

Iseki TG: Ruime Japanner klaar voor Europa

'Plug and play', zo zou je de compleet nieuwe TG-serie van Iseki kunnen karakteriseren. Deze luxe compact-trekkers zijn gemakkelijk te bedienen en de cabine is ruim en comfortabel.

Tekst en foto's: Patrick Medema

In het thuisland Japan is de Iseki TG al een paar jaar te koop. Nu is de trekker dan eindelijk beschikbaar voor Europa.

Iseki TG 5470 Hydro

Motorvermogen	34 kW / 48 pk
Brandstoftank	50 liter
Versnelling	hydrostaat/3 groepen
Rijsnelheid	28 km/h
Kruip	350 m/h
Hefvermogen aan kogels	1.600 kg
Minimale breedte	152 cm
Gewicht met cabine	1.750 kg
Prijs met cabine en airco	30.300 euro

De vierwielangedreven TG volgt de TK-serie op maar is zeker geen voortborduurser er op, liet importeur Vormec uit Steenwijk weten. Het is meer dan een nieuw uiterlijk. Het is een compleet nieuwe trekkerserie in de vermogensklasse van 24 tot 34 kW (33 tot 48 pk). Zo zit er een nieuwe motor in, de bediening is anders,

de cabine is nieuw, andere dashboard, andere vooras en de TG heeft achter portaalassen. Nieuwsgierig geworden reed Tuin en Park Techniek op de meest luxe uitvoering: de TG 5470 met hydrostaat.

Motor

De Iseki TG-serie bestaat uit drie typen: de 5330, de 5390 en de 5470. Het verschil zit hem in de motor. De twee kleinste hebben een driecilinder en de grootste heeft een viercilinder dieselmotor. De watergekoelde motoren bouwt Iseki zelf en voldoen aan de toekomst-



In de cabine met vlakke vloer is het dashboard overzichtelijk.

- | | |
|--------------------------------|---------------------------|
| 1 Rijpedalen vooruit/achteruit | 2 Rempedaal |
| 3 Handgas | 4 Keuze aftakasinstelling |
| 5 Digitaal dashboard | 6 Licht / knipperlicht |
| 7 Stuurverstelling | |



Aan de linkerkant bedieningshendels voor rijden en aftakas.

- | | |
|------------------------------|--------------------------------|
| 1 Cruise control | 2 Groepenschakeling |
| 3 Vierwiel aandrijving | 4 Aftakas: 540 of 1.000 toeren |
| 5 Inschakeling middenaftakas | |

stige eisen wat betreft geluid en uitstoot. Bij de twee grootste, de TG 5390 van 39 pk en de 5470 van 48 pk, heb je nog de keuze tussen een mechanische en een hydrostatische aandrijving. De kleinste is er alleen met een mechanische bak. Het topmodel waar wij op reden heeft een 2.197 cm³ grote viercilinder dieselmotor die bij nominaal toerental (2.600 omw./min) volgens ECE R24-normen een vermogen levert van 34 kW (48 pk). Het maximum toerental van de motor is 2.800 omw./min waarbij het vermogen ruim 50 pk is. Het starten gaat snel door het nieuwe 'easy startsysteem'. Voor onderhoud is de motor goed toegankelijk. De motorkap gaat open met een gasdemper. Door de twee zijpanelen en het voorpaneel weg te halen zijn zowel het lucht-, brandstof- en oliefilter als de koelers goed bereikbaar.

Cabine

De optionele fabriekscabine met vier stijlen lijkt ruim en dit is ook zo. Het instappen gaat gemakkelijk door de breed openslaande deuren en de vlakke cabine. Geen hendels die in de weg zitten. Eenmaal op de mechanisch geveerde Grammer Primo stoel met verlengde rugleuning merk je pas hoe hoog en ruim de cabine is. Voor een goede zitpositie kun je de stuurkolom verstellen. De cabine staat op silent blocks om trillingen en geluidsniveau te minimaliseren. Het geluid in de cabine is met 81 d(B)A 'stil'. Standaard zijn twee werkklampen aan de voorzijde van de cabine en twee grote buitenspiegels. Ons model heeft ook standaard airco. Het dashboard is overzichtelijk. Zo kun je digitaal aflezen hoe snel je rijdt, in welk versnelling en in welke rijrichting. Ook digitaal af te lezen is het brandstofpeil, het service-interval en het aftakastoerental. Lampjes geven aan wat je aan hebt staan, bijvoorbeeld aftakas, lichten en handrem.

Links zitten de schakelhendels, oranje voor rijden en geel voor de aftakas, en rechts zitten de hendels voor de hydrauliek en hef.

Rijpedaal

Speciaal bij de hydrostatische aangedreven modellen is het ILS-rijsysteem. Hierbij kan de motor stationair lopen en wanneer je de rijpedalen intrapt, neemt automatisch met de rijsnelheid het benodigde motortoerental toe. Wel geeft dit soms een gierend geluid, zeker wanneer je de hydrostaat plaagt door het rijpedaal lichtjes in te trappen. Het motortoerental kun je ook met handgas regelen wat nodig is voor juist aftakastoerental. In de Hydro-versie zijn er drie groepen waarmee je van 350 meter per uur tot ruim 28 km/h kunt rijden. Achteruit kun je maximaal 21 km/h rijden. De rijsnelheid vastzetten kan met een cruisecontrolhendel links naast de stoel. Handig is een keuzetoets op het dashboard voor de inschakeling van de aftakas. Voor zwaar werk, zoals bladblazer en versnipperaar, voert de aftakas dan langzamer de druk op. Overigens zit er een 540- en 1000-toerenaftakas op en is



De hef tilt 1.600 kg aan de kogels. De portaalassen achter geven iets meer instapruimte, meer rijcomfort en minder frontgewichten.

een 2.000 toeren middenaftakas op de 5470 standaard. Naast een hydrostaat kun je ook kiezen voor een geschakelde versie. Deze heeft een viertraps powershifttransmissie. Binnen de drie werkgroepen kun je dan zonder koppelen vier keer elektrisch op- en terugschakelen door een druk op de knop. Tevens zit er dan een powershuttlehendel links onder het stuur waarmee je onder belasting in iedere versnelling vooruit en achteruit kunt schakelen zonder te koppelen.

Uitvoering

De TG heeft achter portaalassen. Hierdoor steken de wielen iets verder naar achter uit waardoor de trekker beter in balans is. Bovendien geeft dit een iets groter instap, beter rijcomfort en zijn frontgewichten minder snel nodig bij zware werktuigen. Bediening van hydrauliek is optioneel. Door het gescheiden hydraulisch systeem met twee hydrauliekpompen, 44 en 21 l/min, kun je werktuigen snel en eenvoudig bedienen maar ook eventueel aandrijven. Er is keuze uit verschillende typen van bediening van de hydrauliek waaronder een joystick. Het hefvermogen is 300 kg groter dan bij de TK-serie en is nu 1.600 kg aan de kogels.

Bijna alle opties en werktuigen voor Europa maakt Iseki in een fabriek in Duitsland. Zo kun je bijvoorbeeld een fronthef met stikstofdemper krijgen, een frontaftakas, middenmaaier, voorlader en voorspatborden. De prijs van de TG5470 Hydro op standaard 475/65R20 en 29x12.00R15 banden is 30.300 euro inclusief cabine en airco. Met een geschakelde powershift is dit 29.300 euro excl. BTW. De imposante uitvoering van de proefrittrekker stond op brede Trelleborg-banden van 600/55R26.5 en 400/60R15.5. Deze combinatie heeft een voorloop van slechts 1,12% en heeft een meerprijs van 3.000 euro. ■