



Het grote glasoppervlak waarborgt een goed zicht recht en schuin naar voren. De beugel-tjes langs de voorraam-stijlen zijn voor geleiding van een jalouzie. Parallelgeleiding op de ruitwisser is standaard, maar precies recht naar voren tuurt de bestuurder door een ongewist deel. Links een praktisch opbergvak

Rijcomfort

De bestuurder zit in de Hürli-mann op een goede stoel, vrij ver voor de achteras en niet hoog ten opzichte van de grond. Allemaal zaken die het rijcomfort gunstig beïnvloeden. Ook is het geluidsniveau laag. Dat er desondanks aan het werkcomfort het een en ander schort, heeft te maken met de positie die stoel, stuur en pedalen ten opzichte van elkaar hebben. Een positieve invloed daarop zou een verticaal verstelbaar stuurwiel hebben. Misschien een aardige suggestie voor de gezamenlijke importeurs (O. de Leeuw, De Vor en Marstrak) om daar de fabrikant attent op te maken.

De ruimte in de cabine is voldoende. Ook voor een bijrijder is er een redelijke plaats. Het zicht naar de verschillende kanten is goed. Een uitzondering daarop vormt het zicht schuin naar achteren. De brede spatborden vormen hier een obstakel.

Een dakluik is standaard aanwezig; het scharniert aan de voorzijde. Voor het geluidsniveau is dat gunstig. Een nadeel van de constructie is dat er geen doorwaaistand is. De portieren missen zo'n stand ook en de voorruit kan niet open. Als u echt wilt 'doorwaaien', moet dat dus allemaal van de ventilator komen.

Door de plaats van de cabine — vrij ver naar voren — heeft een geopende achterraut weinig kans om met een werktuig »

Lastig differentieelslot

De meeste trekkermerken hebben een differentieelslot-bediening die loopt via de hak van de rechtervoet. Over het algemeen levert dat weinig problemen op. We zeggen hier bewust 'over het algemeen', want de trekkers van de Same-groep maken daarop een uitzondering. Waar het precies aan ligt, weten we niet, maar het al trapt veel te zwaar. De plaats, vrij ver naar achteren, gaat dan extra storen. Bovendien moet u tijdens dat zware trappen een achterover-beweging met de voet maken om het pedaal vergrendeld te krijgen.

Het controlelampje zit gekoppeld aan het pedaal in plaats van aan het slot. Het kan dus voorkomen dat het lampje uit is terwijl het slot er nog in zit.

Half-automatische wagentrekhaak

De Hürli-mann 358 heeft in standaarduitvoering een half-automatische wagentrekhaak. Bij het achteruit rijden naar kipper of op-raapwagens vergrendelt de pen zichzelf zodra trekoog en -bek goed ten opzichte van elkaar zitten. Een veiligheidsverhogende voorziening.

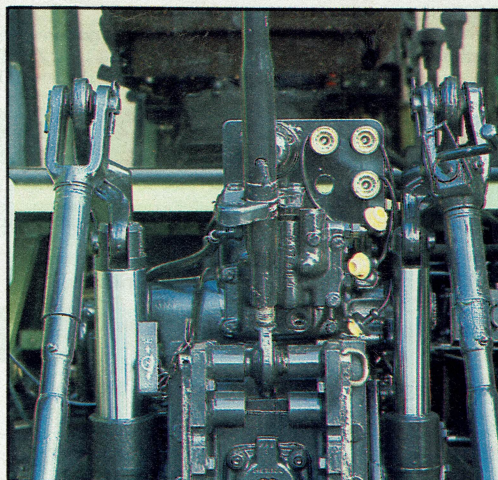
De halfautomaat is gecombineerd met snelverstelling. Er zijn

zes standen: drie boven de aftakas en drie eronder (89, 83, 77, 57, 51 en 45 cm boven de grond).

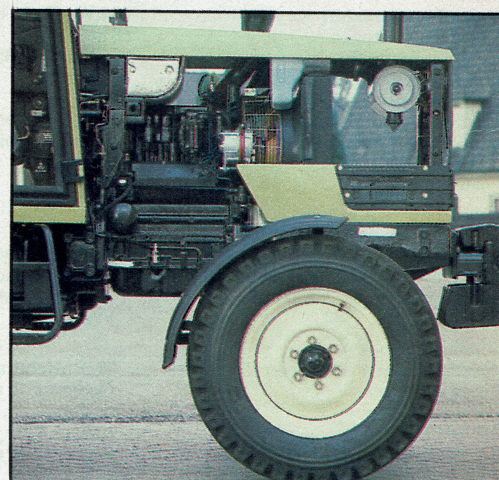
De haak kan naar onderen toe uit het frame worden gehaald. Daarvoor moet u dan wel eerst een borgplaatje verwijderen. In de onderste positie moet de wagentrekhaak de functie van kipperknobbel op zich nemen. Als daar op de een of andere manier

aftakasaandrijving bij te pas komt, geeft dat problemen met een groothoekkruiskoppeling. Boven de wagentrekhaak is dan te weinig ruimte om te kunnen aansluiten. Importeur O. de Leeuw zal het frame dus moeten voorzien van een extra stand die nog wat lager zit.

Zwaaiende trekhaak en gatenbalk zijn niet standaard.



In plaats van één hefcilinder in de achterbrug heeft de Hürli-mann twee buitenwerkende. In standaarduitvoering hebben ze beide een diameter van 50 mm. De hefkracht houdt dan niet over. Bij ons was de linker vervangen door een versie van 70 mm (meerprijs f 400). De hefkracht neemt dan aanzienlijk toe en is dan boven gemiddeld



De korte driecilinder motor neemt weinig ruimte in en maakt dat de verschillende onderdelen goed toegankelijk zijn voor onderhoud. Iedere cilinder heeft zijn eigen brandstofpompje. In de 'zilveren' kast zit de warmtewisselaar van de kachel. De frontgewichten zijn niet standaard