

Trekkertest

Ford 8210

# De derde generatie

De derde generatie van de Ford-10-serie heeft een ongewijzigd uiterlijk. De veranderingen zitten in motor en instrumentenpaneel. De 8210 heeft als eerste een elektronische hef.



door Henk Beunk en  
Gerrit Wesselink

De Ford 8210 meet van onderkant band tot bovenkant uitlaat drie meter en vijf cm. Het gewicht van 4,8 ton rust voor 39 procent op de vooras. Die verdeling is gewoon. Hang, zoals wij deden, 320 kilo's extra aan de neus, en je hebt een verdeling die goed te noemen is.

## Cabine

Het in- en uitstapen gaat gemakkelijk. De eenvoudige cabine is netjes afgewerkt. De stoel heeft normale instelmogelijkheden.

Eenrijd(st)er moet genoeg nemen met een provisorische zitplaats links achterin. Die wordt gevormd door de enige opbergruimte, het gereedschapsvak.

Het zicht naar voren en achteren is goed. De brede zijstijlen zijn schuld aan een dode hoek.

Bij 540 toeren aan de aftakas en niet te zwaar werk is het geluidsniveau in de cabine slechts 80 dB(a). Bij zwaar werk komen er hooguit twee dB(a) bij. Tenminste als de bestuurder de ruiten en het dakluik dicht houdt. Opent hij ze, dan neemt het lawaai met drie dB(a) toe.

Over de verwarming en de ventilatie valt niets bijzonders te melden. De binnenverlichting gaat

aan en uit in relatie met het portier. De buitenspiegels zijn met lange beugels aan de portieren bevestigd. Daardoor moet je ze nogal eens bijstellen. Dat gaat niet zomaar. Het instellen van de voorruitwisser wel.

De boordcomputer in het overzichtelijke instrumentenpaneel geeft tijd, percentage slip, bewerkte oppervlakte en/of oppervlakte per uur aan. De aanduiding van het percentage slip beïnvloedt het rijgedrag in positieve zin. De oppervlaktemeting is niet exact genoeg om er absolute waarde aan te kunnen hechten.

## Motor

Ford geeft twee jaar garantie op

zijn lijnmotor. Een zescilinder volgens de officiële opgave bij 2.300 toeren een vermogen van 110 kW (150 pk) levert. Ford beweert dat er aan de aftakas 74 kW overblijft. Wij vonden er 72. Het specifieke brandstofverbruik bleek 20,4 liter/g/kW/h.

De ventilator is zelfdenkend, draait dus alleen als het nodig is. Dat spaart brandstof. De stijgingsfactor van het koppel heeft een normale waarde: 0,47.

## Transmissie

De trekker heeft in de standaarduitvoering een vierversnellingsbak met twee groepen vooruit, één achteruit en een hoog-laag 16 versnellingen plus 8. De sn

Foto's: Theo Tangelder, Henk Riswick

heden vangen aan bij 2,5 km per uur en zijn goed verdeeld. Alleen tussen 3 hoog en 4 laag is weinig verschil in snelheid. De transportgroep begint laag genoeg.

De kruipgroep, tegen meerprijs leverbaar, gaat van 0,5 tot 1,8 km per uur en vergroot het aantal mogelijkheden vooruit tot 24.

Het koppelen verloopt niet altijd even vloeiend. Ook aan de versnellingspook moet je wennen. Hij wil soms op de verkeerde plek naar voren of naar achteren. Er zit een lange slag overdwars in. Staat hij in de 1 of 3, dan moet de bestuurder zich in bochten wringen om bij het rechter portier te komen.

De versnellingspook schakelt niettemin veel beter dan de te laag gesitueerde groepenpook. Vooral het ontbreken van synchronisatie bij die laatste pook is hinderlijk.

Het snelheidsverschil tussen voor- en achteruit laat zich vrij goed nivelleren met de hoog-laag. Jammer dat de bedieningsknop op de vloer zit en niet op pook. Bij vlot schakelen tussen voor- en achteruit ontkom je niet aan remmen.

### Remmen

De trekker heeft standaard een snelgang. Doordat helaas voorwielberemming ontbreekt, heeft de zware machine ruim vier meter nodig om bij 20 km per uur tot stilstand te komen. Bij ingeschakelde voorwielaandrijving is dat anderhalve meter. De volgwagenberemming reageert op het rechter pedaal. Dat is niet goed uitgekend, want als je bij scherp rechtsom draaien het pedaal beroert, remt ook de kipper.

