

Terug in Nederland

# Zonder cursus op de Ursus

Het trekkermerk Ursus is dankzij AJB Mechanisatie in Ruurlo terug op Nederlandse bodem. Iedereen kan zonder uitvoerige instructie wegrijden met de 11054.

De trekker is samengesteld uit onderdelen van gerenommeerde westerse merken.

Gebleven is de aantrekkelijke prijs.





^ **Kunststof motorkap**

De kunststof motorkap en spatborden en de cabine met vier stijlen zijn eigen fabricaat. De motorkap scharniert aan de achterkant en kan voor onderhoud in zijn geheel omhoog.

^ **Perkins-motor**

In de 11054 is een viercilinder Perkins-motor gemonteerd die een vermogen levert van 81 kW (110 pk). Het maximumkoppel van 416 Nm ligt bij 1.400 motortoeren.

**M**et oude Ursus-motoren is zelden wat loos. Toch heeft Ursus in de 11054 geen eigen motor gemonteerd. "Met de aantallen die Ursus bouwt, is het moeilijk om aan de strenge emissie-eisen te voldoen", verklaart Aart Jan Brinkman van AJB Mechanisatie in Ruurlo (Gld) die het merk sinds vorig jaar in Nederland aan de man brengt. En daarom gebruikt het Poolse moederbedrijf – die het merk in 2011 overnam van de vorige eigenaar – Perkins-motoren in de nieuwste modellen. De assen en versnellingsbak zijn van het Italiaanse Carraro, de elektronische hef is van het Amerikaanse Husco International en de degelijke trekhaken zijn van Scharmüller uit Duitsland. Wel maakt Ursus zelf de cabine, de motorkap en de spatborden. Ook de optionele

fronthef en -aftakas en voorlader zijn eigen fabricaat. Ursus heeft van de verzamelde onderdelen een eenvoudige, mechanische, trekker ontwikkeld, waarmee je zonder al te veel zorgen en uitleg ook de minst ervaren stagiair op pad kunt sturen. Alles wijst zichzelf. Met de schuin aflopende motorkap met zes koplampen en de cabine met vier stijlen heeft de Ursus 11054 beslist een modern uiterlijk.

Er zijn geen rammelgeluiden die het rijplezier verstoren

Achter het dikke stuur van de wat kleine cabine is het zicht rondom goed. Alleen rechtsvoor had de fabrikant wel wat meer zijn best kunnen doen om de uitlaat achter de cabine stijl te verstoppen. Verder is de cabine netjes, maar sober afgewerkt met hard, lichtgrijs, kunststof. In het dak zit een klein dakruitje zodat je met voorladerwerk ook zicht hebt op de bak in de hoogste stand. De achterruit kan niet al te ver open. Muisstil is het in de cabine niet, maar het geronk van de Perkins is niet onaangenaam en er zijn geen rammelgeluiden die het rijplezier verstoren. Een airco is een optie.

**Zonder tandenknarsen**

De trekker heeft, inclusief de 8 kruipversnellingen, 24 versnellingen voor- en achteruit. Vooruit ligt de topsnelheid op net geen 40 km/h. Tussen de versnellingen moet je altijd het koppelpedaal gebruiken, maar doe je dat, dan gaat het schakelen prima zonder tandenknarsen. Wel moet je met de lange poken grote slagen maken. Voor de bediening van het handgas moet je behoorlijk ver voorover buigen. Net als in het verleden is de Ursus een degelijke en aantrekkelijk geprijsde trekker. Ondanks het gebruik van componenten van westerse A-merken is de prijs van net geen 39.000 euro nog steeds het visitekaartje. ◀



• **Ursus 11054**

• Motor	Perkins, 4 cilinder
• Inhoud	4.400 cm <sup>3</sup>
• Vermogen	81 kW (110 pk)
• Versnellingsbak	24 + 24
• Aftakas	540 en 540E
• Oliepomp	70 l/min
• Banden voor	380/70R24
• Banden achter	480/70R34
• Gewicht	4.080 kg
• Brutoprijs	38.850 euro ex btw



^ **Ursus 11054 in detail**

De motor komt van Perkins [1], assen en versnellingsbak [2] zijn van Carraro. Op de achteras zijn standaard 520/70R34-banden [3] gemonteerd, maar Brinkman zegt de Ursus 11054 ook met 38 inch-banden te kunnen leveren. De cabine [4] heeft ruime deuren. Toch wordt de instap enigszins bemoeilijkt door het bijrijderszitje [5] – ook als je die inklapt.



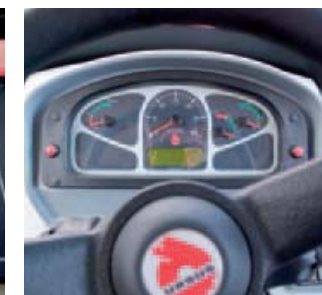
^ **Voorbereiding fronthef**

De trekker is voorbereid op de montage van fronthef en -aftakas. De flens voor de aandrijving zit al op de krukas.



^ **Lichtschakelaars**

Bij het inschakelen van de werklampen zie je op de tekening welke werklampen je hebt geactiveerd.



^ **Cockpit**

De meters zijn degelijk en eenvoudig. De rij-snelheid komt digitaal in beeld. Het stuur is lekker dik en niet al te groot.