

Zetor 8111

door Henk Beunk

Met de Zetor 8111, afkomstig uit Tsjechoslowakije, hebben we voor het eerst een trekker uit een Oostblokland in de Boerderij-Trekkertest. De 8111 heeft een motorvermogen van 60 kW en werd in oktober van het vorige jaar in ons land geïntroduceerd als opvolger van 8011.

De Zetor-fabrieken staan in Brno en Martin. Brno zullen vooral oudere Nederlanders in verband brengen met de wapenfabricage die daar voor en tijdens de Tweede Wereldoorlog plaatsvond. Na de oorlog startte men met de trekkerfabricage. Praneda in Papendrecht is voor ons land de importeur en verkocht vorig jaar via zijn dealers zo'n 380 trekkers. Daarmee bezette dit Oosteuropese merk een verdienstelijke negende plaats op de trekkerverkooplijst van de Vimpoltu.

Motor

De motor van de 8111 is er één van het conservatieve soort: hij combineert een grote inhoud (ruim 4,5 liter) met een verhoudingsgewijs laag maximum vermogen (60 kW). Deze verhouding komt tot uiting in de term specifiek vermogen. Voor de 8111 is dat 76 kubieke centimeter per kW. Ter vergelijking: de Case 1494 haalt 61 kW uit 3,6 liter en komt daarmee op 59 kubieke centimeter per kW. Naarmate het specifiek vermogen lager is, is de constructeur verder gegaan in het benutten van de mogelijkheden die er in de motor zitten.

Bij het voorbeeld van de Case dient wel te worden vermeld dat deze gebruik maakt van een turbocompressor. De Zetor moet het zonder stellen. Het verhaal komt verder op losse schroeven te staan, als we even kijken naar de Zetor 10111. Deze trekker heeft precies dezelfde motor als de 8111, maar dan voorzien van een turbocompressor. Met 74 kW uit 4,5 liter inhoud komt hij op een specifiek vermogen van 61 kubieke centimeter per kW. Daarmee komt de motor opeens heel dicht in de buurt van die van de Case en blijft er van het idee van een grote inhoud met weinig vermo-

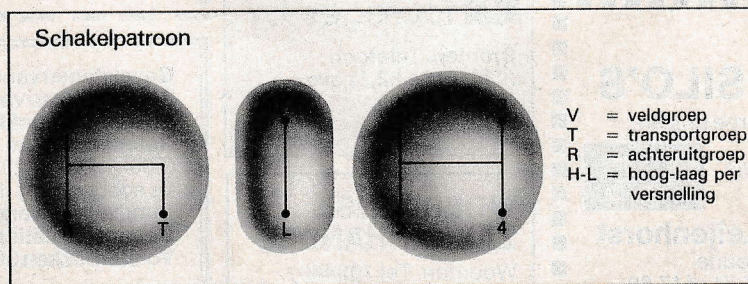
gen niet veel meer over.

Terug nu naar de motor van de 8111. Het specifiek verbruik bedraagt 245 gram dieselolie per kW per uur bij maximum vermogen; dat is aan de hoge kant. Verdere bijzonderheden van de motor zijn de rolhoes voor de radiator (doet degelijk ouderwets aan) en het centrifugaal filter voor de motorolie. De olie komt terecht in een soort centrifuge. De zwaardere (vuil)deeltjes willen het verst naar buiten en zetten zich in een laagje af op de binnenwand van de centrifuge. Bij het stilzetten van de motor draait het centrifugaal filter nog een tijdje door hetgeen duidelijk hoorbaar is. Ter afsluiting van dit motorstukje

de 8111 door de „Multipower” zonder de koppeling te gebruiken; daarover in het hoofdstuk versnellingsbak meer.

Koppeling

De 8111 heeft een enkele droge plaatkoppeling die vanaf de voet mechanisch (via stangen) wordt bediend. De beweging die de voet daarbij moet maken is niet echt plezierig, maar voor een niet-hangend pedaal is het acceptabel. De kracht die u moet zetten, is aanzienlijk. Met een pedaaldrukmeter noteerden we 280 Newton (ongeveer 28 kg). Meestal ligt die druk rond de 240 N, terwijl we ook al een trekker hebben gehad met 200 N.



iets over het koppel. Bij maximum vermogen (bij 2200 motortoeren) bedraagt dit 262 Nm; dat is een goede waarde. Zakt de motor terug in toeren, dan loopt het koppel op. Het maximum wordt bereikt bij 1.200 omwentelingen per minuut en bedraagt dan 293 Nm: een stijging van 31 Nm. Dit is acceptabel, maar doordat het toerental met 1.000 daalt, blijft de stijgingsfactor beperkt (0,27). De 8111 is derhalve niet een trekker om bij terugzakkend toerental lang in dezelfde versnelling door te blijven modderen. Terugschakelen naar een lagere versnelling werpt meer vruchten af. Gelukkig kan dat bij

