

# Steyr 8080

door Henk Beunk

*De derde trekker in de serie Boerderij-Trekkertest is de Steyr 8080, een trekker met een motorvermogen van 51 kW (70 pk). Deze Steyr verscheen eind 1979 op de Nederlandse markt als één van de typen van de toen geïntroduceerde 80-serie.*

Steyr-trekkers worden gebouwd in de gelijknamige plaats in Oostenrijk. De fabrikant is het Steyr-Daimler-Puch concern. De belangrijkste afzetmarkten voor Steyr zijn het thuisland (met een marktaandeel van ruim 50 procent), Zwitserland en het zuiden van West-Duitsland. De importeur Hocké bv in Waalwijk hoopt dit jaar in ons land zo'n 125 trekkers af te zetten. Steyr staat daarmee wat verkopen betreft op een 15e plaats. De laatste jaren is er in die verkopen een lichte stijging merkbaar.

## Motor

De 8080 heeft een vier-cilinder-motor die door Steyr zelf wordt gefabriceerd. Deze motor is voorzien van een turbocompressor; het is een zogenoemde geblazen motor. Dat geblazen slaat dan op de lucht die hij onder druk krijgt aangevoerd. Bij een motor zonder turbocompressor is die druk niet aanwezig en moet de motor (door het naar beneden gaan van de zuigers) zelf de lucht aanzuigen. Een zuigmotor heeft daardoor voor de verbranding minder lucht tot zijn beschikking dan een geblazen motor. Die laatste springt daardoor efficiënter om met brandstof en haalt meer vermogen uit dezelfde cilinderinhoud.

Bij de motor van de 8080, met een cilinderinhoud van 3.456 kubieke cm, komt dat niet uit de verf. Met een turbocompressor komt hij op een vermogen van 51,5 kW. Dat betekent een specifiek vermogen van 3.456 gedeeld door 51,5, is 67 cm<sup>3</sup>/kW. Voor een motor met een turbocompressor betekent die waarde dat de motor nog lang niet optimaal wordt benut. Een ander punt waar de Steyr 8080 opvalt, is het specifiek gewicht. Deze waarde ontstaat door

het trekkergewicht te delen door het vermogen van de motor. De 8080 in onze uitvoering, dus met tweewielaandrijving, komt op 56 kg/kW en dat is laag. Het houdt in dat de 8080 veel motorvermogen combineert met een laag eigen gewicht. Voor iemand die het puur om de trekkracht gaat, kan de tweewielaangedreven 8080 dan ook wat tegenvallen. Anderzijds is een dergelijke trekker bijzonder geschikt voor aftakaswerk. Het vermogen om dat laatste te doen is aanwezig, terwijl de trekker zelf maar weinig gewicht in de schaal legt.

Toch zegt het lage specifiek gewicht van de 8080 wat trekkracht betreft niet alles. De motor van de 8080 heeft namelijk een stijgingsfactor van het koppel van 0,69 en dat is hoog. Het houdt in dat de 8080 zich (letterlijk en figuurlijk) niet gauw uit het veld zal laten slaan. De motor biedt veel weerstand waardoor de bestuurder onder moeilijk worden de omstandigheden lang kan wachten met terugschakelen. Tot zo ver het karakter van de motor. Nog even een paar details. Een stopknop is op de 8080 niet aanwezig. Om de motor stil te krijgen, moet de bestuurder de handgashendel door een weerstand heen teruggedrukken. Hierdoor in de plaats zagen we liever de rode knop. Dat is een betere oplossing. De 8080 heeft geen startbeveiliging. Starten terwijl de trekker in de versnelling staat, behoort dus tot de (ongewenste) mogelijkheden.

## Koppeling

De kracht die nodig is om de koppeling in te trappen is gering. Ook de plaats is goed. De aangrijping van de platenkoppeling was bij onze testtrekker wat stug. De kans is echter groot dat dit euvel

verdwijnt als de trekker (de koppeling) is ingereden.

## Versnellingsbak

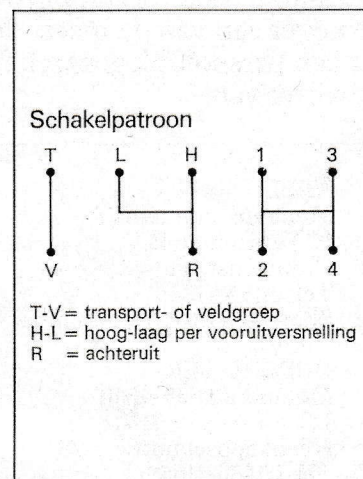
De 8080 heeft 16 versnellingen vooruit en acht achteruit. Ze sluiten goed op elkaar aan. Tot een snelheid van 5 km/h heeft de bestuurder vijf versnellingen tot zijn beschikking en van 5 tot 10 km/h ook vijf. Voor het gewone schakelwerk gebruikt de bestuurder twee poken die beide rechtsvoor zitten. De pook die het dichtst bij de bestuurder zit herbergt 1, 2, 3 en 4. Deze versnellingen zijn gesynchroniseerd en laten zich goed en duidelijk schakelen.

