

Ursus Bison 85-50 4WD Krachtcode

door Henk Beunk

Afkomstig uit Polen en voorzien van een variabel motorvermogen. Zo zou in het kort de omschrijving van de Ursus Bison 85-50 met Krachtcode kunnen luiden. De trekker heeft een maximummotorvermogen van 63 kW, maar kan als de bestuurder dat niet nodig heeft bij gelijkblijvend toerental ook minder leveren.

De Ursus is afkomstig uit Polen en niet, zoals veel mensen denken, uit Rusland. Importeur Peja Brustrac is gevestigd in Arnhem en bracht in 1984 131 Ursus trekkers aan de man (of aan de vrouw).

De 85-50 werd in december 1983 geïntroduceerd. Hij heeft — daar hoeven we niet omheen te draaien — vrij veel overeenkomsten met de eerder door ons geteste en tevens Oosteuropese Zetor 8111.

Motor

De relatie tussen Ursus 85-50 en Zetor 8111 treedt aan het licht bij de motor. Boring, slag, inhoud en type-aanduiding (Z 8401) zijn van beide gelijk. Een klein verschil is dat de Ursus er 63 kW aan vermogen uithaalt en de Zetor 60.

Een uniek technisch aspect van de Bison 85-50 is Krachtcode, een voorziening waarmee de bestuurder het maximummotorvermogen kan aanpassen aan de behoefte van het werktuig. Door een draaiknop op het instrumentenpaneel kan het motorvermogen bij gelijkblijvend toerental variëren tussen 63 kW en 37 kW. Een verschil van 26 kW. Ten minste, zo stelt het instructieboekje het. Het verschil dat wij maten was kleiner.

Nu gedraagt een nieuwe trekker zich anders dan een trekker die een tijdje in gebruik is. Desondanks vragen wij ons af, of dat verschil van 26 kW van de motor

dat Ursus aangeeft wel wordt bereikt. Wij houden het op minder. Ondanks die beperking vinden wij de gedachte die er achter Krachtcode steekt een goede, omdat het de bestuurder uitnodigt tot brandstof besparen. Gezien het vrij aanzienlijke verbruik — 249 gram per kW per uur bij maximum vermogen — komt die voorziening bij deze trekker extra goed tot zijn recht. De Ursus 85-50 wordt gestart door middel van een startknop

vermogensklasse is dat te omschrijven als gemiddeld.

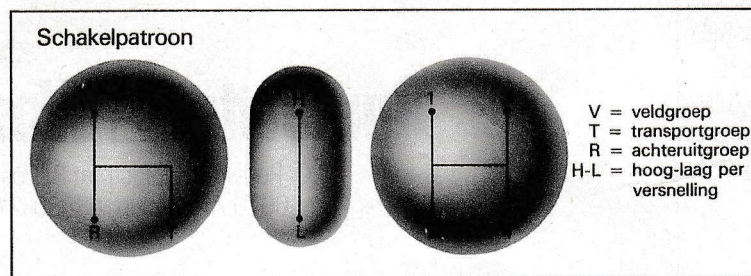
Versnellingsbak

De Ursus Bison 85-50 heeft een 8+4 versnellingsbak plus een hoog-laag per versnelling. Daardoor komt het totaal aantal mogelijkheden op 16 vooruit en 8 achteruit. De hoog-laag is te gebruiken zonder dat u de koppeling hoeft in te trappen. Zonder dat de trekker stil komt te staan, neemt

berheid die je in deze tijd eigenlijk niet meer verwacht. Na enig oefenen en niet al te veel gas valt er met de versnellingspook redelijk te schakelen.

Bij dezelfde versnelling voor- en achteruit gaat de achteruit een derde sneller. Door tegelijk met het schakelen tussen voor- en achteruit de hoog-laag te gebruiken, is het verschil in snelheid bijna nul.

De trekker rijdt in de vierde van de veldgroep sneller dan in de eerste van de transportgroep. Of dat een voor- of een nadeel is, daar wordt verschillend over gedacht.



dat de contactsleutel is ingedrukt. Een startbeveiliging is er niet en dat is een duidelijk minpunt. Zoiets hoort gewoon op iedere trekker aanwezig te zijn.

Koppeling

Het koppelingspedaal vraagt vrij veel kracht en de beweging die u met de voet moet maken is niet logisch. Ursus heeft deze kwestie nog niet onder de knie. De beweging van de voet gaat via een stangenstelsel naar de enkele droge plaat. Deze heeft een doorsnede van 325 mm en voor deze

de snelheid met een kwart af terwijl het koppel met een kwart stijgt. Dit schakelen onder belasting is bij de Ursus extra plezierig, omdat de weerstand die de motor biedt tegen terugzakken in toeren erg gering is (stijgingsfactor 0,17).

Van de hoog-laag per versnelling heeft de laag een mechanisch bekrachtigde verbinding. Als de accu leeg is, kunt u hem dus altijd weer aanslepen.

De versnellingspook zit rechts van de bestuurder en de groepen pook links. Geen van beide pookken is gesynchroniseerd. Een so-

Remmen

De Ursus 85-50 remt door middel van hydraulisch bediende schijfremmen op de achteras. Op zich werkt dat goed, maar vergeleken met trekkers die ook de vooras beremmen valt het effect tegen. Vooral bij geringe belasting van de achteras heeft de trekker bij sterk remmen de neiging om te gaan „springen”. Hij schuift dan nogal door.