Versnellingsbak

„Zitten tussen de polen”; dat is het eerste gevoel dat je als nieuweling in de cabine van de Zetor hebt. Links zit de groepenpook, rechts de versnellingspook en midden voor je de hoog-laag. Moeite hadden we met de versnellingspook. Deze is, net zoals de groepenpook, niet gesynchroniseerd. Dat is iets dat je in deze tijd eigenlijk niet meer verwacht. Gevoelsmatig werken met gas en koppeling is aan te bevelen. Fijn werken daarentegen is het met de hoog-laag, de Multipower. De plaats van de hendel, naast de stuurkolom, is weliswaar

niet geslaagd, maar het gemak ervan is groot, omdat je er onder belasting mee kunt schakelen. Zonder gebruik te maken van de koppeling en zonder dat de trekker stil komt te staan. In de stand hoog gaat de trekker zo'n 33 procent sneller dan in de stand laag. Door deze hoog-laag in combinatie met vier versnellingen en twee vooruitgroepen en één achteruit, beschikt de 8111 in totaal over 16 versnellingen vooruit en acht achteruit. In dezelfde versnelling voor- en achteruit gaat de trekker achteruit ruim eenderde sneller. Door tegelijkertijd de hoog-laag te bedienen is dat verschil in snelheid bijna weg te werken. De groepenpook is niet gesynchroniseerd en schakelt stug. De verdeling van de versnellingen over het „werkgebied” is netjes, tussen 1,9 km/h (de laagste) en 9,0 km/h zitten nog negen andere versnellingen.

Remmen

De 8111 remt door middel van een droog schijvenpakket op beide achterassen. Het remvermogen is prima. De beweging van de voet wordt hydraulisch overgebracht. De handrem werkt op dezelfde schijven, maar dan mechanisch. Het bedieningsgemak van de handrem is matig. Voor het beremmen van getrokken werktuigen is er op de 8111 standaard een luchtdrukreminstallatie aanwezig. De bijbehorende compressor is uit te schakelen. De energie die de motor er (soms) doelloos aan zou spenderen, komt dan aan andere doeleinden ten goede.

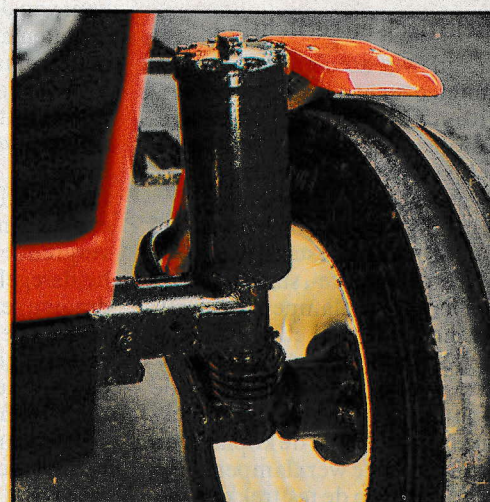
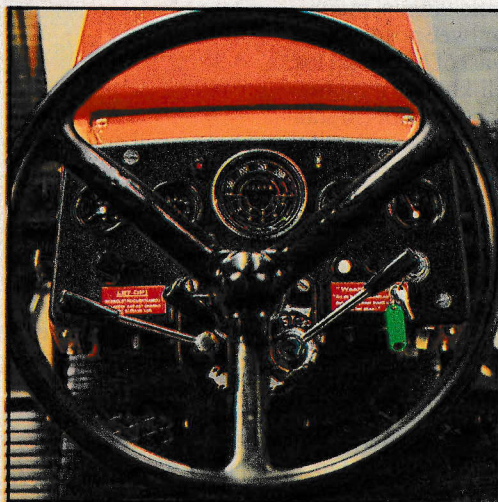
Besturing

De positie van het stuurwiel is voor de gemiddelde bestuurder acceptabel. Dat is maar goed ook,



Rechts: De logica op het instrumentenpaneel laat nogal te wensen over. Het duurt enige tijd voor je erachter bent waar alles voor dient. De rode knop linksonder heeft dezelfde vorm als die van een stopknop, maar het is de bedieningsknop van de kachel. De echte manier van stopzetten, is het gashendel (rechts) helemaal terugdrukken. In verband met de onbekendheid daarvan is dat niet zo'n geslaagde oplossing. De hendels links naast de stuurkolom zijn voor de aftakas en de hoog-laag per versnelling

