



Voorsprong Japanse Iseki dankzij 25 jaar ervaring met hydrostatische aandrijving

Eén nieuwe motor voor twee vermogens

Importeur Van der Haeghe introduceert een nieuwe reeks compacttractoren in Nederland. Het gaat om de Iseki TH 5000 HST-serie, die door de Japanse onderneming voorzien is van een nieuwe krachtbron. De nieuwe motoren werden specifiek vanwege de Stage V-eisen voor de EU-markt ontwikkeld.

Auteur: Broer de Boer

Iseki levert in de TH 5000-serie twee tractoren: de TH 5370 en de TH 5420. Als ik kom aanrijden bij importeur Van der Haeghe in Geldermalsen, staat het demonstratiemodel, type TH 5370, buiten al te pronken. Productspecialist Tilko Gernaat heeft de compacttractor keurig in de berm langs een rietkraag gereden. We nemen foto's. Daarna is het tijd om het nieuwe product goed te bekijken. Allereerst heeft de cabine van deze compacttractor een ruime instap en zijn er twee handgrepen om comfortabel te kunnen instappen. Dat is een pluspunt voor chauffeurs die vaak moeten in- en afstappen. Gernaat daagt mij uit de hydrostaat naar binnen te rijden. Voor iemand als ik die opgegroeid is met mechanische versnellingsbakken, went de hydrostatische aandrijving snel. De hydrostatische transmissie met drie groepen zet het vermogen van de 37 pk driecilindermotor mechanisch over op de wielen. De kracht van de motor kan ik op een milde en op een wat agressievere manier pro-

beren. Daarvoor dient een aparte draaiknop. Bij plotseling vol gas in de milde stand versnelt de tractor veel geleidelijker. 'Op een golfbaan of een strak grasveld zou ik die agressieve stand maar niet uitproberen, Broer', waarschuwt Gernaat. 'Zelfs met grasbanden, zoals die er nu onder zitten en die we standaard leveren, krijg je dan lelijke slidings. Die agressieve stand is meer voor op de weg.' Deze tractor kan daar met ruim 34 kilometer per uur behoorlijk uit de voeten. Dat is ook toegestaan, omdat hij niet alleen vierwiel-aandrijving heeft, maar ook vierwiel-beremd is. Ik ervaar dat zo'n koppelingloze en hydros-tatisch aangedreven trekker bruut aangrijpt op de straatklinkers zodra ik echt een flinke dot gas geef. Ik stoei wat met de richtingshandel die rechts zit om voor- en achteruit te rijden. Een piepje verradt dat de tractor in de achteruit staat. 'Een wettelijke verplichting', vertelt Gernaat. De eveneens verplichte rode noodstop-knop doet ook wat ik verwacht.



Een ruimte en twee handgrepen om comfortabel in te stappen



De nieuwe 37 pk- en 42 pk-motoren in de 2000-serie zijn technisch vrijwel identiek.

Extra functies

Als de tractor weer veilig binnen staat, wijst Gernaat opgelucht op een aantal bijzondere functies van deze Iseki TH 5370 HST, zoals de vergrendelbare kruishandel voor een voorlader. 'Hieraan kun je naar keuze een extra functie koppelen, zoals het kiepen van de bak, een balenklem of een shiftfunctie voor de bak', licht hij toe. 'De machine heeft nu naast een cruisecontrol ook een memoriefunctie. En dat is reuzehandig als je bijvoorbeeld aan het vertidrainen bent, wat altijd bij een bepaalde, lage snelheid gebeurt. Maar er zit nu ook een handeltje aan de stuurkolom. Daarmee kun je de via "memorie" ingestelde rijsnelheid net iets vertragen of versnellen, zonder dat je de instellingen kwijtraakt.' En uiteraard ontgrendelen we de motorkap van de TH 5370, die 37 pk huisvest. 'Wanneer je deze driecilindermotor vergelijkt met de motor uit de eerdere TH 4005, zie je dat hij 2 dBA stiller is en 15 procent lagere trillingswaarden heeft. Het geluidsniveau is in de fabriekscabine een stuk lager dan bij de TH 4-serie, namelijk 77 om 85 decibel. En het brandstofverbruik is 7 procent lager. Met de vulling van de 36-literbrandstoftank kun je ruimschoots negen uur werken.'

Eén motor, twee vermogens

Iseki leverde voorheen compacttractoren uit de TH-serie met een vermogen van 29, 33 en 36 pk. Daarboven, in de TG-serie, zitten de tractoren met 56 en 68 pk. Er zat qua vermogen een groot gat tussen deze series. Om daarvoor vanwege de Europese emissie-eisen (nu: Stage V, red.) een compleet nieuwe motor te ontwikkelen, is kostbaar. De fabrikant bedacht daartoe een slimme oplossing door één motor te ontwikkelen voor zowel een 37 pk- als een 42 pk-tractor. Daarmee is deze lacune nu opgevuld. Gernaat: 'Voor motoren beneden de 25 pk spelen de Stage V-emissie-eisen in veel mindere mate. Deze

'Eén motor voor zowel een 37 pk- als een 42 pk-tractor'

nieuwe motoren zijn technisch vrijwel identiek. De slag en boring zijn bijvoorbeeld exact gelijk en daarmee ook de cilinderinhoud, 1826 cc. De manier van insputting via een *common rail*-systeem en het afstellen van het brandstofmengsel geven elk van de motoren hun specifieke vermogen. Bij 1.600 toeren verschillen de koppels; die zijn daar 109 Nm en 124 Nm.' En lachend zegt hij: 'Eigenlijk is de nieuwe motor een afleiding van de bestaande Iseki-viercilinder Stage V-motor uit de zwaardere TG-serie, maar dan een lichtere versie door een cilinder weg te laten ... Gekheid, natuurlijk. Maar de fabrikant realiseert hiermee wel lagere ontwikkelingskosten en een motor die mooi vierkant is.'

