

Boerderij-Trekkertest

Eicher 3080

Eicher neemt in de trekkerwereld een bijzondere plaats in door het afwijkende luchtkoelprincipe van de motor: iedere cilinder heeft zijn eigen ventilator. We testten het type 3080, een vierwielaangedreven trekker met snelgang en 59 kW onder de motorkap.

door Henk Beunk

De historie van het merk Eicher gaat terug naar 1936, toen de broeders Josef en Albert Eicher begonnen met de productie van trekkers. Vanaf 1970 werd Eicher geleidelijk aan een onderdeel van het MF-concern. Nadat het merk in 1981 weer was losgeweekt van MF, heeft Eicher in een diep financieel dal gezeten. De fabriek in het Zuidoost-Duitse Landau lag zelfs een tijdje stil. Na een financiële injectie van vaste afnemers, waaronder de Nederlandse importeurs, werd de productie begin 1985 weer hervat. De Nederlandse importeurs zijn Bonenburg in De Meern, Kloppenburg in Munnekezijl, Nijhof in Oeken (bij Brummen) en Schipper & Taks in Prinsenbeek.

De 3080 werd dit jaar op de Rai geïntroduceerd en neemt een plaats in tussen de 3072 (53 kW, 72 pk) en de 3088 (65 kW, 88 pk).

Motor

De Eicher-typen 3072, 3080 en 3088 hebben dezelfde motor en zijn alle drie voorzien van een turbocompressor. Op de door ons geteste 3080 zit daar een laaddrukregelventiel bij. De turbo is zo ontworpen dat hij bij lage toerentallen al voldoende lucht levert. Het teveel aan lucht bij hogere toerentallen wordt via dit regelventiel afgevoerd. Het gevolg is een motor die bij terugzakken in toeren over een zeer grote reserve beschikt. Dit komt tot uiting in de stijgingsfactor van het koppel; die is maar liefst 0,69. Het erbij behorende brandstofverbruik, 230 gram per kW per uur bij maximumvermogen, is acceptabel.

De verbrandingslucht die de motor nodig heeft, wordt aangezogen via een droog luchtfilter. Mocht het filter verstopt raken, dan blijkt dat uit een rood busje dat omhoog is gezogen in een klein doorzichtig potje. Op zich werkt dat goed. Jammer dat het op een plaats zit waar de bestuurder het vanuit zijn stoel niet kan zien.

Koppeling

Om de verbinding tussen motor en versnellingsbak en motor en aftakas te verbreken (en weer tot stand te brengen) gebruikt Eicher een dubbele droge plaat. Beide platen hebben een doorsnede van 330 mm; in deze vermogensklasse is dat voldoende.

De rijplaat wordt mechanisch — via een stangenstelsel — bediend en de daarvoor benodigde kracht is gering. Met het stuurwiel naar de bestuurder toe gekanteld, heeft deze er bij het bedienen van de koppeling hinder van.

Versnellingsbak

De Eicher heeft een MF-versnellingsbak. De synchronisatie is van een karig soort. Schakelen tussen drie en vier gaat redelijk, maar met één en twee erbij functioneert het een stuk minder. Tussengas en veel gevoel zijn dan

40 km/h. Van de 3080 is voor f 1.000 minder ook een 30 km/h-versie leverbaar.

Beide schakelpoken zitten rechts van de bestuurder op een goede plaats; alleen de drie zit iets ver weg. Het afwijkende schakelpatroon van de versnellingspook went redelijk snel; sneller dan het onlogische schakelen van de groepenpook. Het handgas zit links naast het instrumentenpaneel, ver weg van de bestuurder. Het werkte bij ons bovendien veel te zwaar.

Remmen

Bijna alle trekkers hebben twee rempanelen. Je denkt dan dat het zo hoort. Totdat je in een Eicher stapt. Bij deze verloopt het remmen per wiel via twee hendels links van de bestuurder. Deze hendels werken mechanisch op het schijvenpakket. De voetrem

probleem als het koppelingspedaal. Met het stuurwiel in de p-zierige stand (naar je toe gekanteld) heeft het been er hinder van.

Het oliereservoir voor de remmen bekrachtiging zit rechts voor in de cabine. Het zicht erop is prima.

Voorzieningen voor het beramen van getrokken werktuigen zijn er op de Eicher niet getroffen.

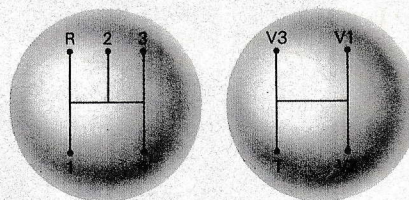
Besturing

Het stuurwiel is van een groot formaat, kantelbaar en vijf cm hoogte verstelbaar. Voor die hoogtevaststelling moet je wel speciale sleutel hebben, omdat de klemmoer anders nauwelijks los te krijgen is en vervolgens niet meer vast. Bij ons zakte het stuur tenminste steeds weer terug in de onderste stand.

