

Boerderij-Trekkertest Steyr 8110 A

Elektronisch hefwerk

De Steyr 8110 is de tweede trekker in onze test met een elektronisch gestuurde hefinrichting. In het veld is het verbazend hoe nauwkeurig zoiets reageert. Verbazing bij deze 66 kW (90 pk) Oostenrijker is er ook op andere punten.

door Henk Beunk

Het Steyr-Daimler-Puch-concern heeft in het thuisland bij de trekkers een marktaandeel van zo'n 40 procent. In Nederland bedraagt dat aandeel ongeveer twee procent en in West-Duitsland 1,6. Agrolang in Apeldoorn is de importeur.

Flexible motor

De zescilinder diesel — hij wordt in eigen huis gefabriceerd — heeft een stijgingsfactor van het koppel van 0,55. Dat is een goede waarde; in het veld merk je dat. De motor laat zich niet gauw smoren. Het brandstofverbruik daarbij, bij volle belasting, bedraagt 240 gram dieselolie per kW per uur. Dat is een gemiddelde waarde. Met zijn 66 kW betekent dat bij maximumvermogen een uurverbruik van ruim 18 liter. De tankinhoud van 122 liter is in zo'n geval dus maar voldoende voor zes à zeven uur.

De startbeveiliging wordt gevormd door de vrij-stand van de groepenpook. Een goede oplossing. Niet zo geslaagd is de stop-procedure: het terugdrukken van het handgas. In panieksituaties duurt het vaak te lang voor een onbekende dat heeft ontdekt.

Het koppelpedaal vraagt zo'n 260 à 270 newton (26,5 kg), voor deze klasse een normale waarde. Het pedaal is wat aan de kleine kant; hetzelfde geldt voor de rempedalen.

Zesbak

De meeste trekkermerken kiezen als basis voor de transmissie een vierbak. Steyr maakt bij dit type een uitzondering op die regel met een zesbak, volledig gesynchroniseerd. Het voordeel ervan is dat het bereik binnen een groep groot is; bij transport is dat plezierig. Ook de groepen (op de kruip na) zijn gesynchroniseerd. Met die pook is het goed schakelen, al

vraagt de ruststand (helemaal rechts) even gewinning. Je verwacht zo'n ruststand (de plaats waar de pook zich in neutraal bevindt) in het midden omdat hij bij de versnellingspook daar ook zit. Een nadeel is ook dat de R-stand nogal ver weg zit.

Het aantal mogelijkheden achteruit (zes) is vrij beperkt, zeker voor een trekker waarvoor een stuur-omkeerinrichting leverbaar is. De achteruit zit wel recht tegenover de vooruit-groep, die ongeveer dezelfde snelheid geeft.

Vooruit zijn er 24 mogelijkheden en de opvolging daarvan is netjes in het gebied van vijf tot 20 km per uur; de trappen zijn dan niet te groot, omdat de verschillende groepen 'in elkaar vallen'. Onder de vijf km per uur biedt deze trekker nog negen mogelijkheden, maar de stappen van de een naar de andere keuze zijn daar procentueel groot. Dat blijkt duidelijk uit de snelhedengrafiek bij de technische gegevens. Voor een gebruiker die belang hecht aan veel mogelijkheden in het kruipgebied plus een goede opvolging, bevelen wij dan ook Steyrmatic aan: de onder belasting schakelbare hoog-laag per versnelling. De meerprijs daarvan bedraagt f 4.400.

Optistop

Onze 8110 was voorzien van Optistop. Bij intrappen van de rempedalen — mits gekoppeld — wordt automatisch de voorwiel-aandrijving ingeschakeld. De remkracht van de grote schijven gaat dan ook over op de voorwielen. Het effect daarvan is goed: de 8110 remt bijzonder resoluut. Gezien zijn top van 40 km per uur geeft dat een veilig gevoel.

