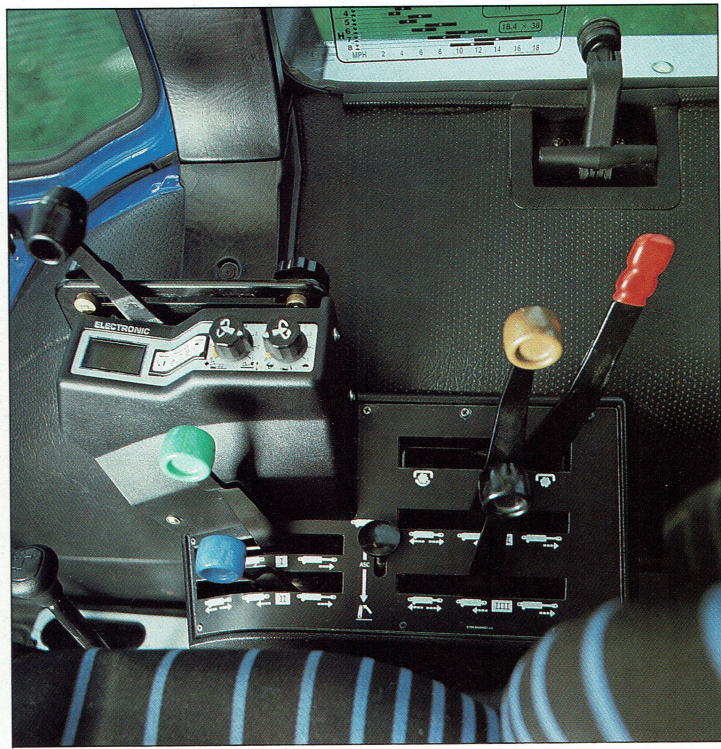
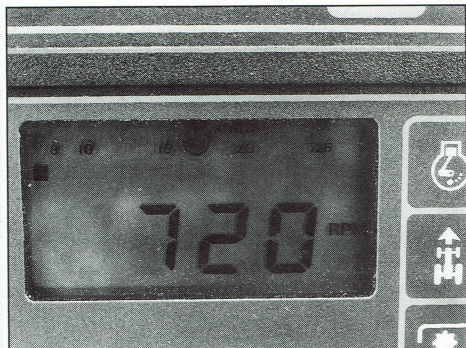


De Ford 8210 heeft vier dubbelwerkende stuurventielen. Ze zijn alle vier voorzien van een doorstroomregeling die eenvoudig is in te stellen. De sluitingen zijn beveiligd op trekbelasting en hebben een goede bescherming tegen vervuiling



De elektronische hef van Ford (linksboven) stelt qua bedieningsgemak al het andere dat er op de markt is in de schaduw: een normale hendel en twee draaiknoppen. Dat is alles. In het beeldschermje geven cijfers (van 1 tot 99) de positie van de hefarmen weer



Een digitale weergave van het motortoerental staat borg voor nauwkeurigheid. Worden er andere functies opgeroepen, bij voorbeeld aftakastoerental, dan blijft het motortoerental via 'blokkjes' bovenlangs toch in beeld



De Ford 8210 is fors gebouwd. Qua afmetingen kon deze trekker ook wel 150 pk herbergen. Het hoogste punt van het cabinedak zit op 289 cm. De uitlaat steekt daar nog weer 16 cm bovenuit, maar daar is wel iets aan te doen

die probleemloos zijn uit te voeren. De (lange) borgpen van de kipperknobbel daarentegen ligt bij verwijderen of aanbrengen nogal eens overhoop met de trekstangen van de hef. Opvallend is dat zowel kipperknobbel als zwaaiende trekhaak hoog van de grond zitten. Dat komt de bodemvrijheid ten goede, maar het kan wel betekenen dat de steunpoot van de kipper soms aan het einde van zijn verstel-latijn is.

**CABINE** De eerste indruk bij het betreden van de cabine van de 8210 is die van een sobere maar netjes afgewerkte werkplek. De stoel met zebra-motief vormt op de soberheid een positieve uitzonde-

ring. Alle normale instelmogelijkheden bij de stoel zijn aanwezig. Het zicht vanuit de cabine naar voor- en achterkant is goed. De breedte van de zijstijlen zit echter

op de grens; vanwege de dode hoek moet je soms even bewust om die stijl kijken.

De in- en uitstap zijn gemakkelijk. Het rechter portier is, als de ver-

snellingspook niet in 1 of 3 staat, ook vrij goed te benutten. Als ruiten en dakluik gesloten zijn, komt het geluidsniveau in de cabine ook bij zwaar werk niet boven de 82 dB(a) uit. Bij 540 aan de aftakas en niet te zwaar werk blijft het zelfs onder de 80. Het openen van dakluik, achter- en zijruiten brengt het niveau drie dB(a) omhoog.

Verwarming en ventilatie voldoen aan normale eisen. Positief is dat de binnerverlichting reageert op het portier. De wissel op de voorruit is 'simpel' en de buitenspiegels (met lange beugels op beide portieren) zijn bijzonder moeilijk in te stellen. Aan de tweedelige achterruit is het even wennen. Positief is dat de schadekans gering is.

De boordcomputer (prestatie-meter) is geïntegreerd in het overzichtelijke instrumentenpaneel. Hij geeft tijd, percentage slip, bewerkte oppervlakte en/of oppervlakte per uur aan. De aanduiding van het percentage slip leidt tot een bewust rijgedrag. De oppervlakte-meting is nog te vaag om er een te absolute waarde aan toe te kennen.

**ONDERHOUD** De vulopening van de brandstoftank bovenop de hoge motorkap is een minpunt, omdat het een 'dagelijks' aspect is. Aan de lastig te verwijderen zijbeplating en het moeilijk te controleren koelvoelstofdrukniveau tillen we niet zo zwaar omdat ze minder voorkomen. Toch moeten we concluderen

## I N ' T K O R T

### PLUS

- fijne elektronische hef
- functioneel buitenwerkend circuit
- hoog-laag onder belasting schakelbaar

### MIN

- ongesynchroniseerde groepenschakeling
- aftakas toerenwisseling
- geen voorwielberemming