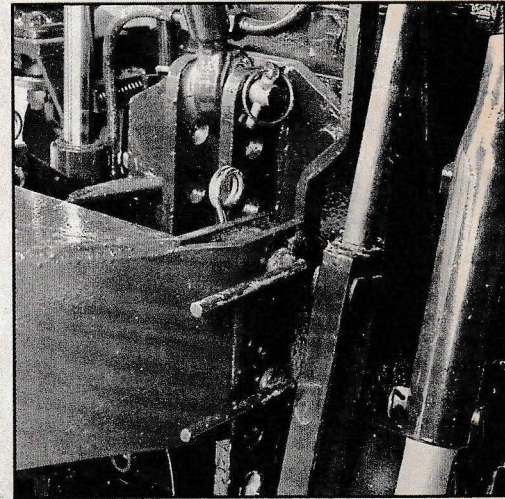
Geheel rechts: Geveerde voorwielen op een trekker komen weinig voor, maar de Zetor heeft ze. Ze komen het rijcomfort duidelijk ten goede. De vering is, na wat sleutelwerk, uit te schakelen, bij voorbeeld bij het gebruik van een voorlader. De 7.50-20 voorbanden van Vredestein stonden op een spoorbreedte van 150 cm. Door uitschuiven van de vooras zijn deze ook op 165 en 180 cm te zetten en door inschuiven op 135 cm





Links: Door de grote onder-achterraut is het zicht vanuit de cabine op trekstangen en hefinrichting goed. De ogen van de trekstangen zijn uitschuifbaar en op en neer beweegbaar. Dit komt het aankoppelen van zware werktuigen ten goede. Het frame waaraan oppikhaak en zwaaiende trekhaak zijn bevestigd, zit nogal laag bij de grond, dit is nadelig voor de bodemvrijheid. Het verwisselen van de aftakassen van 1.000 naar 540 en omgekeerd) neemt nogal wat tijd in beslag

Onder: De hefstangen van de oppikhaak zitten nog wel eens in de weg voor de bevestigingspenen van de wagentrekhaak. Als u de oppikhaak niet gebruikt, kunt u die hefstangen maar het best verwijderen. De wagentrekhaak heeft vier hoogtestanden en de topstang drie, dat is ruim voldoende. De trekkracht regeling loopt, zoals je het in deze vermogensklasse mag verwachten, via de trekstangen. De hefinrichting heeft één hulpcilinder (links)



want het is niet verstelbaar. Om van uiterst links naar uiterst rechts te draaien en omgekeerd, zijn er 3,5 omwentelingen van het stuur nodig. De benodigde stuurkracht is gering, maar meer dan dat we gewend zijn. Dit wordt veroorzaakt doordat de overbrenging mechanisch plaatsvindt met een hydraulische bekrachtiging. Er zit dus een directe verbinding tussen stuur en voorwielen.

Elektrisch en verlichting

Er zijn twee accu's aanwezig die samen over een capaciteit van 210 ampère-uur beschikken. Gezien deze capaciteit is het begrijpelijk dat de Zetor verder niet over koudstart-voorzieningen beschikt. De verlichting bestaat uit gecombineerde breedte-, stads- en knipperlicht en koplampen in de gril. Het normale pakket. Verder zijn er vier werkklampen op het dak; twee voor en twee achter. Aan de voorzijde zijn ze gekoppeld aan de koplampen; of de koplampen branden of de werkklampen. Als eerste van de testtrekkers be-

schikt de Zetor over een massaschakelaar. De massa-verbinding van de accu is daarmee te onderbreken, waardoor er mits gebruikt, eigenlijk nooit kortsluiting kan ontstaan. Een oud, maar nog steeds functioneel idee.

Hefinrichting

Het eerste dat opvalt bij de hefinrichting van de 8111 is dat de stabilisatie ontbreekt. Er zijn wel twee „blokken” aan de binnenkant van de trekstangen, maar die laten maar twee posities toe: of helemaal vast of helemaal los. Van de mogelijkheden daar tussenin kunt u bij de Zetor (in standaarduitvoering) geen gebruik maken. De hefinrichting is voorzien van een daalsnelheidsregeling, een vergrendeling (door de daalsnelheidsregeling helemaal dicht te draaien) en een trekkrachtregeling via de trekstangen. Ook is er een mengregeling en (uiteeraard) een positieregeling. Deze drie mogelijkheden moet de bestuurder inschakelen met een hendel rechts-achter hem. Op zich is dat geen probleem, maar

Rechts: Om de motor (snel) op temperatuur te krijgen, worden tegenwoordig wel zelfdenkende ventilators toegepast. De ouderwetse manier, maar met hetzelfde effect, is de rolhoes. Dit past Zetor toe. Bij de rolhoes moet de boer(in) denken en dat wil hij of zij nog wel eens vergeten. Een oliebadluchtfilter zorgt voor het reinigen van de verbrandingslucht. Dit filter, waarin 2,1 liter olie gaat, moet net zo als de motorolie, om de 100 uur worden vervast



het gevoel ontbreekt welke stand je hebt ingeschakeld. De gewone bedieningshendel zit rechts-opzij, net iets te ver weg, maar verder goed te bedienen. Ook hier ontbreekt echter de „fijngevoeligheid”. De lengte van de rechter hefstang is vanuit de cabine te bedienen, maar ook terwijl u achter bij de trekker staat. Een slim detail. De hefkracht tussen de kogels is met 3.500 daN (ruim 3.570 kg) meer dan voldoende omdat het de

