

De Proxima Plus van Zetor kan zich qua uiterlijk meten met trekkers uit het westen. Dat betekent echter niet automatisch dat hij ook onderhuids gelijkwaardig is. Toch heeft de Proxima Plus een goede balans tussen prijs en functionaliteit en de toegankelijkheid is groot. De 105.41 is met z'n maximumvermogen van 80 kW (108 pk) namelijk wars van elektronica.

## Zetor Proxima Plus 105.41 Functioneel en betaalbaar



**D**e Proxima Plus maakt deel uit van een serie van drie trekkers: de 85.41, de 95.41 en de 105.41. Deze Zetors hebben motorvermogens van respectievelijk 67, 72 en 80 kW (90, 97 en 107 pk). Ze zijn met hun frisse 2008-uitelijking en een Stage 3 motor op de markt sinds de Agritechnica van 2007. De Proxima zelf is er sedert 2004 en is leverbaar met vermogens van 55, 60 en 66 kW. Aan de bovenkant van het Zetor-gamma is er de Forterra met vermogens van 73, 80, 89 en 96 kW.

### Sympathieke krachtbron

De direct ingespoten viercilinder van de 105.41 heeft een turbo en een intercooler en net als in de typen 85.41 en 95.41 een boring x slag van 105 x 120 mm. Dat geeft een inhoud van 4.156 cm<sup>3</sup>. Zetor meldt in het instructieboek een nominaal vermogen volgens de norm ISO 2288 van 74 kW (100 pk). Het maximum ligt op 80 kW. Gezien de resultaten van onze eigen metingen is die curve echter aanzienlijk vlakker, want het maximumvermogen van 70 kW aan de aftakas is vrijwel constant beschikbaar van 1.900 tot 2.200 toeren. De Zetor scoort daarmee goed (23 procent) waar het gaat om het optimum vermogenstraject, maar de gevoelsmatige vechtlust is door het geringe percentage oververmogen beperkt. Anderzijds boet deze 'mechanische' viercilinder wat betreft vermogen nauwelijks in bij hoge toeren en daar valt ook wat voor te zeggen. Iedere karakteristiek is tenslotte vooral een kwestie van wennen. De viercilinder vergemakkelijkt dat proces door over de hele linie sympathiek met brandstof om te springen. Rond de 1.400 motortoeren (bij maximum koppel) is het zelfs laag. Interessant is dat Zetor in zijn documentatie een maximumvermogen aan de aftakas opgeeft van 70 kW gedurende een inlooptijd van 100 uren. Daarna kan het oplopen tot 74 kW. Wij maten 70 kW bij een motor met 4 uur op de teller.

### Vier maal twee maal twee

De transmissie van de Proxima Plus bestaat uit een vierbak met een belast schakelbare hi-lo en twee groepen. Die groepenpook zit iets te laag rechtsvoor op de vloer. De versnellingspook zit daar ook, maar die is beter

### Motor & brandstofverbruik

De viercilinder motor van eigen makelij heeft een neutraal karakter. Het verbruik is zowel bij lage als bij hogere toerentallen sympathiek en rond maximum koppel gunstig. De 4,1 liter turbo intercooler heeft een voldoende lang optimum vermogenstraject.



bereikbaar. Het omgekeerde H-patroon is een kwestie van wennen; dat neemt niet weg dat een normaal patroon sneller went. Handig zijn de twee knopjes aan de voorzijde van deze pook voor de multipower; die biedt de keuze uit 30 procent sneller of 23 procent langzamer. De veld- en de transportgroep overlappen elkaar rond 9 km/h en dat is een voordeel. Ondanks het bescheiden aantal van zestien versnellingen vooruit zitten er daarvan zeven in het traject van 4 tot 12 km/h. Dat is gewoon goed. Ook verder is de opbouw van de transmissie goed, al rijden de meeste chauffeurs bij gebruik van de omkeerschakeling achteruit liever langzamer dan vooruit. Bij Zetor is dat andersom: achteruit gaat 6 procent sneller. Deze FR-hendel is niet belast schakelbaar, maar wel gesynchroniseerd. Er valt redelijk vlot mee te werken. Hij zit links van het stuurwiel en is daar voor een 'verse' chauffeur vrij anoniem. De bijbehorende sticker zit namelijk op het onderruitje linksvoor.