Naast deze pook en iets verder van de bestuurder zit een tweede pook met een hoog-laag per versnelling en een achteruit. Met deze „constructie” wijkt Steyr af van andere merken, omdat die meestal een hoog-laag hebben die je bij iedere versnelling kunt gebruiken, dus ook bij de achteruitversnellingen. Bij de 8080 is de hoog-laag alleen te gebruiken bij de vooruitversnellingen. De hoog-laag is niet gesynchroniseerd, maar laat zich na enig oefen-

nen onder het rijden gebruiken. Van laag naar hoog lukt dat uiteraard wat beter dan van hoog naar laag. Bij schakelen van laag naar hoog neemt de snelheid met ongeveer 15 procent toe. Naast deze acht keuzemogelijkheden vooruit en vier achteruit heeft de Steyr dan nog een aparte schakeling met een veld- en een transportgroep. Daarom komt het totaal aantal mogelijkheden op 16 vooruit en acht achteruit. Als u met de 8080 snel voor- en achteruit wilt schakelen, dan vindt u de „hoog” van de vooruit tegenover dezelfde versnelling achteruit. Vooruit rijdt de trekker dan ongeveer anderhalf keer sneller dan achteruit. Gunt u zich iets meer tijd voor het schakelen en neemt u de „laag” van de vooruit, dan is het snelheidsverschil met achteruit minder groot. Ondanks het vrij uitvoerige verhaal, is de versnellingsbak van de 8080 weinig gecompliceerd; je bent er snel aan gewend. Dat geldt trouwens voor de hele trekker.

## Remmen

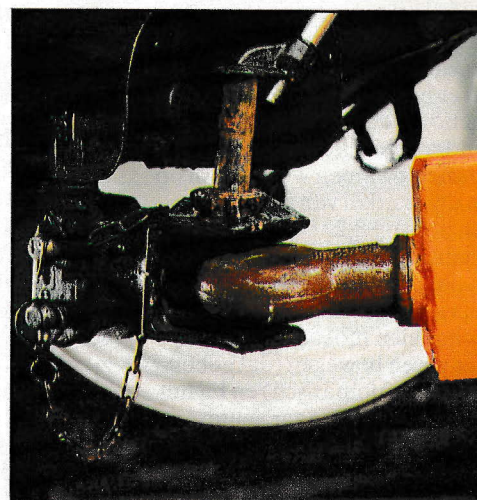
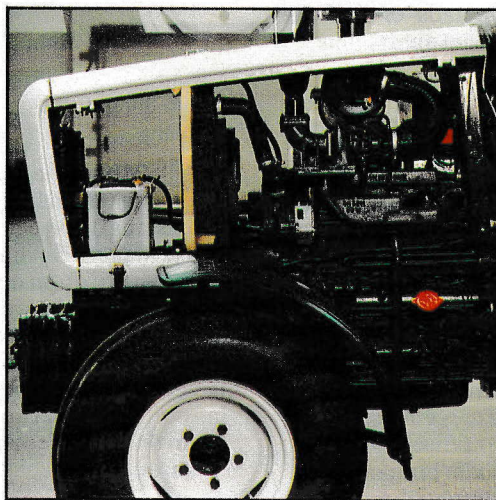
De trekker is voorzien van droge, zelfnastellende trommelremmen op de achteras. De beweging van de voet wordt hydraulisch overgebracht en dat vraagt maar weinig kracht. De pedalen zijn uiteraard (ont)koppelbaar; dat gebeurt met behulp van een scharnierend stripje metaal dat met de hand moet worden bediend. Op dat punt kunnen Steyr en veel andere merken nog wat eer behalen, want er is ook al een trekkermerk waar je dat (ont)koppelen met de voet kunt doen. De handrem werkt mechanisch op dezelfde trommelremmen als de voetrem. Deze handrem zit linksom en laat zich goed bedienen. Zowel hand- als voetremmen





**Rechts:** Het onderhoud aan de Steyr levert weinig problemen op. De zijpanelen van de motorkap zijn in hun geheel, snel en gemakkelijk weg te nemen. Luchtfilter, accu en radiator zijn dan goed bereikbaar. Die omschrijving „goed” geldt niet voor de frontgewichten. Om die aan te brengen of te verwijderen, is nogal wat tijd en sleutelwerk nodig

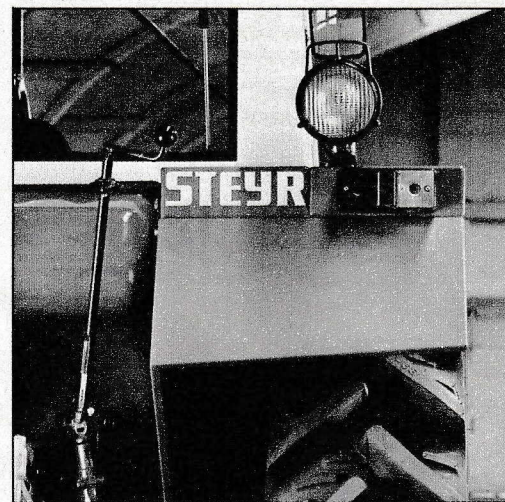
**Geheel rechts:** De wagentrekhaak is maar op twee plaatsen — dat is weinig — aan de trekker te bevestigen; één positie boven en één positie onder de aftakas. In de lage positie is hij geschikt voor getrokken werktuigen met een onderaanspanning. Deze moeten dan niet te groot en te zwaar zijn, want daardoor is de trekhaak en de bevestiging ervan aan de trekker te licht uitgevoerd





