtdraaien geeft een vergrendeling

Technische gegevens Fiat 80-90 DT*

Snelheden per versnelling bij nominaal toerental (2500 omwentelingen per minuut) en op 16.9 R 34 achterbanden



Motor
 merk en type : Fiat 8045-05
 soort : viercilinder viertakt in lijn, diesel
 boring x slag : 104 x 115 mm
 inhoud : 3.908 cm³
 maximumvermogen : 57,1 kW bij 2.500 omwentelingen per minuut (OECD)
 specifiek vermogen : 66,5 cm³/kW
 maximumkoppel : 267 Nm bij 1.400 omwentelingen per minuut (OECD)
 koppel bij maximumvermogen : 218 Nm
 stijgingsfactor van het koppel : 0,51
 merk en type brandstofpomp : Bosch, roterend
 specifiek brandstofverbruik : 229 gram/kWh bij maximum vermogen
 luchtfilter : oliebad
 soort koeling : vloeistof

Koppeling
 dubbele droge plaat, doorsnede 280 mm

Versnellingsbak
 merk Fiat
 12 versnellingen vooruit en vier achteruit

Remmen
 schijfremmen aan binnenzijde ashuis

Besturing
 hydrostatisch

Draaicirkel (test)
 ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel
 zonder ingeschakelde vierwielaandrijving, zowel rechts- als linksom 11,70 m met ingeschakelde vierwielaandrijving, zowel rechts- als linksom 13,55 m

Elektrisch systeem
 12 Volt; capaciteit accu 132 Ah; capaciteit dynamo 45 A; vermogen startmotor 3,5 kW

Hefinrichting
 categorie 2
 trekkrachtregeling via de trekstangen
 hefkracht maximaal 3.425 daN
 hefkracht door het gehele traject 2.690 daN

Hydrauliek
 twee pompen;
 één voor hefinrichting en buitenwerkend circuit
 capaciteit 35 liter bij een druk van 165 bar
 één voor stuurinrichting
 opbrengst 15 liter per minuut onafhankelijk van motortoerental
 twee dubbelwerkende regelventielen; na omzetten schroef ook enkelwerkend te gebruiken
 hoeveelheid olie voor extern gebruik:
 stilstaand 26 liter
 rijdend af en toe 12 liter
 rijdend constant 6 liter

Aftakas
 onafhankelijk met mechanisch bediende enkele droge plaat-koppeling plus een rij-afhankelijke schakeling aftakas (zes spiebanen, doorsnede 35 mm) schakelbaar op 540 en 1.000 toeren ook vervangbaar door een as met 21 spiebanen

maximumvermogen 54 kW bij 2.500 motortoeren
 vermogen bij 540: 51,3 kW bij 2.200 motortoeren
 1.000 toeren aan de aftakas bij 2.380 motortoeren

Voor- en achteras
 achter : planetaire eindvertraging aan binnenzijde ashuis; differentieelslot onder belasting inschakelbaar
 vooras : centraal mechanisch aangedreven met automatisch differentieelslot; aandrijving onder belasting inschakelbaar

Banden
 achter : Pirelli 16.9 R 34
 voor : Pirelli 13.6 R 24

maximale asbelasting op banden zoals vermeld en een snelheid tot 30 km/h
 achter : 4.760 kg bij een spanning van 1,7 bar
 voor : 2.680 kg bij een spanning van 1,5 bar

spoorbreedte achter : 160 cm, instelbaar in acht trappen van 140 tot 210 cm
 spoorbreedte voor : 173 cm, instelbaar in vier trappen van 163 tot 196 cm

Geluidsniveau
 in cabine : 80 dB(a) bij onbelast stilstaande trekker met vol motortoerental
 omgeving : 86,5 dB(a), IMAG no. 385-260

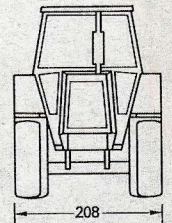
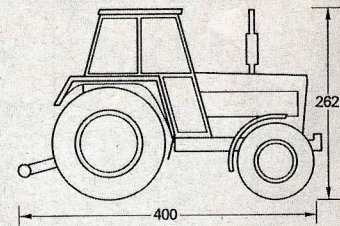
Gewicht in standaarduitvoering
 zonder frontgewichten :
 voor 1.480 kg (= 40 %)
 achter 2.180 kg (= 60 %)
 totaal 3.660 kg Specifiek gewicht 64 kg/kW

met frontgewichten:
 voor 2.010 kg (= 49 %)
 achter 2.070 kg (= 51 %)
 totaal 4.080 kg Specifiek gewicht 71 kg/kW

Inhoud

stuurinrichting	:	2 liter
motorcarter + filter	:	11,7 liter
versnellingsbak	:	
differentieel achter	:	
eindvertraging achter	:	54,5 liter
hydrauliek	:	
hydrauliek extern	:	
eindvertraging voor	:	2 x 1,2 liter
differentieel voor	:	8,5 liter
brandstoftank	:	95 liter
koelsysteem	:	14 liter

