



De achterwand met het nogal smalle ruitje vormt een vrij grote dode hoek. De snelverstel-wagentrekhaak is niet standaard, de gatenbalk wel

ken van voorwiel- en volgwagenberemming nauwelijks een gemis. De hydraulisch werkende trommelremmen kunnen het wel alleen af. Er is ook een deugdelijke handrem.

Elektriciteit

De Zetor heeft geen werkklampen, wel extra koplampen. Aan de voorkant van de dakrand. Die zijn te dimmen met een speciale schakelaar. De trekker is toegerust met 'koudstartvoorzieningen': een startmotor met een vermogen van niet minder dan 2,9 kW en een zware accu. Tijdens het starten wordt er automatisch extra brandstof ingespoten.

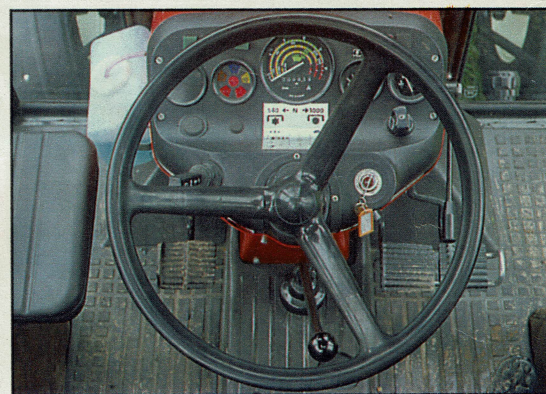
Hefinrichting

De hefkracht is goed. De trekker kan 3.150 kg aan. Door het hele traject 2.650 kg. Een flinke vracht frontgewichten is nodig om hem bij maximale inzet aan de grond te houden. De Zetor 6245, aangedreven op vier wielen, kent het probleem van het 'steigeren' niet. Het gewicht daarvan is beter verdeeld.

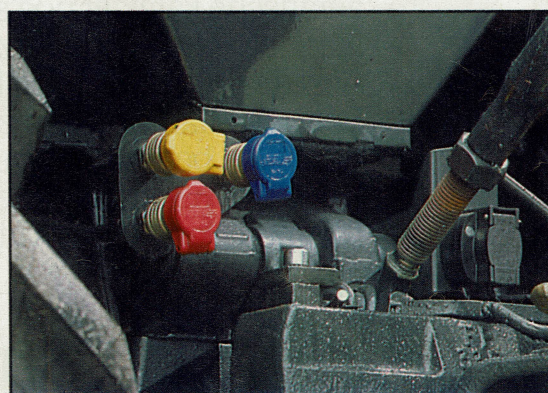
De hef heeft positie-, meng- »



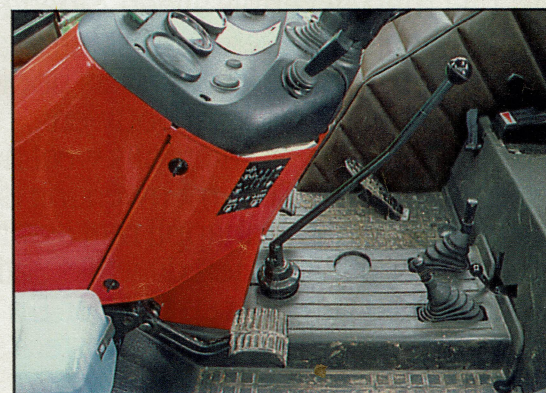
Aan ruimte geen gebrek. Voor de bijrijder is er links voor in de cabine een (opklapbare) zetel. Ook op de beklede spatborden zit je goed



Een sober instrumentenpaneel en een stuurwiel dat niet verstelbaar is. Het starten gebeurt nog met een aparte knop en het stilzetten met de handgashendel



De kleuren van de hydrauliek-snelsluitingen komen terug bij de hendels. Deze aanpak strekt andere fabrikanten tot voorbeeld. Blauw komt overeen met de drukloze retour



Vloer en hendels veroorzaken oponthoud bij in- en uitstappen. De achterste pook is de groepenpook van de transmissie. Gesynchroniseerd zijn alleen versnellingen 4 en 5

per kW per uur. Dat is vrij veel. De motor kwam trouwens nog niet aan het vermogen dat de fabriek zwart op wit heeft gezet. Ingelopen, komt de trekker waarschijnlijk in de buurt van die 252.

De motor zuigt lucht aan via een oliebadfilter. Ten overvloede is er ook nog een voorfilter.

Voor het starten is er een knop en voor het stoppen de gashendel. Wie gewend is aan een contactsleutel voor beide handelingen, zal daaraan moeten wennen. Dat geldt ook voor het koppelen. De benodigde pedaalkracht is niet minder dan 25 kg. De opstaande rand aan het pedaal irriteert

Transmissie

De volledige synchronisatie heeft haar weg nog niet gevonden naar de tien-plus-twee-bak van de Zetor. Van de vijf versnellingen zijn alleen de 4 en 5 gesynchroniseerd, en dan ook nog matig.

De ongesynchroniseerde achterruit zit op de versnellingspook niet tegenover de 2. Een slecht bereikbaar pookje op de vloer van de veld- en transportgroep. Omdat er maar twee groepen zijn, is ook de keuze achterruit beperkt tot twee: 2,2 en 9,4 km per uur. De mogelijkheden vooruit zijn goed verdeeld, maar beperken zich tot tien. De trappen tussen zijn dan ook nogal groot. Gelukkig begint de eerste versnelling laag genoeg, maar ook de 5 is vrij laag: hooguit zo'n 25 km per uur. Flink opschieten op de weg is er dus niet bij. De plek van het voetgas is niet goed uitgekend. Te dicht bij de stoel. Een echte handgastrekker, die 6211.

Besturing

Acht meter is genoeg om te kunnen draaien. Geen wonder bij een trekker zonder voorwielaandrijving. Bij stationair toerental laat de stuurbeheersing het een beetje afweten. Je bent dan voornamelijk aangewezen op je eigen kracht. De constructie is gelukkig wel zo dat je vrij direct kunt sturen. Maar door speling rondom de middenstand is het sturen bij transportsnelheden geen onverdeelde genoegen. Hier ligt nog een taak voor Zetor. De gelegenheid zou tevens kunnen worden benut voor het maken van een verstelbaar stuur.

Remmen

Omdat de trekker niet meer dan 25 km per uur loopt, is het ontbre-