In schril contrast daarmee staat de remwerking bij ontkoppelde pedalen. Die was bij ons ronduit slecht. Gezien eerdere ervaringen met Steyr kunnen we niet anders concluderen dan dat een technisch mankement hiervan de oorzaak is geweest.

De handrem werkt geheel onafhankelijk op trommels links en rechts van de achterbrug. Het remvermogen ervan is prima. Voor een hydraulische volgwagenberemming staat een meerprijs van f 1.335.

100 procent sper

Onze 8110 was voorzien van een Steyr-vooras met een 100 procent sperwerking. Dit houdt in dat bij rechtuitrijden de beide voorwielen altijd gelijk op draaien. Bij sturen worden ze, als de wringing

voldoende is, losgekoppeld. C grasland is die wringing soms niet voldoende en dan blijven wielen gekoppeld. Dat heeft een zeer ongunstige invloed op de zode. Steyr onderkent dat en heeft als alternatief een ZF-as met 40 procent sperwerking. De sluiting van de voorbanden, met name op verharde ondergrond, zal dan ook minder zijn.

De 8110 heeft, om in één keer kunnen draaien, een ruimte nodig van ruim 11 meter. Dat is een acceptabele cirkel. Wel of niet geschakelde voorwielaandrijving heeft daarop, bij de as die wij hadden, geen invloed.

Het stuurwiel is niet verstelbaar, maar door de geringe afmetingen stuurt het beter dan je verwacht. De benodigde kracht is gering.

Eén werkklamp

De verlichting van de 8110 roept tegenstrijdige gevoelens op.

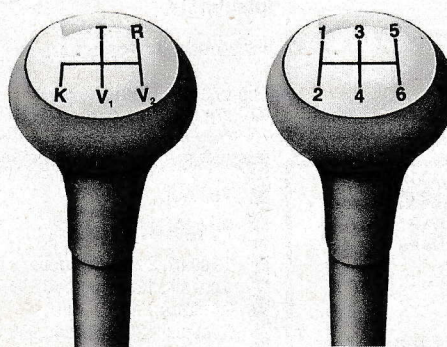
Er is bij voorbeeld maar één werkklamp. Dat vinden wij te weinig. De lichtopbrengst is weliswaar groot en hij is door het grote opende achterraam in te stellen, maar toch... Het blijft er maar één. Positief daarentegen zijn twee extra koplampen aan de voorzijde in de dakrand. Bij het monteren van een werktuig in de fronthef (indien aanwezig) nemen deze alle functies van de male koplampen over. Door de hoge positie kunt u ze ook als werkklampen beschouwen, met die beperking dat ze niet versterkt zijn.

Het bedieningspaneel van de hefinrichting is voorzien van een fraaie verlichting (tenminste, zolang het niet te donker is in de cabine). Voor nachtwerk is deze verlichting te fel en gaat irriteren. De lichtintensiteit zou regelbaar moeten zijn.

Gevoelig hefwerk

In het intro van dit verhaal hebben we reeds gezegd hoe ver-

Schakelpatroon



K = kruipgroep
V₁ en V₂ = veldgroepen
T = transportgroep
R = achteruitgroep

Foto's: Theo Tangelder





In de bovenste standen is de snelverstelwagen-trekhaak, door de verlengde trekpen, vanuit de cabine te bedienen. Door het achteronderruitje is er goed zicht op hef en trekhaken. De snelkoppelingen op de hef behoren, evenals de gatenbalk, tot de standaarduitvoering. De afstandsbediening voor de hef ontbreekt op deze foto

is voorzien van een slim ratelmechanisme voor de lengteverstelling.

Het bevestigingspunt van de topstang aan de trekker is te snijden voor een hydraulische topstang.

Beperkte hydrauliek

Gemeten aan de snelkoppeling, komt de 8110 aan 40 liter per minuut bij een druk van 170 bar. Voor een 'zware' trekker valt dat gevoelsmatig wat tegen, maar is toch nog steeds ruim voldoende om werktuigen vlot te kunnen bedienen.