**Links:** De 8080 heeft geen zwaaiende trekhaak of kipperknobbel. Ook verder zijn de mogelijkheden om getrokken werktuigen te bevestigen beperkt. Als de wagentrekhaak in zijn normale positie zit, boven de aftakas (op deze foto zit hij eronder), is de trekpen vanuit de cabine te bedienen. Bij het aankoppelen is dat handig. De gatenbalk behoort tot de standaarduitvoering

**Onder:** In standaarduitvoering heeft de 8080 één werkklamp rechtsachter op het spatbord. Een bestuurder die lenig is kan deze werkklamp vanuit de stoel bedienen. Die lenigheid hoeft hij niet te hebben voor de lengteverstelling van de rechterhefstang; die zit binnen bereik. Kenmerkend voor de Steyr is de brandstoftank in de achterwand van de cabine. Deze „oplossing” beperkt wel het zicht van bestuurder op trekhaak en hefinrichting



hebben bij bediening ervan het effect dat je mag verwachten. De Steyr 8080 heeft in standaarduitvoering geen voorziening voor het remmen van getrokken werktuigen.

### Stuurinrichting en differentieel

Het stuurwiel van de 8080 zit voor de gemiddelde bestuurder redelijk goed. Dat moet ook wel, want het stuur is niet verstelbaar. Om van uiterst linksom naar uiterst rechtsom te draaien of omgekeerd, zijn vijf omwentelingen van het stuurwiel nodig. Dat zijn er nogal wat. Daar staat tegenover dat de 8080 kort draait. Zonder gebruik te maken van de remmen kwamen we linksom op een draaicirkel van 8,0 m en rechtsom op 8,2. Het differentieelslot wordt ingeschakeld via een pedaal met de hak van de rechervoet. Bij het inschakelen moet u de voet iets naar voren bewegen (dat gebeurt eigenlijk automatisch) en bij het uitschakelen iets naar achteren. Het slot is vooraf te „activeren” door intrappen van het pedaal. Treedt er dan slip op, dan springt

het differentieel automatisch in het slot. Uitschakelen van het slot onder belasting lukt niet. Het pedaal ontgrendelt zich dan wel, maar het slot blijft zitten zo lang er nog spanning op het differentieel zit. Voor dat slot is er bij de Steyr geen controlelampje aanwezig.

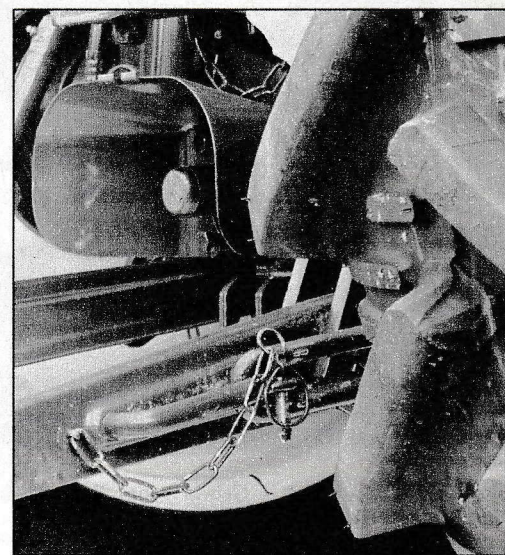
### Elektriciteit en verlichting

Wat het punt verlichting betreft, wijkt de 8080 af van normaal doordat stads- en dimlicht zijn gekoppeld. De stads- of dimlichten kun je dus niet apart laten branden.

### Hefinrichting

De hefinrichting van de 8080 heeft de noodzakelijke voorzieningen als een zweefstand, een regelbare daalsnelheid en een mengregeling voor trekkracht of positie. De verdere uitvoering is echter aan de karige kant. Voorzieningen die wij graag zouden zien om het aankoppelen van werktuigen te vergemakkelijken, zoals een automatisch aankoppelsysteem of van buitenaf bedienbare hefarmen, zijn niet aan-

**Rechts:** De hefinrichting van de 8080 heeft een paar slimme details. Eén ervan is een speciaal oog waarin de borgpen kan worden opgeborgen als er geen werktuig of gatenbalk tussen de trekstangen zit. De plaats van het oog is zodanig dat de borgpen tevens de stabilisatie vastzet. De trekstangen kunnen dan niet heen en weer zwaaien en zodoende tegen de kammen van de band slaan

