

## Ford 4110

*Sinds lange tijd hebben we met de Ford 4110 weer een tweewielaangedreven trekker in de test. Ten opzichte van collega's met vierwielaandrijving draait deze Engelsman scherp en heeft weinig gewicht op de neus. Het motorvermogen is 40 kW (54 pk).*

door Henk Beunk

De 4110 werd eind 1985 geïntroduceerd. In Nederland kwam de trekker dit jaar voor het voetlicht tijdens de beurs van Zuidlaren.

De verkopen van Ford in ons land bedreegen vorig jaar bij de landbouwtrekkers 959 stuks. Daarmee stond dit merk na Fendt op een tweede plaats.

### Motor

De 4110 heeft een driecilinder „vierkante“ motor. Vierkant omdat boring en slag gelijk zijn: beide 112 mm. De cilinderinhoud is 3,3 liter. Daaruit komen bij 2.200 toeren 39,7 kW (54 pk). Het brandstofverbruik dat erbij hoort, is 255 gram per kW per uur. Dat is hoog; de tien vorige testtrekkers kwamen gemiddeld op 237 gram. Ten opzichte van gemiddeld heeft deze trekker bij een uur werken op vol vermogen een meerverbruik van 720 gram dieselolie (0,82 liter).

De koude-startvoorziening bestaat uit voorgloeien in het luchtinlaat-spuitsstuk. Bij de gloeispiraal wordt dan extra brandstof ingespoten. Volgens het instructieboekje mag u de 4110 niet aanslepen. „Kans op beschadiging in de aandrijflijn“, zo heet het. Of de praktijk zich daarvan veel aantrekt, is de vraag.

De stijgingsfactor van het koppel is met 0,49 goed.

### Koppeling

Het koppelingspedaal vraagt redelijke kracht: 28 kg. De beweging die het been maakt, is niet ideaal. Deze twee feiten zijn er de oorzaak van dat het doseren niet vlekkeloos verloopt. Het pedaal „ontkomt“ je nogal eens. De koppelingsplaat is met een diameter van 330 mm zeer ruim bemeten.

### Versnellingsbak

De 4110 heeft acht versnellingen vooruit. Je kunt dan verwachten dat er aan de verdeling het nodige

schort. Er zijn er twee onder de vijf km per uur, drie van vijf tot tien km en drie daarboven. De afstanden zijn groot. Daaraan is weinig te doen. Een onderbelasting schakelbare hoog/laag per versnelling is op deze trekker niet leverbaar. Het enige „alternatief“ dat Ford biedt, is een kruipversnellingsbak.

Het schakelen met de twee onder het stuur gemonteerde poken vraagt gewenning. Dat komt door de beweging rondom neutraal: deze is niet van links naar rechts, maar van boven naar beneden. U moet de pook optillen als u met de gesynchroniseerde versnellingspook (rechts van het stuur) van drie naar twee wilt. Dat werkt onplezierig. Verder zitten er nogal wat „drempels“ in. Ook dat maakt het schakelen moeilijker. Onplezierig is ook dat u bij het schakelen met uw rug los moet

plaats (voor het stuur) nodig namelijk niet uit tot veelvuldig gebruik.

### Remmen

Bij gekoppelde pedalen is de 4110 met normale krachtsinspanning binnen normale afstand stil te zetten. Naarmate meer gewicht op de achteras rust, is het remeffect groter. Dit is een bekend verschijnsel bij trekkers zonder voorwielberemming.

Bij ontkoppelde pedalen moet er flink worden getrapt om voldoende remeffect te bewerkstelligen. De bediening van het rechter pedaal is dan onplezierig.

De handrem van de 4110 is de beste die we sinds lange tijd hebben gehad. Rechts naast de stoel en op de juiste hoogte maak je er bij ieder wissel gebruik van. Zo moet het zijn. Jammer dat op

kers met hydrostatische besturing, niet sturen.

De plaats van het stuurwiel is normaal. Dat is maar goed ook, want je kunt er niets aan verstellen.

### Elektrisch systeem

Het vermogen van de startmotor (1,8 kW) is vrij klein. De ruime capaciteit van de accu (128 Ah) kan dat compenseren in gevallen waar het erom spant.

De knipperlichten hebben een duidelijk controlelampje. Het wordt echter aan het oog onttrokken als de groepenpook in transportstand staat. Dat is meer dan een schoonheidsfoutje, want juist bij transport is zo'n controlelampje belangrijk. Het geluidssignaal is bij halfgas nog te horen, bij volgas niet.

