



Ruwe bolster

Zetor Forterra 150 HD in de test

Met een drietraps powershift, viertoerige aftakas en sterke hef kan de Zetor Forterra 150 HD elke klus aan. De afwerking kan beter en het geluidsniveau lager. De scherpe prijs is zijn sterkste punt.

Tekst: Henk Beunk – Foto's: Henk Beunk, Albert van der Horst, Gertjan Zevenbergen

Forterra (sterke grond) is een stoere naam voor een ongecompliceerde trekker. Je hebt hem snel door en dat werkt plezierig. De viercilinder met 4.156 cm³ is van Zetor zelf en heeft elektronische inspuiting. Naast de 150 is de HD er ook als 140 en 130. De motorvermogens zijn respectievelijk 108, 100 en 93 kW volgens 2000/25/EC. Die norm betreft de min of meer kale motor.

De viercilinder laat een vrij traditionele curve zien. Het maximumvermogen van 91,3 kW is er zowel bij 2.000 motortoeren als bij nominaal 2.200. Tussen die twee punten ligt het constant vermogen. Dat traject is op papier met 10 procent niet groot, maar gevoelsmatig begint het al bij 1.850 toeren. Daar is ook al 90 kW voorhanden. Ten opzichte van het maximum van de motor van 103 kW volgens de norm ECE-

R24 (met onder andere de koeling erbij) is het verlies zo'n 11 procent. Voor een niet-ingelopen trekker rechtstreeks uit de fabriek is dat netjes. De 1.000 toeren op de aftakas (bij 1.950) en de 540 (bij 1.915) liggen gunstig. Voor beide is het volle vermogen beschikbaar. Twee eco-toerentallen zijn standaard. Prima. De manier van kiezen (normaal of eco via een hendel, 540 of 1.000 via een tuimelschakelaar) kan beter.



De bediening van de powershift loopt via de knopjes H en L. Aan de voorzijde zit een knopje voor de koppeling.



De ruimte tussen het stuurwiel en de bijrijderszitting (ook als die is opgeklapt) houdt niet over. Bij in- en uitstappen is het manoeuvreren.



Twee veerpoten aan de achterkant van de cabine zorgen tegen een prijs van 960 euro voor prima rijcomfort. Een geveerde vooras kost 4.770 euro.

Op de stand 'auto' schakelt de aftakas bij heffen uit, maar bij zakken niet weer in. Een rijafhankelijke aftakas is een optie. Het schakelen met de grote pook door de vijf versnellingen is wennen: de één zit links onder. Verder zijn de twee groepen niet gesynchroniseerd, maar door de ruime overlap is dat niet echt problematisch. De veldgroep gaat tot 8,9 km/h en de transportgroep start bij 7,0 km/h. De topsnelheid bij 2.200 motortoeren is 37 km/h; onbelast is het zo'n 40 km/h. Handig is de auto-functie op de powershift met instelbaar toerental. Bij het wisselen van versnelling kiest de trekker zelf de best passende trap. Door het knopje voor de koppeling op de versnellingspook hoeft je het pedaal nauwelijks te gebruiken. Gelukkig maar, want de aangrijping is ietwat zwartwit. Het knopje op de pook daarentegen doseert prima. De voor-achteruithendel links onder het stuur werkt soepel. Het hendeltje mag wel iets korter of het beugeltje langer. Dat is veiliger. De sloten van de differentiëlen in voor- en achteras werken gelijk op. Ze zijn net als de vierwielaandrijving onder belasting in en uit te schakelen. Beide hebben ook auto-

functies. De controlelampjes vallen te weinig op.

Krachtige hef

De hef tilt maximaal 8.200 daN (8.365 kg). Dat is veel voor een trekker van nog geen 150 pk. Die hefkraft zit waar het hoort, vooral bovenin. De bediening via de bekende Bosch-knoppen is makkelijk. Ook de instelling van de topstang en de hefstangen is goed te doen. De stabilisatie kan beter. De frontheef met aftakas is van Zuidberg. De hydrauliek is bijdetijds met instelmogelijkheden voor druk en doorstroming. Voor het doorgronden daarvan moet je wel even tijd nemen. De opbrengst aan de snelkoppelingen valt bij lage toerentallen wat tegen. De olie komt uit de achterbrug – 60 liter – en smeert ook de transmissie. De vulpod annex peilstok is prima bereikbaar. Tanken doe je rechts van de trekker. Dat doen de meeste chauffeurs liever links. AdBlue hoeft er niet in. De geveerde vooras van Carraro telt met z'n directe omgeving maar liefst 25 vetnippels.