Verversingstermijn
 motorolie + luchtfilter: 200 uur
 overige reservoirs: 1.600 uur of eenmaal per jaar



Afmetingen
 bodemvrijheid: 42 cm
 laagste punten zijn het differentieel van de voorwielaandrijving en de bevestiging van de zwaaiende trekhaak

Importeur
 Fiatagri Nederland bv
 Gladsaxe 25
 7327 JZ Apeldoorn
 Tel. (055) 42 12 42
 Aantal dealers: 55

Prijzen
Brutoprijs in standaarduitvoering (exclusief btw) f 76.285

Meerprijs voor:
 16.9 R 34 achterbanden f 670
 13.6 R 24 voorbanden f 490
 set van tien frontgewichten f 1.250

Brutoprijs in geteste uitvoering (exclusief btw) f 78.690

Meerprijzen bij directe levering (exclusief btw)
 fronthefinrichting plus aftakas (via dealer, systeem Safer) f 7.650
 extra dubbelwerkend regelventiel f 620
 volgwagenberemming f 950
 hydraulisch frontgewichten per set van tien f 1.250
 kruipversnellingsbak f 1.730
 zwaaiende trekhaak plus kipperknobbel standaard

Opmerkingen importeur

De aanslagknoppen ter begrenzing van de wieluitslag kunnen verder worden ingedraaid, waardoor de draaicirkel kleiner wordt. Wat betreft de olie-opbrengst van de hydrauliek was het overdrukventiel waarschijnlijk iets té laag afgesteld. Bij een juiste afstelling hadden bij een druk van 180 bar meer liters moeten worden gemeten. Door de importeurswisseling zijn er in het begin van het jaar enkele trekkers zonder „toebereiden” (waaronder gereedschap) afgeleverd. Er hoort een volledige set gereedschap bij de trekker te zijn. Ook is thans een Nederlandstalig instructieboekje beschikbaar.

trekhaken en hefinrichting geeft geen reden tot klagen. Het zicht naar opzij en schuin naar achteren is minder. De bestuurder treft dan tweemaal een brede stijl in zijn blikveld. Vooral bij werktuigen in verstek, zoals een cirkelmaaier, is dat hinderlijk.

Een bestuurder met een lengte van 1,80 meter of meer zal voor zijn gevoel met de stoel niet voor genoeg naar achteren kunnen. De brandstoftank blokkeert dan verdere verstelmogelijkheden. De tank is er ook de oorzaak van dat een elektrische of hydraulische bedieningseenheid alleen maar door de geopende achterruit naar binnen kan.

Onderhoud

De bereikbaarheid van verschillende peilstokken, filters, vuldoppen, aftappluggen en andere onderhoudszaken loopt van matig, via redelijk naar goed. Dat er vrij veel aspecten onder matig en redelijk vallen, komt vooral omdat bijna alles verborgen zit achter de zijpanelen. Daar mogen we echter ook weer niet te zwaar aan tillen omdat het meeste daarvan onder periodiek onderhoud valt. De echt dagelijkse zaken zoals controle motoroliepeil en het vullen van de brandstoftank, heeft Fiat prima geregeld.

Nalatig is men wat betreft het gereedschap. Bij ons bestond de hele set uit één simpel vetspuitje, terwijl dat juist het onderdeel is dat iedere boer in huis heeft. Naar een grote imbussleutel om differentieel en eindvertragingen van de vooras af te kunnen tappen, konden we echter fluiten. Een kleine moeite moet het zijn voor Fiat om daar iets tegen te doen.

Maten en gewichten

Wat lengte en hoogte betreft, geeft de Fiat geen aanleiding tot opmerkingen. Dat geldt ook voor de bodemvrijheid. De gewichtsverdeling in standaarduitvoering, dus zonder frontgewichten, is gemiddeld: 40 procent op de vooras en de rest op de achteras. Met een set frontgewichten van 10 x 40 kg wordt de gewichtsverdeling op een haar na half om half. Er kan dan een vrij zwaar werktuig in de hefinrichting hangen, zonder dat de voorwielaandrijving zijn grip verliest.

Gebruikerservaring

De gebruikers van de 80-90 DT zijn tevreden over de volgende punten: de motor (sterk), het fijne schakelen van de versnellingspook, het handgas, de snelbediening van de hef, de rij-afhankelijke aftakas, de slimme controlelampjes en het uitzetten van de motor door middel van de contactsleutel.

