

Standaard heeft de Zetor een mechanische hef met positie-, trekkracht- en mengregeling. Deze werkt bij het ploegen goed. De trekkracht-regeling werkt via de topstang. Bij positie-regeling bleek de hef wat moeilijk doseerbaar.

Over de uitvoering aan de achterkant een paar opmerkingen. De stabilisatie (pen/gat, gecombineerd met schroefdraadverstelling) is handig genoeg, maar er is wel kans op roesten van de schroefdraad.

De afstandsbediening op beide spatschermen werkt wat vreemd. Daarmee kun je alleen heffen als je de knop indrukt; zodra je deze loslaat, zakt de hef weer. Door het ontbreken van een vaste stand heeft deze afstandsbediening weinig zin. Desgewenst is een elektronische geregelde Bosch IV-hef leverbaar.

De hydrauliek-prestaties zijn niet zo overtuigend als de hefprestaties. De opbrengst is met krap 50 liter per minuut goed, maar de maximumdruk is met 165 bar te laag. De bedieningshendels van beide dubbelwerkende aansluitingen zitten handig op het rechter scherm.

Standaard levert importeur Prameda aansluitingen die niet zijn beveiligd op trekbelasting. Deze aansluitingen zitten vrij ver naar achteren boven de topstang. Bij omhoogklappen van de topstang zitten ze in de weg.

Aftakas niet verbeterd

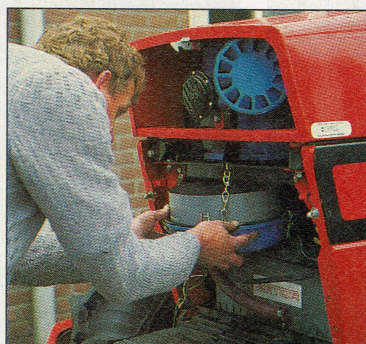
Jammer is dat de constructeurs zijn vergeten de aftakas te verbeteren. Allereerst ontbreekt een spaaraftakas. Daarnaast is de schakeling 540/1.000 toeren zeer ongelukkig. Teneinde om te schakelen van 540 op 1.000 of andersom, moet de aftakas-stomp worden gedemonteerd en omgedraaid.

De inschakeling van de aftakas is wel modern. Links onder het stuur zit de aan- en uitschakelaar. De aftakas schakelt hydro-pneumatisch mooi geleidelijk in.

De aftakas draait 1.000 toeren bij ruim 1.900 motortoeren. Een goede keuze: bij dit toerental is het specifiek verbruik het laagst en is de weerstand tegen piekbelasting voldoende groot.

Over de bediening van de voorwielaandrijving en het differentieelslot is wel nagedacht. De voorwielaandrijving schakelt je via een handige draaiknop op het dashboard elektro-pneumatisch in. De voorwielaandrijving schakelt redelijk gemakkelijk onder belasting in en uit.

Het differentieelslot in de ach-



Boven de accu zit het oliebadluchtfilter. Het is moeilijk zonder morsen te verwijderen. Verder levert het onderhoud weinig problemen op



De instap is te stijl. Dit is eenvoudig op te lossen door de onderste trede om te draaien. Hier is dat gebeurd

teras schakel je pneumatisch in via een voetpedaaltje. De klauwschakeling schakelt niet onder belasting in of uit. In de vooras zit een zelfsperrend differentieelslot. Voor de voorwielaandrijving is een controlelampje aanwezig, bij het differentieelslot is dit helaas niet het geval.

Importeur Prameda levert de Zetors af met een snelverstelbare Paateer-trekhaak met kipperknobbel.

Veel glas

Het zicht vanuit de cabine is dankzij het enorme glasoppervlakte prima. Jammer is, dat het zicht tussen de motorkap en het linker voorwiel ernstig wordt belemmerd door de dikke, karakteristiek scheefstaande uitlaatdemper.

Zetor heeft opnieuw gezorgd voor een comfortabele bijrijderszit. Hierop kan een flinke volwassene goed zitten. Verder scoort het dashboard met zijn goed bereikbare bedieningsorganen goed. Ook de vlakke vloer is prettig.

Minder modern is het geluidsniveau: met 83,5 dB(A) bij volle belasting en gesloten cabine te hoog voor een moderne trekker.

