





# Japanse nieuwkomer in het Europese 100 pk-segment

De Iseki TJA 8080 en 8100 volgen de TJ-serie op. De Japanse fabrikant heeft de serie niet alleen wat opgeleukt. Dankzij de nieuwe dimensies betreedt Iseki in Europa nu een markt, waarop het merk voorheen niet actief was.





Iseki-importeur Van Der Haeghe in Geldermalsen toonde vorig najaar de volledig nieuwe TJA-trekkers van Iseki. De nieuwe telgen waren daarnaast al te bewonderen op diverse beurzen waaronder Eisenach en Agritechnica, beide in Duitsland en op Groentechniek Holland in Biddinghuizen.

De nieuwe serie telt twee types met 62 of 76 kW (82 of 101 pk). Voorganger van de TJA was de TJ. Dit zou je een 'concessietrekker' kunnen noemen met relatief veel vermogen en een compacte bouw. De fullpowershift-transmissie maakte de TJ uitermate geschikt voor maai- of snoeiwerk. Maar de cabinevloer was bijvoorbeeld net niet vlak. Bij de nieuwe TJA kun je niet meer van een concessietrekker spreken. De trekker heeft een echte pook om mee te schakelen en een ruime cabine waarin het goed toeven is.

#### Een nieuwe wereld

Met het overschrijden van de 100 pk-grens, tilt de Iseki deze serie naar een ander segment. Niet alleen qua vermogen, maar ook qua comfort en ergonomie. De nieuwe TJA-serie kun je schalen onder de standaardtrekkers die ook een kans maken in de landbouw. De TJA is een multifunctionele trekker die je ook kunt aanschaffen voor een kieper of kleine dieplader. De 100 pk-versie, de TJA 8100, heeft standaard een cabine. Het kleine broertje, de 8080, is ook verkrijgbaar als cabrio met een veiligheidsbeugel. Opvallend is de standaard airco op de cabineuitvoeringen. In de praktijk zal de TJA de strijd moeten aangaan met bijvoorbeeld de M9960 van Kubota of de Farmall A en U van Case IH, qua uitrusting zit de TJA er zo'n beetje tussenin.

De cabines van de 8080 en 8100 zijn redelijk compleet en een aardig onderkomen. Slecht afgewerkte details kom je niet tegen. Qua ergonomie en comfort scoort de cabine op bepaalde punten goed, op andere punten iets minder. Het zicht bijvoorbeeld, is prima. Ventilatiecapaciteit is er ruim voldoende en het dashboard is overzichtelijk. De rechterconsole is echter wat kaal. Iets voor de hand liggends als handgas vind je op het dashboard en dat is toch een plek die vraagt om een handreiking van de chauffeur. Ook de instellingen van I Turn – daarover later meer – vind je op het dashboard. De chauffeur heeft in de cabine geen ruimtegebrek. In- en uitstappen gaat voor een niet te grote chauffeur soepel. Een koelbox kan prima mee. Voor een bijrijder is echter geen plaats. De power shuttle om de rijrichting te kiezen vind je linksonder het stuur. Rij- en werkver-

#### Iseki TJA 8100

Motor	Agco Power Eco 33 AWIC
Cilinders	drie, 3,3 l
Vermogen	75 kW (100 pk)
Transmissie	36/36 met power shuttle
Rijsnelheid	0,3 tot 40 km/h
Aftakas	540 en 750 omw./min
Hefinrichting	categorie 2
Hefvermogen	3.300 kg
Standaard hydrauliek	twee ventielen
Gewicht	3.490 kg
Wielbasis	225 cm
Draaistraal	366 cm
Brandstoftank	105 l
Max. massa geremde aanhangwagen	10.000 kg
Prijs	47.640 euro

## Wennen aan de pook

lichting, ruitenwissers, ruitensproeiers en klimaatregeling vind je verdeeld over het dashboard en de consoles die zijn weggevoerd in het cabinedak. De airco op zich, is weggewerkt in het verlengde cabinedak – zo zie je dat vaak ook bij verreikers. Het scheelt elders ruimte, maar hindert de lichtinval enigszins. En dat is bij een trekker storender dan bij een verreiker. Qua werkverlichting vind je zowel voor als achter onder de cabinerand twee werkklam-

pen. Meest opvallend is uiteraard het geheel nieuwe design. Dat draagt eraan bij dat je deze trekkerserie onder de standaardtrekkers schaaft. Vooral de motorkap trekt aandacht. De ronde vormen en vier lampen in de grille maken er best een blitse trekker van. Dankzij de blauw-witte kleurstelling met wat rood en oranje op de motorkap, loop je deze Iseki niet maar zo voorbij.

