

Modern met ouderwetse inslag

In 20 jaar vier maal een nieuwe eigenaar. Dat is niet onge-
merkt voorbijgegaan aan de Eicher 3108. Er is kennelijk ge-
hinkt op meerdere gedachten.

door Henk Beunk en Gerrit
Wesseling

De Eicher 3108 is flink uit de klui-
ten gewassen, niet hoger, maar
wel langer dan gemiddeld en met
een forse breedte. De spoor-
breedte is 184 cm. Draai je de vel-
gen om, dan blijft er 170 cm over.
Het klepje van de uitlaat staat in
geopende stand op dezelfde
hoogte als het dak. Makkelijk bij
het taxeren van doorrijhoogten.

36 procent van het gewicht
drukt op de voorkant, de rest rust
op de achterzijde. Niet onver-
deeld gunstig. De verdeling kan
zelfs bij gebruikmaking van 340
kg frontgewicht de toets der kri-
tiek nog niet geheel doorstaan. En
dan die bout per gewicht: om-
slachtig.

Veel cabinekabalaal

De cabinedeuren kunnen niet ver-
open. Dat bemoeilijkt de in- en
uitstap, maar is uitstekend als je
het bekijkt met het oog op 'het
uitsteken'. Binnen is aan ruimte
geen gebrek. De rijder kan er
prima zitten. Sober is de bestuur-
dersstoel. Het nylondoeckdak be-
schadigt sneller dan een dak van
metaal, maar is ook sneller te re-
pareren.

Je kunt de verhoudingsgewijs
lage cabine met haar Webasto die-
seloliekachel opwarmen voor je
met de trekker op weg wilt of aan
de slag gaat. Dat is heel bijzon-
der. Jammer dat de afstelling niet
klopte zodat de kachel wat aan-
loopmoeilijkheden vertoonde.
Maar later functioneerde ze naar
behoren. Ontwasemen of ruiten
ontdooien is er nauwelijks bij, zo-
dat die voorverwarmmogelijk-
heid geen overbodige luxe is.

Nog een punt van kritiek is de
grote kans dat zich onder de
rubber vloermat vocht ophoopt.
De grootste kritiek geldt het ge-
luidsniveau. Afhankelijk van de
aard van het werk komt er bij no-
minaal toerental 87 tot 88 dB(a) op
je trommelvliezen af. Zoiets
dempt de lust tot praten of luiste-
ren naar de radio.

Motor met zeldzaam principe

De zescilinder Eicher lijnmotor
met zijn twee jaar garantie is, en
dat zie je niet vaak, individueel
luchtgekoeld. De laatste drie cij-
fers van de type-aanduiding 3108
geven, zoals gebruikelijk bij Ei-
chers 3000-serie, het motorvermo-
gen in pk's weer. Het verstoelt
de omschakeling naar kW's.

De fabrikant geeft 80 kW motor-
vermogen op. De geteste trekker
kwam aan de vermogensrem aan
73,6 kW. Een verlies van acht pro-
cent tussen motor en aftakas. Dat
is normaal. Meer dan gemiddeld
is het verbruik daarbij: 257 gram
per kW per uur. Voor een goed
ingelopen motor geeft Eicher een
waarde op van 235 gram per kW
per uur. De tank heeft een inhoud
van 240 liter. U kunt dus met de
tank vol ruim tien uur achtereen
op vol vermogen draaien. Op
minder vermogen is dat tijdsbe-
stek uiteraard veel langer.

De turbo-compressor van de
lange-slag-motor maakt tijdens
het werk een fluitend geluid.
Sommigen klinkt dat als muziek
in de oren. De stijgingsfactor van

het koppel bedraagt 0,72, wat een
knokkersmentaliteit garandeert.
Op de versnellingspook (een vei-
liger plek dan het koppelingspe-
daal) zit een startbeveiliging.

Om het koppelingspedaal te
kunnen intrappen, is er wat meer
kracht dan normaal nodig: 270
Nm. Zo eenvoudig als het zou
kunnen zijn, gaat dat intrappen
niet. Doordat het pedaal wat te
ver naar het midden is geplaatst,
zit het stuurwiel een beetje in de
weg.

Transmissie

De trekker heeft ZF-transmissie:
een zesbak met een gecombi-
neerde hoog-laag-achteruit en
twee groepen. Je moet de koppe-
ling gebruiken om de hoog-laag
per versnelling te kunnen schake-
len. De pook zit wat te laag en te
ver van de bestuurder af. Moeilijk
wennen was het dat 'de R' naar
voren zit en dat je niet recht-
streeks van de vooruit naar de
(gesynchroniseerde) achteruit
kunt.

