



De spiegels zitten op de deur, waardoor ze bij het dichtslaan van de deur nog wel eens het gevoel voor richting kwijtraken. De voorruit is uitklapbaar. Links naast de bestuurder is een aardige plaats voor een bijrijder. De zitting is deelbaar. De bestuurdersstoel daarentegen is sober en heeft maar weinig instelmogelijkheden

reparatie had maar tijdelijk resultaat. Bij de tweede werd het ventiel vervangen en toen reageerde het in- en uitschakelen van de voorwielaandrijving (via een tuimelschakelaar) zoals we verwachtten: goed dus.

De aandrijfjas naar de voorwielen is niet beschermd en kan daardoor gemakkelijk met een gewas in aanraking komen. Met vier keerringen en een hanglager kan dat voor problemen zorgen.

De 8110 heeft zowel voor als achter vaste velgen; voor is de spoorbreedte 168 cm en achter 177 cm. Ook al zouden er verstelvelgen zijn gemonteerd, dan was met deze banden een achterspoorbreedte van 150 cm niet mogelijk vanwege de extra hydrauliektank onder het spatbord.

De voorspatborden zitten goed vast met slechts één moer. Met een sleutel 19 bij de hand zijn ze er in tweemaal 30 seconden af te wippen.

enkele andere zaken). Om misverstanden met een volontair of bedrijfsverzorger te voorkomen, is het goed die 540 of 1.000 op de een of andere manier aan te geven. Ook al omdat de hendel op geen enkele manier is beveiligd. Een 750-schakeling ontbreekt. Dat was bij de vorige testtrekker, de Lamborghini, ook al zo. Juist deze vermogensklasse heb je daar behoefte aan.

Het feitelijke inschakelen van de aftakas loopt via een hydraulisch bekrachtigd lamellenpakket. De hendel zit rechtsonder en met een beetje goede wil valt er redelijk te doseren. De trekker moet dan wel stilstaan omdat je op geen enkele manier steun hebt voor de arm.

Het aankoppelen van de tussenas wordt vergemakkelijkt doordat de spiebanen afgeschuind zijn. Het Mastershield wil nog wel eens in de weg zitten. Toch verdient Steyr hier een pluim, omdat hij zich moeite heeft getroost die beschermkap intact te laten.

Slim differentieelslot

Geleidelijk aan komen er meer trekkers waarvan het differentieelslot in de achteras te bedienen valt via een tuimelschakelaar. Dat er ook goed te werken is met een puur mechanisch systeem, be-

wijst Steyr. Het slot — te bedienen met de hak van de rechtervoet — valt er gemakkelijk in. Als daarbij tegelijkertijd de voet iets naar voren wordt bewogen, vergrendelt het pedaal zich. Doet u dat niet, dan ontgrendelt het slot zich zodra de slip is opgeheven (de spanning van het slot). Mocht u met de voet het pedaal hebben ontgrendeld — een tikje met de hak — maar het slot zou er nog

inzitten, dan blijft het waarschuwingslampje branden. Wat willen we nog meer?

De vooras bezorgde ons in het begin nogal wat hoofdbrekens. Het bleek uiteindelijk dat het hydraulisch stuurventiel van de lamellenkoppeling niet functioneerde, waardoor we constant rondreden met een ingeschakelde vierwielaandrijving. Dat vrat banden. Een eerste improvisatorische

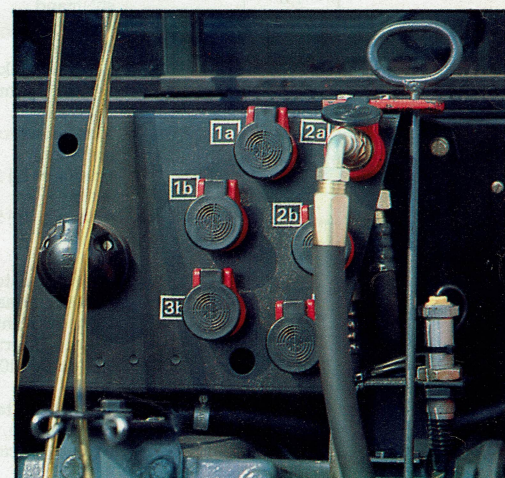
Snelverstel plus kipperknobbel

De snelverstelwagentrekhaak is naar boven toe uit het frame te nemen. In hetzelfde frame past dan een kipperknobbel. Een doordachte oplossing, vooral omdat de pen van de kipperknobbel vijf cm dichter bij de achteras zit dan die van de wagentrekhaak.

Bij de uitvoering zoals wij die hadden, horen ook een gatenbalk en een zwaaiende trekhaak. Deze»



Zowel links als rechts op het achterspatbord zit een (probleemloze) afstandsbediening voor de hef. Links onder het spatbord is nog net de (platte) hulp-tank voor de hydrauliek te zien. Zonder die tank zou het aantal liters voor buitenwerkend karig zijn. Mischien zou Steyr ook een paar extra werkklampen kunnen aanbrengen



Afhankelijk van de standaarduitvoering die u kiest (er zijn drie varianten) beschikt de 8110 over een, twee of drie dubbelwerkende stuurventielen. Via de hendel zijn ze ook enkelwerkend te gebruiken. De handgreep voor de oppikhaak is niet standaard. Rechts onder de sensorpen die de hefhoogte registreert