De handrem werkt mechanisch op de schijfremmen. Aan het bedieningsgemak ervan valt nog wel het een en ander te verbeteren. Plezierig is dat als de handrem erop staat er een controlelampje brandt.

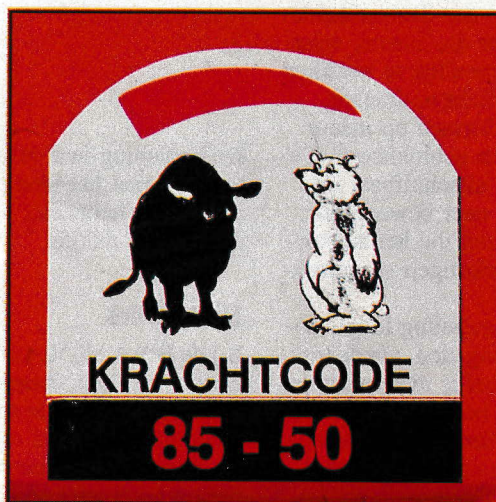
Besturing

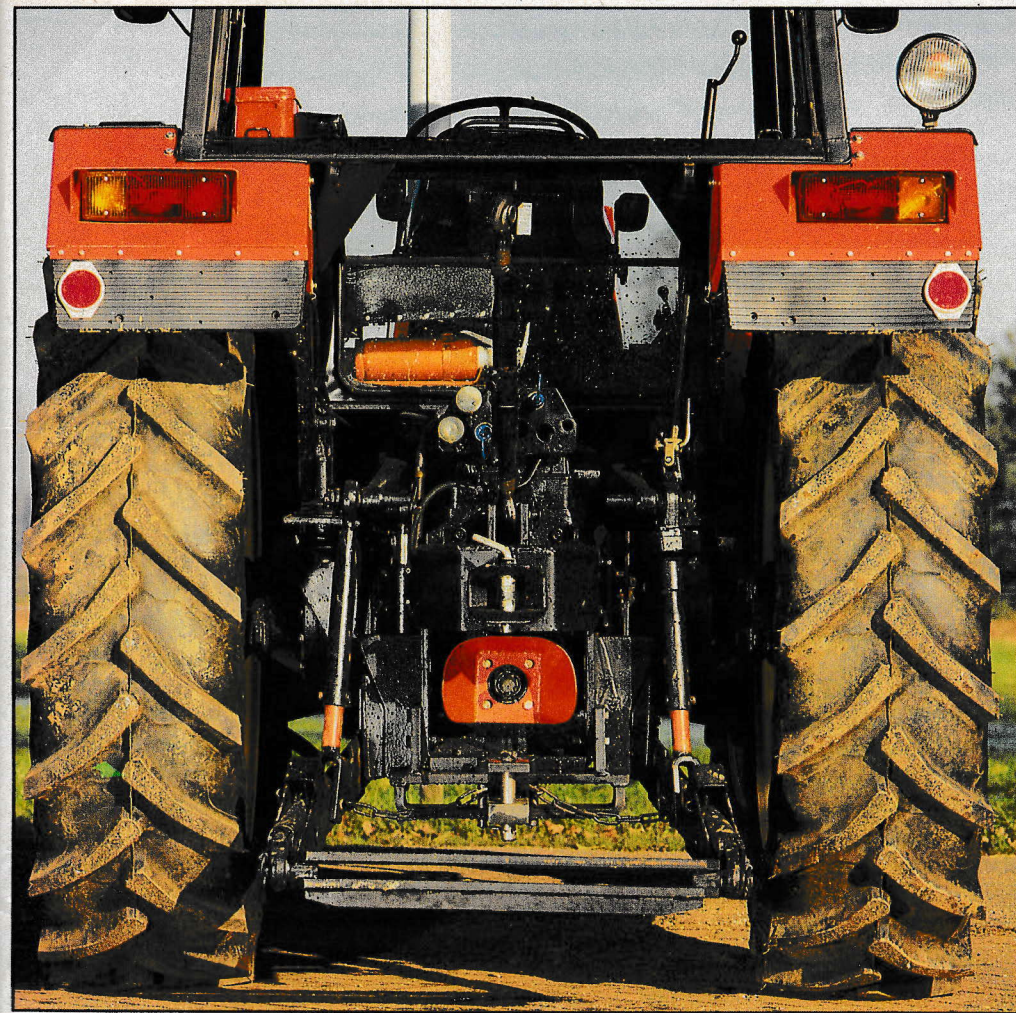
De 85-50 heeft een mechanische besturing die hydraulisch wordt »



Rechts: *Krachtcode is een systeem waarbij de trekkerbestuurder de hoeveelheid dieselolie die naar de cilinders wordt gestuurd kan regelen. Daardoor heeft hij dan ook, binnen bepaalde grenzen, invloed op het maximummotorvermogen. Ursus geeft op dat bij gelijkblijvend toerental het maximumvermogen in te stellen is tussen 63 en 37 kW = 85 en 50 pk. Bij licht aftakaswerk, waarbij u wel het toerental nodig hebt maar niet het vermogen, kunt u op deze manier brandstof besparen*