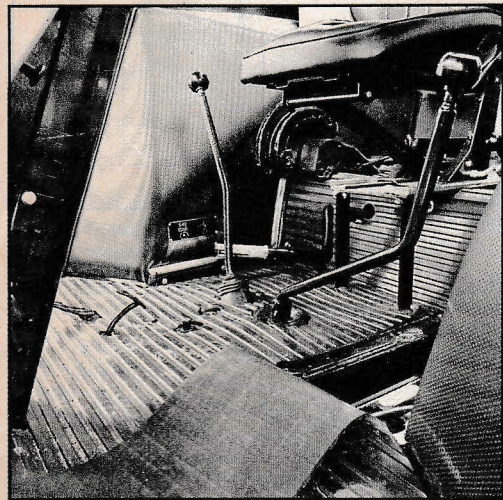
waarde is die hij door het hele traject kan halen. Hefstangen en topstang hebben voldoende verstelmogelijkheden. Het aankoppelen van werktuigen wordt vergemakkelijkt doordat de trekogen (de kogels) uitschuifbaar en op en neer beweegbaar zijn.

Hydrauliek

De Zetor heeft twee dubbelwerkende regelventielen: één links

Onder: De beide accu's van de Zetor hebben een plaats gevonden links en rechts onder de cabinevloer. Het vergt nogal wat tijd om die te bereiken, waardoor er van een geregelde controle niet veel terecht zal komen. Met het kleine pedaaltje links wordt het differentieelslot bediend, daarmee is het goed werken. De handrem en de versnellingspook, beide op de achtergrond, willen elkaar nog wel in de weg zitten

Rechts: De ruimte in de cabine van de Zetor is indrukwekkend. Zelfs voor de bijrijder is (op de voorgrond) een ruime plaats gereserveerd. Het zicht naar alle kanten is goed en door zowel linker- als rechterportier is het goed in- en uitstappen. Links naast de stoel bevindt zich de groepenpook, rechts de versnellingspook en rechtvoor, naast de stuurkolom, de hoog-laag. Het is even wennen, maar daarna is het met deze opstelling goed werken



en één rechts van de bestuurder. Bij het bedienen hiervan doet zich een verwarrend verschijnsel voor. Bij het naar achteren bewegen van de linker hendel geeft namelijk de bovenste aansluiting druk, terwijl bij het naar achteren bewegen van de rechter hendel de onderste aansluiting druk geeft. Spannend dus, vooral voor volontairs en bedrijfsverzorgers. Naast deze vier gewone aansluitingen (2 x 2) heeft de Zetor nog twee aansluitingen die in verbinding staan met het oliecircuits van de hefinrichting. Deze zijn bijvoorbeeld te gebruiken bij een halfgedragen ploeg. Geen van de zes aansluitingen was genormaliseerd. Importeur Prameda had er wel twee verloopstukken bijgeleverd, maar dat zien we meer als een doekje voor het bloeden. Volgens ons moet het gewoon zo zijn dat een trekker met genormaliseerde aansluitingen wordt afgeleverd. Afwijkend in positieve zin is dat de olierpomp is uit te schakelen. Dit gebeurt met een hendel onder de trekker. Bij een hele dag „trekwerkzaamheden” kan dit aantrekkelijk zijn. Er gaat dan

geen energie (dieselolie) verloren aan activiteiten (hef en buitenwerkend circuit) die niet worden benut.

Aftakas

Het gevoel dat Oosteuropese trekkers wat anders zijn, hebben veel mensen. Ook wij waren enigszins met dat voor gevoel behept. Tot aan het punt aftakas hadden we echter nauwelijks punten gevonden om dat gevoel te ondersteunen. Met de omschakeling van de aftakas (540 of 1.000) was het echter raak.

De 8111 had een aftakas met 21 spiebanen die bij 1.920 motortoeeren 1.000 omwentelingen maakte. Om deze aftakas te veranderen in „540” moet de 21-spiebanenas worden vervangen door een as met zes spiebanen. Deze as zit verborgen achter een dekseltje in de zijkant van het koppelingshuis. Als u de assen hebt verwisseld, moet de overblijvende, in dit geval de 1.000-toeren, weer achter dat dekseltje worden opgeborgen. Een wat vreemde plaats leek ons toe. Waarom bewaart Zetor

die andere as niet gewoon in het gereedschapskistje?

