



De grote voorruit en de portieren die helemaal zijn 'beglaasd', zorgen ervoor dat het zicht naar voren toe 'groots' is. De pook voor de hoog-laag per versnelling, die onze testtrekker wel had (links van het stuur) ontbreekt op deze foto. Onder de zit van de bijrijder (die moet met de benen dwars achterlangs) zit een aardig opbergvakje

deld. De kans dat ze in open toestand in aanraking komen met toevallig voorbij komende 'objecten' is nihil.

De hoge zitpositie — 166 cm van de grond (dat is zo'n 20 cm hoger dan het gemiddelde van alle voorgangers in deze klasse) — heeft geen nadelige invloed op het rijcomfort.

De radiaalbanden, de goede stoel (met demping in de lengterichting) en de zit ruim voor de achteras vangen de meeste stoten op.

Eén oliereservoir

De 77-12 heeft één oliereservoir voor versnellingsbak, achterbrug, stuurinrichting, hef en hydrauliek. Er gaat 50 liter in. Dat is weinig: een kostenbesparend aspect bij de jaarlijkse grote beurt.

De vulopening, de peilstok en de aftapplug van dit reservoir zijn goed bereikbaar. Ook verder valt er op het onderhoud weinig aan te merken. Een uitzondering vormt de vulopening van de brandstoftank. Die zit op de motorkap. Lastig is ook het filter voor de cabinelucht voor bovenaan de cabine. Om dat te bereiken, heb je een keukentrapje nodig.

Hoge trekker

De 77-12 oogt niet alleen hoog, hij is dat ook. Met zijn 277 cm zit hij

praktijk heeft het echter geen zin. De binnenkant van de voorbanden zit namelijk binnen de binnenkant van de achterbanden. Verder steken de achterbanden dan zo'n 25 cm buiten de voorbanden uit. Gegarandeerd dat u met de achterbanden een keer iets raakt.

Complete trekvoorzieningen

Een wagentrekhaak, een gatentrekhaak, een zwaaiende trekhaak, een fronttrekhaak en een kipperknobbel zijn in standaarduitvoering aanwezig.

De zwaaiende trekhaak heeft het vernuft dat je niet onder de trekker hoeft te kruipen om hem te kunnen verstellen.

Bij de wagentrekhaak is er geen vernuft. Het frame waaraan hij is bevestigd, biedt in principe acht hoogtestanden. Daarvan is echter alleen de bovenste te benutten. Bij de vier opvolgende zit het Mastershield in de weg; in de drie daar weer onder is het frame van de zwaaiende trekhaak/kipperknobbel bevestigd.

Sinds kort, wij hadden die versie nog niet, bestaat de standuitvoering uit een snelverstelwagen-trekhaak met acht standen. Voor de combinatie kpperknobbel/zwaaiende trekhaak staat nu een meerprijs.

Opvallende cabine

De cabine is op het eerste oog het opvallendste onderdeel van deze trekker. Door zijn afmetingen, strakke lijnen en brede stijlen komt hij zeer overheersend over. De 77-12 is bijna meer cabine dan trekker.

Het opvallende, als we dat woord positief willen gebruiken, komt bij nadere beschouwing echter niet zo terug. Een geluidsniveau van 82 dB(a) kun je, nu er steeds meer cabines onder de 80 komen, niet laag noemen.

Verder zijn de in- en vooral de uitstap niet zo gemakkelijk als de grote deuren doen vermoeden.

Het zicht naar opzij wordt gehinderd door de brede cabinestijl terwijl de rand tussen achterraut en het kleine onderruitje precies in lijn zit met de hefkogels. Bij het aankoppelen van werktuigen is dat soms lastig. Een dakluik ontbreekt (meerprijs f 100) en de capaciteit van de ventilator is onvoldoende.

Tot zover de beperkingen.

Nu de pluspunten. De cabine biedt veel ruimte voor zowel bestuurder als bijrijder. Het zicht recht en schuin naar voren is 'groots'. De grote ruiten, een parallelgeleide wisser en twee goede ruitespoeiers staan daar borg voor. De stoel is tegen het perfecte aan.

De cabine is gemakkelijk schoon te houden door een goede vloerafwerking en de harde kunststof bekleding. Die laatste heeft volgens ons wel een nadelige invloed op het geluidsniveau.

Afwijkend is de cabine vooral door zijn deurconstructie. De deuren draaien 180 graden open en worden in die positie vergren-



De deurconstructie is afwijkend van al het andere op de markt. De deuren zwaaien 180 graden open en zitten dan binnen de trekkerbreedte. De kans op beschadiging is nihil. De treden zitten niet recht onder de deuropening. De in- en uitstap is daardoor niet zo ideaal als je op het eerste oog zou vermoeden