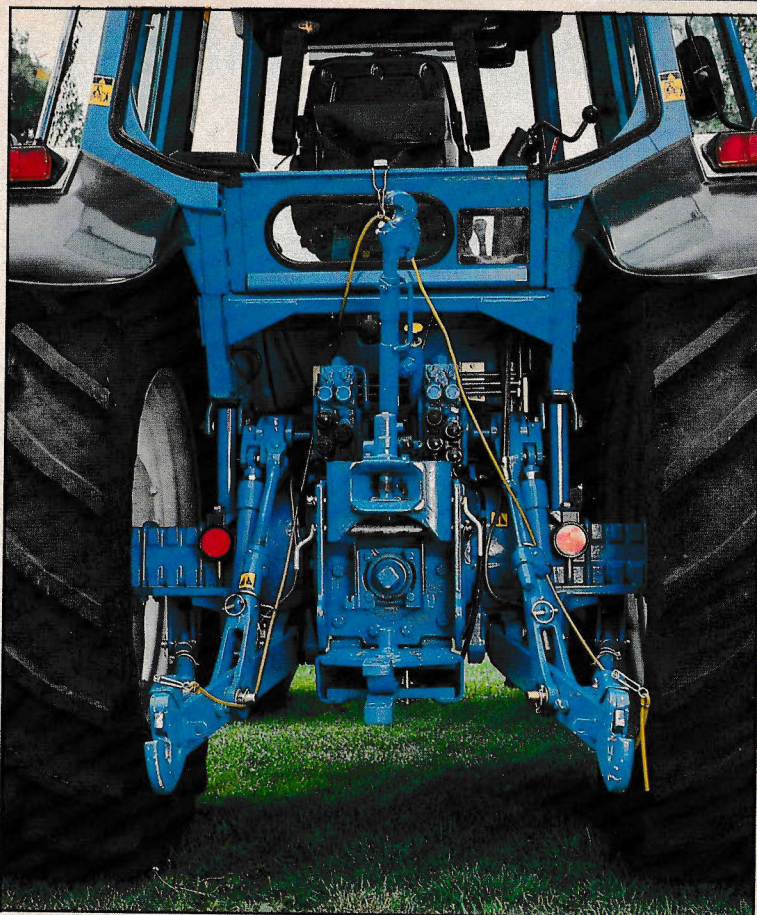
### Besturing

Het stuur is te verstellen via een scharnierpunt onder het wiel. De draaicirkel is normaal, maar valt nog een meter te verkleinen als je de voorspatborden verwijdert en de begrenzbouten wat verder indraait.

Staat de trekker stil en loopt de motor stationair, dan is er voor het sturen naar verhouding veel kracht nodig. De pomp levert dan te weinig olie.

### De lampen

Aan de dakrand zitten niet minder dan zes werkklampen: vier voor en twee achter. Je kunt ze zowel horizontaal als verticaal instellen. Het geluidssignaal van de richtingaanwijzer is nauwelijks te horen. Het controlelampje daar-



De 8210 is standaard compleet uitgerust. Snelkoppelingen op de hefinrichting met een afstandsbediening op beide spatborden, zwaaiende trekhaak, kipperknobbel, vier dubbelwerkende stuurventielen en een aansluiting voor volgwagenberemming zijn bij de prijs inbegrepen

entegen is prima te zien. Het 'licht' u ook in over de aangegeven richting.

### Elektronische hefinrichting

De hefkracht bleek groter dan

Ford opgeeft. De 5.390 daN (5.500 kg) door het hele traject die wij maten, is normaal.

Het laten rijzen en dalen van de elektronische hef gebeurt met een doodgewone hendel. Van een

klein beeldschermje is de positie van de hefarmen af te lezen, in cijfers van nul tot 99. Een uitstekende hulp bij het opzoeken van een vorige stand. Tot de bedieningsmogelijkheden horen ook twee verschuifbare aanslagnokken en twee draaiknoppen (voor het instellen van positie-, trekkracht- of mengregeling en de daalsnelheid). Een gevoeligheidsinstelling is er niet. Het gevoelige werk doet een chip op grond van het gewicht van het werktuig. Prettig geregeld.

De hef is aan weerszijden van de trekker ook op afstand te bedienen.

Op de trekstangen en de topstang zitten snelkoppelingen. De stabilisatie (pen-gatsysteem) doet het goed. De lengte van de rechter hefstang laat zich, heel comfortabel, in de cabine instellen. Beide stangen hebben ook een pendelmogelijkheid.