▲ De motor is voor onderhoud goed toegankelijk en de koelers zijn makkelijk te reinigen.

## Zetor Proxima Plus 105.41: technische gegevens en meetresultaten

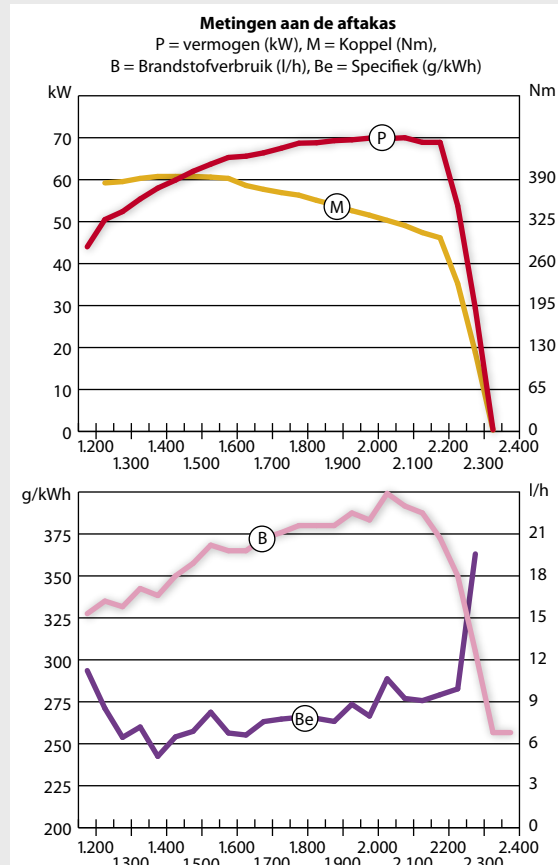
### Opgave fabrikant

Motor: Zetor Z 1304 turbo intercooler  
 Cilinders en inhoud: vier, 4.156 cm<sup>3</sup>  
 Nominaal vermogen: 74 kW/100 pk bij 2.200 omw./min  
 Maximum vermogen: 80 kW/108 pk bij 2.000 omw./min  
 Maximum draaimoment: 390 Nm bij 1.400 omw./min  
 Inhoud dieseltank: 120 l  
 Transmissie: 16+16 met belast schakelbare hi-lo  
 Rijkoppeling: enkel droog; aftakas: meervoudig nat  
 Remmen: meervoudig nat, incl. voorwielnaven  
 Aftakas: 34,9 mm met zes spiebanen  
 Aftakstoeren: 540/1000 bij 1990/1950 omw./min of 540/540 E (bij 1580) + rij-afhankelijk  
 Oliepomp: tandwiel  
 Opbrengst en druk: 50 l/min en 180 bar  
 Aantal ventielen standaard: 3 DW + drukloze retour  
 Maximum hefkracht: 5.250 daN  
 Wielbasis: 2.200 mm  
 Achterbrug- en hydrauliekolie: 64 l  
 Vooras totaal: 7 l (verversingstermijn 1200 uren)  
 Motorolie: 10 l (verversingstermijn 300 uren)  
 Brutoprijs excl. btw: • standaard: € 38.900  
 • getest: € 38.900  
 Onderdelenprijzen excl. btw:  
 • tankdop: € 20,60  
 • rechter buitenspiegel (glas): € 33,00  
 • voorspatbord (rubber): € 70,40

