



Zanello 250A: En nu nog een werkvergunning...

Een Argentijnse trekker op West-Europese bodem. Dat is altijd interessant. Zeker als hij nog goedkoop is ook. Maar voorlopig zul je de machine hier niet aan het werk zien. Daarvoor moet hij nog teveel aan de West-Europese eisen 'wennen'. Oost-Europa? Tja, dat is iets heel anders.

Tekst en foto's: Gertjan Zevenbergen

De vriendelijk ogende, gele en vierwiel-aangedreven Zanello 250A is warmer weer gewend. Hij zal echter moeten wennen aan de kou en de grijze wolkenluchten van Nederland. Voorlopig blijft de trekker namelijk waar hij nu staat: Op een industrieterrein in het Noord-Hollandse Wieringerwerf, waar het im- en exportbedrijf van Gerard Beukeveld is te vinden. Hoewel de handelaar voornamelijk in gebruikte machines doet, verkoopt hij sinds kort ook nieuwe landbouwmachines. Argentijnse trekkers,



Pauny Zanello 250A

Motor	5,9 liter zescilinder Cummins
Vermogen (kW/pk)	121 / 152
Hefvermogen (kg)	5.000
Olieopbrengst (l/min)	98
Gewicht (kg)	4.880
Prijs (euro)	48.600

om precies te zijn. In het thuisland verkoopt fabrikant Pauny Zanello al jaren de meeste trekkers. Voornamelijk kniktrekkers, al heeft het ook tweewiel- en vierwiel-aangedreven trekkers in het programma. In 2000, na de valutacrisis, ging het familiebedrijf failliet en kochten de werknemers het concern. Beukeveld wil de trekkers vooral aan akkerbouwers in het oosten van Europa verkopen. En dat lijkt te lukken; de animo is groot. Dat is niet vreemd. Zanello's sterkste troef is immers de prijs. Kost een 176 kW (240 pk)

sterke kniktrekker normaliter tussen 100.000 en 120.000 euro, voor een even sterke Zanello hoef je maar 62.000 euro neer te tellen. Goed, de trekkers zijn en ogen een stuk eenvoudiger dan bijvoorbeeld een John Deere, maar in het Kazachstaanse binnenland is dat juist een pre.

▪ Milieu-eisen

De lage prijs is ook de reden dat Franse, Engelse en vooral Duitse akkerbouwers en loonwerkers de Argentijn wel in dienst willen nemen. Maar zo gemakkelijk gaat dat niet. De trekkers voldoen namelijk niet aan de eisen die West-Europese overheden stellen. Dat is zelfs op het eerste gezicht te zien aan de 250A die in de februarikou staat te ronken. Deze 4.480 kg zware 121 kW (152 pk) sterke vierwiel-aangedreven trekker met zijn starre frame, heeft de koplampen niet op de juiste hoogte, moet het doen zonder breedteverlichting en heeft ook nog eens een bijzonder hoge opstap naar de cabine. En de Cummins zescilinder dieselmotor, die alle ruimte krijgt onder de naar voren openklappende kunststof motorkap, voldoet niet aan de Europese milieu-eisen.

▪ Getint glas

Ook in de ruime cabine valt de eenvoud op. Er is natuurlijk een airco, opvallend getint zonnewerend glas en een vlakke vloer. Maar er is geen opbergvak of bijrijdersstoeltje te vinden. Achter het niet te verstellen stuur zijn ronde, analoge klokken in het grijze en elegante kunststof dashboard gemonteerd. Ze geven ondermeer het motortoerental, het aantal draaiuren, de motortemperatuur, de vulling van de dieseltank en de oliedruk aan. Lampjes laten onder meer zien of de trekker op de parkeerrem staat, de aftakas ingeschakeld is en het olieniveau voldoende is. Opvallend zijn de tiptoetsen links op het dashboard. Daarmee schakel je de richting-aanwijzers, het licht en de ruitenwisser in en natuurlijk ook weer uit.