In standaarduitvoering heeft de 4110 één werkklamp rechtsachter op het spatbord. Na het openen van de achterraut is ze vanuit de cabine in te stellen. De lichtopbrengst is groot: er zit een halogeenlamp in. Een scharnier om de lamp behalve op en neer ook zijdelings te bewegen, was handig geweest.

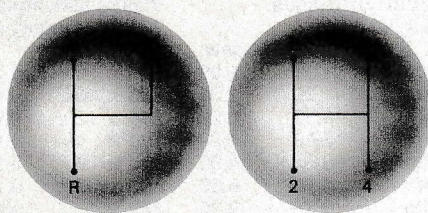
De stekkerdoos, iets links van het midden in de achterwand van de cabine, heeft een aparte voeding voor bij voorbeeld een zwaailamp.

Het zekeringkastje zit boven op het instrumentenpaneel. De bereikbaarheid en het zicht erop zijn prima.

### Hefinrichting

Het is een rare gewaarwording al de kuilvoersnijder met een blok maïs op de grond blijft en dat de neus van de trekker omhoog komt. Bij de 4110 met weinig gewicht op de vooras, maar voldoende hefkracht, kan dit realiteit zijn. Zelfs met een complete set frontgewichten (190 kg) is de capaciteit van de hef niet volledig te benutten. Dat lukt alleen als u meer frontgewichten aanbrengt.

Schakelpatroon



V = veldgroep  
T = transportgroep  
R = achterrautgroep

komen van de leuning van de stoel omdat de poken nogal ver van u af zitten.

De groepenpook (links van de stuurkolom) is niet gesynchroniseerd. De trekker moet dus helemaal stil staan om van voor naar achteruit te kunnen schakelen. In dezelfde versnelling gaat achteruit zo'n 29 procent sneller dan vooruit.

Het voetgas werkt frustrerend: het zit te ver naar rechts en loopt stroef. De beweging gaat altijd met schokken. Gezien de gecompliceerde overbrenging onder de trekker is dat geen wonder. Het handgas biedt geen uitkomst. De

het instrumentenpaneel geen plaats is voor een controlelampje.

Voor een reminrichting voor getrokken werktuigen staat een meerprijs van f 1.200.

### Besturing

De 4110 draait scherp. Bij een trekker met tweewielaandrijving verwacht je ook niet anders.

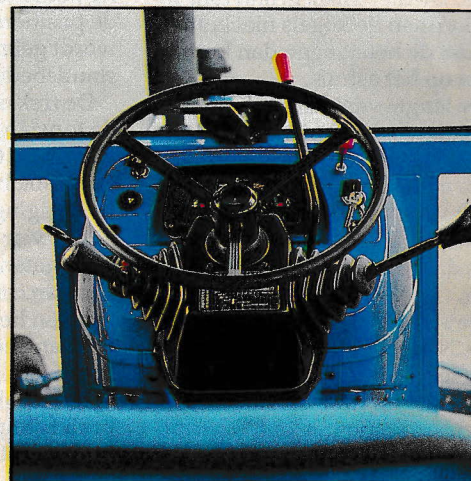
De besturing is mechanisch met hydraulische bekrachtiging. Het stuurgedrag bij volgas in de hoogste versnelling is goed. De benodigde stuurkracht is gering zo lang de motor loopt. Als de motor stilstaat, kun je, net zoals bij trek-



Onderhoud aan de accu is geen probleem, want hij staat samen met het ruitesproeierreservoir op een draaiplateau. De vooras is naar achteren gebogen, waardoor de wielbasis kort is en de draaicirkel klein. Klein is ook de brandstoftank (tussen voorruit en motor). Er kan maar 49 liter in



De groepenpook (links) en de versnellingspook (rechts) hebben een plaats gekregen onder het stuur. Uit het oogpunt van bedieningsgemak valt er nogal wat op aan te merken. Ook het handgas (met het oranje handvat) is voor verbetering vatbaar. De voorruit heeft behalve de standen dicht en open ook een „doorwaai-stand”. Het stuurwiel is niet verstelbaar





**Een goede stabilisatie, uitschuifbare trekstangen, een zwaaiende trekhaak, een kipperknobbel, een geslaagd hydraulisch systeem en een doordachte topstang maken de 4110 in standaarduitvoering tot een complete trekker. Het zicht op hef- en trekhaken (door het achteronderruitje) is prima**

lossing. De bedieningshendels blijven uit zichzelf in de gekozen positie staan. De druk waarbij ze dat niet meer doen, kunt u achteraan de trekker regelen.

Door draaien van een knopje achteraan de trekker kunt u eenvoudig het aantal liters regelen. De minimale doorstroming is negen liter per minuut. Dat kan van belang zijn bij kleine cilinders die heel precies moeten reageren.