Er zijn twee dubbelwerkende stuurventielen die beide via de hendel ook enkelwerkend te gebruiken zijn. De erbij behorende snelkoppelingen zijn beveiligd tegen trekbelasting en de slangen zijn onder druk aan te koppelen. Echter, dank zij een hulptank onder het spatbord, maximaal 20 liter olie worden onttrokken. Dat is niet echt veel, maar aanzienlijk meer dan de zes liter die het zou zijn der die tank zouden zijn.

Aftakas

De 8110 heeft een aftakas met 12 spiebanen en 35 mm doorsnede. De standaardversie voor 540. Het is ook schakelbaar op 1.000. Dit gebeurt via een hendel links onder in de cabine. De fabriek is vergeeten daar een sticker bij te plaatsen. Ook de importeur heeft dit over het hoofd gezien (net zoals

zend nauwkeurig een elektronisch gestuurde hef reageert. Dat is geen verdienste van Steyr (of van Fendt of Massey Ferguson), maar van Bosch, de fabrikant van het systeem. De verdienste van Steyr is dat hij zo'n moderne hef, in dit geval met elektronika van de vierde generatie, op de trekker monteert.

Met een draaiknop bedient u de normale functies: heffen en dalen. Iedere mm verdraaien geeft een gelijksoortige reactie van de hefarmen. Daarnaast zijn er nog vier andere draaiknoppen: hefhooftbegrenzing, reactiesnelheid van de trekkrachtregeling, mengregeling en daalsnelheidsregeling.

Ook is er een tuimelschakelaar om op de wendakker (voor snel werken) de functies van heffen, snel dalen en weer terugkomen in juiste positie over te nemen van de draaiknoppen. Ten slotte zijn er zowel links als rechtsachter op het spatbord knoppen voor afstandsbediening.

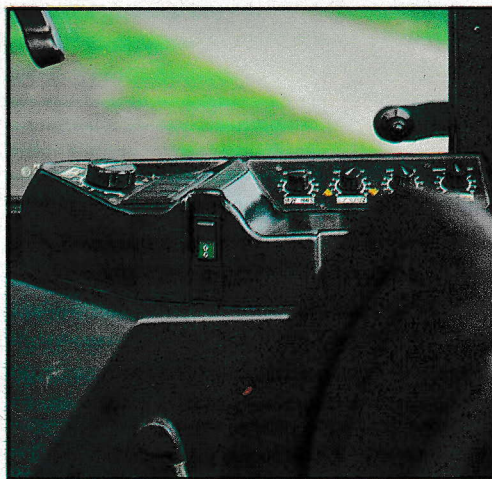
Na gewenning — dat vergt bij deze trekker een dag of drie — valt er prima met deze elektronische hef te werken.

Het hefvermogen van ruim 4.800 kg (4.720 daN) is voldoende. De Steyr haalt dat met behulp van twee hulphefcilinders. Via die weg is de hefkraft dus niet meer uit te breiden. Dat

kan alleen nog door de hefstangen in de voorste van de twee hefarmgaten te bevestigen. De hefkraft neemt dan met 1.000 daN toe tot 5.720 daN (5.830 kg). De slag die de hefkogels dan nog kunnen maken, heeft daar wel onder te lijden. Vooral aan de onderkant gaan er nogal wat centimeters af. Het kan dan moeilijk worden een werktuig op te pikken of diep genoeg te laten zakken.

De stabilisatie van de trekstangen is aan verbetering toe. De rubber ringetjes die erin zitten, werken bij het verstellen meer tegen dan mee. Voor categorie 1 en 2 is er een pen/gat-verbinding, maar daarbuiten moet u met schroefdraad werken.

