

Trekker van Toen-test Fordson Power Major

L I E M P D

Trekkertest is een regelmatig terugkerende activiteit van Boerderij. Hetzelfde geldt voor Trekker van Toen. Ter gelegenheid van de Landbouwwerktuigenbeurs van Liempde leek het ons aardig beide zaken te combineren: hoe komt een trekker van toen uit de verf als je hem bekijkt op de manier zoals we een testtrekker bekijken? We kozen een Fordson Power Major van 1959.

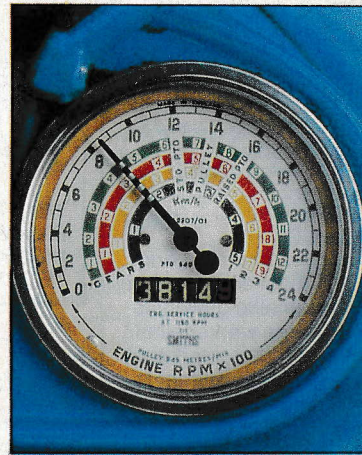
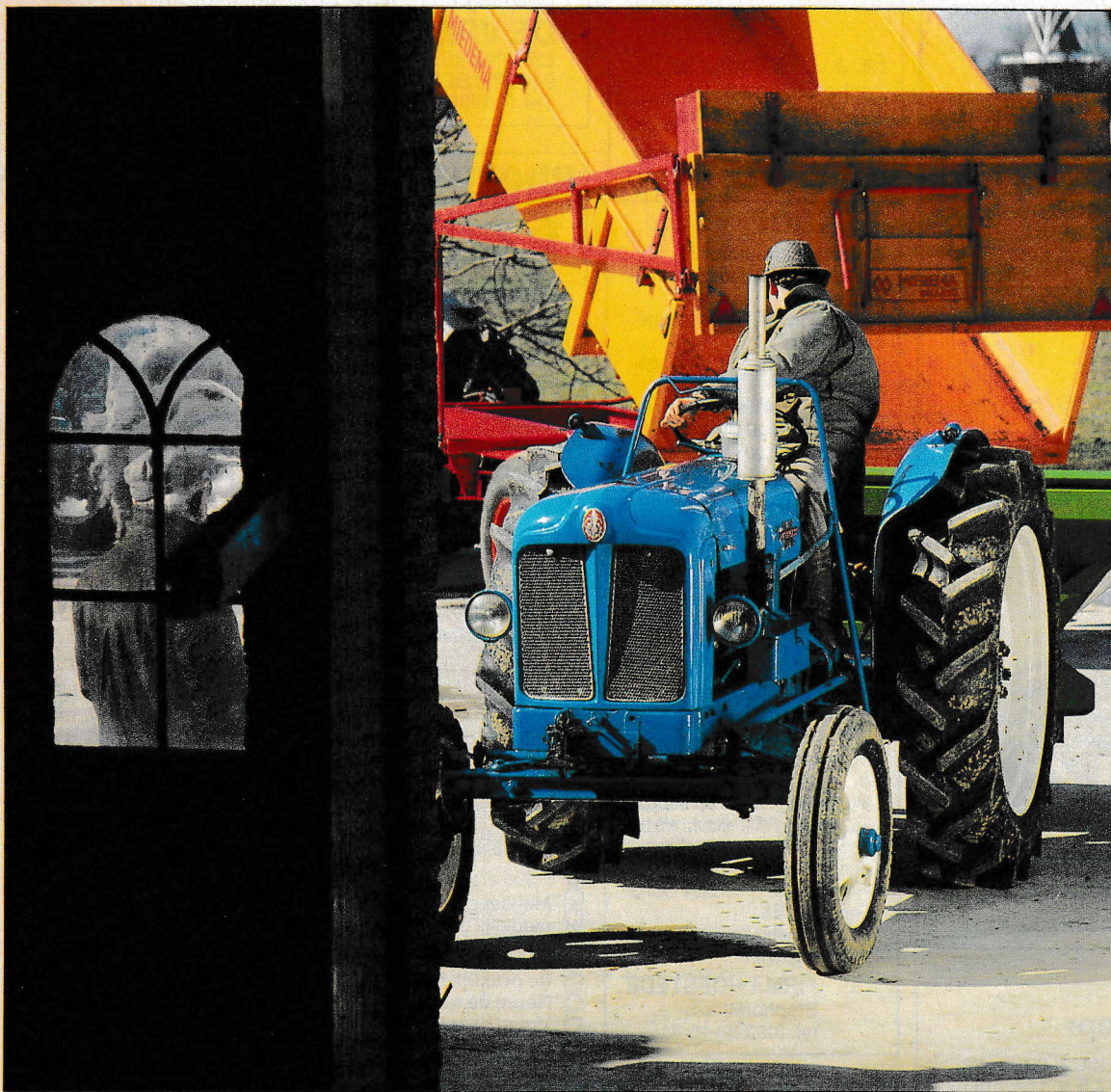
DOOR HENK BEUNK