▪ Geluid

Met een brul komt de Cummins tot leven. En tijdens een proefritje blijf je hem goed horen. Het geluidsniveau in de cabine is hoog, zeker bij maximum toeren. Hoewel de cabine op rubberblokken is gemonteerd, ontbreekt geluidsisolatie tussen de cabine en de motor die deel uit maakt van het frame. Ook de rubbervloer mat is te dun om geluid en trillingen buiten te houden. Dat de trekker in 'vijf hoog' – zijn tiende en hoogste versnelling – en bij een motortoerental van 2.500 omwentelingen per minuut en op de 23.1x30 banden een top-



De standaard hef van de vierwiel-aangedreven Zanello 250A is eenvoudig en licht. Hij tilt 5.000 kg. Een elektronische Bosch-hef die hetzelfde heft, is leverbaar voor een meerprijs van 3.500 euro.



Het interieur van de Zanello-cabine is sober maar ruim.

1. Gashendel
2. Rempedalen
3. Voetgas
4. Versnellingspook
5. Hydrauliekhendels
6. Handrem



De kunststof motorkap klappt naar voren open. De Cummins-dieselmotor die er onder ligt, voldoet nog niet aan de Europese milieu-eisen. Er is echter ruimte genoeg voor een versie die dat wel doet.

snelheid van 28 km/h haalt, moeten we maar geloven. Een snelheidsmeter ontbreekt.

▪ Ongebruikelijk

Schakelen van de versnellingen doe je met een kleine pook rechts naast de stoel en is even wennen. Vooral omdat de hendel wat ver naar voren is geplaatst. De achteruit-versnelling zit op dezelfde pook. Wie in het land terug wil naar de lage groep, moet een hendel rechts achter de stoel naar voren duwen. Het brengt het aantal versnellingen op 10 vooruit en twee achteruit. Hoewel de hendel op een ongebruikelijke plaats gemonteerd is, is hij toch gemakkelijk te bedienen. Met een pook aan de linkerkant van de stoel stel je het toerental van de aftakas in. Dat kan 540 maar ook 1.000 toeren zijn. Inschakelen van de aftakas doe je met een hendel er naast, die overigens veel weg heeft van de handrem.

▪ Weinig hef

Ondertussen is wel duidelijk waar de trekker voor bedoeld is. Voor het werk op de uitgestrekte pampas waar remmen en schakelen niet vaak nodig is en de meeste werktuigen in de trekhaak hangen. Deze trekker heeft naast een zware zwaaihaak wel een hef, maar die is erg eenvoudig. Hij tilt maximaal 5.000 kg en wordt bediend met een van de drie hendels rechts naast de bestuurdersstoel. Je verwacht hem dan ook snel met de andere twee hydrauliekhendels, waarmee je de twee standaard aanwezige dubbelwerkende ventielen bedient. Voor 3.500 euro is er gelukkig een elektronische Bosch-hef leverbaar, die wel voorzien is van trekkrachtregeling en ook 5.000 kg heft. Jammer genoeg onttrekt de hydrauliektank met een inhoud van 82 liter net boven het kleine raampje onderin de cabine al het zicht op de hefarmen. De trekhaak heb je wel perfect in beeld vanaf je vrachtwagenstoel. Ondanks de vele stijlen is het zicht rondom verder niet slecht. De uitlaat is langs de rechtercabine stijl geplaatst. Het is alleen jammer dat het luchtfilter met zijn inlaat rechts naast de trekker nog goed is te zien.

▪ Aanpassen

Voorlopig verkoopt Beukeveld de vierwiel-aangedreven trekker, net als zijn knikkende broertjes, alleen in Oost-Europa en dan met name in Kazachstan. Pas als de handelaar voldoende Westerse klanten heeft, wil hij de trekker aan de West-Europese eisen aanpassen. Dan zal Beukeveld voor wie zo'n 48.600 euro neertelt, een schonere motor in de 250A monteren, zorgen voor voldoende geluidsdemping en verhuist hij ook de olietank voor beter zicht op de hef. ■