De aap kwam uit de mouw toen we een dag later de 1.000-toeren as weer monteerden en de „540” gewoon opborgen in het gereedschapskistje. De 1.000-toeren bleek toen 540 te draaien. Geheel volgens voorschrift monteerden we daarop de 540-as maar weer aan de zijkant in het koppelingshuis. Toen draaide de 1.000-toeren as wel 1.000 toeren. De schakeling 1.000 komt dus tot stand in het koppelingshuis door de 540-toeren as daar te monteren. Een omslachtige methode. Het zou ook kunnen door vanaf het koppelingshuis een hendel in de cabine te maken.

Het maximum vermogen dat de aftakas over kan brengen is 52,8 kW bij 2.200 motortoeeren. Ten opzichte van het motorvermogen van 60 kW is dat een verlies van 12 procent, dat is acceptabel. De aftakas draait dan, op de stand 1.000, echter 1.150 toeren. Om hem 1.000 te laten draaien, moet u de motortoeerenteller op 1.920 zetten. Aan aftakasvermogen is er dan nog 49,3 kW beschikbaar. Ten opzichte van de 60 kW van

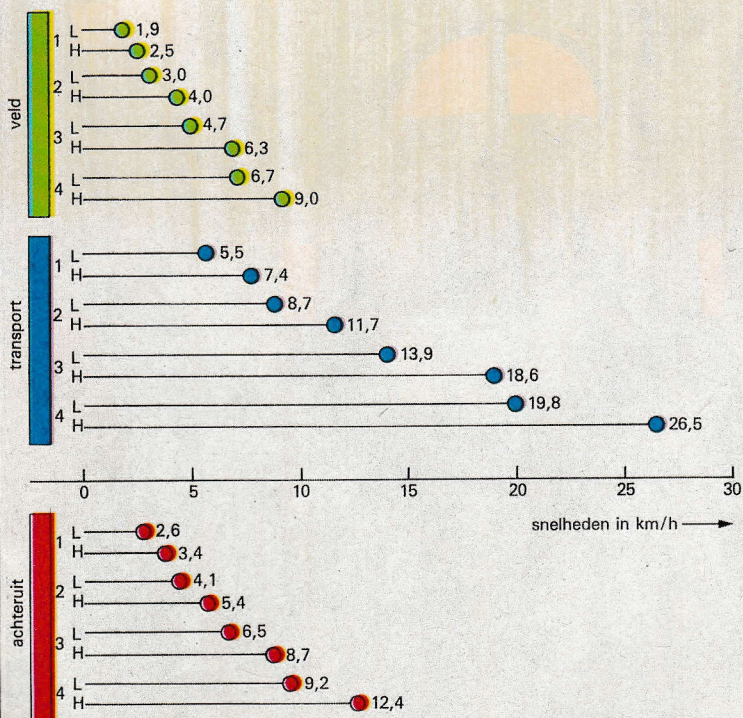
de motor is dat een verlies van 19 procent en dat is vrij veel. Het inschakelen van de aftakas gebeurt met twee hendels. Een hendel op de vloer brengt een klauwverbinding tot stand. Deze laat zich zwaar bedienen en de motor moet stilstaan. Deze hendel kan dus als u veel aftakaswerk verricht beter maar ingeschakeld blijven. Vervolgens wordt via een hendel naast het stuur hydraulisch een lamellenkoppeling bekrachtigd. Dat is de eigenlijke inschakeling en die hendel laat zich goed bedienen.

Aandrijving

Het differentieelslot in de achteras wordt bediend met een pedaal op de vloer rechts van het midden. Voor het bedienen van het slot zit dit pedaal op de goede plaats, maar voor het andere werk wel eens in de weg. Het slot is onder belasting in te schakelen. Er brandt geen lampje om dat aan te geven. De noodzaak daartoe is ook niet zo groot, omdat pedaal en slot zichzelf ontgrendelen als de achterwielen weer gelijk grip hebben.

Technische gegevens Zetor 8111

Snelheden per versnelling in km/h bij nominaal toerental (2200 omwentelingen per minuut) en op 16.9 R 38 achterbanden



Motor merk en type soort	Zetor 8401.1 vier-cilinder vier- takt diesel
boring x slag inhoud maximum- vermogen	110 x 120 mm 4562 cm ³ 60 kW bij 2.200 omwentelingen per minuut
specifiek vermogen compressie- verhouding maximum koppel	76 cm ³ /kW 17,0 : 1 293 Nm bij 1.200 omwentelingen per minuut
koppel bij maxi- mum vermogen stijgingsfactor van het koppel	262 Nm 0,27
merk en type brandstofpomp specifiek brand- stofverbruik	Motorpal, lijn 245 gram per kW per uur bij max. vermogen
soort koeling	vloeistof

