

Niet op alle vlakken een concessie Belarus houdt stand

Verschillende importeurs hebben zich in Nederland al beziggehouden met de verdeling van Belarus-trekkers uit de Wit-Russische fabriek MTZ. Bij de nieuwe importeur Fokke Andela in Wommels reden we met een Belarus 1523.4 met een commonrail-motor. Deze heeft net als zijn voorgangers een grote cabine wielen en kleine wielen.



Scan de foto en bekijk de video
Voor uitleg, zie pagina 65



^ **Zicht**

Als je pech hebt zit de uitlaat in je zicht. Als je geluk hebt is hij weggevoerd langs de rechter A-stijl. De luchtinlaat heeft wel een vaste plek. Het zicht rondom is niet slecht.

^ **Versnellingen en groepen**

De versnellingspook vloeit soepeler van versnelling naar versnelling dan je zou verwachten. Op de niet-gesynchroniseerde groepenpook zit ook de achterruit. De pook zit erg laag, maar is aan te passen.

Op basis van het aantal Belarussen dat er in Nederland rondrijdt, zou je niet verwachten dat het een groot merk is. Het tegendeel is waar. In Wit-Rusland worden jaarlijks tienduizenden trekkers gebouwd. We reden bij Fokke Anema, de nieuwe importeur, met een Belarus 1523.4 met krap 117 kW (160 pk).

De groepen schakel je wel elektronisch met knoppen in de zijconsole of met twee knopjes op de pook. Schakelen tussen de zes versnellingen is eenvoudig. Dat geldt ook voor schakelen tussen de ongesynchroniseerde gearingen. In de zijconsole schakel je ook vierwiel-aandrijving en het differentieel in, allebei elektronisch en dat levert weer twee leuke gadgets op: voor beide is er een automatiek die ze inschakelt als één van de achterwielen slipt. Automatisch uitschakelen van het differentieel bij een uitslag van de voorwielen van meer dan 13 graden en remmen, behoort tevens tot de mogelijkheden. Het aftakstoerental kies je links van de zitting en ook de handrem zit daar. De aftakas inschakelen doe je rechts met een hendeltje. Deze Belarus heeft geen spaaraftakas, maar de grotere broers met vermogens boven 150 kW (200 pk) hebben dat wel. De rijafhankelijke aftakas is standaard.

Oost-Europese trekjes

Het stuur van deze Belarus zit recht voor je neus. Bij de kleinere modellen in de showroom van importeur Fokke Andela is het stuur nog wel rechts van het midden geplaatst. Aangenaam zijn de hangende pedalen in de 1523.4 – die hebben de kleinere modellen niet. Sowieso doet de cabine van de zescilinder – ten minste aan de binnenkant – westers aan. De elektronica voor de hef komt van Bosch, alsook de motorelektronica. Verder zijn er op het eer-

ste oog niet bijster veel West-Europese onderdelen te vinden op de Belarus. Hoewel, de luchtgeveerde stoel is van Grammer. De cabine staat op rubberen blokken. Die combinatie maakt het rijden tot een redelijk comfortabele ervaring. Met ramen dicht is met een bijrijder goed te praten. Handsfree bellen is echter te

Het stuur van deze Belarus zit recht voor je neus, dat mag in de krant.

veel van het goede: een fluistercabine is het niet. Gooi je de achterraut los, dan blijft het geluidsniveau acceptabel. In de rechterconsole vind je de claxon, een heel onhandige plek. Gelukkig zit de claxon ook op de normaal werkende hendel van de richtingaanwijzers die na terugdraaien automatisch afslaan. De hydrauliekhendels staan met z'n drieën op een rij, rechts naast je, iets te ver naar achter. Links voor de cabine zit een stalen kist. Schroef je – inderdaad, schroeven – de kist los dan vind je de accu's. Een Belarus start namelijk op 24 volt. Dat zorgt ervoor dat de boel ook



^ **De nodige elektronica**

De elektronica [1] voor de hefinrichting is van Bosch. Standaard heeft de 1523.4 drie dubbelwerkende ventielen [2] achter. De aftakas achter schakel je in met een mechanisch hendeltje [3]. Inschakelen van de aftakas voor gaat elektrohydraulisch [4]. Ook differentieelslot [5] en vierwiel-aandrijving [6] schakel je elektrohydraulisch in. Voor beide is er een automatische functie. Een typisch Oost-Europees trekje is de claxon [7] in de rechterconsole.



^ **Verstelbaar**

Het stuur is in hoogte verstelbaar. Dat vraagt wel wat handkracht. Na losdraaien van de dop is verstellen een eitje.



^ **Oost-Europese trekjes**

De handrem en de voorkeuzehendel voor het aftakstoerental ogen typisch Oost-Europees.



^ **Koelers schoonblazen**

Westerse fabrikanten hebben vanalles bedacht om de koelers goed te kunnen reinigen. Bij de Belarus moet je sleutelen.