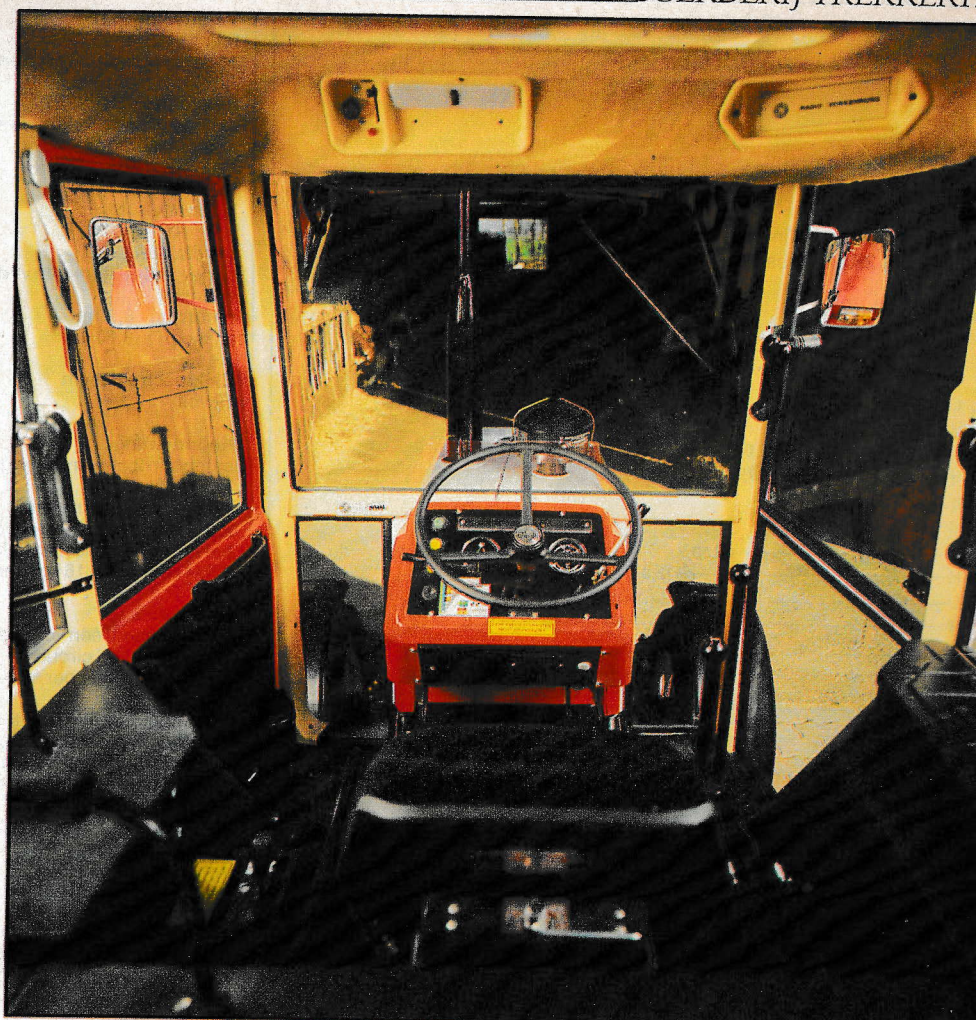
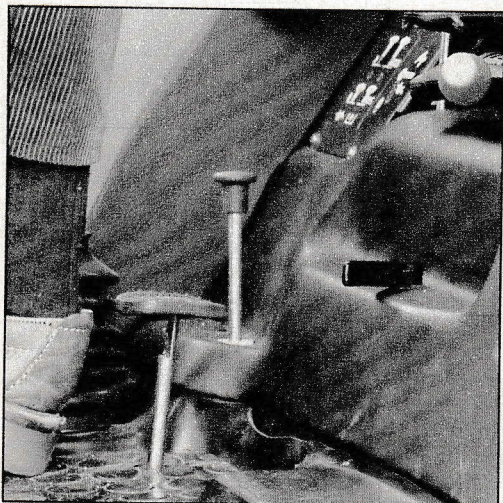


wezig. Wel heeft de Steyr een verbinding tussen linker hefstang en trekstang die in een wip flexibel is te maken. Het linker trek-oog is dan vrij op en neer te bewegen. Dit helpt wel iets bij het aankoppelen, maar niet genoeg. Bij het aankoppelen zit je namelijk vooral verlegen om bewegingsvrijheid in het horizontale vlak in de lengterichting van de trekker.

De rechter hefstang heeft een lengteverstelling die vanuit de cabine te bedienen is. Een extra mogelijkheid bij de Steyr, die nog wel eens van pas kan komen, is dat de hefstangen op twee plaatsen aan de hefarmen zijn te bevestigen. In de positie het dichtst bij de achterbrug wordt de hefkraft groter, maar de afstand waarover de trekogen bewegen wordt kleiner. De trekstangen, met ogen catego-

**Onder:** Met het hendeltje rechts is de daalsnelheid van de hefinrichting te regelen. In de uiterste stand, de stand op deze foto, zijn de hefarmen geblokkeerd; ze kunnen dan niet zakken. Het hendeltje kan echter vrij gemakkelijk met de voet „per ongeluk” in de open stand worden getikt. Uit het oogpunt van veiligheid is dat niet zo geslaagd. Steyr kan dit verhelpen door het hendeltje een kwartslag te draaien

**Rechts:** De uitvoering van de cabine is sober, maar wel compleet. Het geluidsniveau is met 80 dB(A) bijzonder laag. De beide versnellingspoken rechts zitten goed binnen bereik. Met de hendel links van de bestuurder zijn een transport- of een veldgroep te schakelen. Deze hendel laat zich moeilijk bedienen. Op dat punt van bedieningsgemak kan Steyr ook op andere plaatsen nog wel het een en ander verbeteren.



rie 2, worden gestabiliseerd door middel van een schroefverstelling. Zo lag de boer de draadenden schoon houdt, levert dat weinig problemen op. Datzelfde geldt voor de topstang. Via deze topstang, die maar op één plaats aan de trekker is te bevestigen, loopt bij deze Steyr de trekkrachtregeling.