Het aantal omwentelingen van de ene uiterste stand in de andere is boven gemiddeld, maar de kracht die daarvoor nodig is gering.

Met ingeschakelde voorwielaandrijving bedraagt de draaiwiel omvang zo'n 12,5 meter. Voor een trekker met niet al te grote voorbanden (12.4 R 24) en een spoorbreedte van 164 cm is dat vrij ruim.

Schakelpatroon



V1, V2 en V3 : veldgroepen
T : transportgroep
R : achterruit

vereisten. Voor schakelen tussen voor- en achterruit moet de trekker helemaal stil staan. In de twee vooruit gaat de trekker even snel als in de achterruit, maar deze standen zitten niet tegenover elkaar.

Met de vier ongesynchroniseerde groepen kunt u in totaal beschikken over 16 mogelijkheden vooruit en vier achteruit. Ze zijn redelijk over het hele traject verdeeld: vijf versnellingen onder de vijf km/h, vijf van vijf tot tien en zes erboven. Er zit alleen een gaatje (van bijna drie kilometer) rond de 10 km/h. Bij volgas in de hoogste versnelling rijdt u ruim

werkt daar ook op, maar dan hydraulisch. Het remvermogen van zowel de „handremmen“ als de voetrem is indrukwekkend. De voetrem werkt ook op de vooras.

Met de beide „handremmen“ zou het goed werken zijn, als ze niet zo ver naar onderen zaten. Je moet je nu nogal bukken om ze te kunnen bedienen. Bij veelvuldig gebruik gaat dat storen. Voor de gewone handrem, die nog verder naar beneden zit, geldt die storing in mindere mate, omdat je die maar incidenteel gebruikt.

Het ene rempedaal (je kunt bij de Eicher nooit vergeten de pedalen te koppelen!) heeft hetzelfde

Elektrisch en verlichting

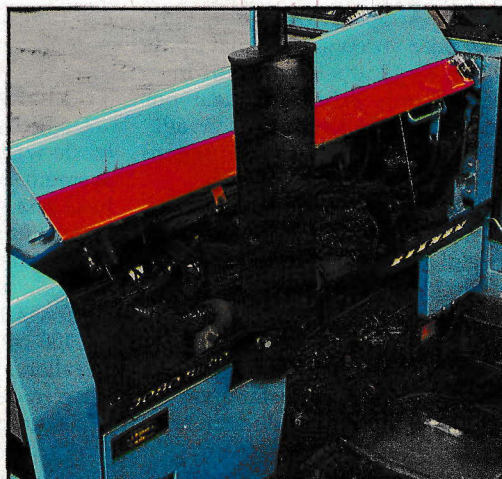
De Eicher 3080 heeft geen werklichten. In deze „verlichte“ tijd verwacht je zo'n soberheid eigenlijk niet. De twee koplampen zitten onder in de grill, bij gebruik van een werktuig in de frontlichten raken ze dus buiten dienst. De dynamo valt op door zijn geringe capaciteit: 28 A. Het zekeringkastje, boven op het instrumentenpaneel, zit op een goed bereikbare plaats.

Hefinrichting

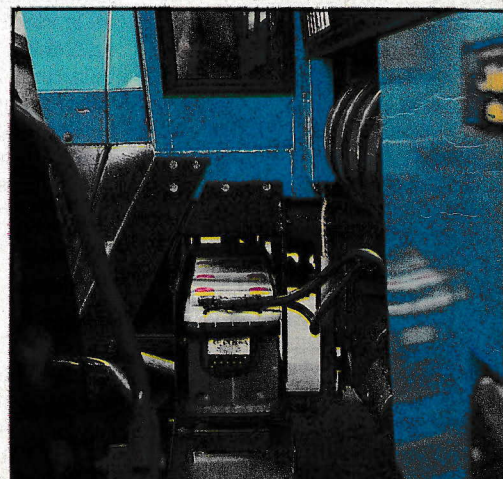
Een maximale hefkracht van 3.750 daN (3.825 kg) is een goede waarde. Wanneer u die hoeveelheid ook werkelijk heft, blijven de voorwielen niet op de grond



Rechts: de dieselolie-tank heeft een plaats gekregen in de motorkap. Voor een goede bereikbaarheid van de motor is hij zijdelings opklapbaar. Om dat met 150 liter dieselolie erin gemakkelijk te laten verlopen, krijgt u bij het tillen assistentie van een klein luchtdrukcilindertje. Net boven het woord „turbo” zit de turbo zelf, met daarbij het laaddrukregelventiel



De accu heeft een plaats gekregen rechts onder de cabine. De voorwand van de houder is neerklapbaar (op deze foto is dat gebeurd). De accu kan er dan worden uitgetrokken. Het zicht op de doppen en de bereikbaarheid ervan zijn dan prima. Een apart deksel, die hier is verwijderd, beschermt de accu tegen modder, vocht en andere ongerechtigheden