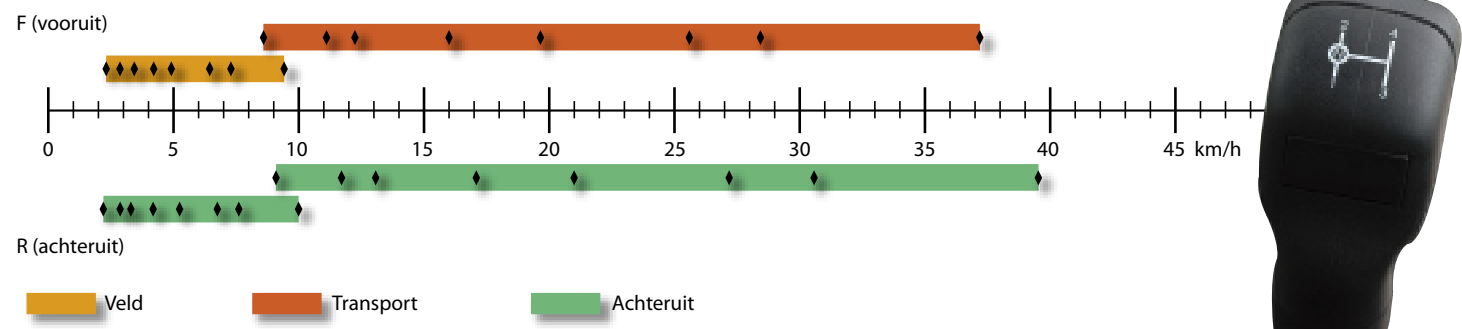
• achterlichtunit: € 33,60  
 • koplampunit: € 50,40  
 • achterruit (alleen glas): € 187,00  
 • linkerportier (compleet): € 279,00

### Meetgegevens LandbouwMechanisatie

Aftakasvermogen:  
 • nominaal: 68,9 kW bij 2.200 omw./min met specifiek verbruik: 254 gr/kWh  
 • maximum: 70 kW bij 2.100 omw./min met specifiek verbruik: 277 gr/kWh  
 Maximum draaimoment: 395 Nm van 1.400-1.500 omw./min met specifiek verbruik: 250 gr/kWh  
 Olieopbrengst hydrauliek: 47,5 l/min via één ventiel  
 Maximum druk: 180 bar  
 Maximum hefkracht: 5.070 daN  
 Draaicirkel 2wd/4wd: 10,7 m/11,6 m  
 Geluidsniveau: • stationair 67 dB(a)  
 • volgas 79 dB(a)  
 Afmetingen trekker: • hoogte 270 cm  
 • breedte 200 cm  
 • lengte 409 \* cm  
 Bodemvrijheid: 42 cm  
 Gewicht \*: 3.720 kg  
 Gewichtsverdeling \* v/a: 1.590/2.130 kg  
 Banden: voor 380/70R24, achter 480/70R34  
 \* (zonder frontgewichten)



### Snelheidsopbouw transmissie Zetor 105.41 op 480/70R34 bij 2.200 toeren



### Transmissie & aftakas

Ondanks het beperkte aantal mogelijkheden van 16 inclusief de hi-lo zijn er toch 7 keuzes in het werktraject. Het schakelpatroon is omgekeerd en er is geen belast schakelbare voor-/achteruit. Het voetgas ligt te vlak en achteruit gaat sneller dan vooruit. Er is een rij-afhankelijke aftakas.



Een snelheidstabel ontbreekt in de cabine. Daarvoor heb je pagina 177 van het instructieboek nodig. Opvallend daarbij is dat de snelheden die het displayje aangeeft overeenkomen met 18.4-34 banden in de tabel, terwijl onze trekker op 480/70R34 stond. Die hebben al gauw zo'n 10 procent minder afrolomtrek. De software achter het display was dus niet aangepast aan de banden. De versnellingsbak zelf is verder puur mechanisch en automatische functies zijn niet aanwezig. Rest ons wat betreft de transmissie nog te melden dat het koppelpedaal vrij

zwaar gaat, dat het handgas op de stuurconsole een schaalverdeling mist, dat het voetgas te vlak ligt en dat het stilzetten van de motor nog gewoon gebeurt met de rode stopknop.