Koppeling
enkele plaat, doorsnede 350 mm

Versnellingsbak
Merk Zetor
acht versnellingen vooruit en vier ach-

teruit, plus een hydraulisch bediende
hoog-laag per versnelling

Remmen
droog schijvenpakket op de achter-
assen

Besturing
mechanisch met hydraulische bekrach-
tiging

Draaicirkel (test)
ongeremd en gemeten vanaf de buiten-
kant van het voorwiel: rechtsom
8,60 m, linksom 8,20 m

Elektrisch systeem
12 volt, capaciteit accu: 2 x 105 Ah,
capaciteit dynamo 55 A

Hefinrichting
categorie 2
trekkrachtregeling via de trekstangen
hefkracht door het gehele traject: 3.500
daN = 3.570 kg (oede)

Hydrauliek
drie pompen, één voor hefinrichting en
buitenwerkend circuit, capaciteit 40 li-
ter bij 155 bar (test), 20 liter bij 180 bar
(test)
één voor stuurinrichting
één voor schakeling van hoog-laag en
aftakas
twee dubbelwerkende ventielen waar-
van één enkelwerkend te gebruiken
beschikbare olie voor extern gebruik:
15 liter

Aftakas
onafhankelijk, met mechanisch-hy-

draulisch bediende lamellenkoppeling
één aftakas; door verwisselen van de as
om te schakelen op 540 of 1.000 toeren
540-toeren as: zes spiebanen, doorsne-
de 35 mm;
1000-toeren as: 21 spiebanen, doorsne-
de 35 mm;
maximumvermogen 52,8 kW bij 2.200
motortoeren;
vermogen bij 1.000: 49,3 kW bij 1.920
motortoeren.

Aandrijving
achteras: planetaire eindvertraging aan
de binnenzijde in ashuis; differentieel
onder belasting inschakelbaar

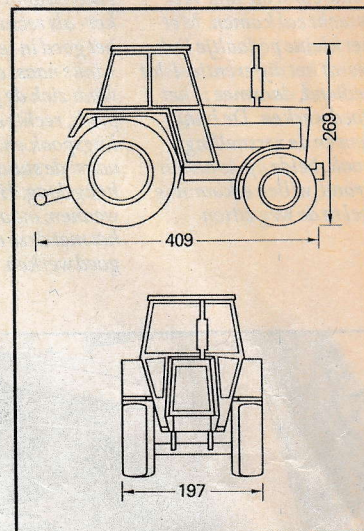
Banden
voor: Vredestein 7.50-20 Multirill 6 PR
achter: Vredestein 16.9 R 38 8 PR
maximale asbelasting voor: 1.520 kg bij
een spanning van 1,75 bar en een snel-
heid tot 30 km/h
op Vredestein 7.50-20 Multiring 6 PR
maximale asbelasting: 5.040 kg bij een
spanning van 1,7 bar en een snelheid tot
30 km/h
op Vredestein 16.9 R 38 8 PR
spoorbreedte voor: 150 cm; in te stellen
van 135 cm tot 180 cm in vier stappen
spoorbreedte achter: 150 cm; in te stel-
len van 150 cm tot 187,5 cm in zes
stappen
Gewicht in standaarduitvoering
op vooras: 1.330 kg (= 33 %)
op achteras: 2.610 kg (= 67 %)
totaal: 3.940 kg
specifiek gewicht: 65,7 kg/kW

Geluidsniveau
in cabine: 83 dB(a) bij onbelast stil-
staande trekker met vol motortoerental
(test)
omgeving: meer dan 86 dB(a); geen
WIR-premie

Inhoud
motorcarter: 10 liter
versnellingsbak }
differentieel } 52 liter
hydrauliek }
hydrauliek extern }
eindvertraging: 2 x 4 liter
stuurbekrachtiging: 0,2 liter
brandstoftank: 90 liter
koelsysteem: 20 liter

Verversingstermijn
motorolie: iedere 100 uur (plus luchtfil-
ter)
overige reservoirs: eenmaal per jaar

Afmetingen (test)
bodenvrijheid 32 cm
laagste punt is het frame van oppikhaak
en zwaaiende trekhaak



Importeur

Praneda bv, Ketelweg 53-57, 3356 LD
Papendrecht. Tel. (078) 15 25 55.

Aantal dealers : 67

Prijzen

**Brutoprijs in standaard-
uitvoering**
(exclusief btw) f 39.650
op 16.9-34 achterbanden

Meerprijs voor:
16.9 R 38 achterbanden f 1.350,-

**Brutoprijs in geteste
uitvoering**
(exclusief btw) f 41.000

Meerprijs bij directe levering
(exclusief btw)
fronthefinrichting plus aftakas,
systeem Zuidberg f 9.800
extra dubbelwerkend hydrau-
lisch regelventiel f 750
volgwagenberemming (pneu-
matisch) standaard
frontgewichten per kg f 3,50
gatenbalk f 120
zwaaiende trekhaak standaard

Opmerkingen importeur

Tegen een meerprijs van f 300 kan de 8111 worden voorzien van een aftakasscha-
keling (540 of 1.000) die vanuit de cabine is te bedienen.

