



Eenvoudige Tsjech Zetor Forterra 125 getest

Hij is nog een halfjaar te koop, de Zetor Forterra 125. Het blijkt een Tsjech met veel eenvoudige en begrijpelijke techniek, waar je met een goed gevoel weer op stapt.

Tekst: Henk Beunk – Foto's: Gertjan Zevenbergen

De Forterra 125 is met zijn 96 kW (129 pk) het op een na sterkste type van de vijfkoppe Forterra-reeks. We maten aan de aftakas nominaal 78 kW bij 2.275 motortoeren. Bij 2.000 toeren noteerden we het maximum van 82 kW. Het oververmogen is daarmee 4 kW, ofwel 5 procent. Dat maakt niet echt indruk. Ook de op zich goede koppeling van

52 procent wordt wat afgevlakt door het lange toerentraject (45 procent) waarover die stijging plaatsvindt. De viercilinder is dus geen echte vechtersbaas. Toch resulteert een inhoud van slechts 4.156 cm³ bij een maximum aan de aftakas van 82 kW in een specifiek vermogen van 51 cm³/kW. Dat geeft aan dat de motor goed wordt benut. Dat staat meestal garant voor een

gunstig specifiek verbruik. De Forterra maakt dat maar ten dele waar. Met 258 g/kWh bij maximumkoppel zit hij weliswaar mooi op het gemiddelde, maar bij maximumvermogen zit hij er bijna 4 procent boven en bij nominaal vermogen zo'n 7 procent. Het is dus zaak de viercilinder, die Zetor in eigen huis bouwt, laag in toeren te houden. Gelukkig zitten zowel de 540 als



Vanaf links de 'sleutel' voor het omsteken van de aftakas van 540 naar 1.000 toeren, de handrem en de rijdersstoel.



Logisch en overzichtelijk instrumentarium met stopknop en stuurverstelling. De controlelampjes mogen duidelijker.



Eenvoudig maar doeltreffend. Dat geldt zowel voor de elektronische hef als de mechanische stuurventielen.

de 1000 volgens onze meting bij 1.950 motortoeren. De transmissie van de Forterra heeft als basis vier versnellingen met twee groepen en een omkeerpoek. De groepen zijn niet gesynchroniseerd, lastig te bereiken en ze schakelen stug. Tijdens het rijden is het niet te doen. De rode knop met 'stop' laat aan duidelijkheid niets te wensen over. De vier versnellingen zijn gesynchroniseerd en laten zich goed bedienen, al zit 3 redelijk ver weg. De omkeerpoek is ook gesynchroniseerd, maar niet onder belasting te schakelen. Ook is het wennen dat hij in de vierde versnelling niet in de achteruit wil. Achteruit gaat zo'n 15 procent sneller dan vooruit. De knopjes van de drietraps powershift zitten in de versnellingspoek en de aangrijping is tamelijk bruusk. Dankzij deze Triple Power zijn er tien keuzes in het traject van 4 tot 12 km/h; dat is ruim voldoende. Ook is er overlap tussen de veld- en transportgroep. Het inschakelen van de aftakas loopt via een knop in de rechter- B-stijl. Het uit- en inschakelen is ook 'buiten' te doen via een knop op het spatbord. De draaicirkel van 11,2 meter op 2wd en

11,9 meter op 4wd is iets groter dan verwacht. Dat had bij ons te maken met het smalle spoor (171 cm) van de vooras. Het stuurwiel is in twee richtingen verstelbaar, maar niet snel wegklapbaar. Het aantal omwentelingen is met drie plezierig klein. De Forterra tilt halverwege het traject op zo'n 50 cm hoogte tussen de kogels 6.710 daN, ruim 6,8 ton. Dat is veel. De bediening in de cabine werkt goed en voorspelbaar. De hendels van de stuurschuiven zitten redelijk ver naar voren en naar rechts. De doorstroming is regelbaar door te 'knijpen' met de hendel. Ook verder is er weinig in te stellen. Bij de snelkoppelingen aan de achterzijde is het ondanks de sticker (en een sticker in de cabine) toch nog puzzelen welke koppeling bij welke hendel hoort. Er is maximaal 70 l/min beschikbaar. Dat is een goede waarde. Die geldt echter alleen bij volgas. Op het punt van maximumvermogen (2.000 toeren) is het 57 l/min. De inhoud van de achterbrug (inclusief de eindvertragingen) is bij een normale vulling 52 liter. Die hoeveelheid is elke 1.000 uur aan verversing toe. De 180 liter van de dieseltank zijn bij een maximumverbruik van