### Prima wendbaarheid

Het stuurwiel van de Zetor is via twee hendels te verstellen. De benodigde stuurkracht is enigszins afhankelijk van het motortoerental, maar niet storend. De draaicirkel komt met voorbanden 380/70R24 en enkel achterwiel-aandrijving op 10,7 meter en met 4wd op 11,6 meter. Met een spoorbreedte van slechts

160 cm is dat voor deze klasse een prima wendbaarheid. De voorspatborden zijn voldoende verstelbaar in hoogte en breedte. Het differentieelslot in de achteras wordt actief via een schakelaar op het dashboard en dat werkt goed. Het uitschakelen loopt via één of beide rempedalen. Automatische functies ontbreken. Dat geldt ook voor de vierwiel-aandrijving. Die schakelt onder belasting (pneumatisch) in en uit en heeft de schakelaar op het dashboard. Verwarrend is dat de betreffende tuimelschakelaar andersom kan-telt dan de drie andere waar hij naast zit. De kans is dus groot dat de zaterdaghulp altijd rijdt met de 4wd ingeschakeld, terwijl hij denkt dat die uit is. Op verharde ondergrond heeft dat onnodige bandenslijtage tot gevolg. Dat risico wordt versterkt door de slechte zichtbaarheid van de lampjes in de schakelaars. Een sterk punt van de Zetor is dan weer dat de rempedalen met de voet te (ont)koppelen zijn en dat de 105.41 prima remt. Ook de handrem links naast de stoel is meer dan effectief.

### Rij-afhankelijk standaard

De sticker voor de bediening van de aftakas-hendels zit linksvoor op het onderruitje. Daar vind je hem in eerste instantie niet. Met twee toerentallen en een rij-afhankelijke schakeling kan dat verwarrende situaties opleveren. De bediening van die hendels links van de stoel is vrij ruig. De toeren worden aangeduid op een displaytje in het dashboard. Zetor biedt keuze uit 540/540E of 540/1000. Een keuze voor drie toeren is niet mogelijk en dat zou je in deze klasse eigenlijk wel willen. De stomp met zes spiebanen en 35 mm doorsnede is achteraan de trekker met de hand te draaien, mits de keuzehendel voor de toerentallen in neutraal staat. De schakelaar voor 'in' of 'uit' zit in de rechter B-stijl. De bediening daarvan is oké, al grijpt de koppeling vrij resoluut aan. Buitenbediening voor de aftakas op de spatborden is een optie. Voor de hefinrichting is die er standaard als mechanisch systeem en daardoor enigszins tijdrovend. Ook de hef zelf met z'n trekkrachtregeling via de topstang is puur mechanisch. Op oudere chauffeurs zal de grote hendel met z'n lange slag

### Hefinrichting & hydrauliek

De bediening van de mechanische hef ligt voor de hand; die van de hydrauliek kan beter. Een doorstroomregeling ontbreekt en de rangschikking van de snelkoppelingen is onlogisch. De buitenbediening van de hef is wat achterhaald. De hefkracht en de olie-opbrengst zijn goed.



een vertrouwde indruk maken. Er is zoals gebruikelijk keuze uit positie-, trekkracht- of mengregeling; ook is er een transportdemping. Een daalsnelheidsregeling ontbreekt. De topstang heeft vier goed benutbare posities aan de trekker. Die keuze beïnvloedt ook de gevoeligheid van de trekkrachtregeling, die overigens ook via een aparte draaiknop te beïnvloeden is. De ophanging van de topstang is degelijk, maar klemt net iets te veel. De lengteverstelling van de hefstangen is goed