De cabine is ruim en vrij breed ten opzichte van de lengte. Een koelbox en een bijrijder

passen er goed in. De portieropening is niet al te breed. Bij de in- of uitstap is het wat manoeuvreren, zeker als de bijrijderszit is neergeklapt. De luchtgeveerde Grammerstoel is standaard. De cabinevering (960 euro) en de voorwielvering (4.500 euro) op de testtrekker zijn opties. Met de stoel naar achteren zit je goed voor de pedalen, maar minder goed voor het stuur. De elektrisch verwarmde buitenspiegels mogen wel wat groter en een binnenspiegel ontbreekt. Het geluidssignaal van de richtingaanwijzer is te zwak. Het zicht rondom en op de hef is in orde, op de trekhaken kan het beter. Via het kleine dakruitje kun je in theorie een geheven voorlader zien, maar door de dikke steel tussen dak en voorruit valt dat in de praktijk tegen. De airco is standaard. De koellucht komt – net als de lucht van de verwarming – van boven. Dat is niet ideaal. Bij hoge toeren dringt het rauwe geluid van de motor duidelijk tot in de cabine door. De binnenverlichting is summier en de ruitenwisser kan een update gebruiken. Handig is dat de punt van de uitlaat precies even hoog is als het hoogste punt van het cabinedak.

Motor & brandstofverbruik

De viercilinder zestienklepper heeft een turbo, een intercooler en elektronisch geregelde inspuiting. AdBlue is niet nodig. De vechtlust is in orde, maar ook niet meer dan dat. Het dieselvebruik op vol vermogen en bij 70 procent belasting is gemiddeld; bij 40 procent zit het er iets boven.



Transmissie & aftakas

De transmissie biedt 12 keuzes in het traject van 4 tot 12 km/h. Prima. De versnellingspook vraagt gewenning, de groepen zijn ongesynchroniseerd. De drietrapspowershift is standaard evenals de kruipbak vanaf 1,7 km/h en vier toeren op de aftakas. De grootte van de draaicirkel is netjes.



Hefinrichting & hydrauliek

De hef tilt onderin 7.540 daN en op 70 cm hoogte 8.200 daN (8.365 kg). Dat is veel. De olie-opbrengst aan de snelkoppelingen is maximaal 76 l/min; dat is normaal voor een trekker van zo'n 150 pk. Je moet wel vrij hoog in de toeren om aan die opbrengst in liters per minuut te halen.



Technische gegevens en meetresultaten

Meetgegevens Veehouderij Techniek

Aftakvermogen maximaal met specifiek brandstofverbruik	91,3 kW bij 2.000 tpm	250 g/kWh
Aftakvermogen nominaal met specifiek brandstofverbruik	91,3 kW bij 2.200 tpm	255 g/kWh
Draaimoment maximaal met specifiek verbruik	520 Nm bij 1.450 tpm	248 g/kWh
Koppelstijging (bij toerendaling)	32% (34%)	
Inhoud specifiek	46 cm ³ /kW aftakvermogen	

Hydrauliekopbrengst maximaal	76 liter/min bij 2.400 tpm
Oliedruk maximaal	203 bar
Hydraulisch vermogen maximaal	19,8 kW (70 liter/min bij 170 bar)
Hefkracht maximaal	8.200 daN (8.365 kg)