Positief is dat er ook een snelkoppeling (vanghaak) op de topstang zit en dus niet alleen op trekstangen. De rechter hefstang



De 8110 heeft een elektronische hefinrichting. Van links naar rechts dienen de vijf draaiknoppen voor: dalen en heffen (de grote knop), mengregeling, gevoeligheidsinstelling, hefhooftbegrenzing en daalsnelheidsregeling. De tuimelschakelaar is voor snelbediening dalen en heffen



Bij het zien van de 8110 heb je duidelijk het gevoel van een kleine cabine op een grote trekker. Het comfort van die SK2-cabine — met name het geluidsniveau — valt tegen. De ruimte is voldoende. Plezier is dat de cabine gemakkelijk is te strippen: het verwijderen van ruiten en portieren is in een oogwenk te voeren



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 aandrijfnaaf 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.

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 dicht 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»

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 in 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 Mastershiel 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-

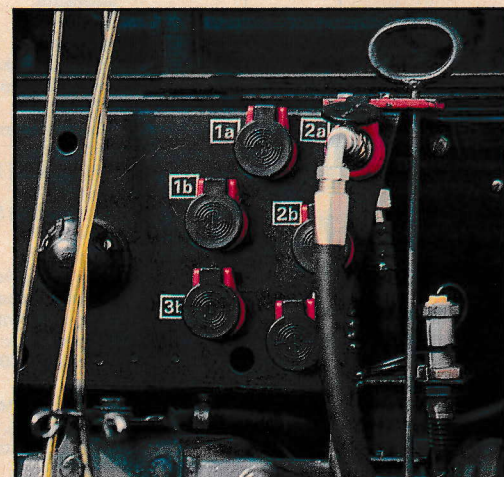
wijst Steyr. Het slot — te bedienen met de hak van de rechtervoet — valt er gemakkelijk in. Als daarbij tegelijkertijd de voet iets naar voren wordt bewogen, vergrendelt het pedaal zich. Doet u dat niet, dan ontgrendelt het slot zich zodra de slip is opgeheven (de spanning van het slot). Mocht u met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

inzitten, dan blijft het waarschuwingsslampje 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 vrut banden. Een eerste improvisatorische



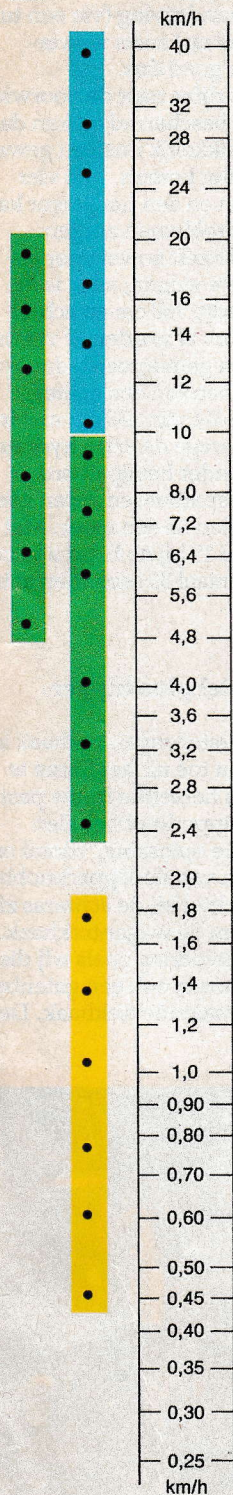
Zowel links als rechts op het achterspatbord zit een (probleemloze) afstandsbediening voor de hef. Links onder het spatbord is nog net de (platte) hulp-tank voor de hydrauliek te zien. Zonder die tank zou het aantal liters voor buitenwerkend karig zijn. Misschien zou Steyr ook een paar extra werkklampen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

Technische gegevens Steyr 8110 A

kruip
 transport
 veld
 achteruit



Snelheden per versnelling bij nominaal toerental (2.500 omwentelingen per minuut) en op 18.4 R 38 achterbanden

