

Zetor 6245

De Zetor 6245 is, na een keer eerder Zetor en een keer Ursus, de derde Oosteuropese trekker in onze test. Deze Tsjechische trekker combineert een motorvermogen van 42 kW met een hoog eigen gewicht. De 6245 is de vierwielaangedreven versie van de 6211.

door Henk Beunk

Zetor wordt in ons land geïmporteerd door Prameda in Papendrecht. Aan de lichtere trekkers, waartoe ook de 6245 behoort, bevestelt Prameda gemiddeld zo'n 15 uur om ze passend te maken voor de Nederlandse markt. Met een verkoop van 350 trekkers (volgens de Vimpoltu-lijst) stond Zetor in 1985 op een negende plaats.

Motor

De Zetor haalt volgens de OECD-test 42 kW uit een cilinderinhoud van 3.456 kubieke cm, dat komt neer op 82 kubieke cm per kW: een lage benuttingsgraad. Zetor geeft overigens zelf 44 kW op als maximumvermogen. Zo'n verschil (ten opzichte van de OECD-test) is niet bevreemdend; dat komt vaker voor.

De koppelstijging is ruim 11 procent. Als we daar de daling in toeren van bijna 37 procent bij betrekken, rolt er een stijgingsfactor uit van 0,32. Dat houdt niet over. Het brandstofverbruik is met 245 gram/kW/h boven gemiddeld. In de praktijk zal dat, door het hoge eigen gewicht van de trekker, ongunstiger uitpakken.

Koudstartvoorzieningen, inclusief een bijzonder krachtige accu (160 A), heeft de 6245 in de vorm van extra brandstofinspuiting na eenmaal diep intrappen van het gaspedaal. Dat onze testtrekker op een zomers moment niet meer wilde starten, bleek het gevolg van een afgebroken massakabel.

Het „natte“ oliebadluchtfILTER is voorzien van een voorfilter; dat gaat overmatige vervuiling van de olie tegen.

Koppeling

De 6245 heeft een dubbele (droge) koppeling: één plaat voor de rijbeweging en één plaat voor de aftakas. Beide hebben een doorsnede van 280 mm; dat is ruim bemeten. De beweging van de voet wordt hydraulisch overgebracht en de overbrenging is zelfnastellend. Een probleemloos gegeven.

Het pedaal vraagt echter vrij veel kracht. Het schommelde bij ons tussen de 300 en 320 N (30 à 32 kg). Ook is het aan de smalle kant; voor schoenen en laarzen vanaf maat 44 is dat hinderlijk.

Versnellingsbak

De Zetor heeft tien versnellingen vooruit en twee achteruit. Ze zijn verdeeld over een 5+1-bak en een veld- en transportgroep. De 4 en de 5 zijn gesynchroniseerd, maar verder niets. In onze „gesynchroniseerde tijd“ moet je daar flink aan wennen, vooral tijdens transport bij terugschakelen naar 2 of 3. Met het groepenpookje valt onder het rijden helemaal niets te doen. Dat komt ook doordat hij zo ver naar beneden zit. Ieder gevoel voor wat je doet ontbreekt daardoor. Lastig is ook dat de trekker vanuit stilstand soms erg moeilijk in de versnelling te krijgen is.

dat je met de gashendel ook de motor stilzet.

Remmen

De Zetor heeft trommelremmen. Voor een trekker wordt dat geleidelijk aan ouderwets. Het remvermogen valt ook tegen. Voor een topsnelheid van zo'n 25 km/h is het echter acceptabel. Wel moet de bestuurder flink doortrappen om het gewenste resultaat te bereiken. Dat geldt ook voor het bijremmen op de wendakker. Het ontkoppelen van de rempedalen is met de voet te doen; ook het koppelen. Dat laatste verhoogt de veiligheid op de weg.

De handrem zit links, laat zich goed bedienen en als hij is aange-trokken, brandt er een controlelampje; zo hoort het. Volwageneremming is niet standaard, maar een compressor wel. Een pneumatische versie is dus tegen

wordt het storend. Een pluspuntje daarbij is dat het aantal omwentelingen van de ene uiterste stand in de andere gering is. Een nadeel is weer dat het stuurwiel op geen enkele manier verstelbaar is.

Een risicofactor (in verband met beschadiging) vormt de stuurstang die ver vóór de vooras ligt en bovendien vrij laag.

Elektrisch en verlichting

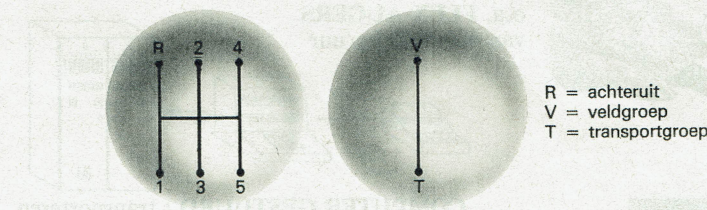
Een trekker zonder ook maar één enkele werkklamp, dat verwacht je in deze tijd niet meer. Voor eigenaren die een fronthef willen monteren, maakt Zetor het een beetje goed door alvast wel twee (extra) koplampen te monteren aan de voorzijde in de dakrand.

Het controlelampje voor de richtingaanwijzers is goed duidelijk en het begeleidend tikgeluid is vrij lang hoorbaar.

Hefinrichting

Met ondersteuning van één hulphefcilinder kunt u met de 6245 maximaal 2.550 daN heffen. Door het hele traject komt de hefkraft op 2.300 daN (ongeveer 2.350 kg). Voor een trekker in de 45 kW-klasse zijn dat normale waarden. Bij het heffen van die 2.300 daN houdt de Zetor door zijn hoge eigen gewicht en prima gewichtsverdeling nog 17 procent van het eigen gewicht op de vooras. Er zijn maar weinig trekkers die hem dat nadoen. Met enkele frontgewichten erbij zit u op de eis van 20 procent die onze wetgever voorschrijft.

De hef (categorie 2) heeft positie-, trekkracht- en mengregeling. Aan de wijze waarop u die mogelijkheden moet instellen, valt veel te verbeteren. Ook de hefhendel zelf is voor verbetering vatbaar. De grote afstand waarover u hem moet bewegen, noopt u halverwege tot het anders vastpakken van de hendel. Dat werkt niet plezierig. Ook doseert de hendel slecht en kan hij niet langs de



Ondanks het geringe aantal vooruitversnellingen (tien) zijn ze goed over het traject verdeeld. Van vijf tot tien km/h vindt u er drie. Als u voor- en achteruit dezelfde snelheid wilt hebben, moet u schakelen tussen 2 en R. Deze zitten niet recht tegenover elkaar en de trekker moet — vanwege het ontbreken van synchronisatie — steeds helemaal stil staan.

Het voetgas zit te dicht bij de stoel om het plezierig te kunnen bedienen. Het handgas werkt voor je gevoel verkeerd om, het zit vrij ver weg en er is geen duidelijke drempel voor stationair toerental. Dat laatste is lastig, om-

verhoudingsgewijs geringe meer-prijs leverbaar.

Besturing

Als u met de Zetor transportwerk verricht, heeft u het gevoel dat u niets kan overkomen. Door de mechanische overbrenging (voorzien van hydraulische bekrachtiging en een zware demper) voelt het sturen neutraal en degelijk aan. Dat gevoel wordt ondersteund doordat de benodigde kracht aanzienlijk is. Bij het afnemen van het motortoerental loopt de benodigde kracht verder op en bij manoeuvreerwerk