Bij gebruik van de hef, terwijl de zwaaiende trekhaak is gemonteerd, wil de afstandhouder tussen de trekstangen nog wel eens krom gaan. De oorzaak daarvan is op deze foto duidelijk te zien. De afstandhouder moet er echter wel tussen blijven, omdat alleen de linkertrekstang — overigens zeer vernuftig — is gestabiliseerd. De snelkoppelingen op de hef zijn standaard

spronkelijk werd ontworpen voor gebruik met kleinere banden: Met het groter worden daarvan zijn de trekstangen, om voldoende ruimte te houden tussen trekhaak en werktuig, verlengd terwijl de takas en topstangbevestiging op dezelfde plaats bleven.

Voor- en achteras

Het differentieelslot in de achteras moet u met de hak van de rechtervoet bedienen. Dat gaat niet redelijk. Naarmate er meer slip valt het slot er gemakkelijker in. Zodra de slip verdwenen is, komt het pedaal en slot uit zichzelf weer terug. Een controlelampje is niet aanwezig. De vooras heeft een automatisch differentieelslot.

De aandrijving naar de vooras wordt ingeschakeld via een eenvoudige natte platenkoppeling. Het voordeel daarvan is dat hij onder belasting zowel in als uitgeschakeld is. De bediening loopt via een grote hendel links naast de bestuurder (de liggende hendel op de foto van de „handremmen“). Hij lijkt veel op die van de aftakas en zit op bijna dezelfde plaats. Het verschil is dat de ene in ruststand ligt en de andere staat. De verwarring is daar door vooral groot als een van de beide hendels is ingeschakeld. Eicher mag hier wel het een en ander doen aan duidelijkheid. In woorden „in“ en „uit“ die men een viltstift op de cabinebepaling zijn geschreven helpen een beetje, maar niet voldoende.

De voor- en achteras stonden beide op een spoorbreedte van 164 cm. Standaard zijn er geen verstelvelgen gemonteerd. Dit houdt in dat de Eicher in standaarduitvoering niet op een breedte van 150 cm kan worden gezet. Voor de achterwielen is dat een flink gemis.

Trekhaak

De Eicher heeft een zelfkoppellende wagentrekhaak. Een mooi systeem. Met een beetje handigheid (via een kabel en een katrol) kunt u er zelf een volautomatisch van maken. Ontkoppelen lukt dan ook vanuit de cabine. Hij heeft vijf hoogtestanden: van 8 tot 108 cm van de grond. In alle gevallen zit hij boven de aftakas maar in de weg voor de topstang. Via twee pennen is hij te veranderen. Wel goed vasthouden, want het is een zware haak.

Met een set frontgewichten eraan houdt u zo'n 170 kg op de vooras, maar ook dat is te weinig om er de openbare weg mee op te mogen.

De trekkrachtregeling loopt via de topstang. In deze vermogensklasse zou die via de trekstangen moeten lopen. Vooral bij ploegen werkt dat beter. Er is geen mengregeling, maar de drie punten waaraan de topstang bevestigd kan worden, geven een enigszins vergelijkbaar resultaat.

De snelkoppelingen op de trekstangen (de topstang moet het zonder doen) vergemakkelijken het aankoppelen van werktuigen. Dat wordt verder vergemakkelijkt door de afstandsbediening voor de hef op het rechter spatbord. Zo'n afstandsbediening moet bij voorkeur niet te hoekig zijn; er haakt dan nog wel eens iets achter. Bij ons gebeurde dat bij voorbeeld met de hydrauliekslang van de kuilvoersnijder.

Een mooi systeem heeft Eicher voor de stabilisatie van de (linker) trekstang. Een pen die door drie gaten gestoken kan worden, geeft achtereenvolgens vast, een beetje vrij of helemaal vrij.

Ook is het passend te maken voor afwijkende breedten. De rechter trekstang heeft geen stabilisatie.

Hydrauliek

Achter aan de trekker, bij de hydrauliekaansluitingen, levert de Eicher 37 liter olie per minuut bij een druk van 165 bar. Dat is een goede opbrengst. De olie komt uit een reservoir voor in de trekker en dus niet uit de achterbrug. Volgens het instructieboekje is er maximaal 24 liter te onttrekken. Dat is ruim voldoende. De olie die terug gaat naar het reservoir wordt vooraf gefilterd. Onder in het reservoir zit nog een aanzuigfilter als extra beveiliging. De pomp zit voor in de trekker en wordt aangedreven vanaf de distributie. Hij levert ook de olie voor het gesloten circuit van de stuurinrichting.

De vier koppelingen achter aan de trekker zijn beveiligd op trekbelasting. Ze horen bij twee dubbelwerkende stuurventielen. De bedieningshendeltjes van die stuurventielen laten zich zwaar bedienen en bij het naar beneden drukken moet je je net te ver bukken om het nog plezierig te laten zijn.