Deze snelheidsgrafiek is zo opgebouwd dat iedere snelheidsverhoging die in procenten gelijk is (bij voorbeeld van 4 naar 5, van 8 naar 10 of van 20 naar 25 km per uur) een gelijke afstand heeft

Motor

Merk en type : Steyr WD 611.43
 Soort : viercilinder viertakt diesel
 Compressieverhouding : 16,2 : 1
 Boring x slag : 100 x 110 mm
 Inhoud : 5.184 cm³
 Maximum vermogen : 66 kW bij 2.300 motortoeren
 Specifiek vermogen : 79 cm³/kW
 Maximumkoppel : 333 Nm bij 1.400 motortoeren
 Koppel bij maximum vermogen : 274 Nm
 Stijgingsfactor van het koppel : 0,55
 Merk en type brandstofpomp : Bosch roterend
 Specifiek brandstofverbruik : 242 gr/kW/h bij maximum vermogen
 Soort koeling : vloeistof
 LuchtfILTER : droog

Koppeling

Enkele droge plaat, mechanisch bediend, doorsnede 350 mm.

Versnellingsbak

24 versnellingen vooruit en zes achteruit.

Remmen

Schijfremmen op snelle as van portaal-eindvertraging; vierwielberemming via inschakelen voorwiel aandrijving.

Besturing

Hydrostatisch.

Draaicirkel

Ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel zowel links- als rechtsom 11,05 m. Met of zonder voorwiel-aandrijving maakt geen verschil door 100 procent sperwerking.

Elektrisch systeem

12 volt; capaciteit accu 143 Ah; capaciteit dynamo 28 A; vermogen startmotor 3 kW.

Hefinrichting

Categorie 2; trekkrachtregeling via trekstangen; elektronisch gestuurd; maximum hefkracht: 4.720 daN (4.810 kg).

Hydrauliek

Twee dubbelwerkende stuurventielen; via hendel ook enkelwerkend. Twee pompen: één voor hef en buitenwerkend circuit en één voor stuurinrichting. Capaciteit (gemeten aan de snelkoppelingen): 40 liter/min. bij een druk van 170 bar. Maximum haalbare druk: 180 bar. Aantal liters voor extern gebruik: 20 liter zowel rijdend als stilstaand.

Aftakas

Een onafhankelijke aftakas met zes spiebanen en 35 mm doorsnede schakelbaar op 1.000 en 540. Maximumvermogen: 62 kW bij 2.300 motortoeren; vermogen bij 1.000: 59 kW bij 2.070 motortoeren; vermogen bij 540: 59 kW bij 2.050 motortoeren.

Voor- en achteras

Achter: portaal eindvertraging in achterbrug, differentieel onder belasting inschakelbaar. Voor: centraal mechanisch aangedreven met 100 procent sperwerking.

Spoortbreedte

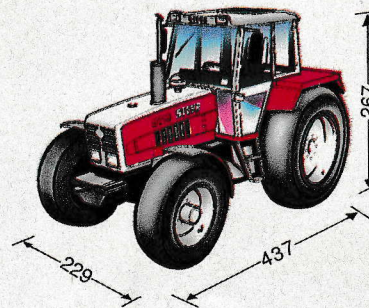
Voor: 168 cm, niet verstelbaar. Achter: 177 cm, niet verstelbaar.

Geluidsniveau

In cabine: 83,5 dB(a) bij onbelast stilstaande trekker met vol motortoerental.

Verversingstermijn

Motorolie: 250 uur. Overige reservoirs: 1.000 uur of eenmaal per jaar voor hydrauliek en vooras; 2.000 uur of eenmaal per jaar eindaandrijving/transmissie.



Afmetingen

Wielbasis: 254 cm; bodemvrijheid: 37 cm; laagste punt: pen zwaaiende trekhaak.