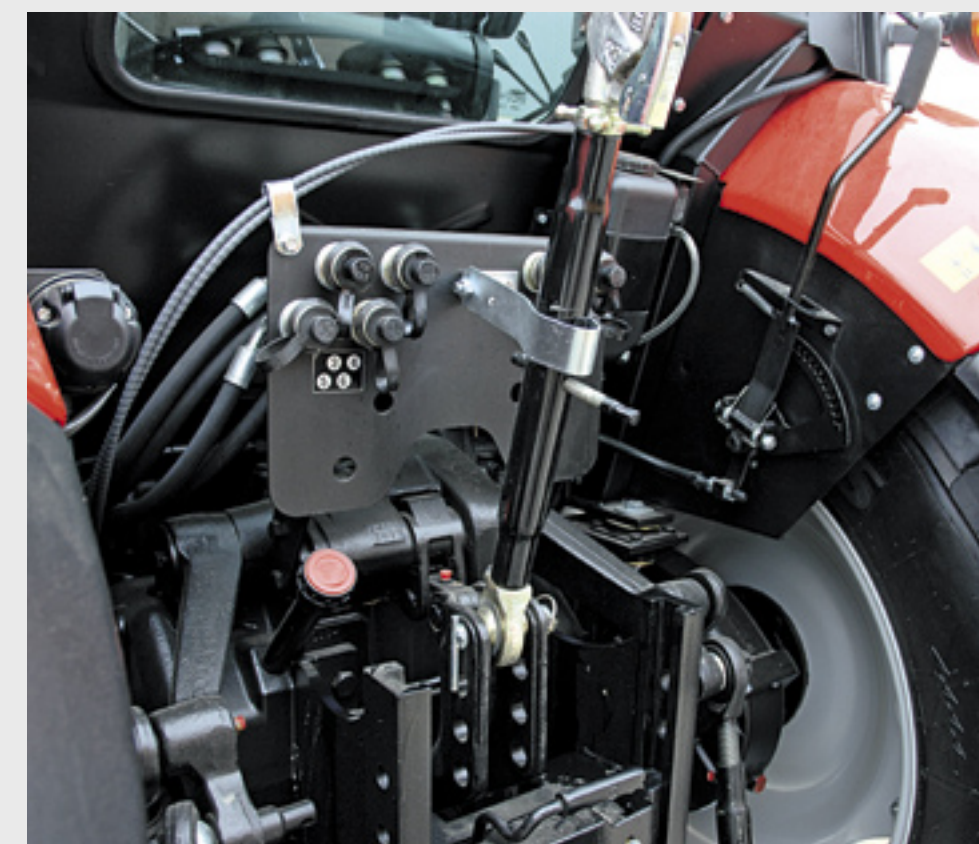
### Details onder de loep



▲ Het dashboard is eenvoudig en functioneel. De controlelampjes zijn ook overdag goed zichtbaar. Rechts onder de stopknop.



▲ De bijrijderszit is nog een overblijfsel uit het socialistische tijdperk.



▲ De hef van de 105.41 heeft een mechanische regeling via de topstang. Ook de buitenbediening is mechanisch. De rangschikking van de 2x3 snelkoppelingen voor de hydrauliek is niet bijster logisch.

## Onderhoud & kosten

Verversingstermijnen van 300 uur voor de motor en 1.200 uur voor de achterbrug zorgen voor normale onderhoudskosten. De tankdop zit rechts en onder de uitlaat; dat is niet praktisch; de cabinefilters zijn lastig bereikbaar. De motorkap is makkelijk te openen en koelers zijn goed te reinigen.



uitvoerbaar en er is een goed te benutten pendelstand. De stabilisatie met deels schroefdraad is gevoelig voor stof. De hefkracht (5.070 daN maximaal en 4.120 minimaal volgens eigen meting) is dik voldoende voor deze klasse. Ook de hydrauliekopbrengst met 47 l/min aan de snelkoppelingen is niet verkeerd.

### Hydrauliek even wennen

De bedieningslogica die de hef kenmerkt lijkt bij de hydrauliek wat zoek, maar Zetor ziet de forse hendel met z'n lange slag en open-center-

stand vooral als handig bij het bedienen van een kieper. Hij zit naast de hendel van de hef. De ventielen twee en drie laten zich wel logisch bedienen, maar de hendels zitten vrij ver naar rechts. Er is geen doorstroomregeling. Verder moet je bij het aansluiten van de slangen goed op de stickers letten, want de snelkoppelingen horen horizontaal bij elkaar. Dat is omgekeerd aan de richting van de hendels. Ook is er nog een drukloze retour. Het is dus zaak de stickers goed te houden en zo nodig te vervangen. Met de olievoorraad in de achterbrug op het onderste streepje van de peilstok en de trekker horizontaal mag je volgens het instructieboek maximaal 20 liter olie onttrekken voor werktuigen. Met het niveau tot aan het bovenste streepje mag dat 27 liter zijn. Zetor maakt daarbij geen verschil tussen rijdend of stilstaand. In het laatste geval mag het over het algemeen zo'n 20 procent meer zijn. Gezien de inhoud van het reservoir van 64 liter lijkt dat geen probleem. De peilstok annex vuldop op de achterbrug is goed bereikbaar. Die olie is tevens de olie voor de transmissie en de hydrauliek. De portaal-eindvertragingen hebben eigen reservoirs.