Aftakas

Bij iedere testtrekker doen zich bijzonderheden voor. Zo is de Eicher de eerste in onze test met alleen 540 toeren. Voor een trekker met een motorvermogen

van 60 kW is dat vreemd, omdat er algemeen vanuit wordt gegaan dat de 540-toerenas tot 50 kW kan overbrengen. Daarboven is de 1.000-toerenas beter geschikt. Bij 540 aan de aftakas brengt de Eicher 54,3 kW over. Ten opzichte van het motorvermogen van 59 kW is dat een verlies van maar 8 procent. Bij vol motortoerental levert de Eicher zo'n 56 kW.

Het ontkoppelen en het inschakelen van de aftakas is bij deze trekker gecombineerd in één hendel links van de bestuurder (op de foto van de „handremmen“ is hij staand gedeeltelijk te zien). Tijdens de lange slag van deze hendel wordt eerst ontkoppeld, dan geschakeld en vervolgens weer gekoppeld. De hendel ligt dan naar voren gericht plat op de vloer. Ontkoppelen gebeurt in omgekeerde richting en daarvoor moet je ver bukken. Ook vraagt de bediening (in beide richtingen) nogal wat kracht.

De afstand van de achterkant van de aftakas tot aan de denkbeeldige lijn door de kogels van de trekstangen bedraagt 71 cm. Dat is veel (gemiddeld zit het op zo'n 60 cm). We merkten dat al bij het aankoppelen van een werktuig, toen we de topstang ver uit moesten draaien en de aftakusenas ver uitschoof. Het lijkt er iets op dat de achterbrug oor-



De hoekige, enigszins ouderwetse indruk die de cabine aan de buitenkant maakt, vindt u ook binnenin terug. De ruimte is voldoende, maar niet efficiënt benut. De buitenspiegels zitten op de cabinestijlen en laten zich gemakkelijk instellen. De voorruit is uitklapbaar en een wat lange bestuurder vindt de ruitwisselmotor in zijn gezichtsveld

schuin naar achteren. De cabine heeft een stoffen dak en we vragen ons af hoe dat zich op de duur houdt. Het meest stoort ons echter het sluitmechanisme van de voor- en de achterruit. Het valt onder de naam gepruts. De ruiten zijn bovendien niet onder het rijden dicht te krijgen, terwijl een dakluik waarbij dat meestal wel kan, niet aanwezig is. Tot nu toe onze kritiek.

Pluspunten zijn er uiteraard ook. De kachel is daarvan de sterkste. Onze vorige luchtgekoelde testtrekkers (Deutz Fahr en Same) betrokken de warmte respectievelijk van de motorolie en van een elektrische kachel. Eicher heeft gekozen voor een dieselolie-kachel. Met de bediening ervan hadden we eerst wat problemen, maar toen we het eenmaal wisten, werkte het perfect. Door de thermostaatregeling kan de kachel, als u dat op prijs stelt, de cabine ook bij uitgeschakelde motor op temperatuur houden.

Andere sterke punten zijn het rijcomfort (door de zitplaats ruim voor de achteras), het goede zicht naar voren en naar achteren, de slimme schuifruitjes achter in de cabine en de plaats van de buitenspiegels op de cabinestijlen. Ze door de geopende deur vanuit de cabine in te stellen.

De zwaaiende trekhaak heeft twee lengte- en vijf breedtestanden. Die laatste zijn alleen te benutten als hij in de lange stand staat. Het zicht op de haken, door de kleine onderruitjes, is erg goed. Een kipperknobbel is in standaarduitvoering niet aanwezig.

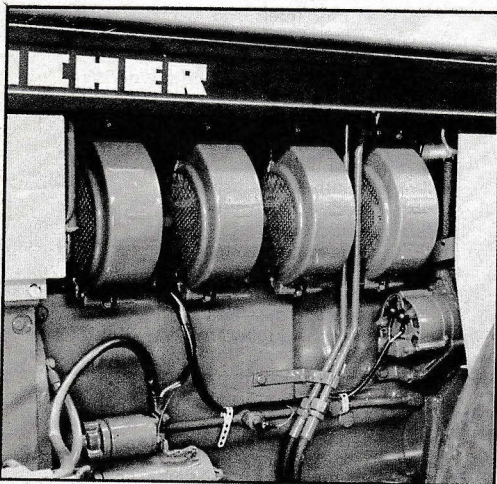
Cabine

Over smaak valt niet te twisten, maar er waren nogal wat mensen die spontaan zeiden dat ze de Eicher niet mooi vonden. Dat komt volgens ons vooral door de cabine. Het lijkt alsof die er later is opgezet. Hij vormt geen geheel met de trekker. Dat idee wordt door de cabine zelf versterkt. De hoogte van de eerste instaprede