De aansluitingen zijn beveiligd op trekbelasting. Ook bieden ze, via het neerdrücken van een klein hendeltje naast het ventiel, de mogelijkheid onder druk aan en af te koppelen. In de praktijk betekent dat bij voorbeeld dat bij het aankoppelen van slangen de motor kan blijven draaien.

De stofkapjes die Ford monteert, zijn zeer doeltreffend (zie foto). De slang is er zo in te steken en uit te halen. De kans op vervuiling daarbij is minimaal. Eventuele morsolie wordt via slangenetjes afgevoerd naar de onderkant van de trekker.

De snelkoppelingen van Ford wijken iets af van die van alle andere merken. Dat uit zich in het feit dat de gangbare niet blijven zitten. Als u uw eerste Ford koopt, moet u de snelkoppelingen op al uw werktuigen vervangen door een type waarvan de kraag een halve millimeter verder terug zit. Deze zijn vervolgens wel bij andere trekkers te gebruiken.

### Aftakas

Met een hendel rechts schakelt u hydraulisch via zeven „natte platen“ de aftakas in. Dat verloopt soepel bij weinig motortoeren en bruusk bij halfgas of meer.

De aftakas is draaibaar met de hand, maar dan moet de motor uit zijn.

Via de aftakas kan maximaal 38,1 kW worden overgebracht bij 2.200 motortoeren. De aftakas draait dan 660 toeren. Bij 540 (1.800 motortoeren) is nog 34 kW beschikbaar; een verlies ten opzichte van het maximummotorvermogen van ruim 14 procent. Met 400 toeren verschil ten opzichte van maximumvermogen is dat niet verwonderlijk. Een 1.000-toeren-schakeling is er niet. Daar heb je in deze vermogensklasse ook weinig aan. Het handgas laat zich beter doseren dan verwacht gezien de plaats ervan (voor het stuur).

Kies dan voor gewichten die u er gemakkelijk af kunt halen als u ze niet nodig heeft, anders hebben voorbanden, fusees en voorwielagers daar veel van te lijden.

Blijft de vraag of je een lichte trekker moet beoordelen op het feit dat hij met een zwaar werktuig in de hef de voorbanden niet op de grond kan houden.

De 4110 haalt zijn maximumhefkracht (2.630 daN) met behulp van twee hulphefcilinders, die tot de standaarduitvoering behoren. De olietoevoerslang van de rechter hulpcilinder kwam bij onze testtrekker bij ver uitdraaien van de hefstang klem te zitten tussen de hefstang en ashuis. Dichter bij de grond dan 16 cm kunnen de kogels niet komen omdat de hefstangen dan krom gaan op het ashuis.

De lengte van de linker hefstang is alleen instelbaar met gebruik van gereedschap. Voor de snelverstelling van de rechter heeft Ford een handig luikje gemaakt in de cabinevloer. De lengte is dan vanuit de stoel instelbaar.

De slag die de hefarmen maken, is groot genoeg. Met de hefstangen op hun kortst kunnen de kogels tot op ruim een meter van de grond komen.

Het aankoppelen van zware werktuigen wordt vereenvoudigd

doordat de trekstangen uitschuifbaar zijn en daarna op en neer beweegbaar. Mits met mate gebruikt, functioneert zo'n systeem goed.

De kogels van de trekstangen zijn van categorie twee. Ze zijn eenvoudig te vervangen door kogels categorie één. De daalsnelheid is niet regelbaar, de hefsnelheid wel. Het lijkt ons dat de praktijk meer baat heeft bij die eerste.

De gewone bediening omvat twee hendels: een voor positie- en een voor trekkrachtregeling. Door beide hendels tegelijk te gebruiken, ontstaat een mengregeling. De hendels laten zich niet plezierig bedienen. Dat stoort vooral bij de positieregeling, omdat die veel wordt gebruikt. Er is geen afstandsbediening op het spatbord.

De trekkrachtregeling loopt via de topstang. Er zijn twee gaten waarin de topstang is te bevestigen. Ook het scharnier heeft twee bevestigingspunten. In totaal zijn er dus vier „gevoeligheden“.

De gaten van de luxe topstang zijn van categorie twee. We gebruiken het woord luxe omdat de topstang een goede lengteverstelling heeft, gemakkelijk is te blokkeren en als hij niet wordt gebruikt simpel rechtop is te zetten zonder dat de schroefdraad beschadigt.