Inhoud

Motorcarter	: 13,8 liter
Versnellingsbak	: 40 liter
Differentieel achter	: 40 liter
Eindvertraging achter	: 32 liter
Hydrauliek	: 3,6 liter
Hydrauliek extern	: 5,7 liter
Stuurinrichting	: 2 x 0,8 liter
Differentieel voor	: 122 liter
Eindvertraging voor	: 27,3 liter
Brandstoftank	: 122 liter
Koelsysteem	: 27,3 liter

Garantie

Een jaar op arbeidsloon en onderdelen, twee jaar op de motor.

Banden

Achter: 18.4 R 38 Vredestein. Voor: 14.9 R 28 Kleber.

Gewicht met compleet set frontgewichten

(330 kg)
Op vooras: 1.870 kg (38 %); op achteras: 3.030 kg (62 %); totaal 4.900 kg; specifiek: 74 kg/kW.

Importeur

Agrolang bv, Laan van Spitsbergen 106, 7336 AX Apeldoorn. Tel. (055) 41 99 33. Aantal dealers: 48.

Brutoprijs standaarduitvoering variant 3

f 117.910

Af: Steyrmatic

3e dubbelwerkende stuurventiel f 4.532 f 1.128

Brutoprijs in geteste uitvoering

f 112.250

Meerprijs bij directe levering

Fronthefinrichting + -aftakas	f 9.540
volgwagenberemming	f 1.295
frontgewichten 330 kg	standaard
kruipversnellingsbak (superreductie)	f 1.345

Brutoprijs tweewielaandrijving

op aanvraag

Alle prijzen excl. btw

trekhaak is in zijn bewegingsvrijheid nogal beperkt door het fraai van de wagentrekhaak. Maar goed, hij is er en de lengteversterking functioneert normaal. Aan bevestiging onder de trekker mocht Steyr wel iets doen om het gemakkelijker te maken.

Sobere cabine

De SK2-cabine werd eind 1986 geïntroduceerd. Daarbij werd nog wat nadruk gelegd op het lage geluidsniveau en op comfort. Daardoor konden wij niet zo terugvinden. Het geluidsniveau komt bij vol op 83 dB(a). Voor een nieuw type cabine is dat aan de hoge kant. Pas bij laten zakken tot 2.050 motortoeren (540 aan de aftakas) konden wij 80 dB(a) noteren.

Ook het algehele comfort komt bij een waarde-oordeel niet verder dan 'normaal'. Het is beslist niet zo bijzonder als Steyr ons doen geloven. De in- en uitstap bij voorbeeld zijn niet ideaal. Dit komt voornamelijk doordat de onderste trede nogal smal is en maar liefst 62 cm van de grond zit. Verder zijn de verstelmogelijkheden van de sobere stoel nogal beperkt. Er is wel een aardige zit voor een rijder. De zitting is deelbaar. U hoeft er dus geen last van te hebben.

Positie is ook dat de zijramen en de beide portieren gemakkelijk te verwijderen zijn. Als u zomaar graag 'buiten' zit, kan Steyr dat een eind aan uw wensen tegemoet komen. Als u niet zo ver wilt gaan, bieden de doorwaaistanden van de voorruit en de ruiten en het dakluik voldoende mogelijkheden voor ventilatie. 'alles dicht' is er dan nog de ventilator.

De grote buitenspiegels bieden veel zicht achter de trekker. Dat zit op de deuren zitten, zijn lastig in te stellen. Het zicht naar opzij-beneden valt tegen door brede spatborden. Voor het overige is het in alle richtingen goed. Door het achteronderruitje zijn eventueel kabels naar binnen te voeren. Handig zijn ook de bedoordachte opbergvakken in de cabine.

Het rijcomfort is normaal, al moet je even wennen aan het onrustige karakter dat de korte wielbasis en de hoge topsnelheid met zich meebrengen.

Onderhoud

Belangrijke zaken als motorolie-peilstok en het luchtfilter zijn zonder het wegnemen van zijbeplating te bereiken. Ook de dieselloletank zit op een geslaagde plaats. Met de 'dagelijkse zaken' zit de Steyr dus wel goed en dat is het voornaamste.