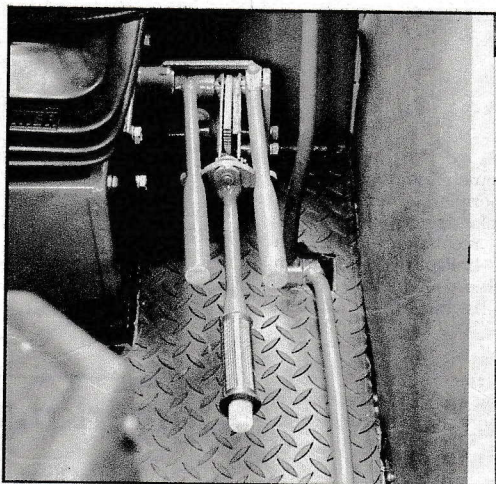
bij voorbeeld (58 cm) maakt het begin al moeilijk. De instap zelf is niet al te ruim doordat het portier niet ver open kan en de buitenspiegel in de weg zit. In de cabine is voldoende ruimte, maar de constructeurs hebben er bij het plaatsen van de bedieningshendels niet goed gebruik van weten te maken. De brede spatborden beperken het zicht naar opzij en

Onderhoud

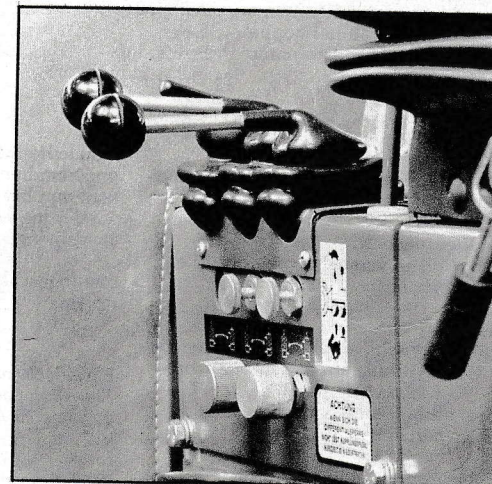
Op het onderhoud van de Eicher valt „gemiddeld genomen



Een kenmerkend detail van Eicher is de individuele luchtkoeling van de motor. Omdat cilinder en ventilator optimaal op elkaar zijn afgestemd, is de koeling voor iedere cilinder gelijk. De cilinders staan „los" van elkaar en kunnen niet als dragend deel fungeren. Het carter moet deze functie overnemen en dat is dus zeer zwaar uitgevoerd



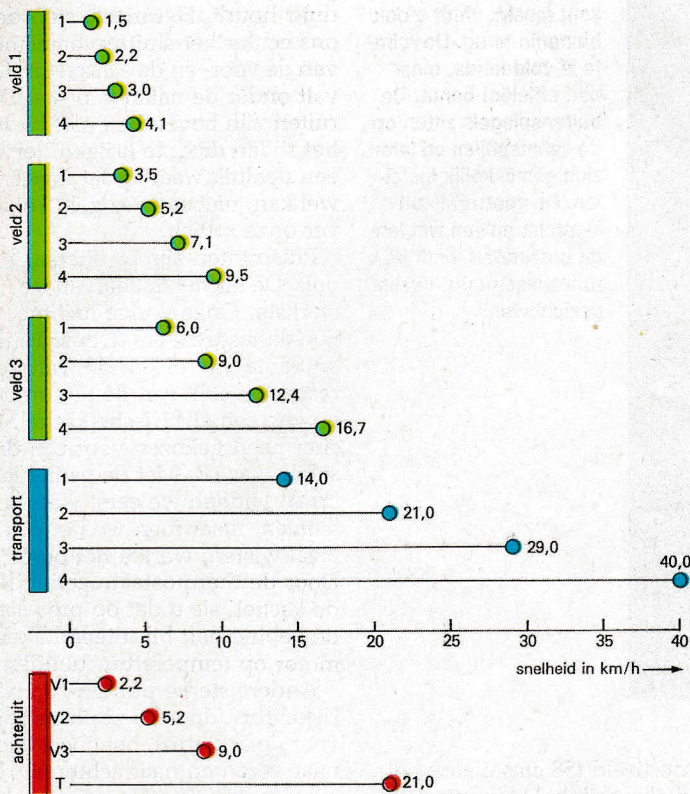
Het afremmen van één van de beide achterwielen gebeurt bij de Eicher met de linkerhand in plaats van met de rechtervoet. De hendels zitten te ver naar beneden. Ze laten zich daardoor niet plezierig bedienen en dat doet nogal afbreuk aan het op zich goed werkende systeem. Bij het aantrekken van de handrem worden de beide hendels tegelijk bediend



Door het omzetten van één van de beide onderste knoppen is het betreffende stuurventiel naar wens enkel- of dubbelwerkend te gebruiken. Dat is bij meer trekkermerken mogelijk, maar Eicher is in onze test de eerste die het in de cabine heeft zitten. De bovenste schroeven dienen als beveiliging: bij indraaien worden de bedieningshendels in de nulstand vergrendeld