Met een gewicht van 3.940 kg en 60 kW motorvermogen, komt de 8111 op een specifiek gewicht van 65,7 kg/kW. Voor een tweewiel-aangedreven trekker is dat veel. Over de bevestiging van de front-gewichten konden we ons geen oordeel vormen, omdat die er niet aan zaten.

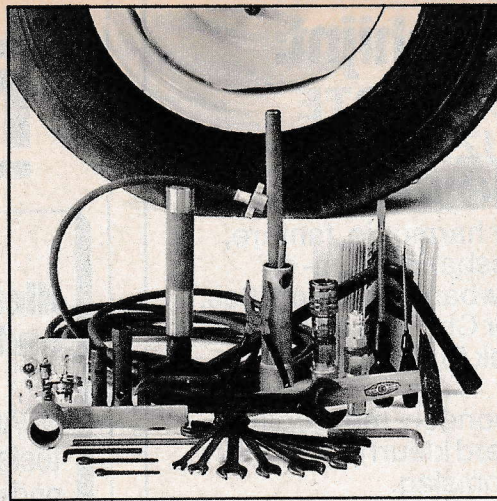
Trekhaken

De Zetor is in onze test (na de Volvo BM Valmet) de tweede trekker met een automatische oppikhaak. Deze moet in de plaats worden gezien van de kipperknobbel. De bediening loopt via stangen die aan de hefarmen zijn bevestigd. Deze stangen zitten nog wel eens in de weg als u de wagentrekhaken op een andere hoogte wilt zetten. De zwaaiende trekhaken zit aan hetzelfde frame als de oppikhaak. Dit kan handig zijn bij het aankoppelen van getrokken werktuigen. Dat aankoppelen levert bij de Zetor trouwens weinig problemen op omdat het zicht vanuit de cabine op de trekhaken zeer goed is.

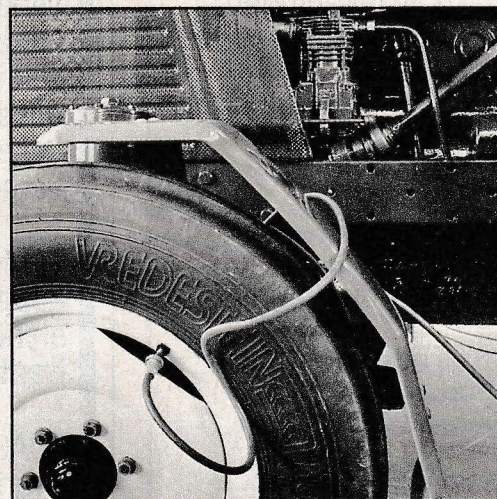
Cabine

De cabine is gemonteerd op dikke rubber blokken en voelt daarvoor bij het in- en uitstappen enigszins geveerd aan. Het geluidsniveau bedraagt 83 dB(a) en dat is een aanvaardbare waarde. Bij geopende zij- en achterruiten en dakluik loopt het maar weinig op. Het dakluik vraagt wel enig technisch inzicht om het goed te kunnen openen. Hetzelfde geldt voor de zijruiten. Door de grote lengte van deze ruit zitten er namelijk twee sluitingen aan. Daarmee is de ruit traploos van nul tot vijf cm open te zetten. Die grote lengte is weer een gevolg van de grootte van de cabine. We hebben nog geen trekker gehad die zoveel ruimte bood. Ook een eventuele bijrijder hoeft in de Zetor niet te klagen over zijn werkomstandigheden. De lucht die de ventilator aanzuigt voor verwarming en verfrissing, wordt in het dak van de cabine gezuiverd door twee filters. Er zijn twee ruitewissers; één op de voor- en één op de achterrui. Die op de voorruit heeft naast een aan en een uit ook nog drie intervalstanden. Erg luxe dus. Dat geldt ook voor de elektrische verwarming van de achterrui. De eerste trekker in onze test die dat heeft. Ondanks die ruitewisser en de verwarming kan de achterrui toch wel aanleiding geven tot de nodige verwensingen.

