



Belarus har fått moderna former och motorn klarar EUs miljökrav. Trots mycket gjutjärn stannar vikten på denna 110-hästare på blygsamma 4 300 kg. "Så det är smärt och smidig när det är packningskänsligt", konstaterar Kalle

Belarus

*- vitrysk brutalfunkis
med en attraktiv prislapp*

I Minsk spottas det fram Belastraktorer i ett stigande tempo och man har återtagit sin plats bland de stora tillverkarna. För tio år sedan jubilerade de med att skeppa ut sin 3 000 000:e traktor och en halv miljon har exporterats. Men till Sverige kommer bara en rännil. Vi har känt närmare på nya Belarus 1025.3, vilket är tredje generationen av denna modell. En blandad upplevelse.

Av Ulf C Nilsson och Kalle Aronsson Foto: Ulf C Nilsson



Nya Belarus 1025.3 har fått slanka linjer. Ett ganska långt axelavstånd bidrar till ett trevligt uppträdande på väg. Då man vill ha fyrhjulsdrift kan den kopplas in permanent eller läggas i automatläge.

Det första intrycket är att vitryssen Belarus nu börjar komma ikapp konkurrenterna i väst. Den gamla lådliknande designen har fått vika för ett modernt formspråk. Och på pappret ser det svårslagbart ut - en 110-hästare för bara 221 900 kronor plus moms! Men man får vad man betalar för. Glöm det här med finess. På Belarus handlar det om brutalfunkis. Den här maskinen verkligen känns traktor - på gott och ont.

Hjärtat i maskinen är en fyrcylindrig intercooler turbodiesel på 4,75 liter som ger maxvridet 429 Nm redan vid 1 600 varv/min. Här finns gott om råstyrka och givetvis klarar den EU:s miljökrav. Huven är konstruerad med två luckor på sidorna och en fronthuv som täcker de två batterierna och kylpaketet.

"Oj, här finns mycket kul bakom luckorna", konstaterar Kalle.

Framför allt är det själva motorn han reagerar på. En magnifik svart gjutjärnspläs. Till det mest märkliga på den hör staget till gasen som kommer genom torpeden på höger sida och sedan via ett fyrdelat länkage når insprutregulatorn på vänster sida.

"Kolla - även hydraultanken är i gjutjärn! Och lösningen att intercoolerröret består av en rad handsvetsade bitar är... intressant. Smart är att man valt slangvärme till motorvärmaren."

Till finnesserna hör också i- och urkopplingsbar luftkompressor och dito hydraulpump, samt att det finns ett extra dubbelverkande hydrauluttag med flytläge fram som kan aktiveras genom att man slår om flödet från ett av uttagen bak. Det sparar slantar för den som monterar frontlastare.

Att den här maskinen är byggd för att även komma igång på den ryska tundran inser man ganska snabbt. De två 12-voltsbatterierna fram levererar tillsammans via en omkopplare 24 volt till startmotorn på 4,5 hk och på topplocket finns glödstift för kallstarter.

"Dumt nog försänkta, så de lär sitta som berget den dag man behöver byta dem."

KRÄVER SLUTJUSTERING

När vi hänger på huven igen så åker tomgången upp. Det visar sig att urfasningen i plåten för gaslänkaget inte riktigt är inpassat för verkligheten, så den trycker till gasen. Lätt åt-



"En obekväm lösning." Kalle gillar inte att gaspedalen sitter så dumt till. Annars är sexkantjärnet med röd knapp handgas.

gärdat, men ger en antydning om att det ligger ganska mycket ansvar på återförsäljarna att slutjustera pjäserna från Minsk. Känns lite halvfabrikat.

"Och inte höjs intrycket av att de verkar ha hoppat över grundlackeringen. Det börjar redan bli tårar av rost här och där fastän den är fabriksny. Den lär inte vara särskilt grann om ett år", gissar Kalle.

Däremot är det rejäla bitar överallt.

"Så det lär gå en mansålder innan gravrosten har ätit sig igenom på vitala punkter."

Men känslan av halvfärdigt är påtaglig. I synnerhet som den svarta färgen inte gäller överallt, utan slutar lite på trekvart ut mot navet.

När man väl krånglat sig in genom den ganska smala dörröppningen så har man gott om plats att breda ut sig på. Traktorn vi kör är ombyggd för skogsbruk - det är rusning efter sådana bland Smålands stormfällan nu - så den har mycket gott om plats även bakvänt. Dock inga reglage där.

"Det finns i alla fall en Grammer-stol här. Inte illa. Och ratten är tiltbar och kan justeras i höjddled", konstaterar Kalle.

Men golvvärme finns det inte tillstymmelse till.