Belarus 1434.4

Vermogen	116 kW (158 pk)
Motor	Minsk D-260.1S3A
Cilinders	6
Boring x slag	110 x 125 mm
Inhoud	7,12 liter
Toerental nominaal	2.100
Draaimoment max.	660 Nm
Koppelstijging	25%
Brandstoftank	250 liter
Snelheid	min./max.
• vooruit	1,7/39,5 km/h
• achteruit	2,4/17,2 km/h
Gewicht	6.000 kg
Prijs	56.950 euro



MTZ

Belarus is al behoorlijk lang in Nederland vertegenwoordigd. Ooit verzorgde importeur Peja Brustrac uit Arnhem de import. Daarna verhuisde het importeurschap naar Friesland en kwam het terecht bij Lieuwe Dijkstra, vanwaar het weer overging naar Sjoerd Minnema. In november 2013 nam Fokke Andela uit Wommels het stokje over. Fabrikant MTZ denkt binnen enkele jaren een wereldmarkt-aandeel van 8 tot 10 procent te veroveren en daarmee tot 's werelds 10 grootste trekkerfabrikanten te behoren.

bij extreem koud weer aan de praat komt. De rest van het elektrische systeem stelt het overigens met 12 volt. Wie een Belarus aanschaft hoeft dus geen aparte voorraad lampjes en zekeringen in te slaan. Bij de kleinere Belarussen zit de 'accukist' achter de cabine. Zicht op de trekhaak is er daardoor niet, bij deze zescilinder is het zicht op de trekhaak voldoende. Eén van de dieseltanks zit rechts van de cabine. Ook rechts is de cabine voorzien van een portier. Je moet dan wel voor de poken langs en over het elektronische gaspedaal stappen. Een punt is dat overigens niet, want één Belarus-trekje is gebleven: de cabine is enorm, hoewel dat bij de zescilinder niet eens zo opvalt aan de buitenkant. Maar omdat we gewend zijn

om links uit te stappen, zullen de meeste gebruikers uit automatische vaak omlopen om te tanken. De trap rechts van de cabine staat haaks op de cabinevloer, dit in tegenstelling tot de trap links. Het tweede deel van de 250 liter dieselopslag zit onder de cabine. Deze tweede tank heeft een vuldop boven de achterbrug. Vul je aan de achterkant, dan vult de tank rechts van de cabine zich ook. Andersom is dat niet het geval omdat de achterste tank hoger ligt.

Verstelbare stuurconsole

Het stuur is in hoogte verstelbaar. Daarvoor moet je een draaidop in het midden van het stuur losdraaien. De bestuurder kan bovendien de volledige stuurconsole naar zich toehalen, zoals je dat op een westerse trekker gewend bent. Alle analoge metertjes hebben een plekje op het dashboard. Vooral achter het linker-raampje leveren zes wijzertjes een kleurrijk geheel op. In het midden een venstertje waarachter alle controlelampjes zitten. Op de rechter B-stijl zit een kleine digitale monitor met alle motorgegevens. Achter de stoel kun je meer kwijt dan alleen een regenjas. Een beschaafde boerengarderobe kan er ook liggen. Voor een bijrijder is alle plaats, maar een zit ontbreekt en moet naderhand gemonteerd worden.

Vanaf de Grammer-stoel kijk je tegen de luchtinlaat aan op de motorkap, voor de bestuurder iets links van het midden. Storender is de uitlaat die uit de rechterzijplaat van de motor omhoogkomt. De uitlaat is naar de rechter

A-stijl van de cabine te verplaatsen. "Waar de uitlaat naar boven komt, is vaak een verrassing bij Belarus", weet Fokke Andela. "Meestal langs de A-stijl, maar soms staat de uitlaat direct op de motor."

Het demonteren van de zijkappen van de motor gaat door het liften van twee stalen palletjes. Dat gaat vrij makkelijk en het voelt degeel aan. Onder het voorste deel van de motorkap zit het koelpakket en de kap kan ver genoeg omhoog. De koelers kun je zonder gereedschap niet van elkaar halen om ze te reinigen. Wil je de motor vrij hebben dan kan de kap boven de motor vanaf de cabine omhoog. De voorste kap moet dan wel dicht. De scharnierpunten van de bewegende kappen voelen wat fragiel aan. Het koelpakket bevat een kleine hydrauliekoliekoeler en een airco. De airco is standaard.

Bespottelijke prijs

Voor zo'n 160 pk oogt deze Belarus vrij compact. Echter, de banden vertekenen het beeld. Standaard staat de 1523.4 achter 520/70 R38 voor op 420/70 R24. De banden zijn dus smal en het verschil tussen de velgmaat voor en achter is relatief groot. Een kleine band is goedkoop, maar geeft je wel minder rubber op de bodem en dus meer druk. Andela zette de 1523.4 dan ook op 650R65 R38 achter en 16.9 R24 voor.

De prijs van de 1523.4 is bijna bespottelijk laag. Deze Belarus met zo'n 120 kW onder de kap kost net geen 57.000 euro, inclusief de Zuidberg-fronthef en bredere banden. ◀

Met of zonder AdBlue

MTZ bouwt trekkers voor zeer diverse markten. Logisch gevolg is dat de fabrikant trekkers die voldoen aan verschillende emissienormen door elkaar bouwt. Op Agritechnica 2011 liet het merk al een trekker in het 200 kW-segment zien die de uitlaatgassen nabehandelt met AdBlue. Bij die techniek kiest MTZ de uitlaatgasrecirculatie te behouden, dat drukt het verbruik van AdBlue aanzienlijk. De AdBlue-trekkers hebben de aanduiding '.5'. Andela kan onbepaald '.4'-trekkers inkopen die het nog stellen zonder AdBlue en met commonrail-motor en EGR voldoen aan Stage 3a.