

banen. Wie de 540 wil inschakelen, zal de aftakstomp moeten verwisselen voor een 540-er met zes spiebanen. Om lekken te voorkomen moet hierbij de achteras op een verhoging staan.

De aftakassnelheden zijn bij zodanige toerentallen gekozen dat de consumptie relatief laag is zonder dat teveel van het motorvermogen wordt ingeleverd.

Lange remweg

Het is maar goed dat de 8730 maar 30 kilometer per uur haalt, want de remweg is door de ontbrekende voorwielberemming enorm. De zware neus ontlast de achterwielen zoveel, dat ze snel slippen.

De beremde vooras in de nieuwe 40-km-versie is dan ook geen overdig luxue.

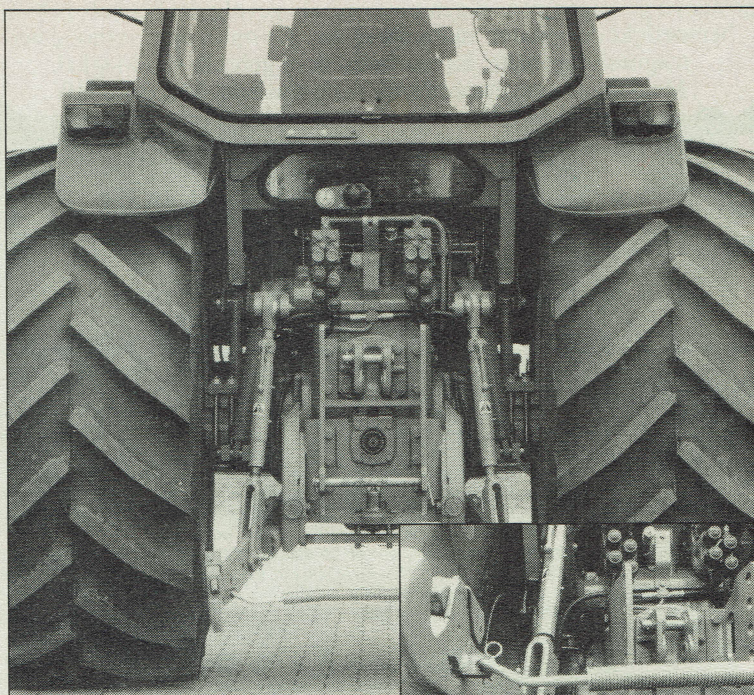
Ondanks de meevallende draaicirkel is de trekker niet echt wendbaar. Dat komt door het relatief grote aantal omwentelingen (4,5) van het stuurwiel van de ene in de andere uiterste stand. Daar komt bij dat het stuur vooral stationair zwaar draait. Ook kun je het stuurwiel maar beperkt verstellen.

De bediening van de vierwiel-aandrijving en differentieelslot achter is plezierig en modern: eenvoudig schakelaartje op dashboard respectievelijk bedieningspaneel rechts. Het differentieelslot kun je ook uitschakelen door een rempeedaal in te trappen. In de vooras zit een automatisch differentieelslot. Zowel voorwielaandrijving als differentieelslot zijn onder belasting uit te schakelen.

Signalering van beide is voor verbetering vatbaar. Zeker omdat de trekker niet is uitgerust met een zelfdenkende processor.

Genoeg ruimte

De kleine cabine verschaft de



Met de uitvoering en prestaties van de hydrauliek zit het wel goed. De hef scoort gemiddeld, met name omdat de hefweg maar net voldoende is. De stabilisatie (inzet) is met twee glij-sloffen karig

chauffeur toch een voldoende ruime werkplek. Er is zelfs een (krappe) bijrijderszit aanwezig. De meeste, duidelijk gecodeerde hendels zitten binnen handbereik en het digitale dashboard is overzichtelijk.

Ook de verwarming stemt tot tevredenheid. Minder is het met de instap. Deze is op zich ruim genoeg, maar bij het instappen zit het stuur in de weg. Ook heeft de cabine wel erg veel dikke stijlen. Het uitzicht is hierdoor rondom beperkt. Dat de cabine al wat ouder is, merken we ook aan de het geluidsniveau. Bij gesloten cabine is 83,5 dB(A) te veel.