De Fordson Major is een trekker die destijds een grote invloed had op de Nederlandse landbouwmechanisatie. Zowel wat vermogen als wat gewicht betreft, was het een zware trekker, waardoor hij vele concurrenten de baas was. Op akkerbouwbedrijven en bij loonwerkers was de petroleumgestookte Major (hij verscheen in 1947) een gewilde trekker.

In 1957 kwam de eerste versie met een dieselmotor. In 1959 werd de „gewone“ Major opgevolgd door de (nu geteste) Power Major. Deze had iets meer vermogen en standaard een hefinrichting. De Power Major bleef maar twee jaar in productie en werd toen vervangen door de Super Major. Deze had wederom meer motorvermogen, maar ook zaken als een doordraaiende aftakas. In 1965 werden de Major's vervangen door de 1000-serie (2000, 3000, 4000 en 5000). Bij die gelegenheid werd de naam Fordson van de toevoeging „zoon“ ontdaan. Net zoals bij de auto's werd de merknaam toen Ford.

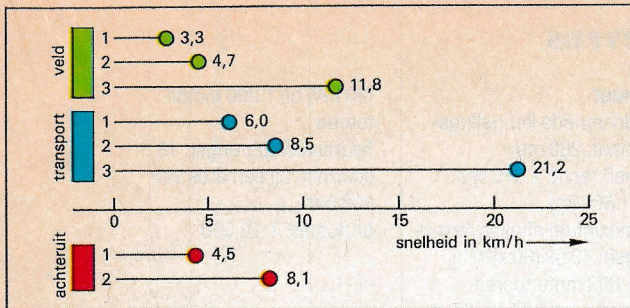
Levensloop

De afgebeelde Power Major werd destijds (in 1959) op de markt gebracht door de nv Nederlandsche Ford Automobielfabriek in Amsterdam. Via dealer Bakker in Ulrum kwam hij terecht op het akkerbouwbedrijf van de heer B. C. Bolt in Garsthuizen (Gr.). De Major volgde daar een Lanz op. Hij kreeg in 1965 gezelschap van een Ford 2000 en in 1972 van een type 5000. In 1983 kocht J. B. Bolt, die het bedrijf van zijn vader had overgenomen, nog een 8100.

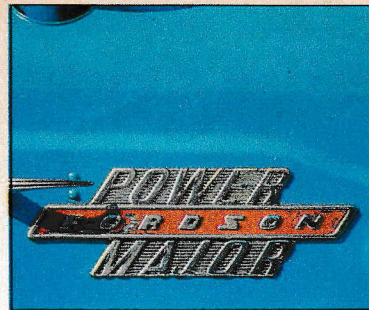


Een van de vele Fordson Major's die nog min of meer dagelijks in ons land in gebruik zijn. In dit geval is dat bij J. B. Bolt in Garsthuizen. Deze Power Major stamt uit 1959

3.814 uur in 28 jaar. Dat komt neer op gemiddeld zo'n 135. Uiteraard was dat aantal de eerste jaren aanzienlijk hoger. De aanduiding „pulley“ bij 1.400 omwentelingen heeft betrekking op de riemschijf.



Snelheden per versnelling in km/h bij 1600 motortoeren



Kenmerkend voor de manier waarop de Bolts met hun trekkers omgaan, is dat alle genoemde trekkers nog in showroomconditie op het bedrijf aanwezig zijn. Ze worden (op de Lanz na) nog bijna allemaal dagelijks gebruikt.

De Major verkeert op een paar uitzonderingen na nog in originele staat. Die uitzonderingen zijn: een betere stoel (in plaats van de

„pan”) en een uitlaat boven in plaats van onder. Als extra's zijn er een hydrauliekaansluiting, een massaschakelaar en een luchtvoorfilter opgekomen. De trekker heeft op de velgen na nog de originele lak. Uiteraard werden er wel, waar nodig, vlekjes weggevoerd om roestvorming te voorkomen.