### Hydrauliek

De 4110 heeft drie oliepompen. Eén daarvan is een tandempomp in de achterbrug. Met het ene huis levert deze pomp zes liter per minuut voor aftakas-inschakeling en smering van de transmissie. Het andere huis levert 32 liter voor hef en buitenwerkend circuit. Die liters worden aangevuld met 21 liter per minuut van een hulppomp links van het motorblok. Theoretisch levert deze combinatie dus 53 liter per minuut. Voordat de olie bij de snelsluitingen is, treedt echter het nodige verlies op. Met onze hydrauliekmeter kwamen wij maximaal aan 48 liter bij een druk van 120 bar. Bij 165 bar noteerden we 30 en bij 170 bar nog 20 liter. Dat zijn acceptabele opbrengsten, maar ook niet meer dan dat.

De hoeveelheid olie die u bij normale vulling aan de achterbrug mag onttrekken, is groot: 28 liter zowel rijdend als stilstaand. Naarmate u de achterbrug verder vult, mag u meer onttrekken, uiteindelijk tot 50 liter.

De retourolie komt ongefiltred in de achterbrug terug. De filtering geschiedt bij beide pompen in de aanzuigleiding. De twee stuurventielen zijn enkel- en dubbelwerkend te gebruiken. Voor het omzetten is een hendel geplaatst. Dat is een praktische op-



De afstand tussen aftakas en de denkbeeldige lijn door de trekstangkogels bedraagt 54 cm. Dat is vrij weinig. Bij uitwisselen van werktuigen kunt u daarmee in de problemen komen met de lengte van de koppelingsas.

#### Voor- en achteras

Bij de 4110 (tweewielaandrijving)

valt op deze plaats een belangrijk deel van het verslag weg: het hele gebeuren rondom de aangedreven vooras. Op speciaal verzoek wil Ford Nederland voor de 4110 wel voorwielaandrijving leveren, maar liever niet. De firma wil liever dat u dan kiest voor de 4610 (45 kW, 61 pk).

Vanuit de schommelas (van bovenaf gezien) zijn bij deze trekker

de beide helften van de vooras naar achteren gebogen. De wielbasis wordt daardoor korter en de trekker wendbaarder. Onze trekker stond voor op een spoorbreedte van 152 cm. Daar is als minimum ook 132 cm van te maken en als maximum 203 cm. Daartussen liggen nog vijf breedtes.

Voorspatborden behoren niet

tot de standaarduitvoering, maar zijn wel leverbaar.

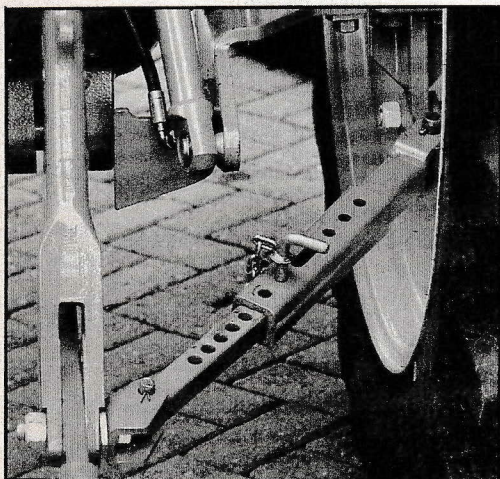
Het differentieelslot in de achteras is met de hak van de rechter voet onder belasting gemakkelijk in te schakelen. Slot en pedaal ontgrendelen zichzelf zodra de wielen weer gelijk grip hebben. Een waarschuwinglampje is er niet, maar dat is bij deze constructie ook niet zo noodzakelijk.

#### Trekhaken

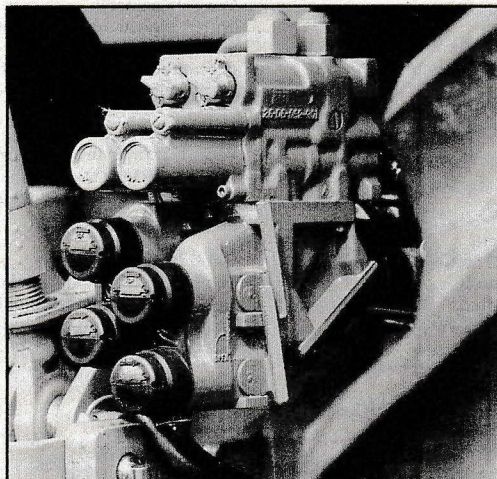
De 4110 heeft in standaarduitvoering een compleet programma van wagentrekhaak, kipperknobbel en zwaaiende trekhaak. Het zicht erop is prima via het achteronderruitje van de cabine.

