

## Onderhoud

Belangrijke zaken als motorolie-peilstok en het luchtvoorfilter zijn zonder het wegnemen van zijbepaling 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; drietaalig, 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 af-takas 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.

Landbouwpraktijkschool Emmeloord

## In het kort

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

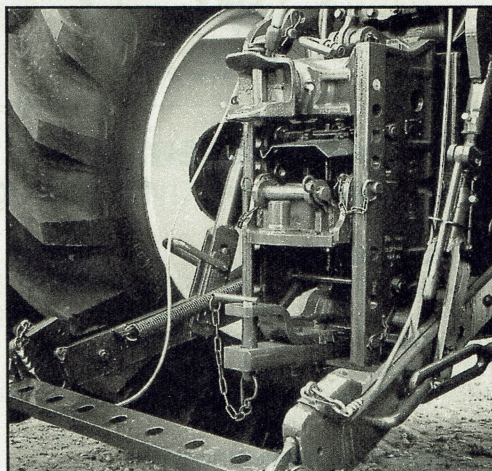
Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk

## Samenvatting

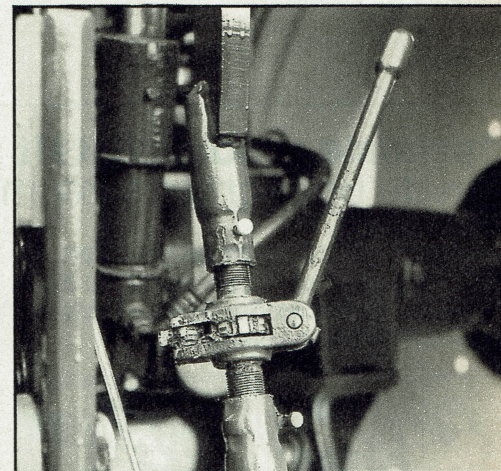
*De Steyr 8110 is een trekker met een wispelturig karakter, waarbij hij niet goed los kan komen van het eindoordeel 'gemiddeld'. De hefkracht bij voorbeeld is — terwijl er twee hulphefcilinders op zitten — voor Nederlandse omstandigheden aan de krappe kant. Ook de gewichtsverdeling over voor- en achteras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

*Door die elektronische hef weet 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, waar-door je met het gevoel blijft zitten dat de trekker (bruto) te duur is. □*



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



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