

Belarus 1221.3: Pure paarden krachten voor weinig geld



De Belarus 1221.3 heeft met zijn nieuwe neus en vierkante cabine een dege-lijk voorkomen. Daaronder is er vaak nog verouderde techniek te vinden. Maar dat geeft voor de klanten niet. Als het maar heel blijft en zij over vijf jaar hun gegarandeerde inruilprijs maar krijgen.

Tekst en foto's: Frits Huiden

De techniek is wat verouderd en hij 'beweegt' zich niet zo soepel als Westerse trekker. Toch lachen de Belarus rijders iedereen met een dure Westerse trekker uit. 'Met een Belarus valt namelijk nog geld te verdienen', is het credo. Het beste bewijs daarvoor is misschien wel de nieuwe Mercedes E klasse op de oprit van de eerste gebruiker. De 103 kW (140 pk) sterke Belarus kost namelijk slechts 33.900 euro. Dat is maar 242 euro per pk. Bovendien kunnen de Belarussen gefinancierd worden met een gegarandeerde inruilprijs na vijf jaar gebruik. Er wordt dan uitgegaan van een afschrijving van 2.500 euro per jaar en je moet dan na vijf jaar wel weer een Belarus kopen. Maar als je hem dan all-risk verzekert, weet je ook precies wat de trekker na vijf jaar kost.

▪ Soepele pook

Maar is er naast geld verdienen ook fatsoenlijk mee te rijden? Zeker wel. Het geluidsniveau is behoorlijk maar verdraagzaam, de motor pakt vlot op en vooral het schakelen gaat boven verwachting soepel. Dit betreft alleen het schakelen van de versnellingspook. De groepspook in de 16V/8A bak is namelijk niet gesynchroniseerd. Bovendien zit de koppeling te hoog, trapt te zwaar en is lastig te doseren. Maar de soepele pook maakt dus veel goed en de koppeling kan mogelijk beter worden afgesteld. Er zitten op de pook twee knoppen voor een hi-lo waar wel de koppeling voor nodig is. Lampjes in de pook moeten aangeven of de bak snel of langzaam geschakeld staat. Jammer dat deze elektrische schakeling op ons proefmodel niet werkte waardoor het grote gat tussen de tweede en derde versnelling extra opviel.

Ergonomisch mag je niet te veel van de trekker verwachten. Het voetgas zit te ver weg en de diverse hendels lijken over elkaar heen te struikelen om bij de bestuurder te komen.

Om de handrem rechts voorin de cabine te bedienen moet je bijna opstaan. Deze zal dan ook niet snel gebruikt worden. Ook te ver weg zitten de drie hydrauliekhendels (1 ew + 2 dw) tegen de voorruit en de lange hendel voor het handgas zie je snel aan voor de hef.

▪ Stuur uit het midden

Opmerkelijk is de positie van het stuurwiel waarmee de trekker op 10,6 meter te draaien is. Deze staat zo'n 15 centimeter naar rechts. Het zal met het construeren van de trekker beter zijn uitgekomen, maar kan onpraktisch zijn bij het op het oog recht rijden. Voordeel is wel dat er nu meer ruimte is om in en uit te stappen. Het interieur van de op rubberblokken staande cabine is verder ouderwets en egaal zwart. Opvallend genoeg zijn tussen al het oerdegelijke ijzer de handgrepen van de deuren uit kwetsbaar plastic vervaardigd. Opties zijn de luchtgeveerde stoel (700 euro) en de airco (2.750 euro). Je zit in de trekker lekker hoog zodat er naar de zijkanten en naar achteren een goed zicht is vanuit de cabine. Naar voren gunt behalve de voorlader ook de motor- kap de bestuurder niet veel zicht. Belarus heeft nog wel de uitlaat een beetje uit het zicht gehaald door hem in elk geval niet midden op, maar naast de motorkap te plaatsen. >

Belarus 1221.3

Motor	zescilinder MTZ
Vermogen	103 kW (140 pk)
Koppel	500 Nm bij 1.400 rpm
Hef	cat III
Hefvermogen	4.500 kg
Hydrauliekopbrengst	55 liter
Gewicht	5.300 kg
L x B x H	4950 x 1970 x 2870 mm
Prijs	33.900 euro



De cabine blinkt niet uit qua ergonomie. De hendels staan heel dicht bij elkaar. Opvallend is dat het stuur uit het midden staat.



Bijzonder: steekassen en een ver naar achteren stekende achterruit.

▪ Talrijke controlelampjes

Wie in het voorbijrijden de aandacht wil trekken, kan in plaats van de zwaailamp beter het dakluik gebruiken. Bij het omhaken van een hendel duwen gasveren namelijk het hele dak omhoog. Een echt cabriogevoel krijg je er niet van omdat de werkelijke opening veel kleiner is. Een deel wordt namelijk ingenomen door de kachel voorop de cabine die dan bloot komt te liggen. Voor frisse lucht kan ook het linker zijraam en het achterraam open dat overigens een eind buiten de trekker steekt. Verdere bediening van alle functies zijn goed en wat de hef betreft zelfs modern. Die komt namelijk van Bosch. Ook het in- en uitschakelen van de aftakas, differentieel en vierwielaandrijving gaat met druk- en tuimelschakelaars. En voor wanneer er iets niet werkt, is er een lange rij controlelampjes op het dashboard te vinden. Deze lampjes hebben weer een

testknop om te zien of ze het zelf nog wel doen. Ook is er een indrukwekkende analoge klok met wijzers voor motortemperatuur en brandstofpeil, maar ook druk van motorolie en standaard compressor en zelfs de accu-spanning. De accu's liggen overigens achter de stoel en sturen via een omvormer een 24 volts en een 12 volts circuit aan.

▪ Eigenaardigheden

Leuk detail is de dubbele claxon. Diep indrukken is een flinke toeter en zacht indrukken geeft onschuldig gemompel. Maar er zijn meer bijzonderheden. Bijvoorbeeld de standaard compressor die in Duitsland handig gebruikt wordt voor de verplichte luchtremmen en de steekachteras voor verschillende spoorbreedten. De compressor vraagt zeker 10 van de 140 pk en het is daarom handig dat hij apart uit te schakelen is. Dit geldt ook voor de hydrauliekpomp zodat alle externe

hydrauliek afgesloten wordt. De hendels zitten wel ergens onder de cabine, maar toch. De prestaties van de hydrauliek zijn overigens niet bijzonder. Hoewel de cat III hef 4.500 kg tilt, levert de tandwielpompe maar 55 liter bij een druk van 200 bar. Over de zescilinder 'Made in Belarus' MTZ motor ligt de nieuwe kap met door traliewerk afgeschermd de koplampen. De kap is in vier delen te openen. De radiatoren voor de motor en turbo zijn beide niet uit te klappen of uit te schuiven voor een makkelijkere reiniging. Het omschakelen van de aftakas van 1.000 naar 540 toeren is ook geen alledaags iets. Bij wie moet je namelijk nog meer met steeksleutel 19 onder de cabine kruipen om daarvoor een bout om te zetten? Hoewel de trekker steeds iets beter met de Westerse merken mee kan, zijn dit zaken die daar weer afbreuk aan doen. Maar ja, niet iedereen maalt daarom om zo'n klein prijsje. ■



De met 10,6 meter niet bepaald krap draaiende vooras gebruikt twee stuurcilinders.



De versnellingspook schakelt als een mes door de boter. De koppeling zit hoog, is zwaar en moeilijk te doseren.