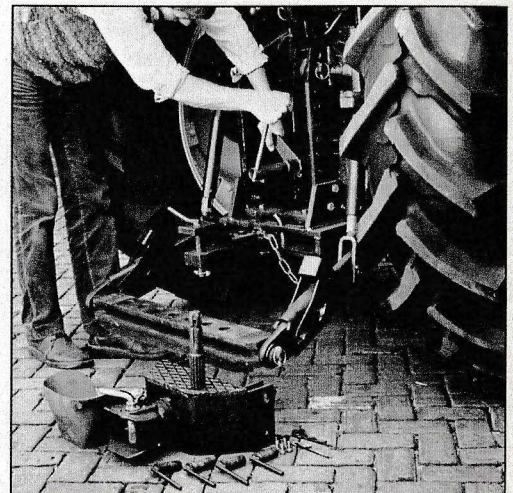
Geheel rechts: *De eindvertragingen in de voorwielen steken, op een spoorbreedte van 150 cm, een flink eind buiten de band uit. Bij manoeuvreerwerk langs palen en deuropeningen is dat wel iets om in de gaten te houden, zeker als u haast hebt. Een hekje zoals hier op de foto zal wel wijken, maar een betonnen deuropening niet. Bij grotere spoorbreedtes speelt dit probleem dus niet. De diagonaal voorbanden zijn van Tjechisch fabrikaat (Barum) en de radiaal achterbanden (Taurus) komen uit Hongarije*



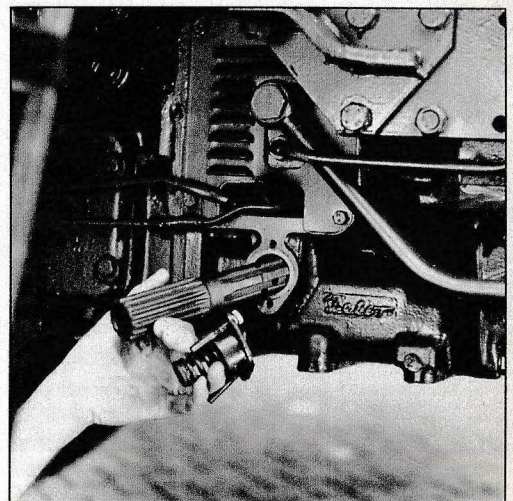


Links: Ursus maakt voor het stabiliseren van de trekstangen gebruik van geleideblokken. Dit is een alles-of-niets-systeem dat met vier moeilijk bereikbare imbusbouten, twee per blok, moet worden ge(de)monteerd. In de praktijk zal het er op neerkomen dat de boer de blokken achterwege laat. Wat er dan overblijft, is een automatische blokkering helemaal bovenin door de schuin weglopen de geleiding. De „flexibele” trekstangogen en de zware gatenbalk behoren tot de standaarduitvoering

Onder: Voor het verwisselen van de aftakas levert Ursus een contrasleutel. Daarmee kan de aftakas worden vastgehouden. De motor hoeft dan niet te lopen om de hydraulische aftakasrem te laten werken. Om de assen te kunnen verwisselen, moet u wel het mastershield en de wagentrekhaak verwijderen. Die laatste heeft vier hoogtestanden; ze zijn in te stellen met behulp van vier korte pennen. Voor één persoon is dat redelijk goed te doen



Rechts: Het vreemdste van de Ursus is de omschakeling van de aftakas van 540 naar 1.000 of omgekeerd. De trekker heeft twee assen: één voor 540 met zes spiebanen en één voor 1.000 met 21 spiebanen. De as die niet in gebruik is, moet worden opgeborgen in het koppelingshuis. Daar komt dan de toerenomschakeling tot stand. Iets wat ook zou kunnen door vanaf dat punt een hendel in de cabine te maken. Dat Ursus en Zetor een bepaalde verwantschap hebben, valt van deze foto af te lezen



bekrachtigd. De kracht die er voor nodig is, is wat meer dan we gewend zijn. Van uiterst links naar uiterst rechts en omgekeerd zijn er drie omwentelingen nodig; dat is weinig.

Voor het maken van een halve cirkel in één keer had onze trekker ondanks de niet al te grote voorwielen nogal wat ruimte nodig.

Deze grote draaicirkel was vooral te wijten aan het feit dat de voorwielen op 150 cm stonden. Bij grotere spoorbreedtes kunnen de wielen beter „weg” en draait de trekker scherper (mits de kruiskoppelingen het toestaan).

Elektriciteit en verlichting

De Ursus heeft twee accu's. Samen hebben ze een capaciteit van 190 Ah; dat is heel wat. Een plezierig gegeven, omdat er verder geen koudstarthulpen aanwezig zijn.

Naast de gewone verlichting zijn er twee werkclampen voor bovenop de cabine en een rechtsachter op het spatbord. Dat is voldoende.

Het stopcontact voor de verlichting van de werktuigen zit achter de rechter hefarm.

In verband met het afklemmen van het snoer is dat niet zo'n geslaagde oplossing.