Technische gegevens Eicher 3080 AS 4*

Snelheden per versnelling bij nominaal toerental (2100 omwentelingen per minuut) en op 16.9 R 34 achterbanden



Motor
merk en type : Eicher EDL 4-5
soort : viercilinder viertakt diesel met turbocompressor en laaddrukregelventiel

compressieverhouding : 15,5 : 1
boring x slag : 100 x 125 mm
inhoud : 3.937 cm³
maximumvermogen : 59 kW (80 pk) bij 2.100 omwentelingen per minuut
specifiek vermogen : 67 cm³/kW
maximumkoppel : 336 Nm bij 1.330 motortoeren
koppel bij maximumvermogen : 268 Nm
stijgingsfactor van het koppel : 0,69
merk en type brandstofpomp : Bosch, lijn
soort koeling : lucht, individueel

Koppeling
dubbele droge plaat; doorsnede van beide platen 330 mm

Versnellingsbak
merk MF, 16 versnellingen vooruit en vier achteruit

Remmen
achter: nat schijvenpakket in binnenzijde ashuis afremmen per achterwiel met de hand
voor: schijfrem op aandrijfassen naar de voorwielen

Besturing
hydrostatisch

Draaicirkel (test)
ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel
zonder ingeschakelde voorwiel-aandrijving: rechtsom 11,20 m
linksom 11,60 m
met ingeschakelde voorwielaandrijving: rechtsom 12,40 m
linksom 12,80 m

Elektrisch systeem
12 volt; capaciteit accu 110 Ah; capaciteit dynamo 28 A; vermogen startmotor 3,0 kW

Hefinrichting
categorie 2; trekkrachtregeling via de topstang;
maximumhefkracht 3.750 daN (3.825 kg)

Hydrauliek
twee pompen;
één voor de hef
één voor de stuurinrichting en het buitenwerkend circuit
capaciteit: 37 liter per minuut bij een

druk van 165 bar (test)
twee dubbelwerkende stuurventielen, ook enkelwerkend te gebruiken
hoeveelheid olie voor extern gebruik: rijdend en stilstaand 24 liter

Aftakas
onafhankelijk, met mechanisch bediende enkele-plaatkoppeling
één aftakas: doorsnede 35 mm en 6 spiebanen, alleen 540 toeren
vermogen bij 540 toeren: 54,3 kW bij 1.800 motortoeren

Voor- en achteras
achter: planetaire eindvertraging aan buitenzijde ashuis, differentieelslot mechanisch onder belasting inschakelbaar
voor: mechanisch, niet-centrale aandrijving, onder belasting in- en uitschakelbaar, automatisch differentieelslot

Banden
voor: 12.4 R 24 Kleber
achter: 16.9 R 38 Continental

maximale asbelasting op banden zoals vermeld en een snelheid tot 40 km/h:

voor: 2.780 kg bij 1,9 bar spanning (1,6 bar in het veld)
achter: 5.040 kg bij 1,7 bar spanning
Spoorbreedte voor: 164 cm, niet verstelbaar
Spoorbreedte achter: 164 cm, niet verstelbaar

Gewicht in standaarduitvoering (test)
op vooras : 1.880 kg (= 44 %)
op achteras : 2.440 kg (= 56 %)
totaal : 4.320 kg
specifiek : 73 kg/kW

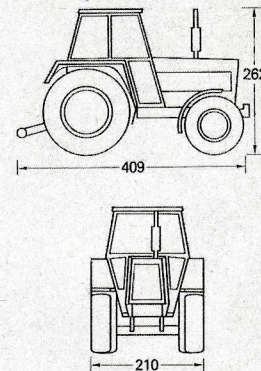
Met frontgewichten
2.170 kg (= 48 %)
2.380 kg (= 52 %)
4.550 kg
77 kg/kW

Geluidsniveau
in cabine: 83 dB(a) bij onbelast stilstande trekker met vol motortoerental
omgeving: 84 dB(a)

Inhoud

motorcarter	: 10 liter
versnellingsbak	: :
differentieel achter	: 47 liter
hefinrichting:	: :
eindvertraging achter:	: 2 x 2 liter
hydrauliek extern	: :
stuurinrichting	: 24 liter
differentieel voor	: 6 liter
eindvertraging voor	: 2 x 1 liter
brandstoftank	: 150 liter

Verversingstermijn
motorolie: 200 uur



overige reservoirs: 600 uur of eenmaal per jaar

Garantie
op werkloos en onderdelen; twee jaar op de motor ongeacht aantal draaiuren en één jaar op de rest van de trekker

Afmetingen
Bodemvrijheid 39 cm;
laagste punten zijn het differentieelhuis van de vooras en de bevestiging van de zwaaiende trekhaak

Importeur
de gezamenlijke Eicher-importeurs
p/a Castellumlaan 4
3454 VB De Meern
Tel. (03406) 23 24
Aantal dealers: 15