De wagentrekhaak heeft vier standen: 79, 74, 69 en 59 cm van de grond, die gewoon met pennen worden ingesteld. Voor drie standen is dat goed te doen. Bij het instellen van de onderste stand, midden voor de aftakas, zitten vaak de hef- en/of trekstanden in de weg.

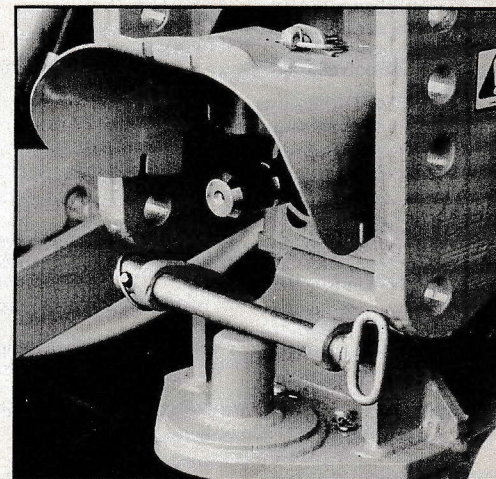
De zwaaiende trekhaak heeft in normale positie (met de vaste lip onder) twee standen in de lengte en drie in de breedte. Met de haak omgedraaid is er maar één lengtestand: de achterste. Die stand is niet bestemd voor een kipper, want die ligt dan op de „losse” lip. U zou die lip dan los kunnen nemen en bovenop monteren, maar beter is het om in zo'n geval de kipperknobbel te gebruiken.



Een goed stabilisatiesysteem voorkomt ergernis bij het aan- en afkoppelen van werktuigen. Een systeem zoals afgebeeld voldoet aan alle eisen. Doordat de gaten in binnen- en buitendeel ten opzichte van elkaar „verspringen”, is de trekstang eenvoudig en snel in iedere positie te blokkeren



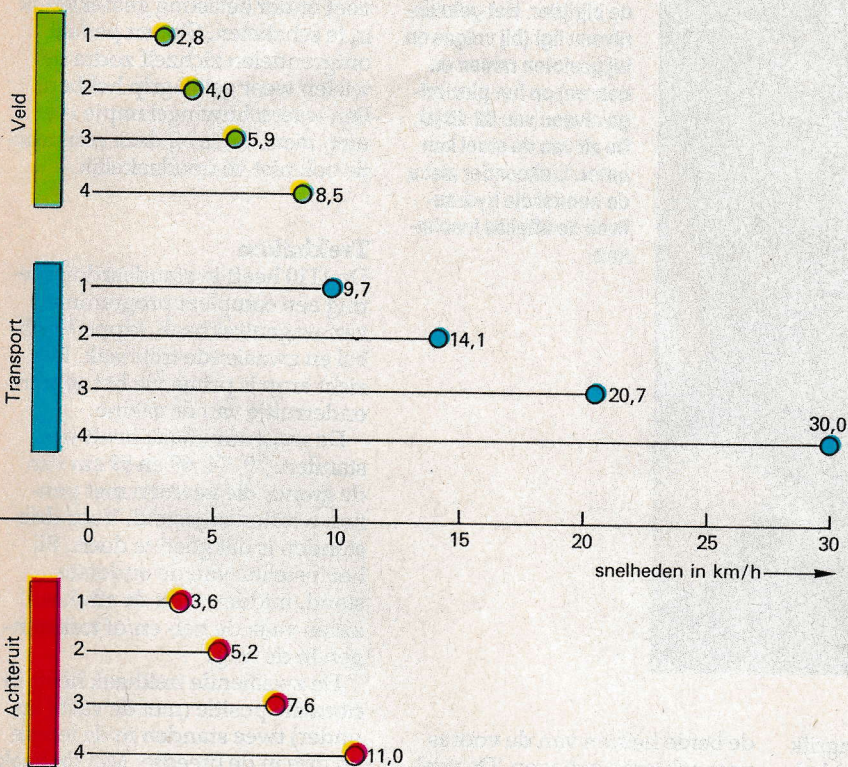
Stuurventielen en snelsluitingen zijn bij Ford tot een praktisch geheel samengebouwd. Met de bovenste knopjes is de doorstroomhoeveelheid regelbaar. Met de schroeven daaronder regelt u de druk waarbij de bedieningshendels terugspringen in neutraal. De stofkapjes zijn zeer functioneel en hebben een eigen morsolie-afvoer



Het mastershield zit goed vast met één borgpen. Bij het in de laagste stand plaatsen van de wagentrekhaak kan de beschermkap snel worden weggenomen en later snel weer worden aangebracht. Deze slimme oplossing komt de veiligheid ten goede. De kipperknobbel is standaard, evenals de (niet zichtbare) zwaaiende trekhaak