Hefinrichting

De Ursus Bison heft 3.724 daN (3.800 kg) tussen de kogels. Daarmee scoort hij in deze vermogensgroep gemiddeld. De hef heeft een mengregeling, een zweefstand en een daalsnelheidsregeling. Door die laatste, waarvan de knop moeilijk te bereiken is, helemaal dicht te draaien, kunnen de hefarmen op iedere hoogte worden geblokkeerd. De trekogen zijn uitschuifbaar en daarna op en neer beweegbaar. Een voorziening die het aankoppelen van werktuigen vergemakkelijkt.

De trekkrachtregeling loopt, zoals we het graag zien, via de trekstangen. De hef is niet vanachter de trekker te bedienen en dat is jammer. Plezierig is het dat de lengte van de rechter hefstang vanuit de cabine is in te stellen.

De bediening van de hef stemt overeen met het idee dat je van de trekker hebt. Het gaat allemaal wat „nukkelig”.

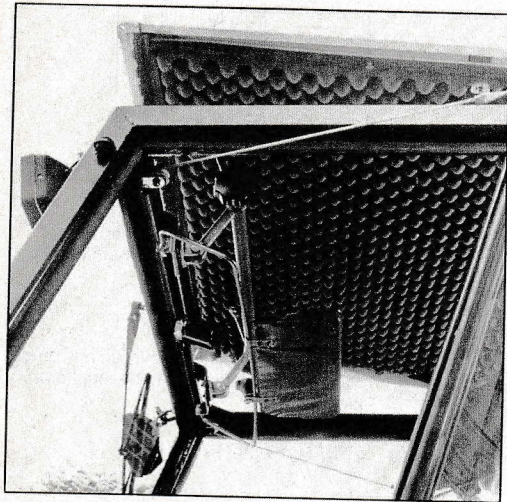
Hydrauliek

Bij de Bison 85-50 werken er van de vier hydrauliekaansluitingen twee op de normale manier, via een dubbelwerkend regelventiel. De derde levert alleen druk als de hef omhoog gaat en de vierde is

een retour. Voor het normale werk is er dus maar één dubbelwerkend regelventiel en dat vinden we weinig. De capaciteit, 35 liter per minuut bij een druk van 170 bar, is voldoende. De koppelingen zijn niet beveiligd op trekbelasting. Mocht u bij het afkoppelen van een werktuig vergeten een slang los te nemen, dan schiet deze dus niet uit zichzelf los. De bedieningshendel van het

Onder: Voor ventilatie-doeleinden heeft de Ursus een dakluik. De naam „dakluik” geeft het systeem echter niet goed weer, want de bestuurder moet als het ware het hele dak optillen. Het heeft veel stel mogelijkheden, maar het weegt nogal wat. De zonneklep is zeer eenvoudig van uitvoering, maar heeft evenals het dakluik veel stel mogelijkheden. De deur hangt via een staaldraad en een katrol, in een veer en laat zich daardoor gemakkelijk sluiten

Rechts: De cabine van de Ursus is zeer ruim. Ook voor een bijrijder is het, als hij eenmaal op zijn plaats zit, plezierig toeven in de cabine. Getint glas behoort niet tot de standaarduitvoering, maar is als een extra (tegen meerprijs dus) leverbaar. Hetzelfde geldt voor de radio, die boven in het instrumentenpaneel wordt gebouwd. Opbergmogelijkheden in de cabine zijn ruim voorradig. Door het grote glasoppervlak, ook onder in de deuren, is het zicht naar voren en schuin naar opzij goed



dubbelwerkende ventiel lijkt veel op de hendel van de hef en zit er ook vlak naast. Daardoor kan er nog wel eens verwarring ontstaan. De olie voor het buitenwerkend circuit wordt zowel in de retourleiding als in de aanzuigleiding naar de pomp gefilterd. Dat is een goede zaak.

Aftakas

De motor van de 85-50 levert maximaal 63 kW en daarvan zijn er aan de aftakas maximaal 56,3 te gebruiken. Dat is een verlies van 11 procent en dat is acceptabel. Voor de 1.000 toeren aftakas kunt u diezelfde 56,3 kW aanhouden. De 1.000 toeren worden namelijk een fractie onder het nominaal toerental van de motor bereikt.

Wanneer de 540 toeren aftakas is gemonteerd, draait deze 540 bij 1.900 motortoeren. Er is dan zo'n 50 kW (69 pk) aan vermogen beschikbaar. Voor een 540 toeren werktuig is dat meestal meer dan voldoende. Heeft het werktuig dat vermogen niet nodig, dan kunt u Krachtcode naar

het minimum draaien. Het brandstofverbruik loopt dan zo'n tien procent terug en het werktuig loopt minder risico dat het door een te hoog aftakasvermogen wordt beschadigd.

Mocht u lange tijd geen hef en hydrauliek gebruiken (bijvoorbeeld bij transportwerkzaamheden), dan kunt u door het omzetten van een hendel links onder de cabine de oliepomp uitschakelen. De energie die de motor daaraan anders zou spenderen, komt dan ten goede aan de achterwielen.