### Onderhoud plus en min

300 uur als verversingstermijn voor de 10 liter motorolie en 1.200 uur voor de achterbrug ervaren we als vrij normaal. Naar de peilstok van de motorolie (aan de rechterkant) is het even zoeken. Bovendien kun je hem er niet maar zo uittrekken, maar moet je hem eruit draaien. De goed bereikbare vulopening zit ook rechts en dat is dan weer logisch. De tankdop zit eveneens rechts en dat ervaren de meeste chauffeurs niet als bijster handig. Van het feit dat hij pal onder de (meestal hete) uitlaat zit, word je niet vrolijk. Voor lange dagen is een inhoud van 150 liter bij een verbruik tot 24 liter per uur niet om over naar huis te schrijven. Links onder de cabine, waar je de tank eigenlijk verwacht, zit de accu. Die is daar goed toegankelijk, inclusief een massa-schakelaar. Het luchtfilter geeft ook geen problemen. De motorkap uit één stuk opent makkelijk. De koelers voorin de neus laten zich prima reinigen. De kleine zijpaneeltjes zitten nog met bouten vast, maar voor het gewone onderhoud hoeven die niet weg. De verschillende olie- en brandstoffilters zijn goed bereikbaar en dat geldt ook voor de zekeringen. Er zit een duidelijke sticker in het deksel. De cabinefilters voorin

## Gebruikerservaringen: Jan van Selm: "Niet duur en toch praktisch"

Jan van Selm heeft de 105.41 sinds april van dit jaar. De Zetor is op zijn bedrijf de zware trekker. Van Selm maakt er gemiddeld 500 draaiuren per jaar mee met maaien, schudden, harken en mest injecteren. Ook doet Van Selm (53) af en toe transport voor een fouragehandelaar. De Zetor heeft voor dat doel pneumatische volgwagenberemming. De compressor is standaard. Van Selm kocht de 105.41 vanwege de gunstige verhouding tussen prijs en prestatie, maar ook omdat hij de Proxima Plus mooi vindt. Van Selm is dik tevreden: de Zetor biedt meer comfort dan hij had verwacht. Het enige minpunt is het stugge schakelen tussen voor- en achteruit. Dealer Dingemans gaat proberen daar nog iets aan te doen. Van Selm wil hem dan ook meteen vragen om de spoorbreedte van 160 naar 180 cm te brengen. Dat oogt stoerder en komt de stabiliteit ten goede. De voornaamste reden voor deze ingreep is echter het verkleinen van de draaicirkel



▲ Jan van Selm: "De Zetor biedt meer werk- en rijcomfort dan ik had verwacht. De cabine is voldoende stil en de bediening in grote lijnen probleemloos."

zonder dat, zoals dat nu het geval is, de spatborden tegen de zijbeplating van de motorkap schuren. Van Selm liet een fronthef met aftakas van Zuidberg monteren en die drijft een 265 cm brede trommelmaaier van JF aan. Achterop zit dan een 280 cm brede Kuhn schijvenmaaier. De Zetor heeft met deze combinatie geen moeite, ook niet wat betreft hefkracht

en hydrauliek. Dat het inschakelen van de aftakas een enkele keer niet lukt heeft te maken met de knie van de chauffeur die de contactsleutel op de nulstand tikt. Van Selm rijdt met de 8,5 kuubs Joskin op 1.000 toeren; met het overige werk op 540. Zou de Zetor morgen iets ernstigs overkomen, dan koopt hij dezelfde trekker weer.

