

Bladveren onder de vooras vangen de grootste schokken op bij ongelijke bodem

gaat dat nogal zwaar.

Trekkrachtregeling ontbreekt

Wanneer je met de Belarus 1507 eenmaal weg bent gekomen rijdt je als een vorst. De pneumatische powershifthendel laat zich gemakkelijk bedienen en het op- of terugschakelen gaat zonder horten of stoten. Bij volgas dringt er wel veel motorlawaai in de cabine. Dijkstra is zich daar bewust van, want hij voorziet zijn trekkers van extra isolatie als zijn klanten dit wensen.

Naast de vering in de stoelen vangen ook de geveerde voorassen van de Belarus veel schokken op en daarmee vertoont de trekker een goed rijgedrag op de weg. Het manoeuvreren door de bochten vraagt vanwege de knikbesturing enige ervaring van de chauffeur. Vooral het achteruitrijden is een lastige aangelegenheid.

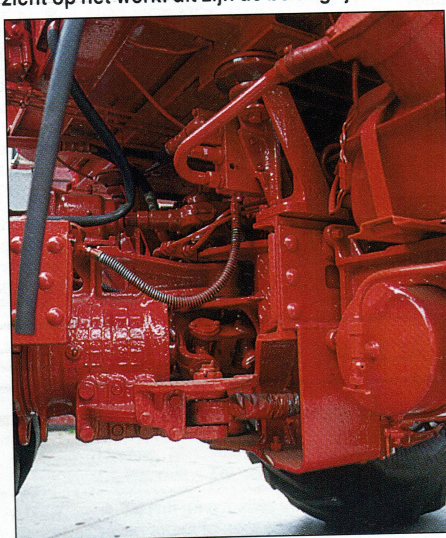
Eigenlijk is het jammer dat de motorkap niet lager zit. De lange neus onttrekt namelijk veel zicht naar voren, vooral naar links. Ook de kijk op de voorwielen is slecht, waardoor je zonder extra richtmiddelen niet kunt zien of de wielen tussen de gewasrijen lopen.

Het zicht naar achteren op de hefinrichting is in orde. Deze tilt met gemak het respectabele gewicht van zes ton. Een grote dubbelwerkende hefcilinder is voor deze krachtsinspanning verantwoordelijk. Een geveerde topstang vangt de op en neer gaande bewegingen van het werktuig op. Dat is bij de Belarus 1507 beslist nodig, want hij mist een trekkrachtregeling. Heffen en dalen zijn dus de enige functies van de hefinrichting. Naast zoebemesting verdwijnt het veeleisende diep ploegen dus eveneens van de eerder genoemde werklíjst.

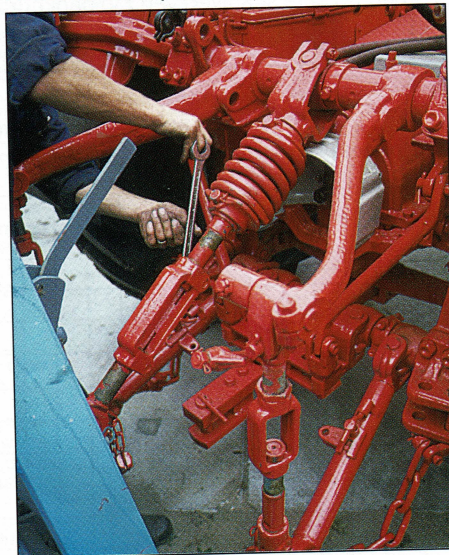
Toch blijft er nog genoeg werk voor de Belarus 1507 over. De negen-tonner leent zich goed voor grondbewerkingsmachines zoals de getrokken en aftakasaangedreven eggen. Voor het aftakaswerk is de 1507 uitgerust met een 540 en 1000 toeren aftakas die pneumatisch inschakelbaar is. Ook met zwaar transport over de weg zal de kniktrekker goed uit de voeten kunnen. De maximale snelheid is 30 km per uur (volgens de folder).



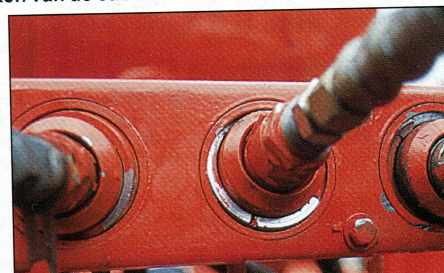
Ruim plaats voor twee personen, het stuurwiel rechts en grote bedieningshendels, maar weinig zicht op het werk: dit zijn de belangrijkste kenmerken van de cabine



Aan de knikbesturing van de trekker moet je wennen. Vooral het achteruitrijden is een vak apart, omdat het stuurwiel voor je gevoel de verkeerde kant op draait



De geveerde topstang, die de ergste schokken van het werktuig moet opvangen, is niet zo maar te verstellen. Daar komen eerst een aantal sleutels aan te pas



Opvallend is de klemring van de hydraulische aansluitingen om de slangen vast te zetten

Ook met werkzaamheden waarbij je hydrauliek nodig hebt, kan de Belarus overweg. Achterop de trekker zijn vier stuurventielen aangebracht die alle dubbelwerkend zijn. Een bijzonderheid bij de aansluiting is de klemring waarmee je de hydrauliekslangen vast kunt zetten na bevestiging.

Doffe verf

De klanten van Dijkstra kunnen ervan verzekerd zijn dat de Belarus 1507 in keurige staat in hun handen zal overgaan. Ondanks het feit dat de trekker nieuw is gaat hij direct na aankomst uit Rusland naar de spuiterij. De Russen gebruiken namelijk doffe verf. Bovendien leveren ze de trekker geheel in rood en dat vindt de Friese importeur niet fraai. Daarom verdwijnt de 1507 onder een rode en een metallic grijze verflaag.

Na het 'grimeren' komt de trekker in de showroom. Gegadigden mogen negen ton Belarus daaruit weghalen voor het luttel bedrag van 89.900 gulden. Dat is omgerekend slechts 700 gulden per kW of één tiende per kilo. Voor grote (akkerbouw)bedrijven en loonwerkers die voor deze Rus voldoende werk hebben is de investering half zo hoog als voor de aanschaf van een vergelijkbare trekker uit het Westen. Zij zullen in elk geval over een grote stuurmanskunst moeten beschikken, want voor de Russische collega's die iedere dag op deze trekkers rijden hebben we veel respect gekregen. □