De hefarmen zijn in iedere positie door middel van een hendeltje, dat ook fungeert als daalsnelheidsregelaar, vast te zetten. De oliestroom is dan geblokkeerd. Een slimme oplossing biedt Steyr voor het probleem, bij voorbeeld bij het ploegen, dat de stabilisatie tijdens het ploegen „los” moet zijn, maar tijdens het draaien op de wendakker „vast”. Door de stabilisatiekettingen aan de trekker op een ander punt te bevestigen, trekken deze zich vanzelf vast op het moment dat de ploeg wordt geheven.

### Hydrauliek

De 8080 heeft twee oliepompen: één links van het motorblok voor hefinrichting en buitenwerkend systeem en één rechts van het motorblok voor de hydrostati-

sche besturing. De opbrengst van de pomp voor hefinrichting en buitenwerkend systeem bedraagt 37 liter bij een druk van 160 bar. Bij deze druk springt de bedieningshendel terug in de neutrale stand. Houd je die hendel vast dan is de druk op te voeren tot 175 bar. De opbrengst bedraagt dan 22 liter.

In standaarduitvoering heeft de trekker één dubbelwerkend regelventiel, dat ook enkelwerkend is te gebruiken. De beide aansluitingen aan de achterkant van de trekker zijn beveiligd op trekbelasting. Dat wil zeggen, ze laten de slang gaan als daaraan wordt getrokken. Voor de buitenwerkende cilinders en dergelijke is in standaarduitvoering zes liter olie beschikbaar; dat is weinig. Het filter van het hydraulisch systeem heeft een plaats gekregen tussen oliereservoir en de pomp. Dit houdt in dat de retourolie geen weerstand ondervindt (het stroomt vrij terug in het reservoir), terwijl het toch wordt gereinigd voordat het weer de pomp ingaat. Een aardige oplossing.

### Aftakas

De Steyr 8080 heeft een aftakas achter, die zowel op 1.000 als op 540 omwentelingen per minuut is te schakelen. Het pookje voor dit schakelen bevindt zich rechtsonder en het bedieningsgemak ervan is matig. Dat laatste wordt mede veroorzaakt, doordat er geen controlelampjes zijn voor de stand die is ingeschakeld.

De handkoppeling werkt via een enkele droge plaat en de doseerbaarheid is goed. De bediening ervan wordt bemoeilijkt doordat de hendel links van de bestuurder zit en nogal hoog. De arm komt daardoor in een positie waarin het moeilijk is kracht uit te oefenen.

Om te weten bij welk motortorental de aftakas 540 draait of 1.000, zijn er op de toerenteller twee streepjes aangebracht. Om de naald van de teller precies op een van die punten te krijgen, moet u echter wel wat geduld hebben, omdat het handgas zich moeilijk laat doseren.

Een sterk punt van de Steyr is, dat er van het maximummotorvermogen van 51,5 nog 47,8 kW over is bij 1.000 toeren aan de aftakas.

Dat is een verlies van zeven procent en dat is weinig.

### Voor- en achteras

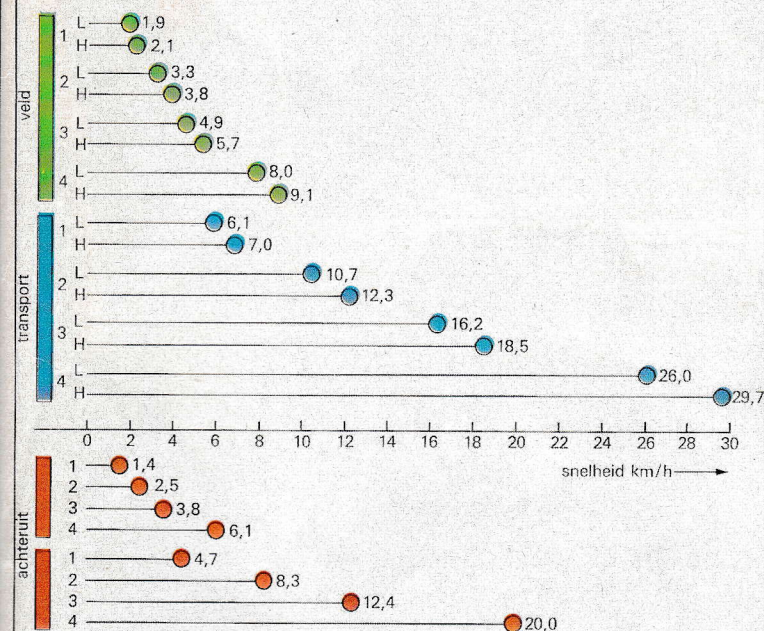
Van het totaalgewicht in standaarduitvoering (2.870 kg) rust 1.840 kg op de achteras en 1.030 kg op de vooras. In procenten is dat een verdeling van respectievelijk 64 en 36 en dat is voor een tweewielaangedreven trekker a lszins acceptabel.

De bevestiging van de frontgewichten is maar bij weinig trekkers om over naar huis te schrijven. Op die regel maakt ook Steyr geen uitzondering. Onze 8080 had vier frontgewichten van elk 33 kg die op twee assen waren geschoven. Die assen zijn, als je ze wat verder uit de neus van de trekker trekt, ook geschikt voor vijf of zes gewichten. Om ze te kunnen uittrekken, moet u wel eerst twee bouten en alle gewichten verwijderen.