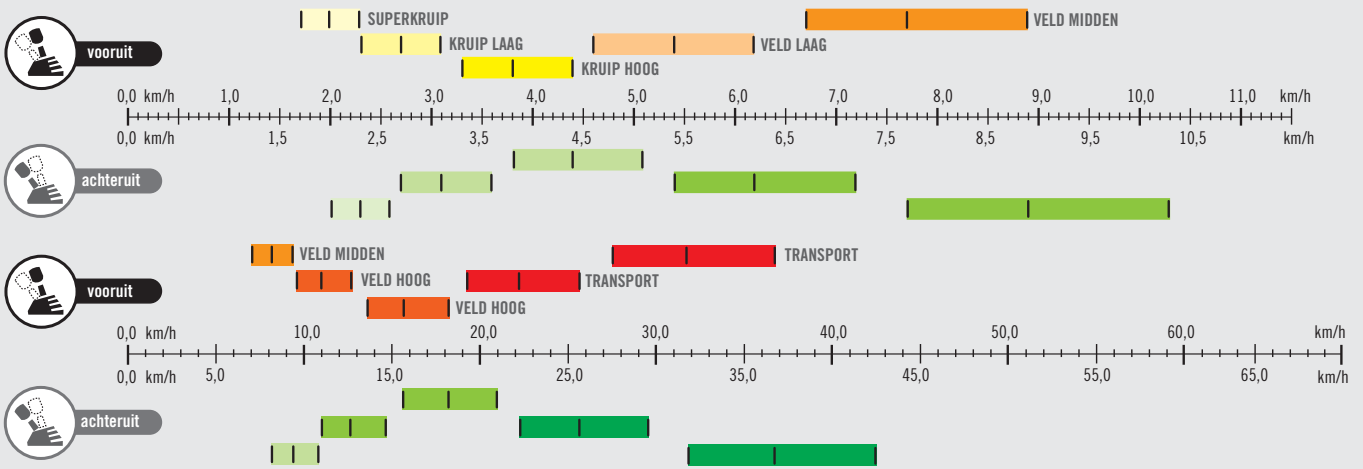
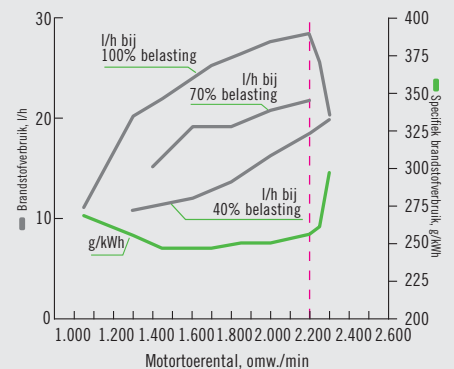
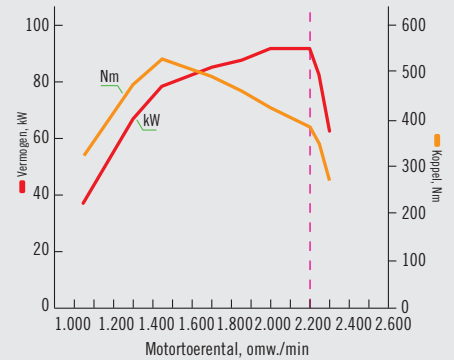
Geluidsniveau volgas	74 dB(A)
Gewicht	5.690 kg
Gewichtsverdeling voor/achter	40/60%

Bodemvrijheid	38 cm (frame trekhaak)
Banden voor/achter	540/65R24 / 650/65R38
Brutoprijs standaard excl. btw	66.800 euro
Brutoprijs getest excl. btw	78.300 euro

Technische gegevens opgave fabrikant

Motormerk en -type	Zetor 1716 turbo intercooler
Cilinderaantal en -inhoud	vier, 4.156 cm ³
Vermogen nominaal	103 kW (139 pk) bij 2.200 tpm, ECE R24
Draaimoment maximaal	589 Nm bij 1.450 tpm
Inhoud dieseltank	240 liter
Transmissie	5 versnellingen x 2 3-traps powershift
Aftakas	540, 540 E, 1.000, 1.000 E
Hydrauliekopbrengst pomp	80 liter/min
Oliedruk maximaal	200 bar
Hydrauliekventielen	4x dubbelwerkend elektronisch
Hefkracht	7.600 daN (7.750 kg) door hele traject
Transmissie- en achterbrugolie	60 liter incl. hydrauliek; termijn 1.000 uur
Hydrauliekolie	zie transmissie
Motorolie	10 liter; termijn 500 uur
Toelaatbaar gewicht v/a/totaal	6.000/7.000/10.000 kg

Onderdelenprijzen excl. btw: tankdop € 23; rechterbuitenspiegel € 38; voorspatbord € 111; achterlicht € 62; koplamp € 125; tankdop € 21; linkerportier € 219.



Onderhoud & kosten

Achterbrug, transmissie en hydrauliek vragen slechts 60 liter olie. De filters zijn prijzig en elke 500 uur aan vervanging toe. Het onderhoud is goed te doen. Bij de standaardprijs hoort 500 kg aan frontgewicht. In de cabine zit achter de stoel een gereedschapsvak. Een kist buiten zou beter zijn.



Cabine & Comfort

De cabine biedt normaal zicht, is redelijk comfortabel en voldoende ruim. Een bijrijder en een koelbox passen er goed in. De chauffeur zit standaard luchtgeveerd. Het geluidsniveau mag lager: 74 dB(A) bij 2.200 toeren is nog net in orde. Het stuurwiel vraagt bij lage toeren redelijk wat kracht.



Voor en tegen

Plus

- + Scherpe prijs
- + Geveerde cabine
- + Geveerde vooras

Min

- Weinig luxe
- Hoge onderhoudskosten