Er zijn nog enkele kritiekpunten meer. De pet is erg klein, waardoor de zon vrij naar binnen kan schijnen. Aan de achterkant ontbreekt een dakgootje, met als gevolg dat vocht naar binnen kan lekken als de achterraut openstaat.

De instap is te stijl, zodat je veelvuldig je scheenbeen stoot bij het instappen. De klimaatregeling kent alleen vier luchtopeningen boven in het cabinedak. Dat betekent 's winters een heet hoofd en koude voeten.

De afwerking laat ook nog steeds te wensen over. Zo kan vocht vrij gemakkelijk onder het vloerkleed lopen.

Zetor doet er goed aan tussenstanden te maken voor de deuren en voor de achterraut. Beide steken in uiterste stand erg ver naar buiten. Een aantal problemen is makkelijk op te lossen of wordt al opgelost door de plaatstelijke dealer.

Het onderhoud aan het oliebadluchtfilter is goed uit te voeren. Alleen is dit filter zeer moeilijk zonder morsen te verwijderen.

De trekker weegt kaal aan de haak zo'n vier ton. Een doorsnee waarde. Wel rust relatief gewicht veel op de achteras. Voor trekwerk en voor zwaar hefwerk moet je dus flink gewichten aan de neus hangen.

Klasse beter

Eén ding staat als een paal boven water: de nieuwe Zetor UR3-serie is duidelijk beter dan de voorgaande. Een Zetor-rijder zal aangenaam verrast zijn na een testrit. Ook rijders van andere merken zullen niet ontevreden uit de cabine stappen. De motor en de hefprestaties zijn concurrerend met vele Westeuropese trekkers. De triple-powershift verschaft bovendien aangenaam schakelgenot. Datzelfde geldt voor de bediening van de voorwielaandrijving en de aftakasinschakeling. Zaken die je best vaak gebruikt.

Toch is de trekker nog niet af. Denk hierbij aan de ongesynchroniseerde groepenschakeling, het verwisselen van de aftakasstomp voor de omschakeling 540/1.000 aftakstoeren, het ontbreken van spaaraftakas, de lage hydrauliekprestaties, het te hoge geluidsniveau en de geringe wendbaarheid.

De prijs is meegegroeid met het niveau, maar desondanks is de trekker met f68.000 nog steeds redelijk scherp geprijsd. □ Foto's: Henk Riswick, Theo Tangelder

Zetor

lengte: 421 centimeter
breedte: 199 centimeter
hoogte: 282 centimeter

Motor

merk en type: Zetor 1201
aantal cilinders: 4
inhoud: 4.156 cc
maximum vermogen: 62 kW (85 pk)
bij 2.200 motortoeren

Versnellingsbak

aantal versnellingen v/a: 18/6
powershift: drietraps
aantal 4-12 km/uur: 7

Hefinrichting

categorie: 2
maximum hefkracht: 4.490 kg
hefkracht door traject: 4.040 kg

Hydrauliek

maximum opbrengst: 49,5 l/min
maximum druk: 165 bar
maximaal vermogen: 11,4 kW
rijdend beschikbaar: 12 liter

Aftakas

schakelbaar op: 540/1.000
maximaal vermogen:
56,3 kW bij 2.100 motortoeren
maximum koppel: 305 Nm bij
1.500 motortoeren
koppelstijging: 25,8 % bij 31,8 %
toerendaling
specifiek brandstofverbruik:
261 gr/kWh

Geluidsniveau

in gesloten cabine: 83,5 dB(A)

Afmetingen

wielbasis: 238 cm
bodenvrijheid: 40 cm
testgewicht: 4.050 kg
gewichtverdeling v/a: 39/61 %

Draaicirkel

spoorbreedte: 1,55 m
banden voor: 13,6R24
uitgesch. voorwielaandr. (r/l):
11,55 m
ingesch. voorwielaandr. (r/l):
12,80/13,05 m

Prijs

bruto, standaarduitvoering:
f68.000

Importeur

Prameda bv
Microweg 11
6545 CL Nijmegen
tel. (080) 72 35 23

Plusen en minnen

- + goed motorprestaties
- + hoge hefkracht
- + triple powershift
- geen spaaraftakas
- hoog geluidsniveau
- lage hydrauliekdruk
- omslachtige omschakeling 540/1.000