

der het rijden kan gebeuren.

Tegen terugzakken in toeren heeft de motor weinig in te brengen. Bescheiden is ook het maximum koppel. De motor zegt 'Be-kijk het maar' als je onder de 1000 toeren wilt wegrijden in een wat te hoge versnelling.

Aan de aftakas maten we als maximaal vermogen 82,8 kW, wat meer is dan de 79 kW die de fabrikant opgeeft. Van groter belang is het verschil in brandstofverbruik. Dat ging bij maximum vermogen met 283 gr/kW/h fors over de door de fabriek aangegeven schreef van 245 gram/kW/h.

Transmissie: ongesynchroniseerd

De transmissie is ongesynchroniseerd. Dat is dus behelpen gebeld. Gelukkig heeft de trekker een onder belasting schakelbare hoog-laag. Die stelt je tijdens transport in staat zonder te stoppen over te gaan op een andere versnelling. In de lage stand gaat de trekker zo'n 25 procent langzamer, terwijl de trekkracht met een eenderde toeneemt.

Rechts van de stoel zit de versnellingspook, links de groepenpook. De bediening daarvan is problematisch. Niet alleen omdat synchronisatie ontbreekt en het schakelen van de poken inspannend is, maar ook omdat de logica zoek is in het H-patroon van de versnellingen. Is de versnellingspook ingeschakeld terwijl de trekker stil staat, dan laat de groepenpook zich heel moeilijk naar je hand zetten. Heel vervelend is dat bij het schakelen tussen voor- en achteruit. De snelheid in de achteruit ligt trouwens zo'n 50 procent hoger dan die van de overeenkomstige versnelling van de veldgroep. De hoog-laag niveleert dat verschil een beetje.

Het stemt tot tevredenheid dat de eerste versnelling van veld- en transportgroep laag genoeg beginnen. Maar de verdeling van de verschillende snelheden is voor verbetering vatbaar. Bij de 30-km-versie van de Bison ligt het tempo van alle versnellingen 25 procent lager dan die van onze uitvoering met een top van krap 40 km per uur.

De enkele droge plaat van de koppeling heeft een diameter van 350 mm. Dat is ruim. Krap (voor een brede voet) is de ruimte waar zich het pedaal bevindt. De aangrijping gaat van een leien dakje, maar de pedaaldruk kon lager.

Besturing: kracht nodig

De doorsnee-Niederlander zal op de stand van het stuurwiel niet veel aan te merken hebben. Dat is



De cabine van de Bison is niet een toonbeeld van luxe en comfort. Maar er zit wel een luxe (Grammer) stoel in. Het geluidsniveau is nogal hoog

maar goed ook, want verstellen is er niet bij.

De besturing vraagt vooral onder de 1.000 motortoeren veel kracht. Maar in slechts drie en een kwart omwentelingen van het wiel ga je van uiterst links naar uiterst rechts. De draaicirkel is nogal groot. En de vaste aanslagnokken beletten een verkleining daarvan.

Remmen gaat vaak niet vloeiend

Hoewel de trekker goed remt met de dubbele droge schijf links en rechts van de achterbrug, zou voorwielberemming niet overbodig zijn.

Doseren is niet mogelijk, zodat

het remmen nogal eens gepaard gaat met schokken.

Het mankeert aan een aansluiting voor het hydraulisch beremmen van getrokken werktuigen.

Werklampen sterk punt

De Ursus komt sterk uit de bus met zijn vijf (los van de rij-verlichting te gebruiken) werklampen: twee voor en twee achter aan de cabinerand en één rechts achter op het spatbord. Aan mogelijkheden om ze te verstellen, geen gebrek. Gebrekkig zijn wel het waarschuwingsslampje en het geluidssignaal van de richting-aanwijzer. En de stekkerdoos zit zo ver uit het midden dat je snoer weleens te kort is.



Een afstandsbediening voor de hef ontbreekt; de trekstangen zijn wel voorzien van uitschuifbare ogen. De 18.4R38 achterbanden steken op een spoor van 173 cm ruim buiten de spatborden uit

Veel hefkracht

De Ursus kan ruim twee ton meer heffen dan het eigen gewicht: 6.860 daN (7.000 kg). Daarvoor staan hem drie hefcilinders (één inwendige en twee uitwendige) ten dienste. Zelfs 200 kg frontgewicht kon niet voorkomen dat de voorwielen loskwamen bij 5.300 kg tussen de kogels. Door het hele traject blijft er van de maximumhefkracht 6.660 daN (6.800 kg) over. Een zeer gering verlies.

Via de trekstangen wordt de trekkracht geregeld. De zogenoemde Mechatronic corrigeert met weinig gevoel voor nuances. Bij het bedienen van de keuzehendel kun je het gevoel krijgen: werk ik nu op puur trekkracht of op de mengregeling? De daalsnelheid laat zich traploos instellen.

De trekstangen kunnen een zijdelingse en verticale slag maken die meer dan voldoende is. Voor de stabilisatie is er het uitstekende pen-gat-systeem. Als je de hefstanden in de lengte verstelt, is het mogelijk met de trekstangen tot op zes cm van de grond te komen. Ook een hoogte van 111 cm is mogelijk.

De verticale pendelmogelijkheid laat zich makkelijk instellen.

Wat we ontbeerden, was de mogelijkheid om de hef van buitenaf te bedienen. En de bedienbaarheid in de cabine is niet je van het.

Hydrauliek: brandstof besparen

De trekker munt uit met zijn mogelijkheid om de oliepomp voor hef en buitenwerkdend circuit uit te schakelen. Dat komt van pas bij het maken van een koude start. Maar belangrijker is dat je zo brandstof kunt besparen en de pomp vrijwaren van onnodige slijtage.

Bij een tegendruk van 170 bar brengt de pomp 30 liter per minuut op. Dat is wat minder dan gemiddeld. Dat geldt ook voor de 15 liters die via een aanzuigfilter aan de achterbrug mogen worden onttrokken terwijl de trekker rijdt of stil staat.

Van de beide dubbelwerkende ventielen links en rechts van de stoel is er een ook enkelwerkend te gebruiken. Maar beide zijn niet optimaal te bedienen. Het ventiel links gaat te ver onder de stoel schuil, en het andere laat zich al evenmin goed beetpakken.

De snelkoppelingen missen beveiliging op trekbelasting. Een plus is wel dat er standaard een drukloze retour en een retourfilter aanwezig zijn.

De hendel voor de aftakaspeling moet je onder het stuur