### Trekinrichting

De mogelijkheden om getrokken werktuigen aan de Steyr te bevestigen zijn erg beperkt. Zwaaiende trekhaak en kipperknobbel ontbreken en de wagentrekhaak

Snelheden per versnelling bij nominaal toerental (2.400 omw. per minuut) en op 13.6 R 38 achterbanden



## Prijzen

**Brutoprijs in standaarduitvoering** (exclusief btw)  
 inclusief 16 + 8 versnellingsbak  
 banden 16.9 R 34 en 9.00 -16  
 één werkklamp  
 één dubbelwerkende hydraulische aansluiting f 53.406

**Meerprijs voor:**  
 4 frontgewichten + draagassen f 650

**Brutoprijs in geteste uitvoering** (exclusief btw) f 54.056

**Meerprijzen bij directe levering** (exclusief btw)  
 fronthefinrichting + frontaftakas f 8.500

extra dubbelwerkende hydraulische aansluiting f 1.450

volgswagenberemming f 1.200

frontgewichten (in set van 4) f 650

gatenbalk standaard

zwaaiende trekhaak plus kipperknobbel uitvoering en prijs in overleg met dealer

## Technische gegevens Steyr 8080\*

<b>Motor</b>	merk en type : Steyr, WD 411.85
soort	: vier-cilinder vier-takt met turbocompressor
boring x slag	: 100 x 110 mm
inhoud	: 3.456 cm <sup>3</sup>
maximumvermogen	: 51,5 kW bij 2.400 omwentelingen per minuut
specifiek vermogen	: 67 cm <sup>3</sup> /kW
compressieverhouding	: 16,2 : 1
maximum koppel	: 255 Nm bij 1.550 omwentelingen per minuut
koppel bij max.-vermogen	: 205 Nm
stijgingsfactor v.h. koppel	: 0,69
merk en type brandstofpomp	: Bosch, roterend
specifiek brandstofverbruik	: 242 g/kW/h bij maximumvermogen
soort koeling	: vloeistof

**Koppeling**  
 dubbele droge plaatkoppeling, doorsnede 310 mm

\* Gegevens afkomstig van fabrikant of importeur tenzij anders vermeld.  
 Test = Boerderijtest.  
 OECD = Officieel testrapport van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling.

**Versnellingsbak**  
 fabrikaat Steyr  
 16 versnellingen vooruit en 8 achteruit

**Remmen**  
 zelfnastellende trommelremmen op de achterassen

**Besturing**  
 hydrostatisch

**Draaicirkel** (test)  
 ongeremd en gemeten vanaf buitenkant voorwiel  
 rechtsom 8,20 m  
 linksom 8,00 m

**Elektrisch systeem**  
 12 volt

**Hefinrichting**  
 categorie 2, trekkrachtregeling via de topstang  
 maximumhefvermogen:  
 2.511 daN = 2.562 kg (oecd)  
 hefvermogen door het gehele traject:  
 2.074 daN = 2.116 kg (oecd)

**Hydrauliek**  
 twee pompen; één voor hefinrichting en buitenwerkend circuit  
 capaciteit 37 liter per minuut bij 160 bar (test)  
 maximumdruk 175 bar (test)  
 één voor hydrostatische besturing  
 capaciteit 25 liter per minuut  
 één dubbele aansluiting, ook enkelwerkend te gebruiken  
 beschikbaar voor extern gebruik: 6 liter

**Aftakas**  
 onafhankelijk met enkele droge-plaatkoppeling  
 540 en 1.000 toeren per minuut op één aftakas met zes spiebanen  
 diameter 35 mm (1 3/8 inch)

maximumvermogen 48,3 kW

vermogen bij 540 (2.045 motortoeren) 47,3 kW

vermogen bij 1.000 (2.130 motortoeren) 47,8 kW

**Aandrijving**  
 planetaire eindvertraging in binnenzijde aushuis  
 differentieelslot mechanisch onderbelasting inschakelbaar

**Banden**  
 voor: 9.00 - 16 Semperit

achter: 16.9 R 34 Semperit

spoorbreedte voor: 144 cm (verstelbaar van 144 tot 214 cm in trappen van 10 cm)

spoorbreedte achter: 152 cm (verstelbaar van 152 tot 167 cm in trappen van 5 cm)

max.asbelasting voor 1.800 kg op 9.00 - 16 Semperit tot 30 km/h

max.asbelasting achter 3.600 kg op 16.9 R 34 Semperit tot 30 km/h

**Gewicht** (in standaarduitvoering)  
 op vooras : 1.030 kg (= 36 %)  
 op achteras : 1.840 kg (= 64 %)  
 totaal : 2.870 kg  
 specifiek gewicht : 56 kg/kW

**Geluidsniveau**  
 in cabine : 80 dB(a) (test)  
 omgeving : 85 dB(a)

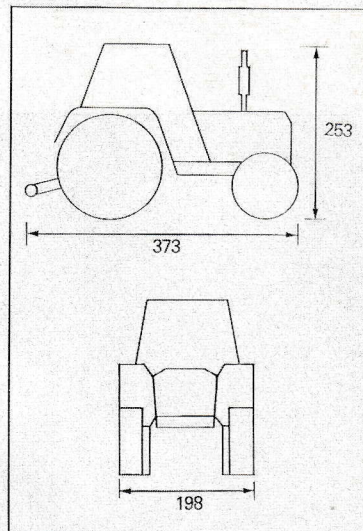
**Inhoud**  
 motorcarter : 9,6 liter  
 versnellingsbak : 27,5 liter

eindvertraging : 2,7 liter x 2  
 stuurbekrachtiging : 3,4 liter  
 hydraulisch systeem : 15,5 liter  
 brandstoftank : 96 liter  
 koelsysteem : 17 liter

**Verversingstermijn**  
 motorolie : 250 uur  
 versnellingsbak etc. : 1.000 uur of eenmaal per jaar

## Afmetingen

bodemvrijheid: 42 cm  
 laagste punt: arm van de stuurinrichting



## Importeur

Hocké bv  
 Laageinde 105  
 4152 EG Waalwijk  
 Tel. (04160) 3 37 40  
 Aantal dealers: 39

## Opmerkingen importeur

Met een andere binnenplaat in de verstelvelgen is de spoorbreedte van de achterwielen precies op 150 cm te zetten. Als de trekker tegen een meerprijs van f 250 wordt voorzien van een stoel van het merk Grammer, krijgt de bestuurder meer ruimte omdat deze stoel verder naar achteren kan.

Tegen een meerprijs van f 2.300 is de 8080 leverbaar met een super-kruipgang met snelheden vanaf 460 meter/h. Ook is een aftakas mogelijk (meerprijs f 1.550) die bij stilstaande trekker acht snelheden rechtsom biedt en vier linksom.

Sinds kort is de Steyr 8080 leverbaar in een eenvoudiger uitvoering. Dit heeft dan onder andere betrekking op de versnellingsbak (8 + 8) en op de cabine. Deze versie komt op f 45.800 excl. btw.

heeft maar twee posities: of boven de aftakas of eronder. In die laatste positie neemt hij min of meer de functie van de kipperknobbel over. De mogelijkheden blijven echter beperkt en het trekoog van de tientons kipper die we erachter wilden hangen, paste niet.

Gatenbalk en fronttrekhaak behoren bij de Steyr tot de standaarduitvoering en die laatste blijft ook bruikbaar na montage van frontgewichten.

### Cabine

De cabine van de 8080 is er niet een waarvan je zegt: „Wat een luxe”. Hij is aan de sobere kant. Dat houdt echter niet in dat het de bestuurder aan noodzakelijke dingen als verwarming, ventilatie en een goede stoel zou ontbreken. Die soberheid van de Steyr-cabine zou iemand in zijn gedachten in verband kunnen brengen met „lawaaig”. Bij de Steyr is dat echter beslist niet het geval. Het geluidsniveau in de cabine is met 80 dB(A) zelfs bijzonder laag.

Een plezierige bijkomstigheid is, dat het geluidsniveau maar nauwelijks hoger wordt bij geopende achterruit, zijruiten en dakluik. De in- en uitstap van de cabine zijn goed en beter dan je verwacht bij een cabine die zo op het oog nogal klein lijkt. Dat idee van „klein” is wel van toepassing op de ruimte binnenin de cabine. Een bestuurder die iets langer is dan gemiddeld (langer dan 1,80 m) zal dat merken doordat hij met de stoel niet ver genoeg naar achteren kan. De stoel wordt dan begrensd door de dieselolietank die de achterwand van de cabine vormt. Die (langere) bestuurder zal dan ook merken dat hij met de benen net iets te dicht op koppellings- en rempedaal zit.

Ook een plastic gereedschapskistje en een opbergvak in de deur (voor onder andere een thermosfles) zijn aanwezig. Dat opbergvak onderin die linkerdeur maakt dat het uitzicht naar die kant wel beperkt is, terwijl de rechterzijkant wel helemaal uit glas bestaat.

Het zicht naar achteren, naar trekhaak en hefinrichting, wordt nogal beperkt door de brandstoftank. Die tank zorgt er ook voor dat het aanbrengen van een kabel voor bij voorbeeld elektrisch-hydraulische bediening van werktuigen, wat problematisch is.

### Onderhoud

Over het onderhoud hebben we bij deze Steyr geen klachten. De

meeste filters, peilstokken, V-snaren, vul- en aftapdoppen zijn goed bereikbaar. De omschrijving matig hoort bij de peilstokken van het hydrauliekoliereservoir en van de achterbrug. Het remoliereservoir is slecht bereikbaar, maar als alles goed is, hoeft u deze maar zelden (bij) te vullen. Over het instructieboekje van de Steyr is hetzelfde te zeggen als over de frontgewichten: dat kan heel wat beter. Het boekje zou op een andere manier moeten zijn gebonden. Het is nu gelijmd en valt vrij snel uit elkaar. Ook niet tevreden zijn we over de wijze waarop de 8080 in de verf zit. Die verf, met name de grijze, springt er vrij snel af. Het „afbraakproces” neemt dan al een aanvang en dat past eigenlijk niet bij een investering van ruim f 50.000. Complimenten daarentegen voor de garantievoorwaarden die Steyr hanteert: twee jaar voor de motor en één jaar voor het overige ongeacht het aantal draaiuren op onderdelen en arbeidsloon. De motorolie hoeft maar om de 250 uur te worden verversd en dat is sympathiek voor de portemonnee.