"Tyvärr också stående pedaler. Det lär bli kallt om fötterna



Lyftkraften på hitchen stannar på 5 500 kg, men på 540/1000-kraftuttaget finns 100 hästkrafter att hämta. Två dubbelverkande hydrauluttag bak och lika många till i fram är standard.

”Vevar för att justera längden på hydraularmarnas lyftlänkar har de tydligen hållit fast vid. Återstår att se hur de övre infästningarna för hitchens lyftlänkar håller på sikt. Lösningen ser lite suspekt ut”, funderar Kalle.



Och rosten börjar komma redan innan traktorn nått kunden.



Utsikten domineras av den magnifika motorhuv och avgasröret som ännu inte hittat in bakom A-stolpen. I rattkrukan hittar vi Belarus-märket som det ser ut på ryska.



Istället för att böja till ett rör kan man ju kapa upp det i småbitar och handsvetsa ihop dem. Och så skarva med slangklämmor. Vips har man fått ett fungerande rör till intercoolern...



”Här finns mycket kul bakom luckorna”, konstaterar Kalle. Den stora 110-hästares gjutjärnspjäsen imponerar och det vankas en hel del udda lösningar.

▷

vintertid i den här, i synnerhet när pedaltätningarna gett sig om några år”, säger Kalle.

Bra flås i takutsläppen ner utmed A-stolparna ska dock enligt säljaren kompensera detta och även hålla rutan imfri i alla väder.

De raka rutorna ger mycket bra sikt runt om och framåt domineras vyn av den mäktiga motorhuv, vilken även ska kunna rymma en sexcylindrig motor i andra modellutföranden. Intressant att notera är att det även i den sexcylindriga versionen är samma drivlina och kraftuttag, så här finns breda marginaler.

Instrumenteringen är i högsta grad analog. Det är runda tavlor med visare för det som behövs och inget mer.

”Och alla reglage och handtag är av rysk plast. Vasst och kantigt, det har inte varit någon ergonom inblandad här”, konstaterar Kalle.

OPRECIS VÄXLING

Hela traktorn dallrar och ruskar på tomgång. Trots en märklig inklädnad av någon slags hålad plast med dämpande skumgummi bakom så är ljudnivån i hytten ganska hög. Det är inget Kalle klagar på, för fysiskt påtagliga maskiner hör till hans favoriter. Den här traktorn vibrerar av kraft.

”Däremot gillar jag inte att det är så trögt att växla mellan hög och låg”, hojtar Kalle över protesterna från skrapande

kugghjul. Kanske inte heller kopplingen är rätt justerad?

Syncro-växlingen i övrigt går däremot lätt, om än med stora och ganska oprecisa slag med den långa spaken.

”Dessutom sitter växelspakarna för rätt. Det är nästan så de trasslar in sig i varann.”

Det är 16 växlar fram och 8 back. Framhjulsdrevningen finns det tre lägen på - automatläge, frikopplad eller permanent inkopplad.

Väl igång så rullar det med besked. Det är bra klipp i turbodieseln och de våta skivbromsarna är ordentligt tilltagna.

”Men varför sitter gaspedalen som den gör?” undrar Kalle där han sitter med högerfoten obekvämt utvinklad framför växelspakarna. Han gissar att en stång i sexkantjärn med röd plastknopp är handgas, men den ger ingen respons. Det visar sig senare att det faktiskt är handgasen, men att den tydligen hoppat ur läge...

En taklucka ingår också, liksom öppningsbara sidorutor. Annars ska hytten vara trycksatt.

AC? Glöm det. Här är macho hela vägen och inget bjäfs.

100 HÄSTAR PÅ KRAFTUTTAGET

Även aktern ger ett robust och lite rejält gammaldags intryck. En grov yttre lyftcylinder ligger placerad ovanpå hela paketet, ganska lätt åtkomlig om något skulle gå sönder. Lyft-



Grundlackeringen är obefintlig och lackjobbet på ram och drivlina verkar något halvfärdigt. Det drar ner intrycket och lär bidra till att den här traktorn ser ut att åldras snabbt.



Axeltapparna är fintandade för justering av spårvidden. En ganska behändig lösning.



Det nödvändiga och inget mer. Miljön i hytten är spartansk, men det är gott om plats.



Grovsmidet går igen även i detaljarbetet. Till exempel i detta handsvetsade gångjärn till hyttedörren.