## Ervaringen PTC+

Cursisten van PTC+ in Dronten waar deren de Proxima Plus vooral vanwege z'n ongecompliceerde bediening. Bij een chauffeur die onbekend is met deze trekker, is er weinig twijfel waar de verschillende hendels en knoppen voor dienen. Een uitzondering op die logica vormen de hendels voor voor- en achteruit en voor de toerenkeuze van de aftakas: de stickers zitten op het kleine onderruitje links van de stuurconsole. Dat moet je weten. De bediening van de beide hydrauliekhendels rechtsvoor kan volgens sommige cursisten ook beter; ze zitten net te ver weg. De dieseltank rechts kan niet op al te veel bijval rekenen. Unaniem negatief zijn de meningen over de rijdersstoel: zowel in op- als in neergeklapte stand zit hij de chauffeur in de weg. Ronduit positief zijn de meningen over de toegankelijkheid van de Zetor voor wat betreft de motor en het reinigen van de radiateurs.

## Kosten per draaiuur

### Kosten per draaiuur over een periode van 8 jaar bij gemiddeld 500 draaiuren per jaar

Aanschafwaarde excl. btw	€ 38.900
Restwaarde na 8 jaar 30%	€ 11.670
Afschrijving totaal	€ 27.230
Afschrijving per jaar	€ 4.863
<b>Afschrijving per draaiuur</b>	<b>€ 9,74</b>

Renteverlies: 5% van gemiddeld geïnvesteerd vermogen (38.900+11.670):2=25.285x5%	€ 1.264
<b>Per draaiuur</b>	<b>€ 2,53</b>

Gemiddeld verbruik/uur: 60% van gemiddeld verbruik in liters/uur bij max. vermogen en max. koppel (23,0+18,0):2=20,5x0,6 à € 1,00	
<b>Per draaiuur</b>	<b>€ 12,30</b>

Stalling en verzekering 2% van nieuwwaarde = € 778	
<b>Per draaiuur</b>	<b>€ 1,56</b>

Reparaties 2,5% van nieuwwaarde = € 972,50	
<b>Per draaiuur</b>	<b>€ 1,95</b>

Periodieke onderhoudskosten volgens schema fabrikant (vooral filters en olie)	
<b>Per draaiuur</b>	<b>€ 0,87</b>

<b>Totale kosten per draaiuur</b>	<b>€ 28,95</b>
-----------------------------------	----------------

de dakrand vragen atletische vaardigheden en stemmen ook verder niet tot vreugde. Dat doen dan wel weer de rode dopjes op de twintig vetnippels, die daardoor makkelijk te vinden zijn. Ook de bereikbaarheid is goed.

### Geschikt voor nachtwerk

De Proxima Plus wekt met zijn chique neus de indruk dat hij een goede verlichting heeft en dat is ook zo. Ook op andere plaatsen zijn lampen namelijk in ruime mate aanwezig. De logica wat de schakelaars betreft, kan echter beter. Verder komt de hendel van de richtingaanwijzer niet uit zichzelf terug en is het geluidssignaal zwak. De zichtbaarheid van de controlelampjes is over het algemeen goed. Jammer is dat de cabineverlichting niet op het portier werkt. Voor het overige zit het met de geschiktheid van de Zetor voor nachtwerk wel goed. Bij de in- en uitstap moet je, omdat het portier niet al te ver opent, rekening houden met de buitenspiegel. Die zit toch wel iets op de 'hoofdweg'. De treden

zijn ruim en lossen goed. Ze zijn met drie bouten weg te halen. Een voordeel voor de bodenvrijheid is dat echter niet, omdat de onderkant van de accubak net zo laag zit als de onderste trede. Een markant onderdeel van het Zetor-onderkomen en deels een overblijfsel uit het socialistische tijdperk is de rijderszitting. Of hij nu omhooggeklapt op het linkerspatbord ligt of neergeklapt de in- en uitstap hindert, hij is gewoon prominent aanwezig. Eventuele rijders kunnen er goed op zitten, maar dat neemt niet weg dat de meeste chauffeurs hem waarschijnlijk zullen verwijderen. Hij hindert namelijk de bewegingsvrijheid en kan naar voren klappen bij plotseling remmen.

