

voeren als je van groep wilt wisselen.

Op dit punt steekt de nieuwe Ford bijvoorbeeld Case-IH's Maxxum de loef af. De Maxxums hebben ook vier onderbelasting schakelbare versnellingen. Wanneer je daarbij van de vierde naar de vijfde wilt schakelen, moet je echter eerst de versnellingshendel terug zetten in stand 1 en vervolgens kun je dan van groep I naar II schakelen.

Geen rook (meer) in de pijp

De vijfde versnelling is duidelijk de hoogste die we kunnen schakelen om de aftakas op 540 toeren te houden. Met een schuin oog kijken we even naar de uitlaat, of daar al een rookpluim te ontwaren is, want Ford... De lucht

blijft echter helder, ook al brult de trekker erop los.

De ingrijpende wijzigingen die Ford aan de motor heeft doorgevoerd tonen hun resultaat. Het verbrandingsproces is onder meer verbeterd door toepassing van andere zuigers, een nieuwe inlaatspruitstuk en een gewijzigde verbrandingskamer. Dat zou volgens Ford resulteren in een maximaal specifiek brandstofverbruik van 229 g/kWh (gemeten aan de motor).

Als we het rijden wat onder de knie hebben, kunnen we wat meer aandacht aan de details besteden. De stoel waarop we zitten is een comfortabele uitrusting, luxe geveerd en draaibaar. Vanuit deze plaats zijn alle hendels

en knoppen goed bereikbaar. Kortom, veel comfort in de nieuwe Ford cabine.

Vuistslag

Na een aantal werkgangen zijn we al aardig gewend aan de trekker en kunnen we onze praktijkrit afronden. De vorenpakker en de ro-torkoep kunnen omhoog en dan terug naar Borehamhouse.

We komen dan nog één opvallend punt tegen: het uitschakelen van de aftakas. Dat doe je bij de 8240 met een vuistslag op de gele schakelknop. Ford heeft voor deze methode gekozen, omdat het in noodsituatie de snelste manier is om de aftakas uit te schakelen. □

Electroshift

Een van de meest opvallende vernieuwingen aan de Ford 40-serie is de electroshift-transmissie. We zullen deze transmissie vanaf de motor tot aan de eindaandrijving van de achterwielen in vogelvlucht door nemen.

Tussen de motor en de ingaande as van de transmissie zit een torsieplaat. De enige functie daarvan is: opvangen van krachtsverschillen die aan beide zijden van de plaat kunnen ontstaan. De demping vindt plaats door een aantal spiraalveren.

Vlak achter de torsieplaat komen we de eerste delen van de powershift-schakeling tegen. Het zijn twee platenpakketten, A en B, die aan de ingaande as vastzitten. Zodra de motor draait, draaien deze mee.

A en B zijn afzonderlijk met oliedruk te bekrachtigen, waardoor twee verschillende overbrengingen tot stand kunnen komen. Hetzelfde liedje gaat op voor de twee platenpakketten, C en D, die een eindje verder zijn gemonteerd.

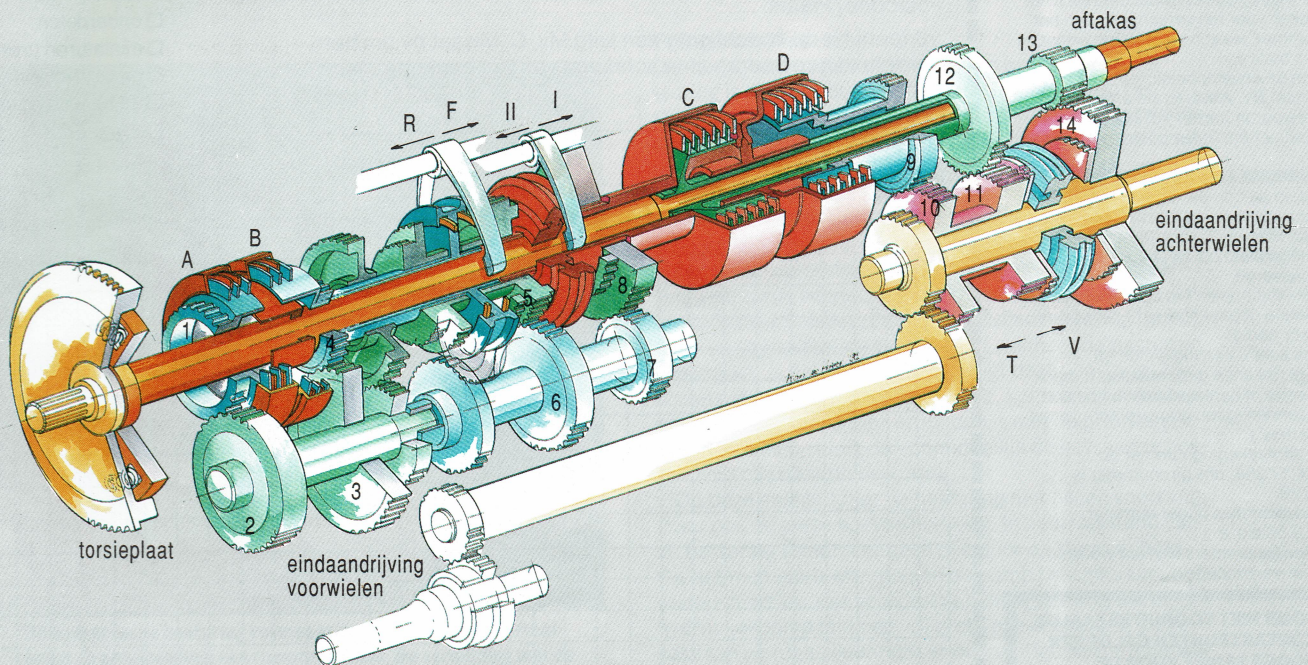
Combinaties van de vier platenpakketten leveren de vier onderbelasting schakelbare versnellingen op. Zo vormen B en D samen de eerste, B en C de tweede, A en D de derde en A en C de vierde versnelling.

Voor de koppeling van de juiste platenpakketten bij de juiste ver-

snelling is een microprocessor verantwoordelijk. Als je bijvoorbeeld gekozen hebt voor de eerste versnelling, regelt dit onderdeel de koppeling van de platenpakketten A en C. De microprocessor geeft daarvoor stroompjes door - vandaar de naam electroshift - aan een hydraulisch ventielblok. Dat zorgt er vervolgens weer voor, dat de koppelingsplaten in beide pakketten door olie tegen elkaar drukken.

Tussen platenpakketten A/B en C/D zitten nog twee belangrijke schakelingen: de omkeerschakeling R-F (achteruit-vooruit) en twee keuzeschakelingen I en II. I en II zijn de twee schakelingen die je kunt combineren met de veldgroep V of de transportgroep T. De schakeling van V en T zit vlak voor de uitgaande as naar de eindaandrijving van de wielen.

Als voorbeeld voor de werking van deze powershift-transmissie hebben we, met cijfers op de tandwielen 1 t/m 14, aangegeven welke overbrengingen plaats vinden als je de derde versnelling (platenpakket A en D gekoppeld) vooruit F van de eerste (keuze I) veldgroep (V) hebt ingeschakeld. Daarbij maken we de opmerking dat tussen tandwiel 4 en 5 een kruipversnelling kan zitten die in deze doorsnee-tekening voor het gemak is weggelaten.



TEKENING: RON DE HAER