Typierend voor het trekkerge-

bruik van de Bolts mag ook zijn dat de Power Major in zijn eerste jaar (1959) veel werk moest delen met de Lanz. Het speet Bolt sr. om in die droge zomer de motor van de Major, die toen nog geen luchtvoorfilter had, onnodig aan stof bloot te stellen.

Veel pk's

De Power Major was voor zijn tijd een sterke trekker. Uit een cilinderinhoud van 3,61 liter haalt hij 38 kW (52 pk). Dat betekent dat hij 95 kubieke cm nodig heeft voor het leveren van een kW. Dit toont aan dat de dieseltechniek destijds nog in de kinderschoenen stond. Tegenwoordig gebruikt een dieselmotor zo'n 65 à 70 kubieke cm voor een kW.

Typierend voor de Major is de manier van starten: linksvoor onder de brandstoftank moet een hendel naar beneden worden gedrukt. Als de omstandigheden tegenwerken, is er door het indrukken van een knop op de brandstofpomp extra dieselolie in te spuiten. Eventueel zijn de kleppen te lichten. Een startbeveiliging is er niet.

Het koppelingspedaal vraagt veel kracht. Met onze pedaal-drukmeter noteerden we 300 Nm

(30 kg). De huidige trekkers zitten gemiddeld op zo'n 240 Nm.

De enkele plaat heeft een doorsnede van 280 mm (11 inch). Voor een motor van 38 kW is dat ruim voldoende.

Als extra kon de Power Major worden voorzien van dubbele (tweetraps) koppeling. Bij half in-trappen van het koppelingspedaal stond de trekker stil, maar bleven aftakas en oliepomp in functie.

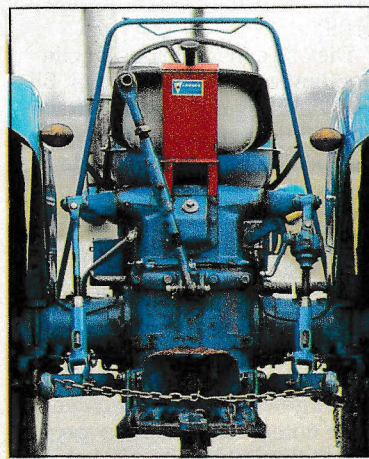
Rustig

Het is een rare gewaarwording: op een trekker die geen voetgas heeft, word je als bestuurder automatisch rustig. Het driftige gedoe van gasgeven met de rechter- en koppelen met de linker-voet krijgt geen kans. Waarschijnlijk is dat een reden dat veel oudere trekkers met alleen maar handgas in de gedachten blijven hangen als rustige doordouwers.

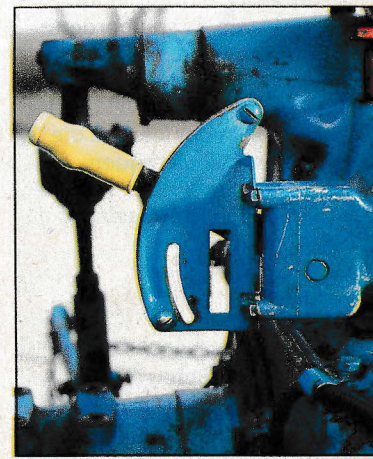
De 3+1-versnellingsbak van de Power Major biedt via een veld- en een transportgroep zes mogelijkheden vooruit en twee achteruit. Beide poken zijn ongesynchroniseerd, maar er valt — na gewenning — redelijk mee te schakelen. Vreemd is dat de derde versnelling van de lage groep in



De trekker bezit nog zijn originele laklaag. Voor deze test is die uiteraard flink opgepoetst. Alleen de velgen zijn overgespoten omdat de eigenaar de lichtgrijze kleur van de Super Major mooier vond



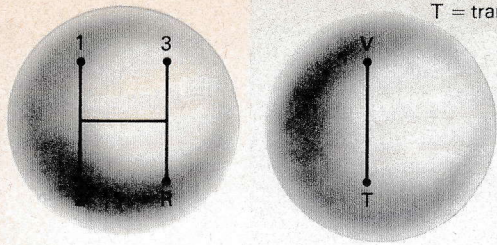
De originele „pan” is vervangen door een wat luxere geveerde stoel. Doordat deze hoger is, bemoeilijkt hij de op- en afstap, die meestal van achteren af plaatsvindt. Zwaaiende trekhaak, hef, en aftakas zijn standaard