Het inschakelen van de aftakas gebeurt hydraulisch door middel van een hendeltje links naast de stuurkolom. Daar valt goed mee te werken. Er is dan nog een ander hendeltje rechts onder de stoel waarmee je de verbinding tussen motor en aftakas mechanisch kunt verbreken. Officieel zou het dus zo moeten zijn, dat je eerst deze mechanische schakeling tot stand brengt en daarna pas met de hydraulische gaat werken. Om die mechanische echter in te kunnen schakelen, moet de motor stil staan. Daar-

door zal er in de praktijk weinig van terecht komen. De hendel staat gewoon altijd ingeschakeld.

Voor- en achteras

Van de vierwielangedreven trekkers in onze test is de Ursus de eerste die geen differentieel-slot in de vooras heeft. De kans dat het voorwiel met „grip” langzamer gaat draaien dan normaal en het andere sneller, behoort dus tot de ongewenste mogelijkheden. Hier staat tegenover dat Ursus de voorwielen inschakelt via een hydraulisch bediende lamellenkoppeling. Zowel het in- als het uitschakelen kan dus onder belasting. Jammer is het dat er voor de stand „in” geen controlelampje brandt.

Het inschakelen van het differentieel-slot in de achteras gebeurt zoals gewoonlijk via een pedaal dat u met de rechervoet moet bedienen. Het verschil met het pedaal van de Ursus en dat van veel andere trekkers is echter dat het bij de Ursus weinig moeite kost het pedaal in te trappen. Het zit op een plezierige plaats en vraagt

weinig kracht. Daardoor kost het ook weinig moeite het ingetrapt te houden. Voor een pedaal dat zichzelf ontgrendelt zodra de spanning van het slot is, werkt dat prettig.

Trekhaken

Het aspect „getrokken werktuigen” levert bij de Ursus weinig problemen op. Er is weliswaar geen kipperknobbel, maar de zware zwaaiende trekhaak kan deze voor een belangrijk deel vervangen.

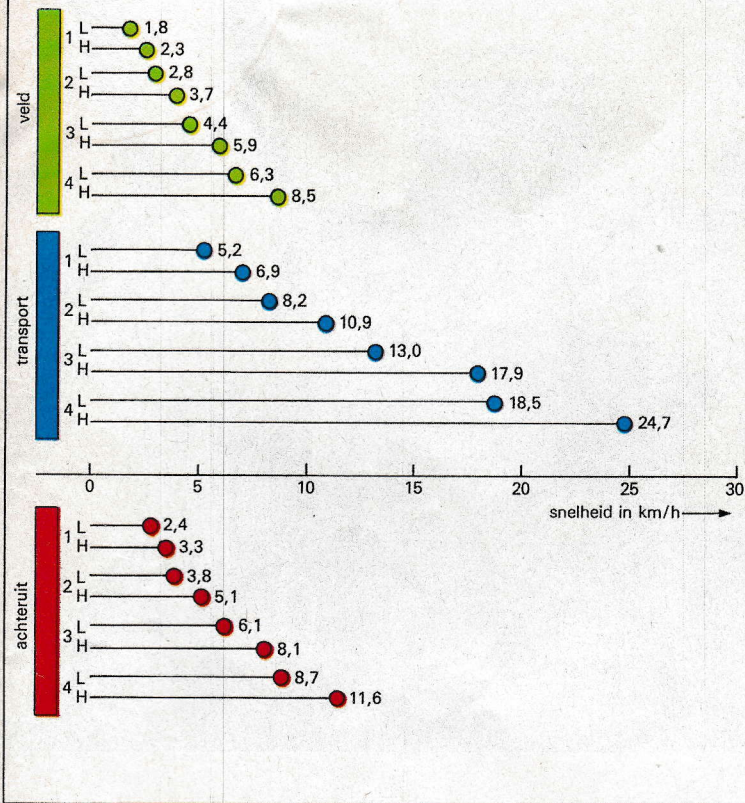
De wagentrekhaak heeft vier hoogtestanden. In de tweede stand (van bovenaf gerekend) zit hij niet in de weg voor de topstang en ook niet voor de aftakas. Bij aftakasaangedreven driepuntswerktuigen kan hij dus in de meeste gevallen gewoon blijven zitten.

De gatenbalk die Ursus bij de trekker levert, hoort thuis in de categorie „degelijk werk”. Dat brengt wel als nadeel met zich mee dat hij knap zwaar is. Een voordeel is weer dat hij te gebruiken is voor allerlei hand- en

Technische gegevens

Ursus Bison 85-50

Snelheden per versnelling bij nominaal toerental (2.200 omwentelingen per minuut) en op 16.9 R 34 achterbanden



Moter

merk en type : Ursus-Zetor 8401
 soort : viercilinder viertakt diesel
 boring x slag : 110 x 120 mm
 inhoud : 4.562 cm³
 maximumvermogen : 63 kW bij 2.200 omwentelingen per minuut
 specifiek vermogen : 72,4 cm³ per kW
 maximum koppel : 292 Nm bij 1.450 omwentelingen per minuut
 koppel bij maximumvermogen : 275 Nm
 stijgingsfactor van het koppel : 0,18
 merk en type brandstofpomp : Motorpal, lijn
 specifiek brandstofverbruik : 249 gram per kW per uur bij maximumvermogen
 luchtfilter : oliebad
 soort koeling : vloeistof

Koppeling

enkele droge plaat, doorsnede 325 mm

Versnellingsbak

merk Ursus
 16 versnellingen vooruit en 8 achteruit

Remmen

schijfremmen aan binnenzijde ashuis

Besturing

hydrostatisch

Draaicirkel (test)

ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel

* De gegevens zijn afkomstig van fabrikant of importeur tenzij anders vermeld; test = boerderij-test.