# Technische gegevens Ford 4110

Snelheden per versnelling (in km per uur) bij nominaal toerental (2.200 omwentelingen per minuut) en op 13.6 R 36 achterbanden



**Motor**  
 merk en type : Ford BSD 333  
 soort : drieband viertakt diesel  
 compressieverhouding : 16,3 : 1  
 boring x slag : 112 x 112 mm  
 inhoud : 3.294 cm<sup>3</sup>  
 maximumvermogen : 39,7 kW (54 pk) bij 2.200 omwentelingen per minuut  
 specifiek vermogen : 83 cm<sup>3</sup> per kW  
 maximumkoppel : 203 Nm bij 1.400 omwentelingen per minuut  
 koppel bij maximumvermogen : 172 Nm  
 stijgingsfactor van het koppel : 0,49  
 merk en type brandstofpomp : CAV roterend  
 specifiek brandstofverbruik : 255 gram per kW per uur bij maximumvermogen  
 soort koeling : vloeistof  
 luchtfilter : droog

**Koppeling**  
 enkele droge plaat, doorsnede 330 mm,  
 mechanisch bediend

**Versnellingsbak**  
 acht versnellingen vooruit en vier achteruit

**Remmen**  
 nat-schijvenpakket (drie platen) in  
 binnenzijde ashuis, mechanisch bediend

**Besturing**  
 mechanisch met hydraulische  
 bekrachtiging

**Draaicirkel**  
 ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant  
 van het voorwiel  
 rechtsom: 7,30 m  
 linksom: 7,45 m

**Elektrisch systeem**  
 12 volt; capaciteit accu 128 Ah  
 capaciteit dynamo 46A  
 vermogen startmotor 1,8 kW

**Hefinrichting**  
 categorie 2; trekkrachtregeling via de  
 topstang  
 maximumhefkracht: 2.630 daN (2.680 kg)

**Hydrauliek**  
 drie pompen, waarvan twee voor hef en  
 buitenwerkend circuit en één voor  
 stuurinrichting  
 capaciteit (gemeten aan de  
 snelkoppelingen): 33 liter per min. bij 150  
 bar en 20 liter per min. bij 170 bar  
 maximaal haalbare druk: 185 bar  
 twee dubbelwerkende stuurventielen, ook  
 enkelwerkend te gebruiken  
 aantal liters voor extern gebruik: 28, zowel  
 rijdend als stilstaand

**Aftakas**  
 één aftakas met 35 mm doorsnede en zes  
 spiebanen; onafhankelijk; inschakeling via  
 natte-lamellenkoppeling  
 maximumvermogen: 38,1 kW bij 2.200  
 motortoeren  
 vermogen bij 540: 34 kW bij 1.800  
 motortoeren

**Voor- en achteras**  
 achter: planetaire eindvertraging in  
 binnenzijde ashuis  
 differentieelslot onder belasting  
 inschakelbaar

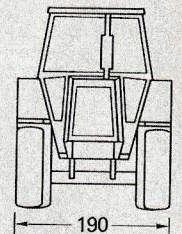
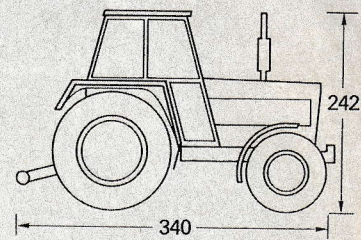
**Spoorbreedte**  
 voor: 152 cm, in te stellen op 132, 142, 163,  
 173, 183, 193 en 203 cm  
 achter: 152 cm, in te stellen op 142, 163,  
 173, 183, 193 en 203 cm

**Geluidsniveau**  
 in cabine: 82 dB(a) bij onbelast stilstaande  
 trekker met vol motortoerental  
 omgeving: 83 dB(a) met duurdere  
 Eberspächer-uitlaat, Tüv.no. 207/86

**Inhoud**

motorcarter	: 6,6 liter
versnellingsbak	: 9,4 liter
differentieel achter	
eindvertraging achter	45,7 liter
hydrauliek	
hydrauliek extern	
stuurinrichting	: 1,8 liter
brandstoftank	: 49 liter
koelsysteem	: 10 liter

**Verversingstermijn**  
 motorolie : 300 uur  
 overige reservoirs : 1.200 uur of eenmaal  
 per jaar



**Garantie**  
 één jaar op arbeidsloon en onderdelen  
 ongeacht draaiuren

**Afmetingen**  
 wielbasis : 195 cm  
 bodemvrijheid : 35 cm  
 laagste punt : frame zwaaiende  
 trekhaak

**Banden**  
 achter : 13.6 R36 Goodyear  
 voor : 7.50-18 Goodyear

**Gewicht zonder frontgewichten**  
 op vooras : 890 kg (34 %)  
 op achteras : 1.730 kg (66 %)  
 totaal : 2.620 kg  
 specifiek : 66 kg per kW