De bediening van de hef is eenvoudig. De hendel naar boven is heffen en naar beneden is dalen. Hij komt steeds weer in neutraal terug. De hendel bedient ook de ene aansluiting van het buitenwerkend circuit

Schakelpatroon

R = achteruit
V = veldgroep
T = transportgroep



Technische gegevens

Motor
viencilinder in lijn
watergekoelde diesel
boring x slag = 100 x
115 mm
cilinderinhoud: 3.610 cm³
maximum vermogen:
51,8 pk (38 kW) bij 1.600
omwentelingen per mi-

nuut
doorsnede koppeling-
plaat: 280 mm
hefkracht: 1.570 Nm
(1.600 kg)
maximum aftakasvermo-
gen: 40 pk (30 kW) bij
1.600 motortoeren
vermogen bij 540: 27 pk

(20 kW) bij 1.200 motor-
toeren
hydrauliekopbrengst: 18
liter/min. bij een druk van
100 bar
brutoprijs: f 12.000

L I E M P D E

» volgorde van snelheid nummer vijf is. De eerste en tweede van de transportgroep zitten daar dus voor.

Voor een eigenaar die behoefte had aan traagheid, was er destijds al een extra lage groep leverbaar.

De trommelremmen doen hun werk aardig, maar ook niet meer dan dat. Ze kunnen niet tippen aan de huidige schijfremtechniek. Gelukkig dat de topsnelheid beperkt is: 21 km per uur.

Sturen

De Major draait scherp, uiteraard. Bij een trekker met alleen achterwiel aandrijving moet dat kunnen. Door het ontbreken van stuurbevestiging moet u, als de trekker stil staat, flink aan het grote stuurwiel trekken. Het stuurwiel is niet verstelbaar. Oppassen is het geblazen als een voorwiel iets raakt. Door het kogelkringloopprincipe kan het stuurwiel u uit de handen slaan.

Een knipperlichtinstallatie om aan te geven aan welke kant van het midden u de voorkeur geeft, is niet aanwezig.

De twee grote zes volt accu's dienen in de eerste plaats voor de startmotor. Daarnaast voeden ze de koplampen, de achterlichten en de minuscule breedte- annex stadslampen op de spatborden. Uit het oogpunt van verlichting hebben die laatstgenoemde nauwelijks effect. Ze zijn wel handig als steunpunt voor iemand die op het spatbord wil meerijden. Werkklampen en stekkerdoos behoorden niet tot de standaarduitvoering, een claxon wel.

Heffen

Bij een trekker van 1959 verwacht je geen snelkoppelingen of afstandsbediening. De Power Major maakt daarop geen uitzondering. Bij een hendel die je reikend

over het spatbord kunt bereiken, heb je trouwens ook geen afstandsbediening nodig.

De hefkracht bedraagt 1.570 daN (1.600 kg). Naar huidige maatstaven is dat vrij beperkt. In het begin van de jaren zestig werd dat waarschijnlijk niet als storend ervaren omdat de trekker toen nog voornamelijk diende als vervanger van de trekkracht van het paard.

Gewichtsoverdracht via de topstang kreeg de Power van huis uit niet mee. Zijn opvolger, de Super, werd daarvan wel voorzien.

Positief zijn de vele en gemakkelijk uitvoerbare verstelmogelijkheden van de beide hefstanden. Verscheidene trekkerfabrikanten kunnen daar nu nog een voorbeeld aan nemen. Plezierig is ook dat de hefarmen een voldoende grote slag maken. Een werktuig ver laten zakken kan dus gepaard gaan met hoog heffen.