Van de Ursus 85-50 is geen officieel testrapport voorhanden van de Organisatie voor Europese Samenwerking en Ontwikkeling (OECD).

zonder ingeschakelde vierwielaandrijving: rechtsom 10,80 m, linksom 11,75 m met ingeschakelde vierwielaandrijving: rechtsom 11,95 m, linksom 12,85 m

Elektrisch systeem

12 volt; capaciteit van de twee accu's 190 Ah; capaciteit dynamo 42 A; vermogen startmotor 2,9 kW

Hefinrichting

categorie 2
 trekkrachtregeling via de trekstangen maximumhefkracht 3.724 daN (3.800 kg)

Hydrauliek

drie pompen;
 één voor hefinrichting en buitenwerkend circuit, capaciteit 35 liter per minuut bij een druk van 170 bar (test)
 één voor stuurinrichting en één voor H-L en aftakasschakeling
 één dubbelwerkend regelventiel, ook enkelwerkend te gebruiken + één aansluiting

die druk levert via de hef hoeveelheid olie voor extern gebruik: stilstand 30 liter, rijdend 15 liter

Aftakas

onafhankelijk, met hydraulisch bediende lamellenkoppeling
 verwisselbare aftakassen
 één voor 540 toeren: zes spiebanen, doorsnede 35 mm
 één voor 1.000 toeren: 21 spiebanen, doorsnede 35 mm
 schakeling 1.000 of 540 komt tot stand met het verwisselen van de aftakassen
 maximumvermogen: 56,3 kW bij 2.200 motortoeren
 vermogen bij 1.000 toeren: 56,3 kW bij 2.195 motortoeren

Voor- en achteras

achter: planetaire eindvertraging aan binnenzijde ashuis; differentieelslot onder belasting inschakelbaar
 voor: mechanisch, niet centrale aandrijving zonder differentieelslot; aandrijving voorwielen onder belasting in- en uitschakelbaar

Banden

achter: Taurus 16.9 R 38 8 PR
 voor: Barum 12.4 — 24 6 PR
 maximale asbelasting op banden zoals vermeld en een snelheid tot 30 km/h
 achter: 5.040 kg bij een spanning van 1,7 bar
 voor: 2.320 kg bij een spanning van 1,6 bar

spoorbreedte achter: 150 cm; instelbaar in vier trappen van 150 cm tot 172,5 cm
 spoorbreedte voor: instelbaar in drie trappen van 150 cm tot 180 cm

Geluidsniveau

in cabine: 91 dB(a) bij onbelast stilstaande trekker met vol motortoerental
 omgeving: 86 dB(a) Imag nr. 1183-123

Gewicht in standaarduitvoering

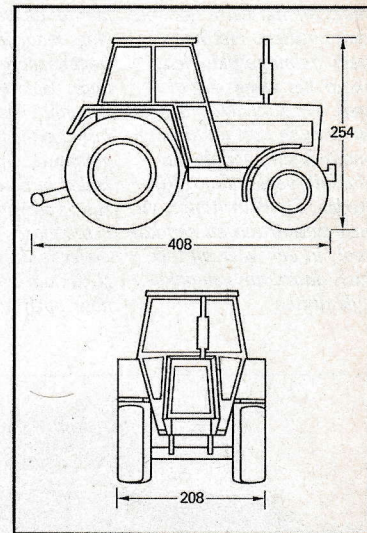
op vooras: 1.740 kg (= 42 %)
 op achteras: 2.410 kg (= 58 %)
 totaal: 4.150 kg
 specifiek gewicht: 55 kg/kW

Inhoud

motorcarter + nat luchtfilter:	12 liter
versnellingsbak	} 45 liter
differentieel achter	
hydrauliek	
hydrauliek extern	
eindvertraging achter:	2 x 4,5 liter
eindvertraging voor:	2 x 1,25 liter
differentieel voor:	3,5 liter
brandstoftank:	125 liter
koelsysteem:	23 liter

Opmerkingen importeur

Wat betreft de stijgingsfactor van het koppel willen wij opmerken dat deze weliswaar laag is, maar dat het koppel zelf vrij hoog is. Daardoor kan de trekker in het veld evenveel presteren als een trekker met een hoge stijgingsfactor maar een laag koppel. Bij typen met een andere trekkinrichting kan het geluidsniveau in de cabine lager uitvallen; er zijn dan minder trillingen. Ook bij OECD-testen van eerdere typen kwam het geluidsniveau in de cabine lager uit dan de waarde die gemeten werd door Boerderij.