#### Gasveren

De motorkap opent in zijn geheel. Door het gebruik van gasveren, hoeft je de kap niet vast te zetten. De oliefilters vind je links, het dieselfilter rechts en beide zijn, net als het luchtfilter en de accu voorop, goed te bereiken. Dankzij een riem trek je de motorkap weer dicht zonder dat je op de vooras hoeft te klimmen.

#### Iseki TJA 8100 in detail



Onder de motorkap vind je de DOC die samen met het EGR-systeem zorgt dat de 8100 aan de Stage 3b-eisen voldoet.



De 8100 heeft 36 versnellingen voor- en achteruit. Met de power shuttle, linksonder het stuur kies je de rijrichting.



De nieuwe TJA heeft een zesbak met de oneven versnellingen onder de even versnellingen. Dat is wennen.



Het hart van de Iseki TJA is een driecilinder uit de Finse motorenfabriek van Agco, het moederbedrijf van onder de trekkerfabrikanten Fendt, Massey Ferguson en Valtra. De lijnen tussen Iseki en Agco lijken sowiesoort kort. In thuisland Japan, rijden namelijk blauwe als Iseki vermomde Massey Fergusons rond in het vermogenssegment boven 90 kW (120 pk). Uit de Japanse Iseki-fabriek komen weer series van Massey Ferguson voor onder meer de Amerikaanse markt, zoals de 4600 die identiek is aan de TJA van Iseki's. Ook de motor die in deze 4600 ligt, maar ook in de Massey Fergusons 3600, 5600 en in de 200-serie van Fendt, is dezelfde als die in de Iseki TJA.

De TJA 8100 heeft een EGR-systeem en een DOC aan boord om de Stage 3b-emissie-eisen te halen. De 8080 heeft dat niet nodig. Dankzij het elektronische motormanagement voldoet de 8080 zonder verdere poespas aan de eisen. De 8100 haalt iets meer uit dezelfde motor en dus moeten er maatregelen aan te pas komen. Het EGR-systeem brengt een deel van de uitlaatgassen terug in het verbrandingsproces waardoor het mengsel minder zuurstof bevat. De DOC zorgt vervolgens dat koolwaterstoffen, koolstofmonoxide en stikstofmonoxide worden omgezet in niet schadelijke stoffen.

#### Wennen aan de pook

Wie een proefrit maakt met de TJA 8100, geniet van het zicht en van de souplesse van de power shuttle waarmee je van rijrichting kunt wisselen. Zowel met hoge als lage snelheid gaat het wisselen van rijrichting soepel. Ook de high-low werkt soepel. Wennen is het aan de richtingaanwijzer onder je rechterhand en aan de pook die de zesbak schakelt.



Qua comfort en bedieningsgemak zit er in de cabine niets te weinig of te veel. Plek voor een bijrijder ontbreekt, maar de airco is standaard. De stoel komt van Grammer en biedt het zitcomfort dat je gewend bent van trekkers van Europese fabrikanten in deze klasse.

Ten eerste omdat de hoge versnellingen bovenin zitten: voor de twee, vier en zes, druk je de pook dus van je af. Dat is wennen, maar een kwestie van tijd. Iets minder aangenaam is het roeren in de pot. Het vraagt echt wat tijd voor je de 'flow' van versnelling naar versnelling hebt gevonden. De 8100 heeft zes versnellingen, twee groepen, een kruipbak en een highlow. Dat geeft hem 36 snelheden. De 8080 heeft geen highlow en dus 18 snelheden.

#### I Turn

Op de stuurkolom vind je de draaiknop voor de I, ofwel Intelligent Turn. Met de knop

kies je tussen vier mogelijkheden. Namelijk '2WD', waarbij de vierwielaandrijving alleen bij remmen automatisch wordt ingeschakeld, '2WD Turn' waarbij de vierwielaandrijving wordt uitgeschakeld als aan het stuur wordt gedraaid, permanente 4WD en 'Super Full Turn'. Deze laatste mogelijkheid werkt alleen in de veldgroep. Met Super Full Turn versnelt de aandrijving van de voorwielen bij draaien met ingeschakelde vierwielaandrijving zodat de trekker vlotter door de bocht gaat. Handig bij het draaien aan de perceelsrand tijdens het zaaien of de grondbewerking. Het systeem lijkt op Bi-speed van concurrent Kubota. ■



De zijconsole is karig, maar overzichtelijk. Dankzij de eenvoud kan iedereen ermee uit de voeten.



De voorkeuzehendel voor het aftakstoerental vind je voor de parkeerrem en biedt de keuze tussen 540 en 750 omwentelingen.



Voor het automatisch in- en uitschakelen van de voorwielaandrijving is een sensor nodig die de hoek van de voorwielen meet.