

wiel) combineert aardig de verticale en de horizontale beweging.

Bij stilstaande trekker en stationair motortoerental kost het sturen meer kracht dan we gewend zijn. De pomp levert dan te weinig olie. Dat merk je als je in die situatie snel wilt sturen; je voelt een duidelijke weerstand. De wielen reageren niet zo snel als je wilt. Ford is bepaald niet de enige met dit euvel.

ELEKTRICITEIT De 8210 is rijkelijk voorzien van werklampen: vier voor en twee achter. Ze zitten alle zes aan de dakrand en zijn zowel verticaal als horizontaal instelbaar. Het geluidssignaal van de richtingaanwijzer is zwak. Het controlelampje is boven gemiddeld en geeft ook aan of u naar links of rechts knippert.

HEFINRICHTING De 8210 is de eerste trekker van Ford met een elektronische hef. De bediening ervan kenmerkt zich in de positieve zin van het woord door eenvoud. Het heffen en laten zakken gebeurt

tijktest konden we niets anders zeggen dan: 'Het werkt, en nog heel plezierig ook'.

De hefkracht van de 8210 is normaal voor een trekker in deze vermogensklasse: 5.390 daN (5.500 kg) door het hele traject.

Opvallend is dat Ford zelf minder opgeeft. Zowel op de trekstangen als op de topstang zitten snelkoppelingen. Verder is de hef aan weerszijden van de trekker op afstand te bedienen.

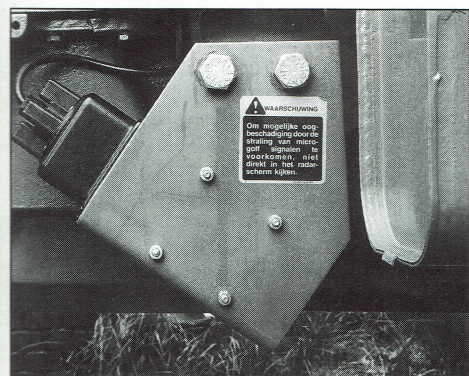
De stabilisatie is van het pen-gat-systeem en functioneert goed.

De lengte van de rechter hefstang is op een plezierige manier vanuit de cabine instelbaar. Beide stangen hebben ook een pendelmogelijkheid.

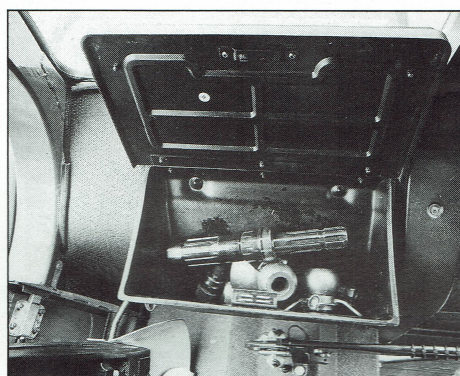
BUITENWERKEND Ford heeft al sinds jaar en dag stuurventielen met een doorstroomregeling. De praktijk weet dat te waarderen. Dat geldt ook voor het feit dat de vier dubbelwerkende ventielen via de hendel enkelwerkend zijn te gebruiken. De acht aansluitingen zijn ver-



De combinatie van zwart en donkerblauw maakt de cabine vrij somber. De stoel vormt daarop een positieve uitzondering. Op de handrem na, die links van de stoel zit, zitten alle andere bedieningsorganen rechts



De radar meet de werkelijke snelheid en vergelijkt dat met de technische snelheid van de wielen. Zo ontstaat het percentage slip. De sticker waarschuwt tegen oogschade die kan ontstaan bij kijken in het glas van de radar



Onder de zitting van de bijrijdersstoel bevindt zich een gereedschapvak met daarin o.a. de andere van de twee aftakassen. Door omsteken moet het toerental worden gewisseld. Gelukkig komt Ford binnenkort met een betere oplossing

met een normale hendel. Een display (een klein beeldschermje) geeft in cijfers van 0 tot 99 de positie van de hefarmen weer. Dat is een handige hulp bij het terugvinden van een bepaalde stand.

Daarnaast zijn er twee gewone verschuifbare aanslagknoppen.

De bediening bestaat verder nog uit twee draaiknoppen: één voor het instellen van positie-, trekkracht- of mengregeling en één voor het regelen van de daalsnelheid. Dat is alles. Een knop voor een gevoeligheidsinstelling heeft de Ford niet. Een hoogwaardige chip regelt dat zelf op grond van het gewicht van het werktuig. Na de prak-

der beveiligd op trekbelasting en hebben een voorziening om de slangen onder druk zowel aan- als af te koppelen. De morsolie wordt netjes via een slangetje afgevoerd.

Bij een tegendruk van 170 bar is er aan de koppelingen nog 40 liter per minuut doorstroming. Daar kan de praktijk goed mee uit de voeten. De maximum haalbare druk is 175 bar. Voor sommige situaties mocht dat wel een bar of 25 meer zijn. Als maximum te onttrekken hoeveelheid olie geeft Ford 27 liter op, zowel rijdend als stilstaand. Dat is een acceptabele hoeveelheid.

AFTAKAS Ouderwets; een ander

woord kunnen we niet bedenken voor een toerenwisseling 540 of 1.000 via het omsteken van aftakassen. Als je weet dat het bij andere merken gewoon kan met een hendel in de cabine, dan is de Ford-aanpak niet meer van deze tijd. Ook een spaarstand ontbreekt. De 8210 scoort hier duidelijk onder de maat.

Verder is het aankoppelen van een groothoek-kruiskoppeling lastig, omdat de aftakas vlak boven de kipperknobbel zit. De pluspunten als het gemakkelijk inschakelen en het eenvoudig (digitaal) af te lezen toerental compenseren deze gebreken niet.

Gelukkig kunnen we u melden dat Ford op de aanstaande Landbouw-Rai de 8210 zal introduceren met een aftakas die vanuit de cabine schakelbaar is op 1.000 en 540.

VOOR- EN ACHTERAS De inschakeling van de voorwielaandrijving loopt via een tuimelschakelaar op het instrumentenpaneel. In de schakelaar gaat een lampje branden. Zowel het in- als het uit-schakelen lukt onder belasting. Zo ziet de praktijk het graag. De Ford mist echter een moderne bediening van het differentieelslot in de achteras. Het is hier nog het 'traditionele' pedaaltje op de vloer dat met de hak van de rechervoet wordt bediend. Positief is dat het slot er onder belasting gemakkelijk in valt. Het komt er weer uit zodra de spanning van het differentieel is.

TREKHAKEN De 8210 heeft een halfautomatische wagentrekhaak. Door middel van lange pennen is hij op twee hoogtes te plaats. Door het frame 180 graden te draaien ontstaan er nog twee extra mogelijkheden.

Het verstellen verloopt verre van gemakkelijk, omdat de pennen nogal overhoop liggen met de hef-stangen. Bij het gebruik van topstang in combinatie met aftakas moet de trekhaak in alle gevallen weg.

De zwaaiende trekhaak heeft een ruim scala aan instelmogelijkheden