Tja, vart placerar man behållaren till vindru-tespolningen? På golvet i förarhytten - och så kan slangar och kablar hängas lite fritt. Funktionellt är det i alla fall.

kraften är tämligen beskedliga 5 500 kilo i förhållande till motorstyrkan, men det är 100 hästar på kraftuttaget som ger 540/1000 varv i minuten. Bakskärmarna är som väntat helt befriade från yttre manöverknappar, men däremot ingår tre dubbelverkande hydrauluttag i standardutförandet. Ett av dessa sitter dock i fram. Ytterligare en i fram är som sagt lätt att aktivera. En direktdriven kugghjulspump levererar 50 liter i minuten till systemet och de gamla problemen med läckage ska vara historia nu.

”Vevar för att justera längden på hydraularmarnas lyftlänkar har de tydligen hållit fast vid. Återstår att se hur de övre infästningarna för hitchens lyftlänkar håller på sikt. Lösningen ser lite suspekt ut”, funderar Kalle.

En nyhet i ”version 3” är att framaxeln nu är en ryskstillverkad MTZ som uppges klara drygt fyra ton på frontlastaren.

”Men styrvinkeln är inget vidare. Vändradien hamnar på minst tolv meter.”

Spårvidden bak går att justera i 5 mm-intervall via låsräfflor, så här finns valmöjligheter. Axeltappen är dessutom så pass lång att det går att trä dubbelmontage på den.

SNÅL OCH ENKEL

Belarus har rykte om sig att vara hållbara och robusta så vida man inte får ett måndagsexemplar. Fungerar de bara som de ska från början så brukar de med normalt underhåll tuffa och gå utan problem åtskilliga tusen timmar. Det låga varvtalet håller bränslekontot nere och eftersom tanken rymmer 156 liter kommer man en bra bit mellan tankningarna. Dessutom är traktorn enkelt konstruerad och det mesta sitter lätt åtkomligt, så en gårdsverkstad fixar det mesta som kan gå sönder.

Vad gäller andrahandsvärdet så lär det bli hyfsat på nya 1025.3, för den är ett stort lyft framåt jämfört med tidigare generationer. Importören Noli AB berättar dessutom att det är kö för att köpa den här modellen, men att man inte får fram tillräckligt många för att möta efterfrågan. I synnerhet inte nu när smålänningarna ropar efter robusta men billiga maskiner att tackla den fallna skogen med.

Sett till helheten ger Kalle tummen upp.

”I dessa svängremstider så är Belarus nånting att tänka på som alternativ. Man får en hel del för en facil penning.” □



Betyg Belarus 1025.3

Förarmiljö: 📉

En rudimentär inredning, ganska grovt tillyxad och med gott om rysk plast. Växellådan känns 60-tal, men mjuknar kanske med tiden. Att hitta bland växelfloran kräver en inväpningsperiod. Däremot drar stående pedaler, märkligt placerad gaspedal, trångt insteg och luftinsläpp bara i taket ned intrycket rejält. På pluskontot skriver vi bra stol, generösa utrymmen och bra runtomskikt. För den som gillar ljudet av traktormotor och arbetande mekanik är hytten en höjdare.

Uppförande och arbetskapacitet: 📊📊📊

Bra med kraft och en drivlina som är identisk med större modellerna verkar pålitligt. Tre dubbelverkande hydrauluttag som standard ger extra plus. Eftersom traktorn vi provade var skogsförberedd med utbyggd hytt bakåt gick det inte att få någon uppfattning om hur den normalt är att koppla redskap på. Någon hjälp av yttre knappar på skärmarna har man inte heller. Bara 5,5 tons lyftkapacitet är tämligen magert för storleken, men det uppvägs av vad framaxeln tål ifall man tänkt jobba med lastare. Bra bromsar har nu tillkommit, men den stora svängradien drar ner helhetsbetyget.

Servicevänlighet: 📈📈📈📈

I stort sett allt sitter lätt åtkomligt och det mesta lär man kunna klara hemma på gårdsverkstaden. Det här är en rejäl portion ryskt grovsmede, men ryktet säger att har bitarna väl börjat snurra rätt så fortsätter det störningsfritt. Att rensa kylarpaketet hör inte till det lättaste, men eftersom de flesta av de här traktorerna hamnar i skogen är det av mindre intresse. Generellt handlar mekaniken om enkla och robusta bitar.

Ekonomi och allmänt intryck: 📈📈📈📈

En snål turbodiesel på 110 hk och 4WD för endast lite drygt 2 000 kr per hästkraft verkar rena fyndet. Visst är förarmiljön spartansk, men rent funktionellt handlar det om mycket kraft för pengarna. Värdet lär dessutom stå sig hyfsat bra. Hade bara grundjobb och slutfinish - vilket borde ha varit lätt att fixa på fabriken - varit bättre så hade det lutat åt full kepspott i den här grenen.

Summa: **12**