Brutoprijs in standaarduitvoering (exclusief btw)
met 16.9 R 34 achterbanden,
11.2 R 24 voorbanden en
één dubbelwerkend stuurventiel
f 95.900,-

Meerprijs voor frontgewichten (8 x 170):
en verlengde fronttrekhaak (425) f 1.785,-
tweede dubbelwerkend stuurventiel f 640,-
16.9 dubbelwerkend stuurventiel f 1.250,-
extra zware zwaaiende trekhaak f 900,-

Brutoprijs in geteste uitvoering (excl. btw) f 100.475,-

Meerprijzen bij directe levering (excl. btw)

fronthef + aftakas	f 10.250,-
extra dubbelwerkend stuurventiel	zie boven
volgwagenberemming	f 850,-
frontgewichten	zie boven
kruipversnellingsbak	niet leverbaar
normale zwaaiende trekh. + kipperknobbel	f 900,-

Opmerkingen importeur

Het handgas is veerdruk-balast en laat zich vrij gemakkelijk „lichter“ instellen.

Bij montage van een fronthef wordt een tweede, hoger geplaatst, set koplampen aangebracht.

De bedieningshendels van de regelventielen zijn vervangen door betere bedienbare versies.

De koper kan in standaarduitvoering ook kiezen voor zowel voor als achter verstelvelgen. Er staat geen meerprijs voor.

Eicher monteert sinds 1976 een stoffen cabine-dak en sinds die tijd zijn daarmee geen problemen geweest.

* De gegevens zijn afkomstig van fabrikant of importeur, tenzij anders vermeld. Test = Boerderijtest. Van de Eicher 3080 is geen officieel testrapport voorhanden van de Organisatie voor Europese Samenwerking en Ontwikkeling (OECD)

weinig aan te merken. Onder het gemiddelde zitten het luchtfilter (moeilijk er uit te krijgen), de smeernippels (vanwege het grote aantal: 22), de vulopening van de brandstoftank (te hoog), het instructieboekje (zeer onvolledig) en de peilstok van het hydrauliek oliereservoir (die gaat krom bij het eruit halen).

Boven het gemiddelde zitten de accu, de zekeringen en de reservoirs van remolie en ruitesproeier. Een slim detail vormt de gereedschapskist. Deze zit links voor de cabine. De kist is in één handbeweging uit de houder te halen. Hij wordt daarin weer vergrendeld door dezelfde handgreep die ook de deksel sluit. Jammer is dan dat het gereedschap ontbreekt. We hadden toch minstens de grote imbusleutel verwacht die je nodig hebt voor het olieverversen van de vooras en de sleutel voor de stuurverstelling.

Het olieverversen van andere reservoirs dan de motor moet om de 600 uur gebeuren of eenmaal per jaar (wat het eerste bereikt wordt). Voor gebruikers die veel uren maken, is dat vrij snel. De totale inhoud van de 600-urenreservoirs (het zijn er zeven) bedraagt 83 liter. Dat is een aanzienlijke hoeveelheid.

Maten en gewichten

De Eicher 3080 is een lage trekker; met 262 cm zit hij onder het gemiddelde van zijn vermogensgenoten. Dit ondanks de grote achterbanden (16.9 R 38). De bodemvrijheid zit met 39 cm iets onder het gemiddelde. Ook hier geldt: ondanks de grote achterbanden. In standaarduitvoering zijn die kleiner en dan wordt de bodemvrijheid minder. De beide achterbanden hebben bij 1,7 bar een draagvermogen van 5.040 kg. Van de trekker zelf rust er 2.440 kg op. Theoretisch blijft er voor een werktuig dan 2.600 kg over, maar in de praktijk valt dat allemaal wel mee.

De gewichtsverdeling zonder frontgewichten is 44 procent voor en 56 procent achter. Dat is een goede verdeling. Met acht frontgewichten van 29 kg elk erbij wordt de verdeling bijna half om half.

Met 4.320 kg zonder frontgewichten is de 3.080 een zware trekker.

Gebruikerservaring

„Degelijk, weinig onkosten.“ Dat is het eerste dat de Eicher-gebruiker noemt als je hem vraagt naar de voordelen van zijn trekker. Die degelijkheid geeft blijkbaar een sterke binding, want veel gebruikers rijden, terwijl er geen dealer dicht in de buurt zit, al tientallen jaren Eicher.

Verdere sterke punten die men spontaan

noemt, zijn het hoge koppelreserve, het gunstige brandstofverbruik, de prima remmen en de dieselolie-kachel.

In negatieve zin heeft men vooral problemen met de bediening van het handgas; het zit te ver weg en gaat te zwaar. Verder is men van mening dat de algehele bediening beter kan, maar per punt hangt dit sterk

van de bestuurder af. Het bijremmen met de hand stoort niet echt. Het voornaamste bezwaar van bestuurders met een gemiddelde lengte of daarboven is dat de hendels te laag zitten.