**Gewicht met complete set frontgewichten**  
 op vooras : 1.080 kg (39 %)  
 op achteras : 1.680 kg (61 %)  
 totaal : 2.760 kg  
 specifiek : 63 kg per kW

**Importeur**  
 Ford Nederland BV  
 Amsteldijk 216  
 1079 LK Amsterdam  
 Tel. (020) 5 40 99 11  
 Aantal dealers: 34 + 60 erkende  
 servicepunten

**Prijzen (exclusief btw)**  
**Brutoprijs in**  
**standaarduitvoering** f 50.790

**Meerprijs voor**  
 frontgewichtendrager en 140  
 kg aan gewichten f 500

**Brutoprijs in gestete**  
**uitvoering** f 51.290

**Meerprijzen bij directe**  
**levering**

fronthefinrichting + aftakas	f 10.700
extra dubbelwerkend	
stuurventiel	2, standaard
volgwagenberemming	f 1.200
frontgewichten + -drager	zie boven
kruipversnellingsbak	f 2.160
zwaaiende trekhaak +	
kipperknobbel	standaard

**Brutoprijzen alternatieve**  
**versies**  
 4110 met vierwielaandrijving f 64.100  
 4110 met frame in plaats van  
 cabine f 42.340

Hoe dan ook, de mogelijkheden met de trekhaken zijn legio.

### Cabine

De 4110 is een kleine trekker. Een gedrongen houding en veel voetenwerk zijn noodzakelijk om de cabine in of uit te komen. Bij het in- en uitstappen heeft u voldoende steun en de eerste trede zit laag: 35 cm van de grond. De treden zijn gemakkelijk te demonteren als ze tijdens het werk in de weg zitten.

De buitenspiegels zitten op de deur. Ze zijn door de geopende zijruit vanuit de cabine verstelbaar en geven goed zicht achter de trekker. Doordat ze op ruime afstand van de deur zitten, kun je er ook mee langs een kipper kijken.

Het geluidsniveau in de — eenvoudige — cabine ligt op het plezierige niveau van 82 dB(a). Als u achter- en zijruiten opent, loopt het op naar 83 dB(a). Met het openen van de voorruit stijgt het uiteraard aanzienlijk meer.

De capaciteiten van verwarming en ventilatie zijn voldoende.

De stoel heeft alle belangrijke instelmogelijkheden (lengte, hoogte en gewicht), maar de zitpositie is niet fijn. Je hebt steeds het gevoel dat je onderuit zakt.

Het zicht vanuit cabine naar voren en naar opzij is normaal en naar achteren prima.

De verlichting gaat aan bij het openen van het portier. Zo'n detail geeft in donkere tijden veel gemak.

### Onderhoud

Op onderhoudsgebied heeft de 4110 enkele opvallende zaken. In positieve zin zijn dat de perfecte bereikbaarheid van accu en ruitersproeierreservoir, de opklapbaarheid van de zijpanelen, de ruime verversingstermijnen en het goede instructieboek.

In negatieve zin noemen we de oliepeilstok en vulopening van de transmissie (onder de cabinevloer) en de brandstoftank. De brandstoftank heeft een inhoud van maar 49 liter en de vulopening zit op de motorkap.

### Afmetingen

Vergeleken met zijn voorgangers in deze klasse is de 4110 in alle opzichten klein: kort, laag en

smal. Dit is een gevolg van respectievelijk de driecilinder motor (korte wielbasis), de lage cabine en de smalle banden. Het ontbreken van een aangedreven vooras heeft nauwelijks invloed op de afmetingen, maar wel op de verdeling van het gewicht over voor- en achteras. Met maar 34 procent op de voorwielen scoort de Ford hier laag. Door de korte wielbasis werkt dat flink door. Met een complete set frontgewichten komt u aan 39 procent op de vooras.

Met 2.620 kg (zonder frontgewichten) heeft de 4110 voor een tweewielaangedreven trekker met maar 40 kW een nog vrij aanzienlijk totaalgewicht.

### Samenvatting

De Ford 4110 is een kleine trekker die meer biedt dan zijn uiterlijk doet vermoeden. Gezien zijn standaarduitvoering en prestaties zou hij thuishoren in een zwaardere gewichtsklasse; een klasse die wat meer kilo's tegengewicht biedt. De sterke hef en de kipperknobbel zouden dan beter zijn te benutten.