### Geluids(in)druk

Het geluidsniveau dat wij maten bij volgas (2.350 toeren) is met 79 dB(A) rijkelijk hoog. Een lichte geruststelling is dat het niveau met een open daklucht of achterruit niet noemenswaardig hoger wordt. Bij nominaal 2.200 is het nog 78 dB(A). Enigszins stil (74 dB) wordt het pas in het Zetor-onderkomen onder de 2.000 motortoeren, daar waar de aftakas 540 toeren maakt. Bij 540 E op 1.600 motortoeren is de Zetor met 70 dB(A) zelfs stil te noemen. De zit is ten opzichte van stuurwiel, pedalen en hendels vrij goed, maar het stuurwiel mag wel wat meer verstelslag hebben in de hoogte. Ook de verstelmogelijkheden van de pneumatisch geveerde chauffeursstoel zijn beperkt. De gevoelde ruimte in de cabine is goed (en dat is ook feitelijk zo), maar het zicht omhoog aan de voorzijde ondervindt fors hinder van de dakconsole. Dat is nadelig voor een eventuele voorlader, of beter gezegd voor de nek van de chauffeur. In de andere richtingen valt er weinig te mopperen. De buitenspiegels zijn aan de kleine kant en een binnenspiegel ontbreekt. De grote versnellingspook hindert een normaal gebruik van het rechterportier. Het sluitwerk van de zijruitjes is eenvoudig maar effectief. Hetzelfde geldt voor de achterruit. De verwarming en de ventilatie met enkel vier openingen aan de voorzijde bij de dakrand zijn vooral eenvoudig. De kachel verwarmt desondanks goed. Een airco ontbreekt standaard. Aan de verbetering van de ruitwissers, de zonwering en de opbergmogelijkheden in de cabine kan Zetor nog wel wat eer behalen. De gereedschapskist zien we liever buiten. De trekhaak van het merk CBM is in negen stappen te verstellen van 46 tot 98 cm hoogte en dat mag een groot bereik heten. De topstang ondervindt weinig hinder van deze trekhaak, die in combinatie met de aftakas meestal onderin kan

## Cabine & Comfort

Bij hogere toerentallen is het geluidsniveau in de cabine aan de hoge kant; bij lagere toerentallen is het normaal. De lage dakconsole hindert het zicht naar boven. De rijderszitting is voor de passagier een genot, maar voor de chauffeur storend. Verwarming en ventilatie zijn vrij sober.



blijven zitten. Los daarvan is hij ook makkelijk uit de geleiding te halen. Aan de voorzijde zit een trekhaak in de drager van de frontgewichten.

### In het kort

De Zetor Proxima Plus 105.41 is een modern ogende en in grote lijnen ongecompliceerde trekker. Een leek kan makkelijk met deze Zetor uit de voeten. De wendbaarheid en de remmen zijn goed, een rij-afhankelijke aftakas is standaard en het brandstofverbruik is over de hele linie sympathiek. Minpunten zijn de hoge geluidsdruk bij hoge toerentallen en de lage dakconsole aan de voorzijde in de cabine. Een duidelijke kanttkening bij de transmissie is het ontbreken van een belast schakelbare voor-/achteruit. Aan andere kritiekpunten, zoals de schakelaar van de 4wd en het ontbreken van aanduidingen op de poken van de FR en de aftakas, kan Zetor vrij eenvoudig wat doen. Met een brutoprijs in standaarduitvoering (eveneens geteste uitvoering) van 38.900 euro oftewel 486 euro per kW motorvermogen is de 105.41 prima betaalbaar. Wie dat liever ziet in de vertrouwde vuistregel: deze Tsjech kost standaard 792 gulden per pk.

## Voor en tegen

### Plus

- + vrij gunstig brandstofverbruik
- + prima remmen
- + goede wendbaarheid
- + rij-afhankelijke aftakas
- + gunstige prijs

### Min

- geen belast schakelbare voor-/achteruit
- geen automatische functies op transmissie
- bedieningslogica kan beter
- mechanische buitenbediening van de hef