De prijs is pittig, dat wordt toegegeven, maar voor een degelijke trekker vindt men dat geen bezwaar. Ook heeft men er weinig moeite mee dat er nog

wat geld bijmoet om de trekker „compleet te maken. De 3080 versie heeft een maximumsnelheid en de 4000 km/h-versie gaat sneller. Wel klinkt de opmerking dat de trekker zich bij hoge snelheden, waarschijnlijk doordat nogal zwaar is en de lange wielbasis zonder rustig gedraagt.

Samenvatting

De Eicher 3080 is technisch gezien een nogal tegenstrijdige trekker. Aan de ene kant (de positieve) een geslaagd motorconcept (met twee jaar garantie), prima remmen, een sterke hef met een vernuftig stabilisatiesysteem en snelkoppelingen, een goede verdeling van de versnellingen en een voorwielaandrijving die onder belasting in- en uitschakelbaar is.

Aan de andere kant een aftakas met alleen maar 540 toeren, een matig gesynchroniseerde versnellingspook en ongesynchroniseerde groepen, een grote draaicirkel, een achterhaal systeem voor bijremmen, een trekkrachtregeling via de topstang en een bedie-

ningsgemak waar het nodige aan schort.

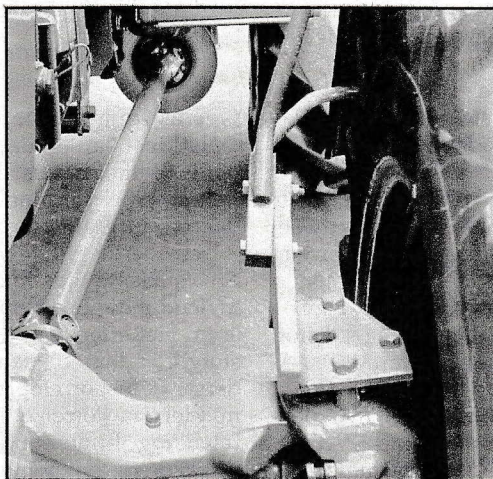
Aan dit geheel hangt een prijskaartje dat er niet om liegt. Met f 1.625 per kW in standaarduitvoering staat de 3080 bij de gewone trekkers (de MB Trac niet meegerekend) dik aan kop. Wenst u een tweetoerenaftakas en een paar werkklampen, dan komt daar nog het nodige bij.

Met een gewicht van 73 kg per kW zonder frontgewichten is de Eicher lijstaanvoerder bij de zwaargewichten. Mede door de goede gewichtsverdeling zal het hem aan trekkracht niet ontbreken. Ook met zijn snelheid staat de Eicher aan de top. Voor iemand die veel transportwerk verricht en verantwoord met de

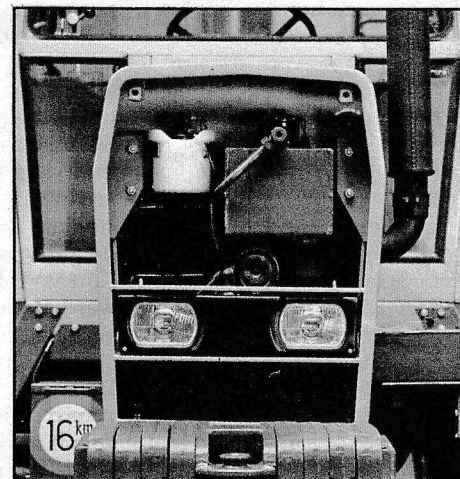
snelheid weet om te gaan, kan dat een voordeel zijn. Dat geldt ook voor de halfautomatische genetrekhaak met snelverstelling.

De dealerdichtheid van Eicher is gering. Dat staat een goede bekendheid en daarmee een goede inruilwaarde in de weg. De tegenstrijdigheden die de trekker zich bergt, duiden volgens ons op de moeilijke tijden die de fabrikant heeft doorgemaakt. Vooral op het gebied van ergonomie (bedieningsgemak) is de 3080 duidelijk achterop geraakt. □

Testers: Willem C. Angenent
Henk Beunk



De aandrijfas naar de voorwielen — hier bekeken vanaf de vooras — ligt onbeschermd onder langs het motorblok. Er is zelfs geen beschermplaatje voor de kruiskoppelingen. Op de achtergrond de schijfrem die via de aandrijfas de voorwielen beremt. Hij werkt gelijk op met de achterwielberemming; het remvermogen van deze combinatie is indrukwekkend



Het oliereservoir voor buitenwerkend circuit en stuurinrichting heeft een plaats gekregen in de neus van de trekker. De ruimte die er overbleef voor luchtfilter is daardoor zeer beperkt en dat is aan de bereikbaarheid ervan te merken. Vanwege de hoge controlefrequentie stoort dat nogal. Het reservoir erboven is van de elektrische ruitesproeier