

zonder ontkoppelen van vooruit en achteruit schakelen of andersom. Opschakelen doe je door de hendel zijwaarts van je af te duwen. Wil je meerdere versnellingen tegelijk opschakelen, dan houdt je de hendel even vast totdat de gewenste versnelling is bereikt. Terugschakelen gaat op dezelfde manier, door de hendel naar je toe te bewegen. Naast deze standaardmanier van schakelen heeft Ford de nodige handigheidjes geprogrammeerd.

Het schakelprincipe werkt in de praktijk goed. Maar het is Ford (nog) niet gelukt dit volledig soepel te laten verlopen. Bij onbelast schakelen hoor je klappen in de bak. Onder belasting merk je er maar weinig van. Dit is een belangrijk argument voor loonwerkers om een Ford-powershift bij zodebesteden in te zetten. Bij schakelen is de zodebeschadiging minimaal.

Iemand die hele dagen met de powershift werkt, stoort zich niet aan dat geluid. Het gemak dat deze transmissie de chauffeur biedt, weegt hier ruimschoots tegenop. Zaken als een veld- en transportgroep kent deze trekker helemaal niet. Je schakelt onbekommerd door.

De topsnelheid is met 30 kilometer per uur te laag. Vanaf mei levert Ford New Holland daarom een



40-kilometer-versie (met de nieuwe 36/18 transmissie).

De versnellingen liggen netjes verdeeld door het traject van twee tot 30 kilometer per uur. Het aantal versnellingen in het werkgebied van vier tot 12 kilometer per uur is met zeven echter krap.

Gemakkelijk tillen

Door zijn lange neus en de ver voor de vooras hangende frontgewichten zal de vooras bij hefwerk

niet snel omhoog komen.

De hef tilt maximaal 7.240 kilogram; een gemiddelde waarde. Door het hele bereik tilt hij 6.150 kilogram. Dat is voldoende. Het bijbehorend hefbereik is met 60 centimeter maar net voldoende. Het bereik is te vergroten door de hefstangen in de achterste positie van de trekstangen te zetten. De zeven cm die je hiermee wint, gaat wel ten koste van een ton hefkracht.

Opvallend is dat een elektronische hef ontbreekt. Bij een trekker met zo'n moderne transmissie verwacht je er een. De hef is verre van regelgevoelig. We maten 18 standen voor het heffen van onderste naar bovenste positie. Dezelfde ongevoeligheid kenmerkt de hendel voor positie- en trekkrachtregeling. Officieel vijf standen, waarvan maar drie gearreërd.

De stabilisatie is zeer gebrekkig. Het enige dat aanwezig is, zijn twee geleidesloffen die de hef bovenin vastzetten.

Ford New Holland levert de trekker standaard af met een verstelbare trekhaak zonder snelverstelling, maar inclusief kipperknobbel en zwaaiende trekhaak.

Goed afgewerkt

De hydrauliek maakt, zoals gebruikelijk bij Ford, een goed afgewerkte indruk. Dat geldt met name voor

Het ultieme vernuft van de Ford Powershift. De eenvoudige joystick waarmee je onder belasting 18 versnellingen vooruit en negen achteruit kunt schakelen

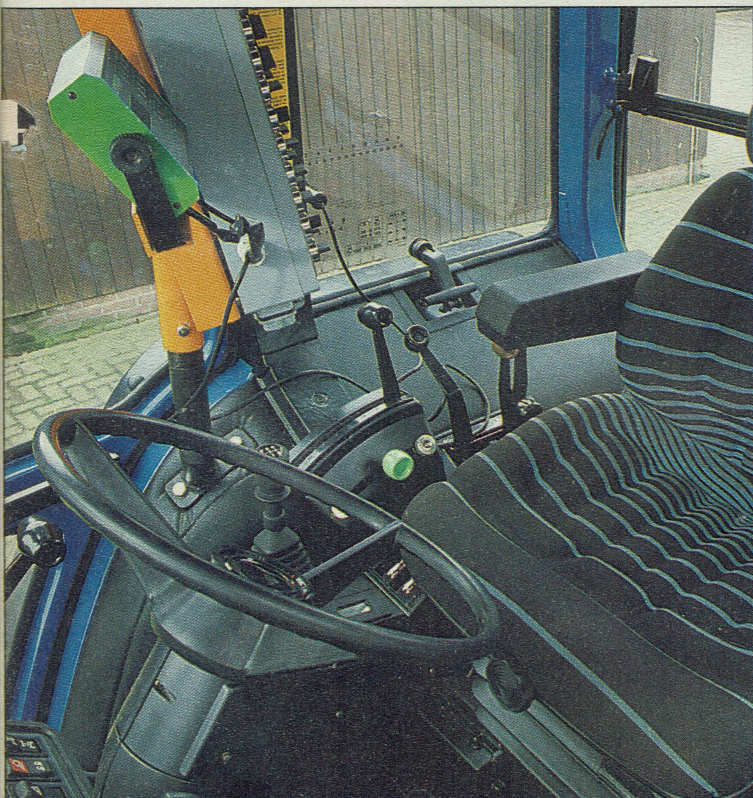


In de grote neus ligt de enorme brandstoftank (378 liter) verborgen. Passend bij het hoge brandstofverbruik. Door zijn plaats werkt hij (vol) tevens als frontgewicht

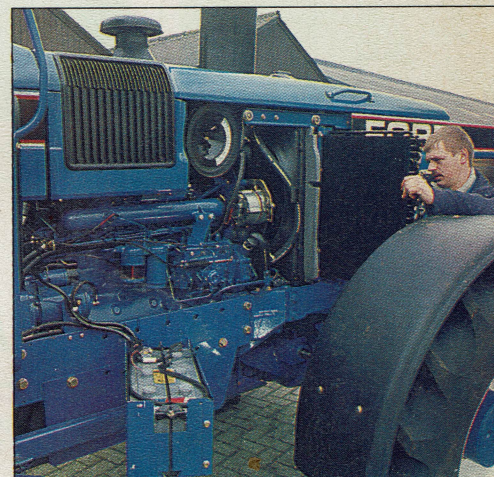
het hydrauliekblok achterop, met oliedoorstroomregeling, aanslag-schroef om de systeemdruk te variëren, intrek- en strekaansluitingen voor afstandsbediende hydrauliek, afsluithendels om het aankoppelen van slangen te vergemakkelijken en stofdichte rubberen afsluitingen met lekafvoer. De prestaties zijn goed: maximaal 88 liter bij 177 bar. Ook de bediening is in orde. Standaard heeft de trekker vier goed gecodeerde, dubbelwerkende regelventielen die ook enkelwerkend zijn te gebruiken.

Het aftakasvermogen is maximaal 102 kW (2.200 motortoeren). Uitgaande van een motorvermogen van 113 kW geeft dat een verlies van tien procent. Een gemiddelde, goede waarde.

De 8730 heeft standaard een 1.000-toerige aftakas met 21 spie-



De bedieningshendels liggen goed binnen handbereik. Maar de verstelbaarheid van het stuurwiel laat te wensen over



Ford New Holland heeft duidelijk zijn best gedaan om de trekker onderhoudsvriendelijk te maken. Goede voorbeelden daarvan zijn de uitschuifbare koelers, de uitzwenkbare accu en de schuifpanelen