Een en al lof hebben we voor het gereedschapset dat de gebruiker bij de Zetor ontvangt. Er is veel en het maakt een degelijke indruk. Het is inclusief reservelampjes, zekeringen en een slang voor de compressor. Ook een hamer ontbreekt niet. Een minpunt vormt het instructieboekje. Dit is ingesteld in het Duits, zit onlogisch in elkaar en heeft slechte foto's. De importeur zou veel (toekomstige) gebruikers een plezier doen, door op dit punt met iets beters te komen



De compressor, die in de eerste plaats dient voor de reminstallatie is daarnaast te gebruiken voor het oppompen van de banden. Tijdens het ploegen zou u bij voorbeeld de achterbanden op een spanning van 0,9 bar kunnen zetten en dan tijdens transport over de openbare weg weer op 1,7 bar. Wij voerden deze proef uit. Met de motor op volgas, kostte ons het oppompen van 0,9 naar 1,7 bar twee minuten per achterband. Als u zich zorgen maakt over de bodestructuur, moet u dit als muziek in de oren klinken



Ten opzichte van de bestuurder zit hij namelijk nogal ver naar achteren. Vanuit de stoel is hij wel open te krijgen, maar onmogelijk weer dicht. Enige aanleg voor gymnastiek is wel gewenst. Het rijcomfort van de Zetor is beter dan van menig Westerse trekker. Volgens ons is dit een gevolg van de in dik rubber gemonteerde cabine, de geveerde voorwielen, de goede stoel en de plaats van deze stoel ruim voor de achteras.

Onderhoud

Het onderhoud aan de Zetor leverde op twee uitzonderingen na, weinig problemen op. Die uitzonderingen hebben betrekking op de accu's en de vuldop van de brandstoftank. De accu's (het zijn er twee) zijn gemonteerd onder de vloer van de cabine. Ze zijn bereikbaar door de rubber vloermat op te schuiven en dan twee deksels te verwijderen. Ofschoon het in tien minuten bekeken kan zijn, is dat te veel om het wekelijks plaats te doen vinden. Van accu-controle zal dus niet veel terecht komen.

De vulopening van de brandstoftank zit bovenop de hoge motorkap, waardoor het zicht erop en de bereikbaarheid slecht zijn.

Samenvatting

Als je Oost- en Westeuropese trekkers naast elkaar zet, dan zit daar verschil in. Daar hoeven we niet omheen te draaien. Wat de Zetor betreft hadden die verschillen betrekking op de ruige afwerking, de sobere cabine (geen verstelbaar stuur), het verwisselen van de aftakas, de soms onlogische bediening en het ontbreken van „fijngevoeligheid” daarbij, met name bij de versnellingspoken. Een cycloofilter is wel „anders”, maar dat kun je moeilijk als een nadeel beschouwen. Voor het overige doet de Zetor niet onder voor een Westerse trekker. Alles wat je in deze vermogensklasse mag verwachten (uitschuifbare trekstangen en een onder belasting schakelbare hoog-laag) zit erop. Zelfs nog meer, denk daarbij aan de voorwielvering, de automatische oppikhaak en de compressor met luchtdrukreminstallatie. Ook de

Gebruikerservaring

De gunstige prijs is voor de gebruikers van de 8111 het belangrijkste argument geweest voor de aankoop van de trekker. In één adem noemen ze dan ook dat de trekker voor deze prijs veel aantrekkelijker biedt, onder andere de goede opvolging van de versnellingen, de erbij behorende hoog-laag en de probleemloze motor. Ook de „bijzonderheden” zoals de compressor en de massaschakelaar scoren hoog. Dat de trekker niet, zoals één gebruiker het noemde, tot in details is uitgewerkt, beseft men. De bediening vergt gewenningstijd, dat geldt dan met name voor de versnellingsbak. De bereikbaarheid van de accu's en het omwisselen van de aftakassen vormen problemen. Hetzelfde geldt omdat de trekker op standaardbanden (16.9-34) erg laag bij de grond staat. De trekker staan dan ook bijna zonder uitzondering op grotere banden. Behalve de bodemvrijheid, komt dat ook de snelheid ten goede. Het lijkt erop dat Zetorgebruikers veel zelf sleutelen. Ook bezoeken ze de eerste tijd nogal eens het mechanisatiebedrijf, om de trekker precies zo te krijgen zoals hij zijn moet of zoals ze hem willen hebben. Eén van de gebruikers had nogal wat problemen gehad met het hydraulische systeem. Voor het overige valt er bij de gebruikers weinig ongenoegen over de Zetor te ontdekken. De prijs die ze hebben betaald per kW geeft hen een betreden gevoel.

verdeling van de versnellingen is goed. Dat alles krijgt u voor een (bruto)prijs die zo'n f 25.000 à f 30.000 onder die van een vergelijkbare Westerse trekker ligt. Een factor die bij de aankoop nog een rol zou kunnen spelen, is de geringe bodemvrijheid. Om het slechte instructieboekje zal niemand een aankoop laten, maar het zou desondanks aardig zijn als de importeur daar iets aan deed.

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk