

## Boerderij-Trekkertest

# Steyr 8070 A

De Steyr 8070 A is voor Boerderij een jubilaris: hij maakt de eerste 25 testen vol. Deze uit Oostenrijk afkomstige trekker heeft vierwielaandrijving — de A van Allrad zit in de type-aanduiding — en beschikt over 47 kW (64 pk) motorvermogen.

door Henk Beunk

Steyr ging in januari 1985 van importeur Hocké in Waalwijk naar Agrolang in Apeldoorn. Agrolang was Fiat kwijtgeraakt. In augustus 1986 tekende Steyr een samenwerkingsovereenkomst met het Finse Valmet-concern.

### Motor

De motor van de 8070 is dezelfde als van de 8080. Het verschil is dat die van de 8070 geen turbo-compressor heeft en daardoor minder efficiënt werkt. Hij haalt 47 kW vermogen uit 3.456 kubieke cm cilinderinhoud, terwijl de 8080 daar 53 kW uithaalt.

Het brandstofverbruik van de 8070 (237 gram per kW per uur bij maximum vermogen) is normaal te noemen, terwijl de stijgingsfactor van het koppel met 0,54 boven het gemiddelde zit. Beter dan gemiddeld is ook de behandeling die de inlaatlucht krijgt. Het bereikt de cilinders via een voorfilter, een droog luchtfilter en een extra binnenfilter. Zit het filter verstopt, dan krijgt u daarvan via een waarschuwinglampje bericht.

Zwaarwegend in negatieve zin vinden wij dat de trekker geen startbeveiliging heeft. Als het handgas helemaal is teruggedrukt (dat is de manier van stoppen) slaat de motor weliswaar niet aan, maar de trekker kan, als hij in de versnelling staat, via de startmotor voor- of achteruit schieten.

### Koppeling

Een pedaaldruk van 180 N (zo'n 18 kg) is laag. Wat kracht betreft zal het koppelingspedaal van de 8070 u geen problemen geven. Dat doet het wel met de beweging die het been moet maken. Het pedaal zit te hoog, waardoor u het been ver moet optillen.

De aangrijping van de platen (280 mm in doorsnede) is soepel en het nastellen is gemakkelijk onder de trekker te doen.

### Versnellingsbak

Een voor- en een achteruit die recht tegenover elkaar op dezelfde pook zitten en zijn gesynchroniseerd, dat is plezierig werken. Bovendien gaan voor- en achteruit even snel. Schakelt u echter van de achteruit naar de laag, dan gaat achteruit ongeveer een kwart sneller.

De vier versnellingen zijn gesynchroniseerd. Voor de eerste van de vier is die omschrijving echter te positief.

Wel moeten we opmerken dat de slag vrij kort is. Dat geldt ook voor de pook met hoog-laag en achteruit. Ook de synchronisatie is niet echt soepel; je moet flink doordrukken.

De twee groepen op de derde pook zijn niet gesynchroniseerd. Schakelen onder het rijden is daarmee uitgesloten. Storend is dat niet, omdat de groepen elkaar

valt wat tegen omdat hij het moet doen met alleen trommelremmen op de achteras. Deze stammen nog uit de tijd dat de trekker langzamer reed. Ze zijn wel zelfinstellend en hydraulisch bediend, maar dat voegt aan het remvermogen niets toe. De handrem werkt mechanisch op aparte trommels. Ook van deze is het remvermogen matig. Hij moet het stellen zonder waarschuwinglampje.

De rempedalen vragen vrij veel kracht en hebben hetzelfde onplezierige euvel als het koppelingspedaal: je moet de voet (het been) vrij hoog optillen.

### Besturing

Het is knap als je met een trekker, met een redelijke maat voorbanden (11.2 R 24) inclusief voor- en achterbanden en een smalle spoor-

om hem tot rust te krijgen. Pogingen om daarin verandering te brengen via lagere of hogere bandenspanning, via meer of minder frontgewichten of via lichte of zware werktuigen in de hef, hadden niet het gewenste resultaat.

Bestudering leerde dat de voorbanden niet goed op de velg zaten, dat de linker voorband zwabberde en dat de linker voorband langzaam leeg liep. Ook was de rechter voorvelg beschadigd. Volgens importeur Agrolang was de waarschijnlijk het gevolg van het transport van Oostenrijk naar Nederland.

Een tweede 8070 A die we bij importeur Agrolang probeerden had het probleem niet. Wel merkten we ook toen dat de 8070 A bij transport een wat onrustige trekker is. Dit zou een gevolg kunnen zijn van het geringe gewicht. Een echt bevredigende verklaring is dat niet.

### Elektrisch en verlichting

De 8070 heeft een werkklamp rechtsachter op het spatbord. Dit is weinig. In deze vermogensklasse zijn de trekkers vaak karig uitgerust. Dit is een gevolg van de 60 kW-klasse.

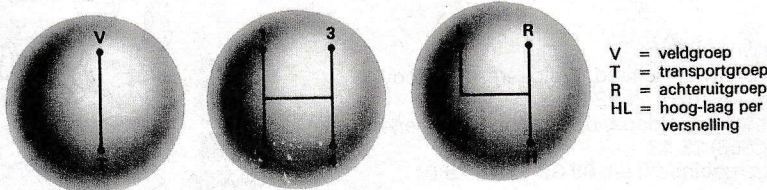
De capaciteit van de dynamo (28 A) is zeer beperkt. Bij een lege gestarte accu zal het lang duren voor deze weer op krachten is.

### Hefinrichting

De trekkrachtregeling van de hef loopt via de topstang. In de vermogensklasse komt dat het meest voor; daardoor kun je er weinig van zeggen. Beperkingen zijn dat de topstang maar één bevestigingspunt heeft en dat de mengregeling maar één stand kent. De mogelijkheden om de trekkrachtregeling te variëren zijn dus uiterst beperkt.

Naast positie-, trekkracht- en mengregeling kent de hef een zweefstand en daalsnelheidsregeling. Daarvan heeft de laatste hetzelfde euvel als de in december

Schakelpatroon



ruim overlappen. Ook begint de transportgroep laag genoeg, zodat je met zware kippers in de eerste weg kunt komen.

De 16 versnellingen vooruit zijn redelijk over het traject van 30 km verdeeld. De verdeling tussen drie en acht km per uur is goed te noemen.

De versnellingspook is goed te bereiken en de pook met h-l-r matig. Ook de bereikbaarheid van het handgas is matig.

### Remmen

Het remvermogen van de 8070

breedte (151 cm), met ingeschaalde voorwielaandrijving de draaicirkel op tien meter kunt houden. Neem daarbij dat het sturen weinig kracht kost en dat het aantal omwentelingen van het stuurwiel beperkt is, dan is de 8070 A een fijne trekker voor manoeuvreerwerk. Nog mooier was het geweest als daarbij ook een verstelbaar stuur werd geleverd.

Op de weg gedraagt de 8070 zich onrustig. Transportwerk gaf bij onze trekker wat problemen omdat de vooras bij een snelheid boven de 20 km begon te springen. We moesten dan afremmen

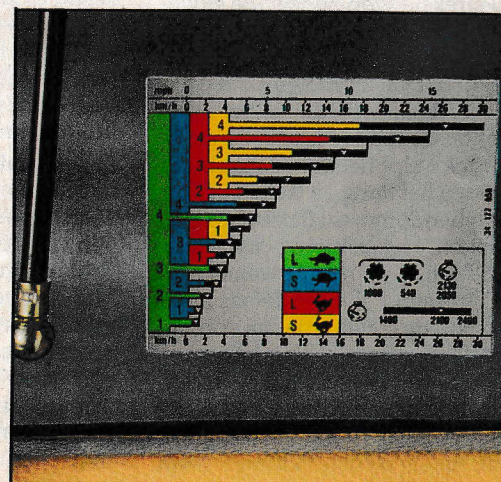




Na het verwijderen van de zijbeplating zijn de motor van de 8070 en alles wat daar bijhoort, goed bereikbaar. De motor (met type-aanduiding WD 411 44) is van Steyr en het is dezelfde die gebruikt wordt in de 8080. Bij de laatste zit er dan wel een turbocompressor op



Hij vergt enige bestudering, maar als je dat achter de rug hebt, is deze stikker op de voorruit van de 8070 een heel aardige. Hij geeft de opeenvolging van de versnellingen en per versnelling de maximum snelheid, de snelheid bij maximum koppel en de snelheid bij 540 en 1.000 aan de aftakas







De trekpen van de wagentrekhaak is dank zij de verlengde handgreep en omdat de bestuurdersstoel ver naar achteren staat, vanuit de cabine te bedienen. De bestuurder heeft daarbij maar weinig last van de (kleine) brandstoftank. Bij een lange dag werken is die beperkte inhoud (60 liter) onpraktisch

gebruikt bij de typen met vier aftakastootertallen.

### Voor- en achteras

De aandrijving naar de voorwielen ligt prima beschermd midden onder de trekker. Nergens is een draaiend deel te ontdekken.

De bedieningshendel van de voorwielaandrijving zit links van de bestuurder naast de handkoppeling van de aftakas. Hij heeft hetzelfde euvel als de handkoppeling: hij zit te hoog.

Het bijschakelen van de voorwielen verloopt via een lamellenpakket. In- en uitschakelen is onder belasting te doen. Dat werkt in het veld plezierig. Jammer dat Steyr voor de stand „in“ geen waarschuwinglampje monteerde.

Een lampje ontbreekt ook bij het slot van het achterasdifferentieel. Ook dat is lastig. Het slot laat zich verder goed bedienen. Het is in te schakelen voordat er slijp optreedt. De vooras heeft geen differentieel slot. Als u die bij het ploegen gaat missen, moet u zo'n automaat er tegen meerprijs bijkopen.

1984 geteste 8080: als het hendel-tje in de stand „dicht“ staat (een blokkering van de hef), kan het met de voet gemakkelijk in de stand „open“ worden getikt. Dat is gevaarlijk.

De hefkracht (2.550 daN maximaal) is normaal. De 8070 haalt dat zonder hulphefcilinders. De lengte van de rechter hefstang is in te stellen vanuit de cabine (door de geopende achterraut) en van achter de trekker. Lastig is dat de slag van de hefarmen en dus van de trekstangen beperkt is. Bij een werktuig dat diep in de grond werkt, is het bij transport nauwelijks mogelijk om het voldoende hoog te kunnen heffen. De trekstangen hebben de gewone vaste uiteinden. Bij het aankoppelen van een zwaar werktuig geeft dat vaak problemen. Dan is het wel plezierig dat de hef van achter de trekker is te bedienen.

Ook helpt het dat de verbinding tussen hefstang en trekstang in een handomdraai flexibel is te maken. Het trekstang-oog kan dan vrij op en neer bewegen.

Dergelijke slimme details zitten ook op de stabilisatie. Bij voorbeeld de plaats van het borgpenhoudertje. Dit is zo gekozen dat de trekstangen, als er geen werktuig of gatenbalk tussen de kogels zit, niet in de band kunnen slaan.

### Hydrauliek

Zoals de meeste trekkers heeft ook de 8070 twee oliepompen. De ene levert olie voor de stuurinrichting (de orbitrol), de andere voor de hefinrichting en het buitenwerkend circuit. De laatste krijgt de olie via een filter in de aanzuigleiding. Verdere filtering is er niet. De retourolie (eventueel smerig) komt dus ongefilterd in de achterbrug. In deze vermogensklasse komt dat vaker voor.

De capaciteit van de pomp, 35 liter per minuut bij een druk van 175 bar, is ruim voldoende. De maximum haalbare druk is 185 bar. Tot 155 bar blijft de hendel uit zichzelf in de gekozen positie staan. Er is standaard een dubbelwerkend ventiel gemonteerd. Via de hendel is het ook enkelwerkend te gebruiken. Bereikbaarheid en bedienbaarheid van de hendel zijn goed. De aansluitingen achteraan de trekker zijn beveiligd op trekbelasting en via veerbelaste klepjes beschermd tegen vervuiling.

Als de trekker rijdt, mag er tien liter olie worden onttrokken en als hij stilstaat 20. Dat laatste is voldoende, het eerste krap. Uit een achterbrug met maar 26,5 liter inhoud kun je echter niet meer halen, want dan komt de smering in het gearrang.

### Aftakas

De beschermkap boven de aftakas (het mastershield) is verplicht op een trekker. Met de komst van de wagentrekhaak met snelverstelling heeft dit onderdeel nogal wat aan betekenis ingeboet. De kap zit dan vaak in de weg en moet dus kleiner of flexibel zijn, of worden verwijderd. Het pleit voor Steyr dat ze daarvoor een goede oplossing heeft gevonden (zie foto).

De aftakas brengt van het motorvermogen (47 kW) maximaal 43 kW over op het werktuig. Dat is bij vol-gas. De aftakas draait dan 700 toeren. Bij 540 toeren is nog 41 kW beschikbaar. Ten opzichte van het motorvermogen is dat een acceptabel verlies van 13 procent. Het verlies bij 1.000 toeren is tien procent. In deze vermogensklasse zal de 1.000 echter niet gauw worden gebruikt.

Bij deze trekker is dat een geluk bij een ongeluk, want de toerenschakeling is niet beveiligd tegen per ongeluk kiezen van het verkeerde toerental. Er is ook geen lampje dat het toerental aangeeft.

De handkoppeling links van de bestuurder laat zich moeilijk bedienen; hij zit te hoog.

De toerenteller komt verwarrend over omdat er een heleboel aftakas-tekens op staan. Volgens ons is het de teller die Steyr ook

### Trekhaaken

Acht standen zijn er voor de wagentrekhaak: van 37 tot 82 cm van de grond. Ze zijn gemakkelijk en snel in te stellen. Door de snelverstelling hoeft de trekhaak niet voor de topstang of aftakas in de weg te zitten. Mocht dat onverhoopt toch het geval zijn, dan kan hij naar onderen en naar boven uit het frame worden gehaald. De mogelijkheid naar onderen is plezieriger als een werktuig al in de driepunts zit en je merkt dan dat de wagentrekhaak in de weg zit voor de aftaktussenas.

Zwaaierende trekhaak en kipperknobbel zijn niet standaard. Doordat de wagentrekhaak vrij laag kan zakken, neemt hij de functie van kipperknobbel enigszins over.

Een gatenbalk levert Steyr er standaard bij. Deze heeft de breedte van een categorie 1-werktuig, maar de pennen en de gaten zijn van categorie 2!

De fronttrekhaak komt met bouten vóór de frontgewichten te zitten. Een omslachtig systeem, met het kleine voordeel dat de fronttrekhaak altijd bruikbaar blijft.



De ruimte in de Steyr-cabine is beperkt. Bijrijder zijn is, ondanks de ruimte die daarvoor links is gereserveerd, geen pretje. De beide buitenspiegels zitten vrij dicht tegen de cabine, waardoor achter de trekker een dode hoek ontstaat. Een binnenspiegel is in zo'n geval wenselijk. Het zicht vanuit de cabine is verder goed. Rechts zit geen deur

dat de treden vrij recht onder elkaar zitten en de onderste nogal hoog.

De linker buitenspiegel zit op de deur, de rechter op de cabine-stijl. Beide zijn door de geopende zijruiten vanuit de cabine instelbaar. Omdat ze vlak tegen de cabine zitten, ontstaat achter de cabine een vrij grote dode hoek. Hier mis je een binnenspiegel.

Het zicht vanuit de cabine is verder goed. Ook het instrumentenpaneel levert door zijn eenvoud weinig problemen op.

De eenvoudige stoel heeft een lengte- en gewichtinstelling. Arm- en rugleuning zijn niet verstelbaar. Door de beperkte afmetingen van de cabine (in de achterwand zit de brandstoftank), kan een bestuurder met meer dan gemiddelde lengte naar zijn of haar zin niet ver genoeg achteruit.

De verwarming van de cabine werkt naar behoren en mogelijkheden om te ventileren zijn er meer dan voldoende.

De geopende achterrauit moet de bestuurder bedenken dat de ruit ver uitsteekt achter de trekker.

Een inbouwvak heeft de 8070 standaard, maar een radio niet. Er is wel een vernuftig opbergvak op het instrumentenpaneel.

### Onderhoud

Voor alle motoronderhoudsaspecten, op de motoroliepeilstok »



### Cabine

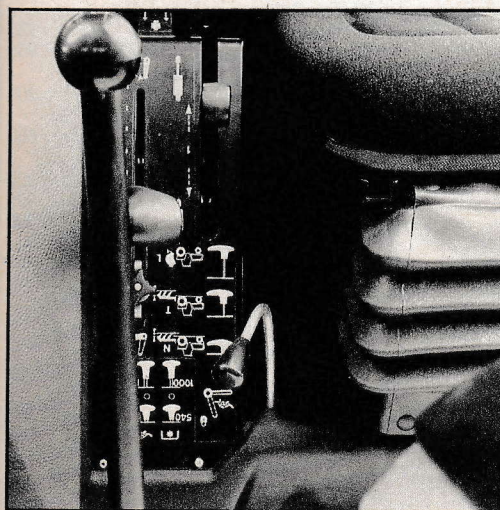
De ruimte in de cabine van de 8070 is gering. Er is links naast de bestuurder nog wel een bijrijderszitting, maar dat beperkt zich tot „zitting“. Voor de rest van het lichaam is er weinig lol aan. Ook de bestuurder krijgt dan last van die bijrijder.

Het geluidsniveau in de cabine

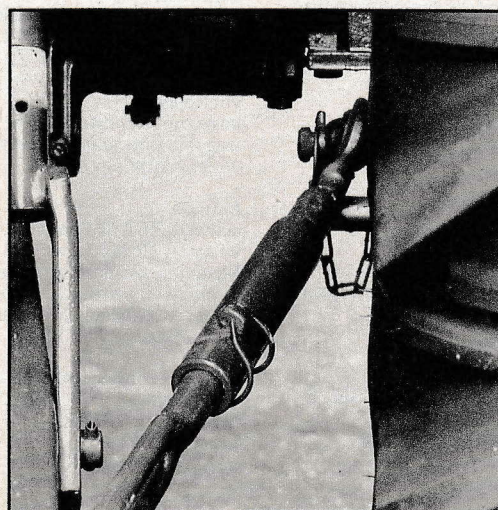
van 83 dB(a) zit rond het gemiddelde. Opent u het dakluik, de zijruiten en de achterrauit, dan daalt (!) het niveau tot 81 dB(a). Bij geopende ruiten is de geluidsdruk in de cabine lager dan wanneer alles dicht is. Blijkbaar is bij gesloten deuren en ramen de resonantie (weerkaatsing) in de cabine zodanig dat dit een hoger ge-

luidsniveau tot gevolg heeft. Het omgevingsgeluid is gering.

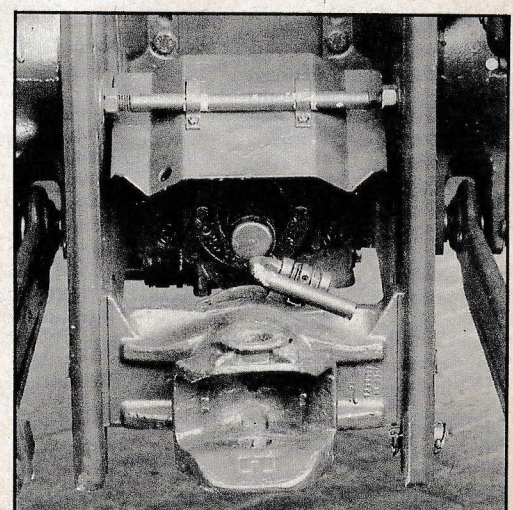
De deur, alleen links zit er een, is in geopende toestand vanuit de stoel slecht bereikbaar. Doordat demper en blokkering ontbreken, trek je hem echter zo tijdens het instappen achter je dicht. De instapbeweging is goed. Bij de uitstap mis je steun. Dat stoort om-



Het lijkt op deze foto alsof de sticker met tekst en uitleg op de kop staat, maar dat is schijn; vanuit de bestuurder gezien zit hij goed. Problemen gaf de onderste hendel. Daarmee moeten positie-, trekkracht- en mengregeling worden ingesteld. We moesten geweld gebruiken om in deze hendel beweging te krijgen



Voor stabilisatie van de trekstang heeft Steyr een eenvoudig, maar goed functionerend systeem. De borgpen dient voor categorie 1, 2 of helemaal los. Door de stabilisatiestang aan de onderste pen (op de achtergrond) te bevestigen, kan een werktuig op of in de grond vrij bewegen, terwijl het bij het heffen automatisch wordt geblokkeerd

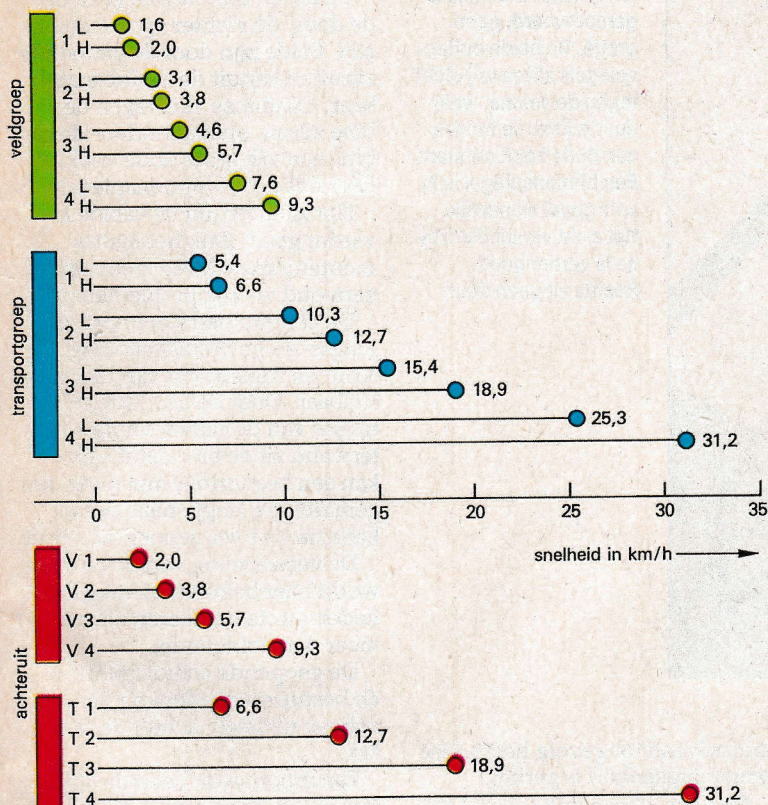


Steyr heeft het Mastershield zo gemaakt, dat het bij het verstellen van de wagentrekhaak eenvoudig is weg te klappen. Vervolgens is het met één handbeweging ook weer goed te zetten. De wagentrekhaak is zowel naar boven als (na verwijdering van de borgpen) naar onderen toe uit het frame te halen



# Technische gegevens Steyr 8070 A

Snelheden per versnelling in km/h bij nominaal toerental (2.400 omwentelingen per minuut) en op 13.6 R 36 achterbanden



**Motor**  
 merk en type : Steyr WD 411.44  
 soort : viercilinder viertakt diesel  
 compressieverhouding : 16,2 : 1  
 boring x slag : 110 x 110 mm  
 inhoud : 3.456 cm<sup>3</sup>  
 maximum vermogen : 47 kW bij 2.400 omwentelingen per minuut  
 specifiek vermogen : 74 cm<sup>3</sup>/kW  
 maximumkoppel : 229 Nm bij 1.400 omwentelingen per minuut  
 koppel bij maximum vermogen : 187 Nm  
 stijgingsfactor van het koppel : 0,54  
 merk en type brandstofpomp : Bosch roterend  
 specifiek brandstofverbruik : 237 g kW/h bij maximum vermogen  
 soort koeling : vloeistof

**Koppeling**  
 dubbele droge plaat; doorsnede 280 mm

**Versnellingsbak**  
 fabrikaat Steyr; 16 versnellingen vooruit en acht achteruit

**Remmen**  
 achter: zelfinstellende trommelremmen

**Besturing**  
 hydrostatisch

**Draaicirkel**  
 ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel zonder ingeschakelde voorwielaandrijving: rechtsom 9,20 m  
 linksom 9,15 m  
 met ingeschakelde voorwielaandrijving: rechtsom 10,00 m  
 linksom 9,95 m

**Elektrisch systeem**  
 12 Volt; capaciteit accu 120 Ah; capaciteit dynamo 28 A; vermogen startmotor 2,7 kW

**Hefinrichting**  
 categorie 2; trekkrachtregeling via de topstang; maximum hefkracht 2.500 daN

**Hydrauliek**  
 twee pompen; één voor stuurinrichting; één voor hef en buitenwerkend circuit: capaciteit (gemeten aan de snelkoppelingen) 35 liter/min. bij een druk van 175 bar; één dubbelwerkend stuurventiel, ook enkelwerkend te gebruiken; aantal liters voor extern gebruik: 10 liter rijdend en 20 liter stilstaand

## Aftakas

onafhankelijk met mechanisch bediende enkele droge plaatkoppeling; één aftakas met zes spiebanen en 35 mm doorsnede; schakelbaar op 1.000 of 540 toeren; maximumvermogen: 43 kW bij 2.400 motortoeren  
 vermogen bij 540: 41 kW bij 2.060 motortoeren  
 vermogen bij 1.000: 42,6 kW bij 2.130 motortoeren

## Voor- en achteras

achter: planetaire eindvertraging, differentieelslot onder belasting inschakelbaar;  
 voor: centraal mechanisch aangedreven vooras, aandrijving onder belasting in- en uitschakelbaar, automatisch differentieelslot

## Spoorbreedte

achter: 140 cm, in vijf stappen van 10 cm instelbaar tussen 140 en 180 cm  
 voor: 151 cm, door omdraaien van de velg ook op 164 cm te zetten

## Geluidsniveau

in cabine: 83 dB(a) bij onbelast stilstaan- de trekker met vol motortoerental omgeving: 83 dB(a)

## Inhoud:

motorcarter:	9,0 liter
versnellingsbak:	26,5 liter
differentieel achter:	
hydrauliek:	2 x 2,7 liter
hydrauliek extern:	
eindvertraging achter:	3,2 liter
stuurbevestiging:	2 x 0,8 liter
eindaandrijving voor:	
differentieel voor:	4,8 liter
brandstoftank:	60 liter
koelsysteem:	17 liter

## Verversingstermijn

motorolie: 250 uur  
 overige reservoirs: 1.000 uur of eenmaal per jaar

## Garantie

motor: twee jaar op arbeidsloon en onderdelen  
 overig: een jaar op arbeidsloon en onderdelen

## Afmetingen

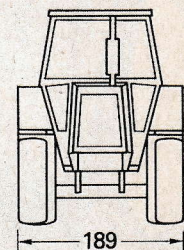
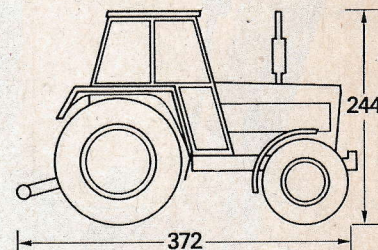
wielbasis: 224 cm  
 bodemvrijheid: 40 cm  
 laagste punt: differentieel van de voorwielaandrijving

## Banden

achter: 13.6 R 36 Semperit  
 voor: 11.2 R 24 Kleber  
 Maximale asbelasting op banden zoals vermeld en een snelheid tot 30 km/h:  
 achter: 3.230 daN bij 1,6 bar  
 voor: 2.090 daN bij 1,8 bar

## Gewicht zonder frontgewichten

op vooras: 1.180 kg (= 39 %)  
 op achteras: 1.850 kg (= 61 %)  
 totaal: 3.030 kg  
 specifiek: 64 kg/kW



**Gewicht met zes frontgewichten**  
 op vooras: 1.440 kg (= 42 %)  
 op achteras: 1.800 kg (= 58 %)  
 totaal: 3.240 kg  
 specifiek: 69 kg/kW

**In tweewielaangedreven versie**  
 op vooras: 930 kg (= 36 %)  
 op achteras: 1.675 kg (= 64 %)  
 totaal: 2.605 kg  
 specifiek: 55 kg/kW

## Importeur

Agrolang bv  
 Laan van Spitsbergen 106  
 7336 AX Apeldoorn  
 Tel. (055) 41 99 33  
 Aantal dealers: 46

## Brutoprijs in standaarduitvoering

f 68.02

**Meerprijs in zes frontgewichten** f 92

**Brutoprijs in geteste uitvoering** f 68.95

**Meerprijzen bij directe levering**

fronthefinrichting + aftakas f 6.20

extra dubbelwerkend stuurventiel f 86

hydraulische volgwagenberemming f 1.22

frontgewichten zes stuks f 92

kruipversnellingsbak f 1.80

zwaaiende trekhaak + kipperknobbel f 1.59

**Brutoprijzen alternatieve versies**

tweewielaandrijving f 61.51

tweewielaandrijving weidebouw f 61.09

uitvoering f 71.03

vierwielaandrijving weidebouw f 99

meerprijs 40 km/h versie f 99

## Opmerkingen importeur

De Steyr 8070 is vanaf begin dit jaar voorzien van een startbeveiliging



na, moeten de zijplaten van de motor worden weggenomen. Omdat deze vrij gemakkelijk zijn weg te nemen, klinkt dat omslachtiger dan het is.

De brandstofvuldop in de achterwand van de cabine is moeilijk te bereiken als er een werktuig in de hef zit. Curiositeiten zijn het kijk(niveau)glasje bovenaan de radiator en het ouderwetse schroefpotje met vet op de waterpomp.

Lastig te bereiken is de vuldop annex peilstok van de achterbrugolie. In eerste instantie kun je hem moeilijk vinden. Het instructieboekje maakt er namelijk geen melding van. Hij blijkt onder de cabine opzij van de achterbrug te zitten. Daar is hij moeilijk met een sleutel te bereiken. Van controle van het olieniveau zal dus niet veel terecht komen.

Gereedschap wordt er bij de 8070 niet geleverd en de bruikbaarheid van het instructieboekje is zeer matig.

Wat er nog overblijft van het onderhoud is, op het remoliepotje na, goed uitvoerbaar. Aantrekkelijk voor de portemonnee is dat de totale olieplas klein is en de verversingstermijnen lang zijn.

Jammer is het dat de garantiebepalingen zich nog niet, zoals bij auto's, uitstrekken tot de lakkwaliteit

### Maten en gewichten

De Steyr 8070 A is laag (244 cm) en licht van gewicht. Dat laatste wordt met het oog op de bodemstructuur steeds meer als een voordeel beschouwd.

De gewichtsverdeling zonder frontgewichten houdt met 39 procent op de vooras niet over. Met de zes frontgewichten die wij erbij kregen (niet standaard), komt er 42 procent op de vooras. Met een zwaar werktuig in de hef zouden er nog best wat frontgewichten bij mogen. Daarvoor moet u dan wel een speciale drager aanschaffen, want de standaarddrager kan maximaal zeven gewichten houden. Veel variëren met de frontgewichten zal een Steyr-gebruiker trouwens niet gauw doen. Daarvoor is het systeem te omslachtig.

### Samenvatting

De relatie tussen prijs en motorvermogen maakt bij de vierwiel-aangedreven Steyr 8070 een aan-

## Gebruikerservaring

De cabine is gemakkelijk te strippen (deur en ramen eruit). Toch zijn er maar weinig gebruikers die deze mogelijkheid benutten. Dit is een opvallende uitkomst uit de gesprekken met Steyr-gebruikers. Andere opvallende zaken zijn de kwaliteit van deze grijze verf

(die zeer matig is), de peilstok van de achterbrug (die men niet vinden kan) en het blokkeerhendeltje van de hefinrichting (dat vraagt om ongelukken). Moeilijk wennen is het aan de korte slag van de hefarmen. De gebruikers hebben verder maar weinig behoefte om moeilijk

te doen over hun 8070. Een krap bemeten brandstoftank en een moeilijk te bedienen aftakasschakeling zijn zaken die wennen. Men laat zich liever uit over de positieve kanten van de trekker: het lichte sturen, de wendbaarheid, het plezierige schakelen, de aantrekkelijke prijs

en de functionele wagentrekhaak. Ook het feit dat de trekker maar weinig gewicht in de schaal legt, ziet men als een sterk punt. Hetzelfde geldt voor de geringe inhoud van de oliereservoirs: dat drukt de onderhoudskosten. □

trekkelijke indruk. f 1.467 per kW in geteste uitvoering is laag. Ter vergelijking: de Deutz Fahr 3.50 en de Fendt 305 zitten respectievelijk op f 1.772 en f 1.829 per kW.

De Steyr 8070 mist ten opzichte van die andere twee het een en ander. Hij heeft bij voorbeeld geen geremde vooras (en snelgang). Daar komt bij dat de mogelijkheden van de hefinrichting beperkt zijn en dat de 750-toerenaf-takas die Steyr wel heeft, op onze trekker niet aanwezig was. Betrekken we daarbij dat het bedieningscomfort van de 8070 zeer matig is, dan mag je niet spreken van een aantrekkelijke prijs. Gemiddeld is dan beter op zijn plaats.

Voor die gemiddelde prijs van

de 8070 A krijgt u een lichte wendbare trekker met een plezierige versnellingsbak, een onderbelasting in- en uitschakelbare voorwielaandrijving, een slimme wagentrekhaak en vooruitzichten op lage onderhoudskosten. De inhoud van de verschillende oliereservoirs is namelijk klein. Door-dachte zaken als de beschermkap boven de aftakas samen met de probleemloze techniek (twee jaar garantie op de motor), geven aan dat ze bij Steyr weten hoe het moet.

Toch hebben we de indruk dat Steyr op korte termijn een nieuwe weg in moet slaan om het gunstige imago te behouden. De steken die men op veiligheidsgebied laat vallen, de slechte lakkwaliteit en het matige bedieningsgemak,

stemmen tot nadenken.

Misschien dat de banden die men heeft aangeknoopt met Valmet, op die nieuwe weg duiden. □

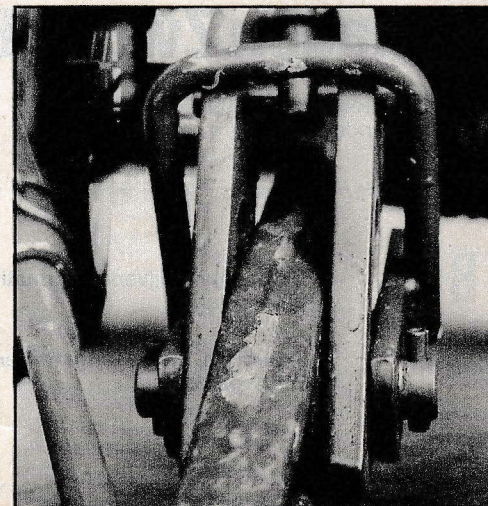
### In het kort

- + plezierige voor/achteruitschakeling
- + korte draaicirkel
- + lichte trekker
- standaarduitvoering niet compleet
- slechte lakkwaliteit
- geen startbeveiliging
- matig bedieningsgemak

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk



De cabine van de 8070 is in een oogwenk te strippen: de beide zijruiten, de deur links en het „deurraam“ rechts zijn er zo uit te nemen. Daarnaast kunt u dan nog voor- en achterruit en dakluik openen. Bij zo'n uitgekledede cabine houdt u links geen spiegel over, maar rechts, omdat daar geen deur zit, wel



De lakkwaliteit van de Steyr is slecht, met name die van de grijze verf van hefinrichting, trekhaken, achterbrug en motorblok. De verf is hard, heeft een slechte hechting en vliegt er derhalve bij het minste of geringste af. De witte verf vertoonde bij onze trekker op naden en randen al tekenen van roest