

brandstofverbruik boven kritiek verheven is. We maten bij maximumvermogen 242 gram per kW per uur. De 215 gram die Fiat zelf opgeeft, heeft de motor nodig bij 80 procent van het maximum vermogen, als het verbruik nagenoeg optimaal is.

### Lichtvoetig koppelen

De bediening van het koppelingspedaal vergt maar weinig kracht, 200 Nm (zo'n 20 kg). Maar aangezien de tank in de achterwand van de cabine grenzen stelt aan het naar achteren verzetten van de stoel, moet de voet tamelijk hoog worden geheven. De verhoging in de vloer is hinderlijk bij een gelijktijdig koppelen en kijken over de linker schouder.

### Transmissie hinderlijk simpel

Er zijn maar 15 versnellingsmogelijkheden vooruit en drie achteruit. Een hoog-laag per versnelling ontbreekt. De versnellingspook zit op een goede plaats en schakelt naar behoren. Er is een goede opvolging in het geringe aantal mogelijkheden vooruit. Overlap van de groepen is er niet. Rijdend in het grensgebied van twee groepen (rond de vier en rond de 12 km per uur) dringt zich het feit van het beperkte aantal mogelijkheden hinderlijk op. Ook ontbreekt de synchronisatie op de — overigens goed geplaatste — groepspook. Bij het wegtrekken met zwaar transport is de bestuurder aangewezen op de eerste versnelling van de transportgroep. Die vangt pas aan bij 13 km per uur.

De achteruit zit op de versnellingspook, waardoor het schakelen in de drie ongesynchroniseerde groepen beperkt is. Bij normaal toerental kun je achteruit alleen 1,8, 5,5 en 17,4 km per uur rijden: je gaat dus al gauw te snel of te langzaam. Dat er van de drie achteruitversnellingen maar één in het bruikbare traject ligt, is het grootste minpunt van deze trekker. Ook een 'alternatieve' transmissie biedt hier geen uitkomst. Omdat de achteruit op de versnellingspook zit, valt er te leven met het gemis aan groepen-synchronisatie tussen voor- en achteruit.

Het handgas bevindt zich zodanig op het rechter spatbord dat de onderarm steun heeft. Heel prettig. Het plezier verdwijnt bij het wetgas. Dat is ondermaats, zit te dicht naar rechts en te dicht bij de wiel.

### Stuurwiel

Stuurwiel is horizontaal en verticaal te verstellen. Snelbediening of manoeuvrerend bij sta-



De snelverstel wagentrekhaak, de kipperknobbel, de gatenbalk en de snelkoppelingen op de trekstangen en topstang zijn bij de standaardprijs inbegrepen. Dat geldt ook voor de afstandsbediening voor de hef. Deze zit aan de binnenzijde van het rechter spatbord en is dus niet tweezijdig te bedienen

tionair toerental stuit de chauffeur op weerstand, een gevolg daarvan dat dan de oliepomp de vraag niet kan bijsloffen.

De draaicirkel is iets meer dan gemiddeld. Een normale waarde ontstaat bij het wegnemen van de voorspatborden en begrenzingsbouten. Er gaat dan anderhalve meter af.

### Remmen

De Fiat heeft vierwielberemming, al merk je daar in de praktijk maar

weinig van. In het differentieel van de vooras is een nat schijfrem-pakket ondergebracht dat meeremt met de achteras als de beide rempedalen zijn gekoppeld. Moeilijk komen de voorwielen tot blokkeren.

De remweg is tamelijk lang voor een vierwielberemde trekker: 3,40 meter bij een snelheid van 20 km per uur. Ook de handrem kan beter. Het stemt wel tot tevredenheid dat de volgwagenberemming standaard is. Maar

jammer dat die ook in bedrijf blijft bij ontkoppelde pedalen: wil je bijvoorbeeld met gebruikmaking van de stuurrem een scherpe bocht naar rechts maken, dan remt ook de aanhanger.

### Elektriciteit

De Fiat behoort tot het groeiend leger van trekkers die niet met behulp van een stopknop, maar met de contactsleutel te starten en te stoppen zijn. Dat is positief.

Als je bij koersverandering niet weet of de richtingaanwijzer aan dan wel uit staat, laten ook de hendel en (bij zonnig weer) het verlikkerlichtje je in het ongewisse.

Standaard heeft de Fiat vier werkklampen aan de dakrand (twee voor en evenveel achter) en een rechtsachter op het spatbord. Die laatste is vanuit de cabine te richten. Een gemak.

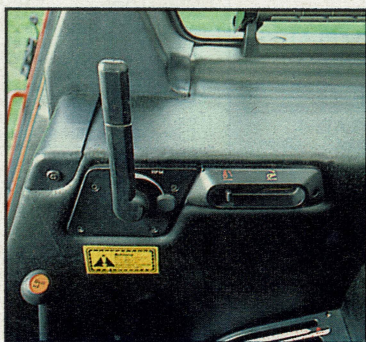
### Hefvermogen valt tegen

Voor een trekker van 81 kW blijkt de Fiat weinig hefvermogen te hebben: 3.920 daN (4.000 kg). Dat is 500 kg minder dan Fiat zelf opgeeft. Hulphefcilinders zouden dan ook geen overbodige luxe zijn.

De stabilisatie is simpel, maar doeltreffend.

Bij de bediening van de hefinrichting ontbreken tekst en uitleg, wat tot verwarring kan leiden.

De lift-o-matic, een soort tussenstap naar de elektrisch bediende hef, maakt dat het werktuig bij een druk op de knop in één ruk tot de ingestelde werkdiepte zakt en bij nog een druk weer rijst, jammer genoeg helemaal tot bovenin. Is de achterruit geopend, dan kan dat voor deze een voortijdig einde betekenen. De topstang bevat evenals de trekstangen een vanghaak (snelkoppeling). Beide hefstangen



Het handgas bevindt zich op een prettig plaats tegen het rechter spatbord. De onderarm heeft zo steun bij het bedienen, wat exact doseren ten goede komt. De knopjes rechts zijn voor de snelbediening van de hef. Zo hoeft je op de wendakker de gewone hendel niet te gebruiken

In de cabine en op het instrumentenpaneel is vrij veel zwarte kunststof gebruikt, wat veel van het toch al niet overvloedig binnenvallende licht wegneemt. Het dashboard heeft een 'check-control' voor het motoroliepeil: een druk op de knop is voldoende. Het stuurwiel is horizontaal en verticaal verstelbaar