Tenslotte het onderhoud. Ford heeft zich ingespannen om het de gebruiker gemakkelijk te maken. Voorbeelden daarvan zijn de uitzwenkbare accu, de uitschuifbare koelers en de verschuifbare zijpanelen. De gebruiker zal geen noemenswaardige problemen tegenkomen.

Oude bekende

De Ford New Holland moet het duidelijk hebben van zijn transmissie. Deze schakelt

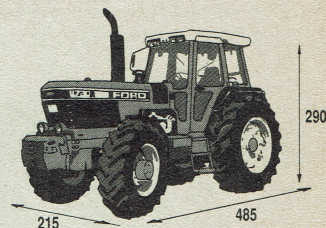
werkelijk voortreffelijk. Voor de rest is de Ford een oude bekende. Hij lijkt immers sprekend op de oude TW25. De dieselconsumptie is hoog en de bekende rookpluim is nog steeds aanwezig.

Qua uiterlijk is de Ford verre van modern. Een rumoerige cabine met veel stijlen en een hoge lange neus zijn niet meer van deze tijd. Ook de mechanische hef is aan verbetering toe.

Dankzij de goede hydrauliekprestaties en de voortreffelijke transmissie zal deze Ford voorlopig gretig aftrek vinden. Maar als de concurrentie met een gelijkwaardige transmissie komt, krijgt Ford New Holland het heel wat moeilijker. □ Foto's: Theo Tangelder

Plussen en minnen

- ++ werking en bediening powershift-transmissie
- + uitvoering en prestaties hydrauliek
- geen elektronische hef
- hoog brandstofverbruik
- slecht zicht rondom
- hoog geluidsniveau



Motor

merk en type: Ford 666 TH BSD
aantal cilinders: zes
inhoud: 6.580 cm³
max. vermogen: 113 kW bij 2.200 tpm

Versnellingsbak

18 vooruit, 9 achteruit
36 vooruit, 18 achteruit
volledig onder belasting schakelbaar

Hefinrichting

categorie: 3
max. hefkraft: 7.244 kg
hefkraft door traject: 6.150 kg

Hydrauliek

max. opbrengst: 88 l/min
max. druk: 177 bar
max. vermogen: 18 kW bij 72 l/min en 147 bar
rijdend beschikbaar: 32 l
Aftakas
aantal: 1
schakelbaar op 540 en 1.000 toeren bij resp. 1.875 en 1.920 motortoe-
ren
max. vermogen: 102 kW
max. koppel: 521 Nm bij 1.400 motortoe-
ren
koppelstijging: 22% bij toerenda-
ling van 67%
spec. brandstofverbruik: 276 g/
kWh

Geluidsniveau

in gesloten cabine: 83,5 dB(A)
met geopende ramen: 90,0 dB(A)

Afmetingen

wielbasis: 281 cm
bodenvrijheid: 45 cm
gewicht: 6.740 kg
gewichtsverdeling voor/achter met 970 kg frontgewichten en tank 3/4 vol: 48/52%

Draaicirkel

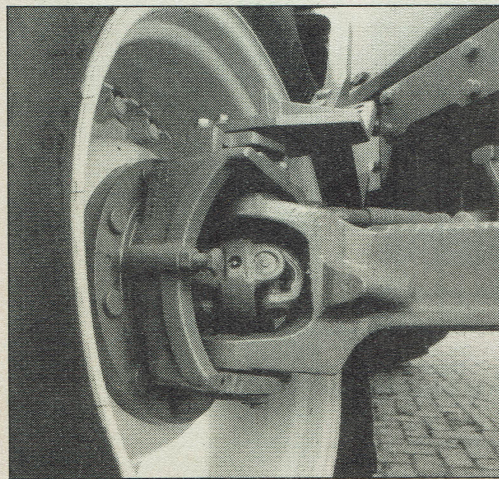
spoorbreedte: 165 cm
zonder voorwielaandrijving: rechts en links 12,1m
met voorwielaandrijving: rechts en links: 13,2 m

Remvertraging
maximaal 30%

Brutoprijs
f140.840

Importeur

Ford New Holland Nederland
Kabelweg 100
Postbus 149
1014 CA Amsterdam
telefoon (020) 68 44 41 11



Ondanks dat de lange neus anders doet vermoeden, is de draaicirkel normaal voor een 113 kW'er