Olie

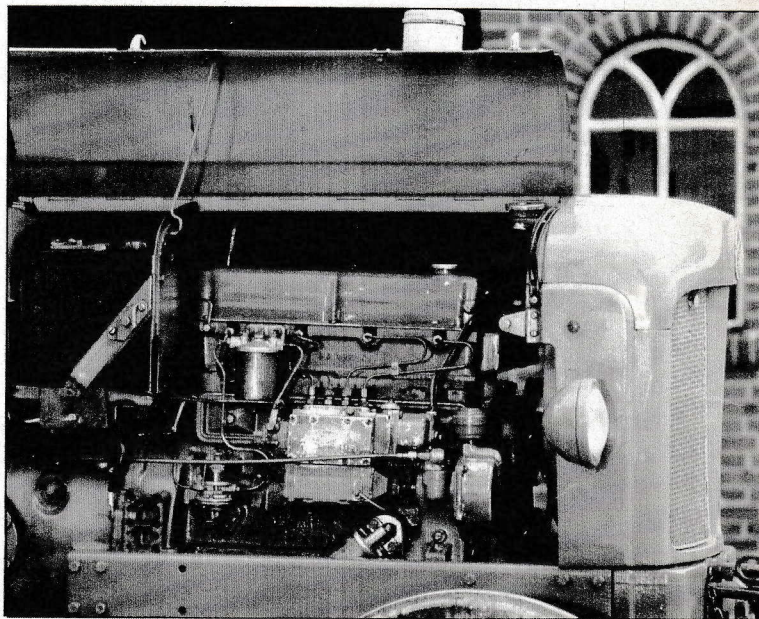
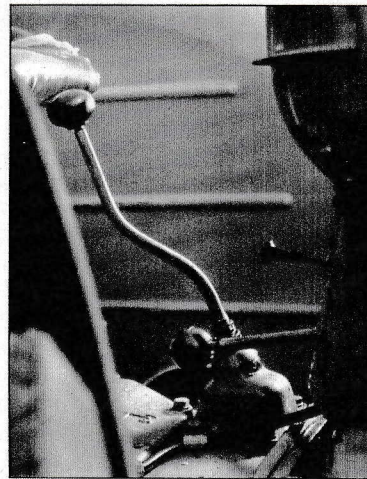
Bij het hydraulieksysteem merk je duidelijk dat de Power Major niet van deze tijd stamt. Voor buitenwerkende cilinders is er één aansluiting en die is achteraf opgezet. Er kunnen dus alleen maar enkelwerkende cilinders worden gebruikt.

Die ene aansluiting krijgt zijn voeding vanaf het hefventiel. Bij een werktuig met eigen hydrauliekcilinders en bevestigd in de hef betekent dit dat de olie de weg van de minste weerstand kiest. Eerst schuift bij voorbeeld de cilinder uit en dan komt pas het werktuig omhoog.

De opbrengst van de oliepomp is aanzienlijk meer dan je van een trekker van 28 jaar oud verwacht. Met de retourslang van de oliemeter gewoon los in de achterbrug noteerden we 18 liter per minuut bij een druk van 100 bar. De

maximale druk bedroeg 150 bar.

Een flink minpunt bij de inzetbaarheid van deze trekker is dat de oliepomp alleen draait als de aftakas ook draait. De aftakas moet dus ingeschakeld zijn om een cilinder te kunnen bedienen of om een werktuig te kunnen heffen.



Geheel boven: Een versnellingspook met 1, 2, 3 en achteruit en een groepspook met een veld- en een transportgroep. Een principe waar door de jaren heen maar weinig is veranderd, alleen het aantal is uitgebreid

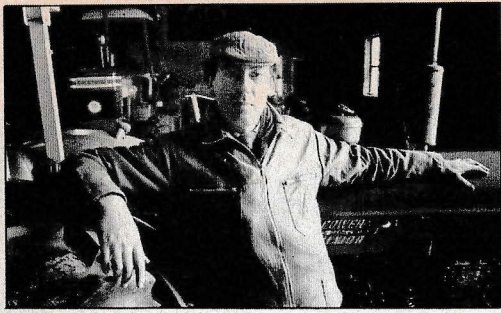
Rijafhankelijk

Een aftakas die stopt op het moment dat de bestuurder de koppeling intrapt, geeft ergernis. Dat had men in 1960 ook al begrepen, want de Super Major (de opvolger van deze trekker) had standaard een tweetraps koppeling, een zogenoemde doordraaiende aftakas.

De inzetbaarheid van de Power wordt verder beknot doordat de aftakas 540 toeren draait bij 1.200 omwentelingen van de motor. Het vermogen dat hij dan nog kan overbrengen, blijft beperkt tot zo'n 20 kW (27 pk). Ten opzichte van het maximummotorvermogen is dat een verlies van bijna de helft.