Verversingstermijn

motorolie + luchtfilter: 150 uur
 overige reservoirs: 800 uur of eenmaal per jaar

Afmetingen

bodemvrijheid: 38 cm
 laagste punten zijn de bevestiging van de zwaaiende trekhaak en het voordifferentieel

Importeur

Peja Brustrac bv
 Van Oldenbarneveldtstraat 85a
 6828 ZN Arnhem
 (085) 43 02 98. Aantal dealers: 15

Prijzen

Brutoprijs in standaarduitvoering

(exclusief btw)	f 40.690
Meerprijs voor voorspatborden	f 250
frontgewichten per set van tien	f 525
zwaaiende trekhaak	f 450
16.9 R 38 achterbanden plus velgen	f 2.200
radio	f 350

Brutoprijs in geteste uitvoering

(exclusief btw) f 44.465

Meerprijzen bij directe levering

(exclusief btw)	f
fronthefinrichting + -aftakas	f 10.500
twee extra dubbelwerkende regelventielen	f 1.450
volgwagenberemming lucht	f 1.450
frontgewichten per set van tien	f 525
standaard gatenbalk	standaard
zwaaiende trekhaak + kipperknobbel	f 550

Wat betreft het cabinefilter voor verse lucht, hier maakt het instructieboekje inderdaad geen melding van. Dit zal worden aangepast.

Tegen een meerprijs van f 2.000 exclusief btw bij directe levering is de 85-50 te voorzien van een kruipbak, die dan in de plaats komt van de hoog-laag per versnelling. Tegen een meerprijs van f 550 is er ook een combinatie leverbaar van zwaaiende trekhaak en kipperknobbel.

» spandiensten zonder dat hij krom gaat.

Cabine

De cabine van de Ursus biedt aan de bestuurder veel ruimte. Ook voor een bijrijder; als die eenmaal op zijn plaats zit, is het in de cabine goed toeven. De in- en uitstap door beide portieren zijn ruim.

Van het geluidsniveau in de cabine schrokken we een beetje; we noteerden 91 dB(a). Bij zo'n niveau — driemaal zoveel als een trekker die op 82 zit — mag je beslist niet meer van geluidsarm spreken. Het is vooral het vele rammelen van allerlei zaken dat het niveau onnodig opschroeft. De Ursus 85-50 is ook de eerste trekker die wat geluid betreft vriendelijker is voor zijn omgeving (86 dBa) dan voor zijn eigen bestuurder.

De mogelijkheden die verwarming en luchtverversing bieden zijn beperkt. Verversing van de cabinelucht kan via een eenvoudig filter en door de achterrauit, de portieren of het dakluik open te zetten (de zijruiten kunnen niet open). Voor het bedienen van de achterrauit moet de bestuurder wel omgekeerd in de stoel gaan zitten. Het filter voor de cabinelucht ontdekten we trouwens pas in een later stadium. Het zit verstopt op de grens van cabine en motorkap en het instructieboekje maakt er geen melding van. Voor ventilatiedoeleinden kunnen ook de portieren in een iets-open-stand worden vergrendeld. Een handige oplossing, maar met de beperking — op de openbare weg — dat de spiegels niet meer goed staan.

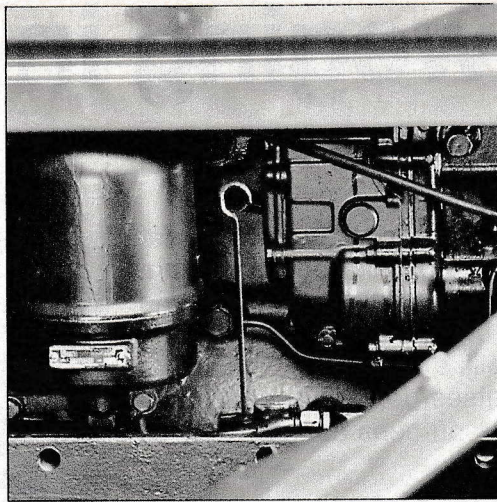
Met controle- en waarschuwingslampjes is Ursus zuinig omgesprongen. Ze zijn er voor laadstroom, oliedruk, handrem, groot licht en knipperlicht. De stoel, merk Grammer, is instelbaar naar gewicht en heeft een verstelbare rugleuning. Hoogte- en lengteverstelling zijn er ook, maar daar heeft u gereedschap voor nodig.

Het zicht vanuit de stoel is acceptabel voor wat betreft de zijkanten, goed als het gaat om de voorwielen en prima als het betrekking heeft op hefinrichting en trekhaken.

Onderhoud

Om het (natte) luchtfilter en het voorfilter te kunnen bereiken,

Een klein detail kan soms veel ergenis veroorzaken. De peilstok van de motorolie is bevestigd met een schroefconstructie. Daardoor vergt het enige tijd voordat je hem los hebt. Omdat hij vervolgens bij het recht omhoog halen achter de motorbeplating verdwijnt, gaat daar ook weer tijd mee verloren. Na al dat gepriegel kun je een goede aflezing van het oliepeil wel vergeten. Links het cycloonfilter voor de reiniging van de motorolie en rechts het deel van de brandstofpomp waarin Krachtcode schuilgaat



moet u een van de kleine zijpanelen verwijderen. Daarvoor hebt u dan wel een steek-, ring- of dopsleutel nodig. Voor een aspect dat bij het dagelijks onderhoud hoort, vinden wij dat niet zo geslaagd. Eenzelfde opmerking hoort bij de accu's. Deze zitten onder een deksel onder het vloerkleed van de cabine. Zo maar even voor de aardigheid begin je daar niet aan. Ook de vulopening voor de brandstoftank zit verre van ideaal. Wat betreft dit „dagelijks onderhoud” valt er voor Ursus nog wel wat te verbeteren. Dit in tegenstelling tot het groot onderhoud. Dat verloopt op één puntje na probleemloos. Dat ene puntje — het zijn er eigenlijk twee — betreft de vetnippel in de kruiskoppeling van het voorwiel. Deze is moeilijk te bereiken waardoor de kans dat hij geregeld in het vet wordt gezet gering is.