Enkele lange-termijnkwesties, zoals de reservoirs van rem- en stuurolie en de peilstok voor de transmissie-olie, zijn voor verbetering vatbaar. Hetzelfde geldt voor het instructieboekje; drietalig, maar Nederlands is er niet bij.

De 8110 kent drie verversings-termijnen: 250 uur voor de motorolie, 1.000 uur voor hydrauliek en vooras, en 2.000 uur voor eindaandrijving en transmissie. Die 2.000 zijn alleen interessant voor gebruikers die veel uren maken. Voor de meesten komt het gewoon neer op eenmaal per jaar.

De grijze lak reageert nog steeds zoals hij dat bij de beide vorige Steyr testtrekkers ook deed: hij springt er vrij gemakkelijk af. Verder schrokken we van de roestplek in de vulpijp van de motorolie. Volgens de importeur kan dit geen kwaad. Geruststellen deed ons die opmerking niet.

Korte wielbasis

De 8110 heeft een korte wielbasis: 254 cm. De vooras ligt dus verhoudingsgewijs dicht bij de achteras. Dit heeft vooral invloed op de draaicirkel. Die wordt er gunstig door beïnvloed.

Met zijn 267 cm is de 8110 beslist niet hoog. Dat komt volledig voor rekening van de geringe (buiten)afmetingen van de cabine. In een spontane reactie zeggen nogal wat mensen dat de verhouding tussen cabine en de rest van de trekker niet klopt. In de praktijk is het echter een voordeel.

De 8110 is op zich, qua bouw, geen zware trekker. Dat hij desondanks per kW motorvermogen nogal wat weegt (69 kg), komt omdat er een 'lichte' motor in zit. De 8130 heeft hetzelfde frame, maar een 81 kW motor. Deze komt op 58 kg per kW.

De gewichtsverdeling van de 8110 laat veel te wensen over. Met een compleet set frontgewichten (330 kg) komt hij aan 38 procent op de vooras. Om het vermogen goed en gelijkmatig op de grond te kunnen overbrengen, vinden wij dat te weinig. □

Gebruikerservaring

De stoel voldoet aan minimale eisen, meer ook niet. Dat is een van de eerste dingen die de bestuurder van de 8110 opvalt. De plaats van het stuur laat te wensen over. Als de verwarming aanstaat, wordt de warme lucht vanuit het dak de cabine ingeblazen: 's winters kan dat koude voeten en een warm hoofd betekenen. Ventilatiemogelijkheden zijn er ruim voldoende. In het algemeen mag men van een trekker als deze echter wat meer bestuurderscomfort verwachten.

De remmen werken goed, behalve de stuurrem.

De groepenschakeling is wat vaag en de pook zit eigenlijk te ver weg. De versnellingspook schakelt fijn. De elektronische hef functioneert goed. Er is echter één punt dat de bestuurder goed in de gaten moet houden: als na bediening buiten de trekker de hef in de cabine weer wordt geactiveerd, kan deze ineens terugvallen in de onderste stand.

De hendel van de aftakas is slecht bereikbaar, maar de aangrijping verloopt soepel. Met de hendels voor het buitenwerkend circuit is het goed werken.

Het dagelijks onder-

houd en de dagelijkse controles zijn gemakkelijk uit te voeren. Controle van de versnellingsbak-olie is echter moeilijk. Ook bij deze trekker zouden wij aanbevelen de aftappluggen te vervangen door zeskante pluggen.

De gewichtsverdeling zit onder de norm. Bij het ploegen met een drieschaarwentelploeg hadden wij te weinig druk op de vooras. Het effect van de vierwielaandrijving wordt daar nadelig door beïnvloed.