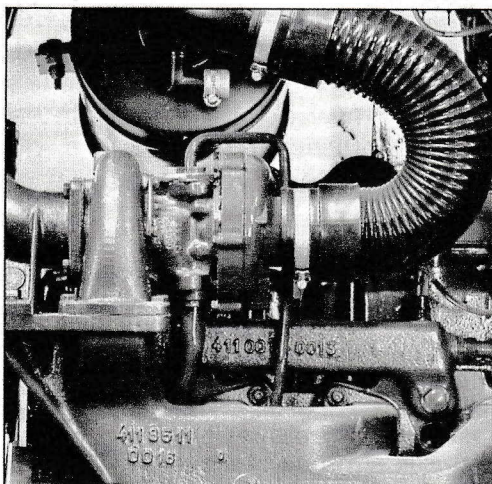
### Samenvatting

Het eerste dat we bij deze samenvatting van de Steyr 8080 willen vermelden is de catalogusprijs. Voor een „Westerse” trekker met een motorvermogen van 51 kW is f 53.406 alleszins acceptabel. Het imago van luxe en dure trekker dat rond de Steyr hangt is dus, wat de 8080 betreft, niet juist. Eenvoudig (zonder dat negatief te bedoelen) en goedkoop is eerder op zijn plaats.

Voor die f 53.406 krijgt de koper van een Steyr 8080 een trekker met een laag geluidsniveau in de cabine, eenvoudig in onderhoud, voldoende keuze in versnellingen en met weinig verliezen tussen het vermogen van de motor en de aftakas. Een ander sterk punt is de „taaie” motor van de 8080; een motor die veel weerstand biedt tegen terugval in toeren en zich daardoor niet gauw uit het veld laat slaan. Doordat de Steyr nogal licht van gewicht is, zal hij verhoudingsgewijs beter met aftakaswerk uit de voeten kunnen, dan met puur trekwerk. Beperkingen van de 8080 zijn de sober uitgevoerde hefinrichting (zonder snelkoppelingen), de trekrichting die incompleet is en weinig verstelmogelijkheden biedt. Dit zijn toch zaken waarmee u dagelijks moet werken. Dat geldt ook voor het stuurwiel dat niet verstelbaar is. Uit het oogpunt van veiligheid laat Steyr



**Links:** De deur van de cabine is aan de onderkant dicht. Dit beperkt het zicht van de bestuurder naar die kant. De deur is in zijn geheel wel gemakkelijk te verwijderen. Dat geldt ook voor de beide zijruiten. Voor een bestuurder die 's zomers graag „buiten” wil zitten, biedt dit voordeel. Ook de trap is na het losdraaien van vier boutjes in zijn geheel te verwijderen. Dit kan een voordeel zijn bij het arijden van een te droge voordroogkuil



**Links:** De Steyr 8080 krijgt zijn motorvermogen van 51,5 kW met de hulp van een turbocompressor. Zo'n compressor heeft twee schoepenwielen die vastzitten op dezelfde as. Het ene wiel wordt aangedreven door de uitlaatgassen. Het andere wiel zuigt met kracht lucht aan door het luchtfilter en perst deze lucht naar de cilinders. Deze cilinders worden dan beter gevuld met lucht dan bij een gewone motor, waardoor er ook meer brandstof kan worden gespoten

een steekje vallen doordat er geen startbeveiliging op de 8080 zit. Uit het oogpunt van bedieningsgemak kan er aan deze trekker nog heel wat worden verbeterd. Toch is de 8080 een trekker waarmee wij ons snel vertrouwd voel-

den. Op bedrijven waar regelmatig „nieuwe” bestuurders op de trekkerstoel plaatsnemen, kan dat een voordeel zijn.

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk

## Gebruikerservaring

De eigenaren van de 8080 roemen hun trekker vooral vanwege het lage geluidsniveau in de cabine. In één adem noemen ze echter ook dat de ruimte in die cabine nogal beperkt is. Een ander positief punt van de 8080 dat duidelijk naar voren komt, is de trekkracht van de motor. Hij presteert beter dan je gezien het motorvermogen zou verwachten. De trekvoorzieningen van de 8080 vindt men te beperkt en te licht uitgevoerd. Een van de gebruikers werkt met een tientons kipper, maar heeft voor dat doel een speciale oppikhaak aan de trekker.

Een andere gebruiker heeft de Steyr speciaal gekozen vanwege de super-kruipbak die kan worden ingebouwd. Diezelfde eigenaar — en daarin staat hij niet alleen — vindt ook dat bediening van de aftakas, zowel wat betreft handkoppeling als schakeling, een stuk beter kan. Tevreden zijn de gebruikers over de versnellingsbak en dan met name over het schakelen van 1, 2, 3 en 4. Duidelijke problemen met de verf hadden zich nog niet voorgedaan en ook over de hoeveelheid olie voor het buitenwerkende circuit waren geen klachten. Eén van de gebruikers had wel een extra tankje moeten monteren om de kipper in de hoogste stand te krijgen.