Ursus levert overigens wel zelf een vetspuit bij de trekker, maar ook een hydraulische krik, een bandenspanningsmeter, een werkklamp met snoer, een brandblusser en nog veel meer. Een hele kist vol. Daarvan hebben we tijdens het testen ook het een en ander moeten gebruiken. Er liep wel eens iets „los”. Nooit ernstig, maar het zou ook anders kunnen.

Maten en gewichten

Gerekend naar het hoogste punt van het dak (2,54 m) is de Ursus een lage trekker. Dat kan een belangrijk koopargument zijn voor een boer met lage zolderingen en deuropeningen. Dat de pijp van de uitlaat zo'n 35 cm boven het dak uitsteekt, doet aan dat feit weinig af. Een ijzerzaag is gauw gevonden.

Met zijn gewicht van 4.150 kg scoort de Bison gemiddeld. Met de verdeling van het gewicht over voor- en achteras, respectievelijk 42 en 58 procent, scoort hij beter dan gemiddeld.

Aan de neus van de 85-50 is plaats voor tien frontgewichten van 22 kg elk. Deze zijn met een lange bout bevestigd volgens het alles-of-niets-principe. Niet ideaal, maar door het vriendelijke gewicht zult u er toch vrij snel gebruik van maken.

Samenvatting

De Ursus 85-50 is niet duur; in vergelijking met westerse merken zit hij op de helft van de prijs of minder. Daarbij hoort de opmerking dat de catalogusprijs van Ursus dicht bij de werkelijk te betalen prijs zit; andere merken werken vaak met flinke kortingen. Ook schrijft een Ursus sneller af, zeker als u hem maar kort houdt. Ondanks dat is er een groot prijsverschil, waarbij de trekker toch die zaken biedt die u ook bij een ander merk aantreft. Weliswaar niet zo verfijnd en bijde-tijds (waarmee Ursus een stuk ontwikkelingskosten drukt), maar het is er allemaal wel.

Sterke punten zijn dus de prijs, de hoog-laag per versnelling, de geringe hoogte van de trekker en de bediening van differentieelslot en voorwielaandrijving.

In negatieve zin willen we noemen: geen startbeveiliging, geen verstelbaar stuur, de ongesynchroniseerde versnellingsbak, geen differentieelslot in de vooras, weinig hydrauliekaansluitingen en het zeer hoge geluidsniveau in de cabine. Die cabine, ook vanwege de sobere uitvoering, is vooral te beschouwen als een veiligheidskooi en een be-

Gebruikers-ervaring

De lage aanschafprijs vindend de gebruikers van de Ursus Bison 85-50 het sterkste punt van de trekker. Hier en daar klinkt echter wel de opmerking dat er nog wat geld bij moet om hem compleet te maken, bij voorbeeld voor extra hydrauliekaansluitingen.

Hoog scoort ook de hoog-laag per versnelling. Krachtcode wordt niet spontaan als onderdeel genoemd, maar men is wel tevreden over, al hangt het af van het soort werkzaamheden. Bij licht aftak-aswerk heeft men er het meeste baat bij. Over het verbruik bij maximum vermogen lopen de meningen uiteen van normaal tot hoog.

Unaniem daarentegen is men over het feit, dat de trekker wat ruig is, soms iets te simpel en dat er nog wel eens iets (los)rammelt. Ursus-gebruikers repareren echter vrijwel zelf.

Positief is men over de geringe hoogte van de trekker, de bediening van het differentieelslot in de achteras en de flexibele ogen aan de trekstangen. Bijzonder laag scoort de stabilisatie van de hef. Verscheidene gebruikers hadden zelf iets beters geconstrueerd. Moeite heeft men met bepaalde aspecten van het dagelijks onderhoud, waaronder de vulopening van de brandstoftank. Van de geringe weerstand die de motor biedt en het feit dat er geen differentieelslot in de vooras zit, ondervindt de praktijk weinig hinder. Opvallend te slotte is dat verscheidene gebruikers spontaan zeiden dat ze de nieuwe Ursussen mooi vinden.

scherming tegen regen en wind. Een deel van het prijsverschil met andere trekkers is hier te vinden.

De geringe dichtheid van het dealernet is er de oorzaak van dat er aan de verkoopspreiding nog wat schort. Een Ursus-bezitter doet echter wel meer zelf (en moet dat soms ook) dan de bezitter van een westers merk.

*Testers: Willem C. Angenent
Henk Beunk*