Ford kon (tegen meerprijs) dat probleem oplossen met de zogenoemde krachtaftakas. Dit was een tandwieloverbrenging die op de standaardaftakas kwam te zitten en bij 1.600 motortoeren (bij maximumvermogen dus) een aftakastoerental van 540 gaf.

De viencilinder watergekoelde motor levert wat betreft onderhoud weinig problemen op. Na het omhoogzetten van de zijbeplating kun je overal goed bij. Zijn maximumvermogen (38 kW) haalt hij bij 1.600 omwentelingen



J. B. Bolt: „De Fordson Power Major wordt op ons bedrijf gebruikt voor transport, licht aftakwerk en cultiveren. Hij verbruikt daarbij weinig brandstof. In het algemeen kun je zeggen dat de Major goed werk verricht met verhoudingsgewijs eenvoudige werktui-

gen. Als een werktuig drie functies vraagt (hef, hydrauliek en aftakas) wordt het problematisch.” „Door zijn robuuste uitvoering in combinatie met laag motortoerental kan de trekker technisch gezien nog tot in lengte van dagen mee. Daarbij proberen we hem door zorg-

vuldig onderhoud (van onszelf en van dealer Bakker in Ulrum) zoveel mogelijk in originele staat te houden. Een veiligheidsbeugel, die er terwille van deze foto is opgezet, komt er bij ons dan ook niet op. Het past niet bij een trekker van deze leeftijd.

TREKKERTES

Riemschijf

Een riemschijf hoorde in de tijd dat deze trekker op de markt kwam uiteraard tot de „standaard extra's". Hij kwam opzij van de versnellingsbak te zitten en was via de groepenspook (met de versnellingspook in neutraal) op twee snelheden te schakelen. Het instructieboekje meldt voor de stand hoog bij 1.400 motortoeren een riemsnelheid van 3.100 voet per minuut. Dat komt neer op 945 meter per minuut = 57 km per uur. Deze waarden gelden voor de standaardaftakas met een doorsnede van 8,5 inch = 21,6 cm.

Antislip

De Power Major heeft geen differentieelslot. Onder normale omstandigheden merkt niemand daar iets van, maar bij een bewerking als ploegen kan het voorkomen dat het wiel bovenover gaat slippen. Om die reden werd dat wiel bovenover vaak voorzien van of vervangen door een antislipwiel. Voor deze trekker is er op het bedrijf nog een zogenoemd Dijkstra-stapwiel aanwezig.

Kiezen voor een type met vierwiel aandrijving behoorde in die tijd, wat de Power Major betreft, nog niet tot de mogelijkheden. Voor de Super Major kon de firma Roadless destijds al een voorwiel aandrijving leveren.

De spoorbreedte van de achterwielen is in stappen van ongeveer tien cm instelbaar tussen 132 en 183 cm. De voorwielen kunnen, ook in stappen van ongeveer tien cm, variëren van 128 tot 190 cm.

Trekken

Standaard was de Power Major voorzien van een zwaaiende trekhaak. De verstellingen daarvan (negen mogelijkheden in de

breedte) zijn eenvoudig uitvoerbaar. Met een beetje inspanning en een beetje meer kosten was hij uit te breiden tot oppikhaak. Het benodigde scharnierpunt hiervoor zat al onder de trekker.

Een wagentrekhaak was leverbaar. Deze werd bevestigd in het topstangpunt en op twee plaatsen aan het frame van de zwaaiende trekhaak. Hij zat vrij ver naar achteren. Dat verzwakte de constructie, maar het was wel handig met het oog op scherp draaien met vierwielige wagens.

Comfort

Van zitcomfort was bij de Power Major geen sprake. De bestuurder zat op een niet verstelbare „pan", met daaronder een rubber knobbel. Op de testtrekker was deze pan vervangen door een luxere geveerde stoel.

Het „bestijgen" van de Power Major gaat het best van achteren. Daar vindt u bij op- en afstap voldoende steun voor handen en voeten. De constructeurs dachten ook zo, want er zijn opzij van de trekker geen treden gemonteerd. Aan de linkerkant gaat het op- en afstappen desondanks redelijk omdat de stuurstang daar wat steun biedt.