De achteruit gaat veel sneller
dan de beide vooruit-standen:
vanuit de hoog zo'n 30 en vanuit
de laag zo'n 60 procent. Het be-
reik in de transportgroep is groot:
van drie tot ruim 40 km per uur.

De stap van vijf naar zes is

nogal groot. Dat merk je met een
zware last achter de trekker. De
hoog-laag vult het gat netjes op.
De resterende tien mogelijkheden
zijn goed verdeeld. Onder nor-
male omstandigheden kun je dan
ook meestal afzien van het ge-
bruik van de veldgroep (daarvan
zijn vijf en zes zijn geblokkeerd).
Zo merk je amper het gemis van
synchronisatie op de groepen-
pook. Anders ligt dit bij de eerste
en tweede versnelling.

Jammer ook dat beide groepen
op één plek dezelfde snelheid ge-
ven.

Het voetgas staat te steil. De be-
dienting wordt eerst prettig na
aantrekking van het handgas.

De trekker haalt op de weg
ruim 40 km per uur.

Sturen gaat niet in een handomdraai

De besturing kan beter: ruim vijf
keer gaat het stuurwiel rond als je
van volledig linksom naar geheel
rechtsom draait. En er is wat
weerstand als je bij stationaire
toeren van de motor snel draait.
Dat komt dan door de
stuurpomp. Die sukkel iets ach-
teraan met de olietoevoer. Bij
1.000 toeren en meer is dat niet
het geval.

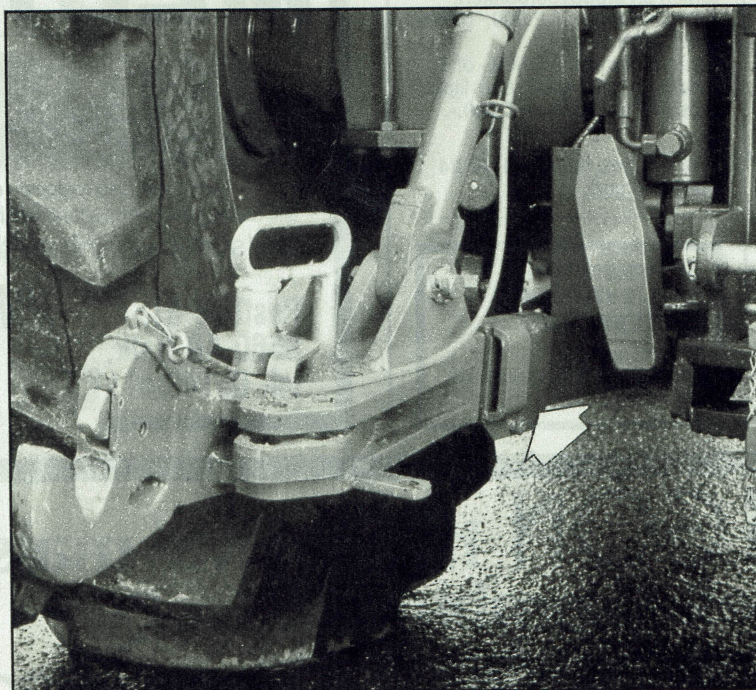
De draaicirkel ligt ongeveer 50
cm boven het gemiddelde. Dat
heeft te maken met de lange wiel-
basis. De spoorstang zit (wat
kwetsbaar opgesteld) tamelijk
laag voor de as. Horizontaal is het
stuurwiel gemakkelijk te verstel-
len. De verstelruimte is redelijk.
Voor de (omslachtige) verticale
instelling is er maar vier cm.

Uitstekende remmen

De beide hydraulisch bediende
trommelremmen en een schijf op
de aandrijfas naar de voorwielen
doen hun werk uitstekend. Maar
evenals het koppelingspedaal zit
het rempedaal te ver naar het
midden. Wel is het een gemak dat
je in de cabine kunt zien of er nog
voldoende remvloeistof is: het re-
servoir bevindt zich naast het in-
strumentenpaneel.

De handrem rechts naast de
stoel (werkt mechanisch op de
achteras-trommels) werkt even-
eens naar behoren. Een controle-
lampje waarschuwt tegen onge-
wensd gebruik.

In de 'handremmen' links van
de stoel is het (niet vaak meer
aangehangen) principe verwerkt



Het goed te bedienen stabilisatie-systeem biedt veel mogelijkhe-
den. Met de schuifmof (zie pijl) wordt categorie 1, 2 of 3 ingesteld
ten behoeve van het vastzetten bovenin