Voor verbetering vatbaar zijn het onderhoud (er zit te veel achter de zijbeplating), de stabilisatie van de hef, de omstelling van een regelventiel van enkel- op dubbelwerkend (zit te veel onder de cabine), de wagentrekhaak (die er te vaak op en af moet) en de inschakelhandel voor de aftakas. Met die laatste schakelt

men te gemakkelijk fout. Ontevreden is men over de bediening van het koppelingspedaal, de draaicirkel, de afstandsbediening voor de hef, de vóórschakelhendel voor de aftakas (zit vaak in de weg), het zicht vanuit de cabine schuin naar achteren en het Duitstalige instructieboekje. Bij de bediening van

het differentieelslot doet zich bij een aantal gebruikers het probleem voor, dat moeder van laars of schied zich ophoopt in de verlagings waarin het pedaal zit. Het pedaal is dan niet of nauwelijks meer in te trappen.

Samenvatting

Bij de Fiat 80-90 DT doet zich het opmerkelijke verschijnsel voor, dat we hem na het testen (in juli 1985) als enigszins neutraal beoordeelden, terwijl hij nu, met alle feiten op een rij, boven gemiddeld scoort. Volgens ons wordt dat veroorzaakt door een aantal „onopvallende“ maar goed doordachte details.

We noemen hier de „snelbediening“ van de hef, de plaats van het handgas, de bediening van het differentieelslot en enkele vernuftig werkende controlelampjes.

Een echt compliment willen we maken voor de controle van het motoroliepeil dat in de cabine kan

plaatsvinden. Het was bij deze trekker min of meer een noodzaakelijkheid, maar Fiat heeft het toch maar gedaan.

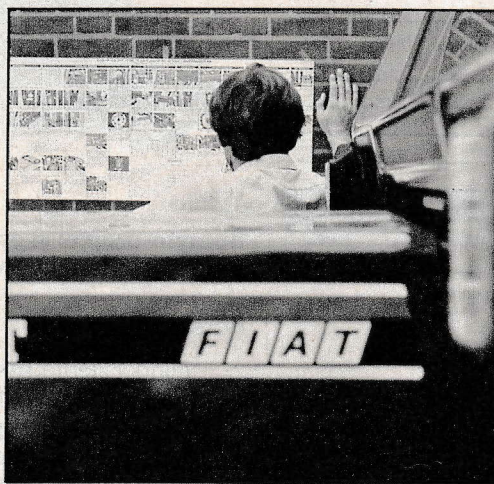
Dat constructeurs ook mensen zijn, blijkt dan weer omdat ze op andere punten stekertaten vallen. We denken hierbij aan de afstandsbediening voor de hef, de toersschakeling voor de aftakas (die buiten de cabine zit) en de wat moeilijke in- en uitstapbeweging. Het grootste minpunt vinden we de (te) grote draaicirkel.

Ondanks die minpunten is het eindoordeel over de 80-90 bovengemiddeld. Daar draagt ook de motor toe bij. Zonder gebruik te maken van een turbocompressor, komt deze tot opmerkelijke pres-

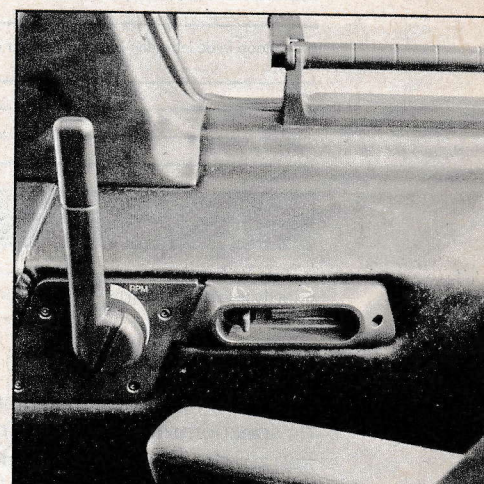
entaties. Ook de standaard aanwezige „hulpmiddelen“ als een verstelbaar stuur, snelkoppelingen op de hef en een complete trekrichting beïnvloeden het gunstige eindoordeel.

Wat we missen is een gesynchroniseerde groepenschakeling. Bij aanwezigheid zou die echter de prijs per kW, die ook bovengemiddeld zit, verder opvoeren. Het is aan Fiatagri om uit te maken of dat in de verkoopstrategie past. Wij denken dat de boer het zal waarderen. □

Testers: Henk Beunk en Willen C. Angenent



Een goed onderhoudsschema nodigt uit om er mee te werken en brengt daardoor zijn geld op. Fiat heeft dat goed begrepen. Het instructieboekje behandelt onderhoud eveneens uitvoerig, maar is met technische gegevens aan de karige kant. Zowel instructieboekje als onderhoudsschema zijn in het Duits uitgevoerd; onoverkomelijk is het niet, maar gemakkelijk is ook anders



Het handgas, de grote hendel, zit op een vernuftige plaats op het rechter spatbord. De kleine hendeltjes rechts ernaast zijn voor een snelle bediening van de hefinrichting. Bij het omzetten van het linker knopje komt de hefinrichting automatisch op maximumhoogte. Na het indrukken van de rechterknop zakt de hefinrichting weer tot op de vooraf ingestelde waarde