29 l/h theoretisch goed voor een daglengte van ruim 6 uur. Ronduit onhandig is de tankdop rechts en dicht onder de uitlaat. De motor is door de ver te openen kap goed toegankelijk. Ook op het overige onderhoud is weinig aan te merken. De enige uitzondering vormen de cabinefilters; daar is het lastig bijkomen. De 'huiskamer' van de Forterra voelt groots aan. Over het zicht naar voren, achteren, links en rechts valt niet te mopperen. Naar boven is dat wel het geval, vooral als u langer bent dan normaal of met voorlader werkt. Dan zit de dakconsole bij de voorruit storend in het blikveld. Cabine- en/of voorasvering zijn niet aanwezig. Daardoor is het transportwerk minder comfortabel dan je verwacht. Ook zijn er dan de nodige vibraties en is de geluidsdruk hoger dan normaal. Tijdens het veldwerk is dat geluidsniveau eveneens hoger dan normaal en zit op het punt van maximumvermogen (bij 2.000 toeren) rond 75 dB(A). De trekker is nog een half jaar te koop. Daarna vervangt Zetor hem door een duurder type dat aan de nieuwe milieu-eisen voldoet.

Motor & brandstofverbruik

De viercilindermotor uit eigen huis scoort qua prestaties redelijk, maar niet meer dan dat. Hetzelfde geldt voor het verbruik. Dat blijft redelijk binnen de perken zolang de chauffeur de motor laag in toeren houdt. 540 en 1.000 aan de aftakas zitten bij 1.913 motortoeren.



Transmissie & aftakas

Vier versnellingen, een drietraps powershift en twee groepen geven 24 keuzes vooruit. Achteruit zijn dat er 18, de vierde versnelling is dan geblokkeerd. Tien keuzes in het werktraject zijn ruim voldoende. Twee keuzes op de aftakas (540 en 1.000) houdt niet over; spaarstanden ontbreken.



Hefinrichting & hydrauliek

De hef is sterk in het hele traject. Ook de frontheef (optie) is potent. De pompopbrengst voor het buitenwerkende circuit is voldoende. De hoeveelheid te onttrekken olie hangt af van de vullingsgraad van de achterbrug. De plaats van de snelkoppelingen is niet logisch ten opzichte van de hendels.



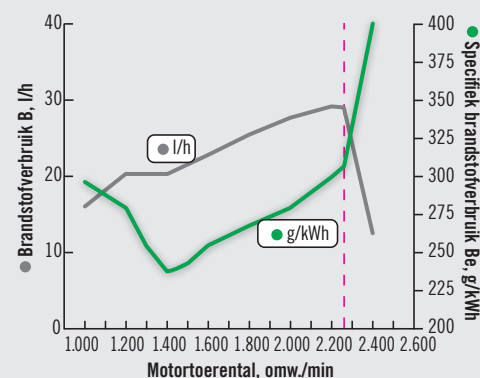
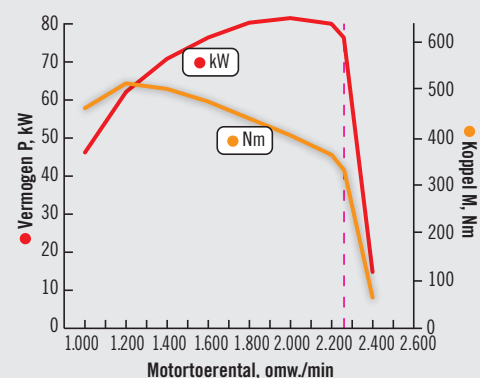
Technische gegevens en meetresultaten