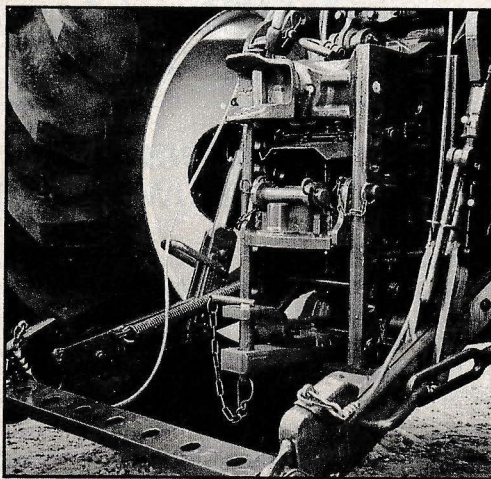
Algemeen oordeel: voldoende.

Landbouwprijktijdschool Emmeloord

In het kort

- + elektronische hefinrichting
- + plezierige transmissie
- + geslaagde bediening differentieelslot
- duur
- tegenvallende cabine
- weinig gewicht op vooras

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk



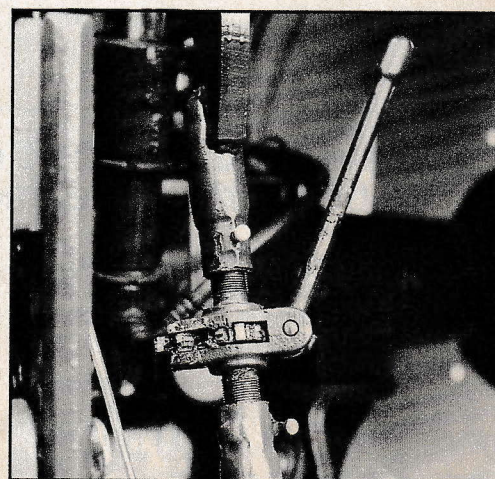
De trekvoorzieningen van de 8110 zijn uitgebreid. Naast een snelverstelwagentrekhaak zijn er ook een kipperknobbel en een zwaaiende trekhaak. De kipperknobbel hoort uiteraard lager te zitten dan op deze foto. Via het frame van de snelverstel is dat gemakkelijk te doen. De zwaaiende trekhaak moet u dan verwijderen

Samenvatting

De Steyr 8110 is een trekker met een wispelturig karakter, waarbij hij niet goed los kan komen van het eindoordeel 'gemiddeld'. De hefkracht bij voorbeeld is — terwijl er twee hulphefcilinders op zitten — voor Nederlandse omstandigheden aan de krappe kant. Ook de gewichtsverdeling over voor- en achteras laat te wensen over. Tegenover die nadelen staan een goed functionerende transmissie, een geslaagde bediening van het differentieelslot en complete en goed door-dachte trekvoorzieningen.

Het sterke punt is de elektronische hefinrichting. Zo'n voorziening is in deze vermogensklasse weliswaar door steeds meer merken te leveren, maar het is en blijft een genot dat hij er opzit.

Door die elektronische hef weer de 8110 weer uit te komen aan de (voorzichtig) positieve kant van gemiddeld. Daar hangt echter een prijskaartje aan dat beslist niet kinderachtig is. Omgerekend naar motorvermogen komt deze trekker bruto op f 1.700 per kW. Dat is f 300 per kW meer dan de vorige testtrekker, de Lamborghini 1106, en zo'n f 250 per kW meer dan de volgende, de Case International 1056. De SK2-cabine maakt die prijs niet goed. Die cabine valt zelfs wat tegen, waardoor je met het gevoel blijft zitten dat de trekker (bruto) te duur is. □



Steyr heeft een aardig mechanisme bedacht voor de lengteverstelling van de (rechter) hefstang. Het werkt volgens het principe van de ratel van een dop-sleutelset. Er is gemakkelijk kracht op uit te oefenen door het omdrukken van een pal zowel links- als rechtsom. We moesten het echter wel eerst zelf gangbaar maken