



De trekstangen van de hef hebben geen snelkoppelingen of andere vorm van aankoppelgemak. Ook een afstandsbediening ontbreekt. Naast het dubbelwerkende stuurventiel met twee aansluitingen (rood en geel) is er een derde aansluiting (blauw) die dienst doet als drukloze retour. De trekker staat standaard op stugge diagonaalbanden van maat 16.9-30

aantrekken, het hendeltje bedienen en de handkoppeling weer op laten komen. Op dit aparte hendeltje zitten ook een nulstand en een aandrijving van de aftakas via de versnellingsbak.

Die laatste stand is niet duidelijk gescheiden van de rest en daar kunnen dus gemakkelijk brokken van komen. Bij achteruitrijden draait de aftakas dan ook achteruit (linksom). Bij een verstopt geraakt werktuig kan dat echter weer een voordeel zijn. Ook bij stationair aftakswerk (bij voorbeeld mengmestmixen of het aandrijven van een beregeningspomp) biedt deze transmissieschakeling extra mogelijkheden. Met de groepenpook in neutraal kunt u dan vijf aftakassnelheden kiezen.

Van het motorvermogen van 42 kW is bij 540 toeren nog 37 kW beschikbaar. Dat is een verlies van 12 procent en dat is netjes.

Voor- en achteras

De voorwielaandrijving van de 6245 moet u inschakelen via een hendel links voor de stoel. Indrukken is „in“ en optrekken is „uit“. Voor minder ingewijden vergt het enige tijd om daar achter te komen. Er is namelijk geen controlelampje voor de stand „in“ en de sticker die u tekst en uitleg moet geven, zit op een plaats waar hij vanuit de stoel niet te zien is.

De aandrijf-as naar de voorwielen ligt prima beschermd onder de trekker. Kans op wikkelen van plantedelen of kuilgras is dus goed als uitgesloten. De vooras heeft geen differentieelslot. Als de voorwielen ongelijk grip hebben, bij voorbeeld bij ploegen, kan dus (door slip) het effect van de (vier-)voorwielaandrijving goeddeels verloren gaan. Een differentieelslot in de achteras is er uiteraard wel. U moet het met de rechtermoet bedienen en het valt er gemakkelijk in. Pedaal en slot ontgrendelen zichzelf zodra de achterwielen weer gelijk grip hebben.

Een probleem met de voorspatborden kan optreden als u ploegt.

Trekhaken

De wagentrekhaak is op vijf posities te zetten met steeds zo'n 6 cm ertussen. Dat geeft voldoende mogelijkheden. Het benutten ervan vergt wat moeite vanwege

aanslag (lastig bij ploegen). Met de stabilisatie (kettingen met schroefdraad) valt te werken, maar het is verre van ideaal. Om te voorkomen dat de trekstangen, als er geen werktuig of gatenbalk tussenzit, in de band vliegen, zit er aan beide trekstangen een korte veer. Deze kunnen aan elkaar worden gehaakt; dat werkt goed. De hefstanden hebben voldoende verstelmogelijkheden en de lengte van de rechter is vanuit de cabine via een goed werkend mechanisme in te stellen.

De topstang is op vier plaatsen aan de trekker te bevestigen. Deze mogelijkheden zijn, mits de wagentrekhaak is verwijderd, goed en gemakkelijk te benutten. Met de hef op trekkrachtregeling geven ze een verschillende reactiegevoeligheid. Met een apart hendeltje in de cabine kunt u dan nog weer de reactiesnelheid instellen.

Dat de hef soms alle medewerking weigert, leest u bij de beschrijving van de aftakas.

Hydrauliek

Het hydraulisch gedeelte van de 6245 lijkt — in grote lijnen — op dat van andere trekkers. Hij heeft twee pompen: één voor hefinrichting en één voor hef en hydrauliek. Bij laatstgenoemde hoort één

dubbelwerkend stuurventiel, dat via de bedieningshendel ook enkelwerkend te gebruiken is. De erbij behorende aansluitingen zijn niet beveiligd op trekbelasting. Ze hebben wel nette veerbelaste klepjes waardoor de kans dat ze vuil worden gering is. De kleuren van deze stofkapjes corresponderen met een kleurcode-ring bij de hendel van het stuurventiel; slim. Er is 12 liter olie aan de Zetor te onttrekken als hij rijdt; staat hij stil, dan mag u 15 liter gebruiken. Het filter zit in de retourleiding; dat is een goede plaats. Tot zover het „gewone“ deel, nu het afwijkende.

De hydrauliekpomp zit op de aandrijf-as naar de aftakas en achter de toerenschakeling. Met de aftakas op 1.000 of 540 geeft de pomp dus een andere opbrengst. Dat is vooral het geval bij verhoudingsgewijs lage drukken. Bij 100 bar kunt u op de stand 540 over 32 liter per minuut beschikken en op de stand 1.000 over 46 liter per minuut. Bij hogere drukken vlakkt dat verschil af. Bij 148 bar geeft de pomp op zowel 1.000 als 540 toeren 20 liter per minuut. De maximaal haalbare druk is 160 bar. In vergelijking met de concurrentie is dat een geringe capaciteit. Daarbij staat de „verdeelhendel“, die de olie van de pomp verdeelt over hef en/of buiten-

werkend circuit, op maximaal. De hef krijgt dan weinig olie en werkt dus traag. Met dit hendeltje op de stand „halverwege“ gaat de hef sneller reageren, maar dat gaat ten koste van de opbrengst voor het buitenwerkend circuit. Dat het buitenwerkend circuit soms helemaal niets doet, leest u bij de beschrijving van de aftakas.

Aftakas

Bij hydrauliek en hef is het al genoemd: beide onderdelen doen soms helemaal niets. Dat is het geval als u de handkoppeling van de aftakas aantrekt of de voorschakeling (540 of 1.000) op nul hebt staan. De oorzaak van dit verschijnsel is dat de pomp voor hef en hydrauliek op de aandrijf-as van de aftakas zit; achter de koppeling en achter de toerenschakeling. Zo'n oplossing leidt in de praktijk tot een heleboel onpraktische situaties. Dat heeft Zetor begrepen.

Om deze problemen (gedeeltelijk) te omzeilen, hebben de constructeurs een extra bedieningshendeltje gemonteerd. De bestuurder kan hiermee de aftakas uitschakelen, terwijl de oliepomp blijft draaien. Met hef en hydrauliek valt dan gewoon te werken. Om de aftakas weer „bij te schakelen“, moet u de handkoppeling