Opgave fabrikant

Motor	Zetor 1505
Cilinders en inhoud	vier, 4.156 cm ³
Maximumvermogen	96,5 kW/129 pk
Transmissie	drietraps powershift, vier versnellingen, twee groepen 24+18
Aftakstoeren	540 en 1.000, bij resp. 1.913 en 1.950 omw./min
Olieopbrengst en -druk	70 l/min, 190 bar
Aantal ventielen standaard	3 DW
Maximumhefkracht	5.800 kg
Brutoprijs (excl. btw)	standaard € 49.300; getest € 52.800

Maximumdruk	200 bar
Maximumhefkracht	6.710 daN
Draaicirkel 2wd/4wd	11,20 m/11,90 m
Afmetingen trekker	<ul style="list-style-type: none"> • hoogte 276 cm • breedte 228 cm • lengte 402/500* cm
Wielbasis	2.390 mm
Bodemvrijheid	38 cm
Gewicht	4.380* kg
Gewichtsverdeling* v/a	1.860*/2.520 kg
Banden	<ul style="list-style-type: none"> • voor 420/70R24 • achter 520/70R38

*incl. fronthead



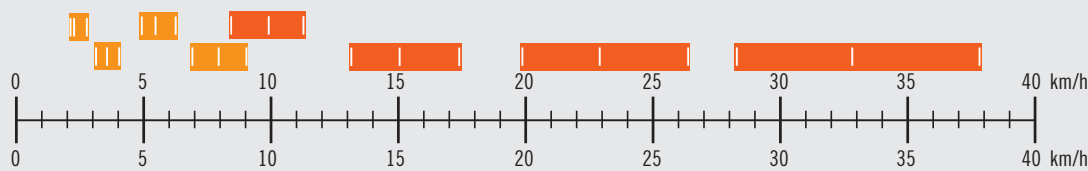
Meetgegevens Veehouderij Techniek

Aftakasvermogen	<ul style="list-style-type: none"> • Nominaal 78,0 kW bij 2.270 omw./min; spec. verbr. 312 g/kWh • Maximaal 82,0 kW bij 2.000 omw./min; spec. verbr. 278 g/kWh
Maximumdraaimoment	511 Nm bij 1.250 omw./min; spec. verbr. 258 g/kWh
Olieopbrengst hydrauliek	70 l/min via één ventiel

Snelheidsopbouw transmissie Zetor Forterra 125 op 520/70R38 achterbanden

De streepjes geven de snelheden weer bij nominaal 2.200 toeren

F (vooruit)



R (achteruit)

■ Veldgroep: 12 keuzes van 2,05 tot 9,18 km/h
■ Transport: 12 keuzes van 8,47 tot 37,9 km/h
■ Achteruit: 6 x 3 = 18 keuzes van 2,37 tot 30,6 km/h



Onderhoud & kosten

De Zetor Forterra 125 is per kW vermogen beduidend goedkoper dan Westerse merken. Ook filters en andere onderdelen zijn goed betaalbaar. De uurkosten van de 125 pakken daardoor gunstig uit. Het onderhoud is goed uitvoerbaar. De trekker legt per kW maar weinig gewicht in de schaal.



Cabine & Comfort

De cabine en de vooras zijn niet geveerd; dat doet afbreuk aan het rijcomfort bij transport. De geluidsdruk in de cabine is bovengemiddeld. Verwarming, airco en ventilatie voldoen goed, de ruitenwissers en de buitenspiegels matig. Er is voldoende (opberg) ruimte en een goede stoel.



Voor en tegen

Plus

- + ongecompliceerd; makkelijk te bedienen
- + sterke hef; rijafhankelijke aftakas
- + drietraps powershift
- + uitermate betaalbaar

Min

- geluidsdruk in cabine aan hoge kant
- geen belast schakelbare voor-/achteruit
- lastige bediening van groepenpook