Aftakas

Een mooie feature in het moderne en overzichtelijke dashboard is dat je kunt zien wat de maximale snelheid is in de versnelling waarin je rijdt. 'Als dat niet toereikend is, kies je eenvoudig een andere versnelling of groep. Gemiddeld maakt de motor dus minder toeren en hierdoor gaat hij nog langer mee.' Dat overschakelen gaat overigens zeer soepel. Gernaat merkt hierbij fijntjes op dat de fabrikant inmiddels meer dan 25 jaar ervaring heeft met hydrostatische bakken. Dit geeft het merk naar zijn zeggen een voor-sprong op de EU-markt: 'De TG-serie heeft een achttraps powershift semi-automatische bak, waardoor alles net wat soepeler en handiger werkt. Allereerst is er een zelfstandig draaiende aftakas, die naar keuze 540 of 750 toeren draait. Ook is er een rijsnelheid-afhankelijke stand voor de aftakas. Vaak rust men dit soort compact-

tractoren uit met een middenmaaidek. Daarom is er ook een zogenoemde mid-PTO gemonteerd onder de tractor.' Deze heeft een toerental van 2000 rpm. Het op gang brengen van een werktuig met een zwaar vlieg wiel met behulp van de platenaftakas-koppeling moest vroeger met veel gevoel gebeuren. Met de hedendaagse technologie gaat dat veel handiger. De nieuwe Iseki-serie geeft je de mogelijkheid om snel in te schakelen, zoals bij een lichte veger, en langzaam in te schakelen als je bijvoorbeeld een zware takkenversnipperaar op gang moet brengen. Daarnaast is er ook een rijafhankelijke instelling. Die is handig bij gebruik van strooi-apparatuur. Uiteraard stopt de aftakas meteen zodra je de stoel verlaat. Dat is wettelijk verplicht. Om de aftakas toch te gebruiken als er niemand op de zitting zit, kun je conform de richtlijnen een knop op de buitenkant van het spatbord gebruiken om de aftakas te bedienen.'

Duitse fabriek

Alles in de cabine en op het spatbord wat met aftakassen te maken heeft, heeft een gele kleur. Je maakt je de bediening hiervan dus vrij snel eigen. Optioneel is het mogelijk om de mid-denaftakas te verlengen, zodat je er ook front-werktuigen aan kunt koppelen. 'Dat laten de Japanners doen in een Duitse fabriek, die eigendom is van Iseki en de familie Hoffmann. Daar wordt ook de fronthefinrichting aangebouwd', maakt Gernaat duidelijk. Hij kan nu alleen op een folder tonen hoe dat eruit ziet. Opvallend zijn twee verticale staven langs de tractorbody. Deze hebben een beschermingsfunctie voor het



6 min. leestijd

TECHNIEK



De handel waarmee je de via 'memorie' ingestelde rijsnelheid iets kunt vertragen of versnellen



De keuzeknop voor de afstakas-instellingen



De 'schakelhandel' waarmee je de achttraps powershift semi-automatische bak van de TG-serie aanstuurt

plaatwerk. Bovendien geven ze voor wat minder ervaren chauffeurs de richting aan bij aankoppelen van de voorlader. Hier is er de keuze tussen een voorlader met of zonder parallelgeleiding. Bij de laatste versie blijven bij een palletvork de lepels horizontaal staan. Ook de bijbehorende

‘Een motor die mooi vierkant is’

voorladers en de met de voorwielen overrijdbare (autoconnect) Iseki-maaidekken (152 cm) komen uit de genoemde Duitse fabriek. De tractoren zijn voorzien van twee hydraulische ventielen achter en twee in het midden om de optionele voorlader of een fronthef te bedienen. Uit de hydrau-

lische bedieningsorganen word je ook snel wijs, omdat ze allemaal grijs zijn gecodeerd.

Sterke achterbrug

De cabineversie van zowel de TH 5370 als de TH5420 weegt met fronthef schoon aan de haak 1.490 kilo. De beugelversies zijn 165 kilo lichter. En natuurlijk is ook het hefvermogen achter interessant voor de toekomstige afnemers. Voor de TH 5000-serie bedraagt dit 1.200 kilo op de kogels. Vanwege de hoge transportsnelheden en de mogelijkheid om zware werktuigen achter aan te bouwen, heeft Iseki voor deze serie een compleet nieuwe, zwaardere achterbrug gebouwd. ‘De filosofie van Iseki is dat afnemers geen moeite zullen hebben om in de nieuwe klasse voor iets meer geld een wat sterkere, maar vooral ook emissiearme tractor te kopen’, zegt Tilko Gernaat vol overtuiging. ‘Hier kun je

tegenover stellen dat dit nieuwe type motor geen AdBlue nodig heeft. Dat voorkomt storingen wanneer een motor langere tijd op laag vermogen gebruikt wordt. En voor de geïnteresseerde technici onder ons: de nieuwe Iseki-motor beschikt wel over een diesel-oxidatiekatalysator (DOC). Ook is er een dieselpartikelfilter (DPF) gemonteerd, beter bekend als roetfilter. Op een golfbaan, bij de aanleg van een tuin of sportveld en in de stedelijke omgeving kom je met deze serie compacttractoren dus ook qua milieubelasting goed voor de dag.’



Be social

www.stad-en-groen.nl/article/33683/voorsprong-japanse-iseki-dankzij-25-jaar-ervaring-met-hydrostatische-aandrijving