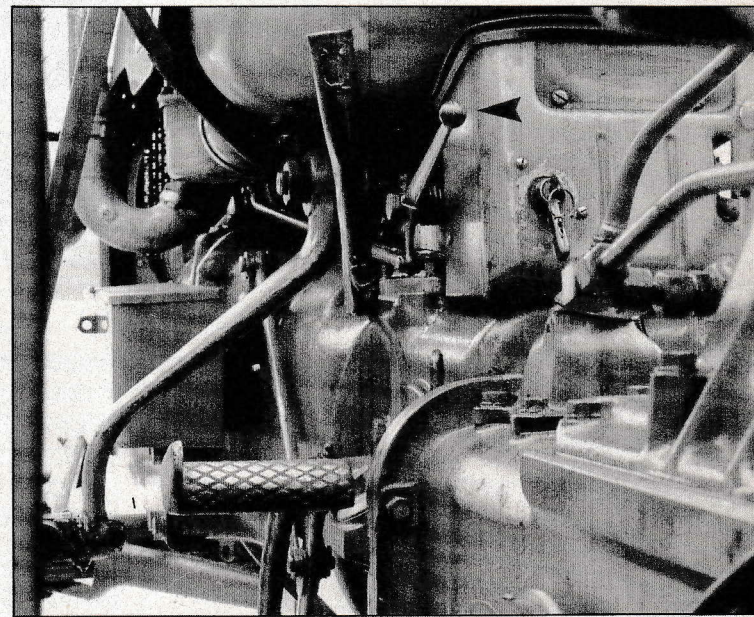
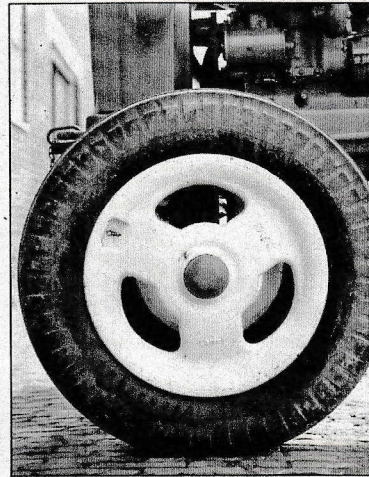
Op onderhoudsgebied levert de trekker weinig problemen op. Het grootste minpunt (als je dat zo mag noemen) is de vuldop van de dieselloletank die vlak bij het stuur zit. Op zo'n plaats is het tegelijk zwengelen met de handpomp en controleren van het niveau in de tank ten ene male uitgesloten.

De inhoud van motorcarter en oliebad-luchtfiler zijn gering. De inhoud van versnellingsbak en achterbrug daarentegen indrukwekkend: respectievelijk 19 en 41 liter. Volgens het instructieboekje zou u de versnellingsbakolie ieder halfjaar moeten vervangen en die

van de achterbrug eenmaal per jaar.

Samenvatting

28 jaren trekkerontwikkeling hebben (gelukkig) nogal wat veranderingen gebracht. Als we de Power Major vergelijken met wat er nu op de markt is, zitten de grootste verschillen in het hydrauliek-



Geheel boven: Kenmerkend is de vorm van de (gietijzeren) voorvelg. De oorspronkelijke „gewone" Major had er vier gaten in, de Power Major drie. De Super Major werd voorzien van stalen velgen

systeem voor het buitenwerkend circuit en in het bestuurderscomfort. Vooral van het comfort is de vooruitgang groot. 30 jaar geleden zat de bestuurder zomer en winter buiten, op een „pan" en met 85 à 90 dB(a) rond zijn oren. Tegenwoordig regelt hij zelf het klimaat, stelt de comfortabele stoel in en heeft nauwelijks last van het geluidsniveau van 80 dB(a) of lager. Uiteraard heeft de trekkerbezitter voor deze comfortverhoging wel flink in de buidel moeten tasten.

Vooruitgang is er verder geboekt bij de aftakas omdat deze nu te bedienen valt onafhankelijk van alle andere functies. Dat geldt ook voor de hefinrichting.

De minste vooruitgang heeft de versnellingsbak gemaakt. Uiteraard zijn er nu meer versnellingen en zijn sommige daarvan gesynchroniseerd, maar we zitten nog steeds vast aan „trappen". 30 jaar geleden dachten de constructeurs ongetwijfeld dat we in 1987 wel een traploze versnellingsbak zouden hebben. □

Met zijn starthendel (zie pijl) wijkt de Fordson Major nogal af van andere trekkers. Na het „op contact zetten" moet de hendel naar beneden worden gedrukt. Links ernaast de „pook" van de aftakas