Een uitgebreid hydraulisch systeem laat zich door een bescheiden gewicht echter niet aan banden leggen. De 4110 zet daar, bij voorbeeld met de mogelijkheid om slangen onder druk aan te koppelen, alle concurrenten in de schaduw.

## Gebruikerservaring

„Weinig kritiek; tevreden; de trekker doet wat hij doen moet.“ Dit zijn eerste reacties van gebruikers als je hen vraagt naar het functioneren van de 4110. Later komen specifieke zaken aan de orde.

In positieve zin worden genoemd: grote hefkracht, fijne stabilisatie en de vele mogelijkheden voor het buitenerkend circuit. Vooral de mogelijkheid om achteraan de

trekker de doorstroming per minuut te regelen, blijkt aan te slaan. De flexibele trekstangogen worden minder gebruikt dan verwacht. Er worden veelal verhoudingsgewijs lichte werktuigen gebruikt achter de 4110.

In negatieve zin noemen de gebruikers: weinig gewicht op de vooras in relatie tot het grote hefvermogen en het brandstofverbruik. Dat laatste is hoger

dan verwacht, met name bij maximumvermogen. De bediening kan beter; ze liggen niet fijn in de hand. Voor een trekker van 40 kW vinden sommige gebruikers het gewicht vrij hoog. Er komt lekkage voor langs de afdichtingen van de achterassen. Dat wordt binnen garantie door de dealer verholpen. □

Voor zijn compleetheit (u krijgt bij voorbeeld uitschuifbare trekstangogen en een geslaagde stabilisatie) betaalt u een normale tot vrij gunstige prijs. Die vrij gunstige prijs (we praten uiteraard over bruto) heeft de 4110 voor een belangrijk deel te danken aan zijn „eenvoudige“ cabine, waarop weinig is aan te merken, op de in- en uitstap na.

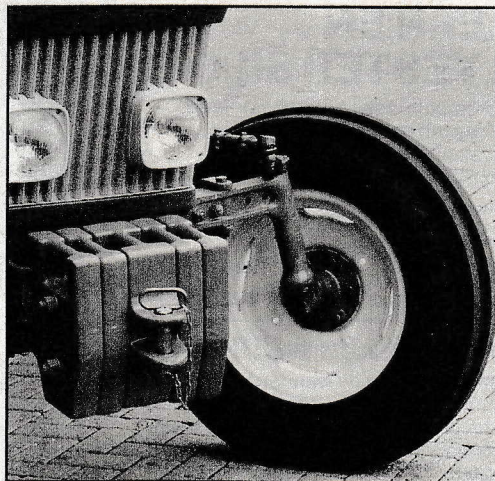
De grootste beperkingen van de 4110 zijn de hefkracht, het vrij hoge brandstofverbruik, het geringe aantal versnellingen vooruit en

het algehele bedieningscomfort, dat te wensen overlaat. □

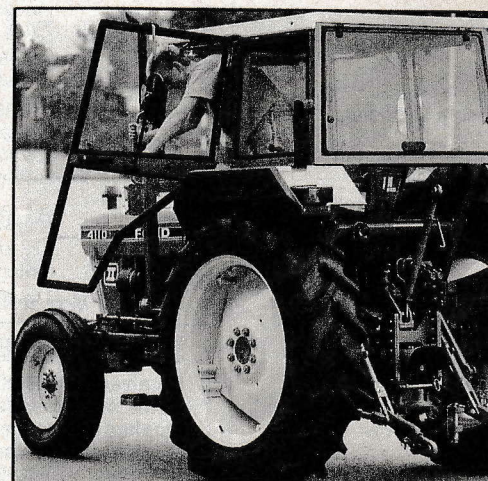
### In 't kort

- + sterke hef
- + zeer complete hydrauliek
- + prima zicht op hef en trekhaken
- + lage trekker
- vrij hoog brandstofverbruik
- weinig versnellingen
- algeheel bedieningscomfort

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk



Een trekker zonder voorwielaandrijving kan gemakkelijk scherp draaien. Een nadeel is dat hij het extra gewicht van een aangedreven vooras mist. De trekker komt dus gemakkelijker achterover. Extra frontgewichten (f 500 meerprijs zoals hier afgebeeld) kunnen dit maar ten dele compenseren



De 4110 heeft een „low profile“-cabine. De hoogte van de trekker blijft daardoor beperkt tot 242 cm, zo'n 15 cm minder dan de gemiddelde hoogte van deze klasse. De bestuurder merkt dat bij het in- en uitstappen: hij moet zich bukken. Het grote voordeel is uiteraard de lage doorrijhoogten