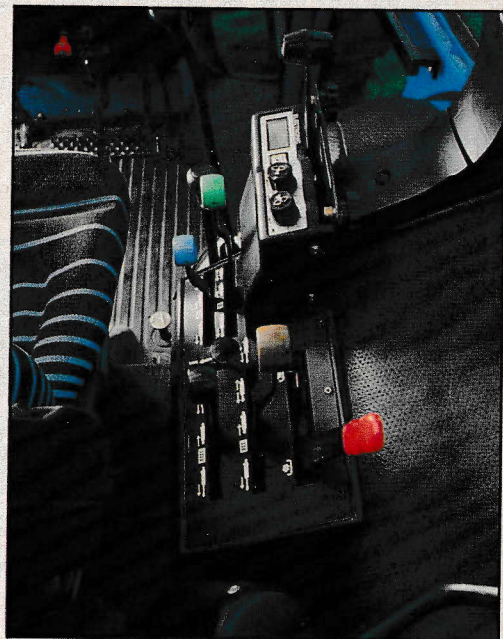
Als de elektronica voor de hef uitvalt, geen nood: er is gezorgd voor mechanische bediening. Maar die is moeilijk bereikbaar. En de benodigde imbusleutel ontbreekt.

### Buitenwerkend circuit

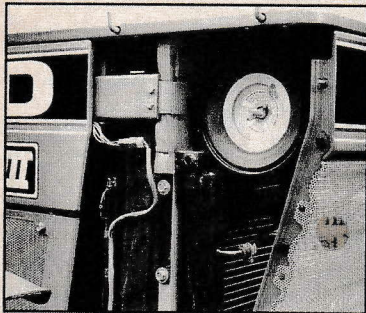
De stuurventielen hebben nog steeds een doorstroomregeling. Ook te waarderen is dat de vier dubbelwerkende ventielen via de hendel enkelwerkend te gebruiken zijn. De acht aansluitingen »



Met de versnellingspook in 1 of 3 (de afgebeelde positie) is de doorgang wat nauw. Maar in 2 of 4 valt er rechts goed in of uit te stappen. Het stuurwiel is verstelbaar. Het zebra-motief van de stoel is een frisse noot in de nogal sombere inrichting van de cabine



Alle belangrijke bedieningsorganen bevinden zich rechts van de bestuurder. Op de groepenpook van de transmissie na is het bedieningscomfort goed en dat van de elektronische hefinrichting (rechts boven) zelfs prima. De rode hendel is van de aftakas



Het luchtfilter is goed bereikbaar. De tankopening zit helaas boven op de hoge motorkap. Het scheelt dat er 178 liter is mee te nemen

zijn beveiligd op trekbelasting. De slangen kunnen onder druk worden aan- en afgekoppeld. De morsolie wordt netjes afgevoerd.

Bij een tegendruk van 170 bar is er aan de koppelingen nog 40 liter per minuut doorstroming. Ruim voldoende. De maximaal haalbare druk is 175 bar. Met het oog op bepaalde situaties zou het gewenst zijn als er een slordige 25 bar bij kwam.

Aan de 8210 is volgens Ford maximaal 27 liter olie te onttrekken, zowel bij stilstand als wanneer de trekker rijdt. Dat is aanvaardbaar.

#### Aftakas

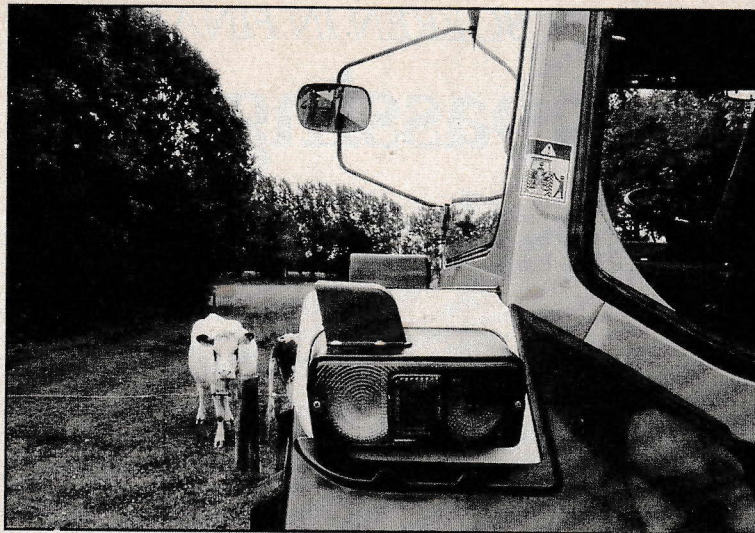
Om van 540 naar 1.000 toeren omgekeerd te kunnen gaan, is het nodig de aftakassen om te steken. Een aanpak die niet meer van deze tijd is. Ford heeft dat ingezien en komt op de Landbouw Rai met een 8210 waarvan de aftakas vanuit de cabine schakelbaar is op 1.000 en 540. Maar een spaarstand blijft jammergenoeg ontbreken.

Doordat de aftakas vlak boven de kipperknobbel zit, is het een hele klus om een groothoek-kruiskoppeling aan te koppelen.

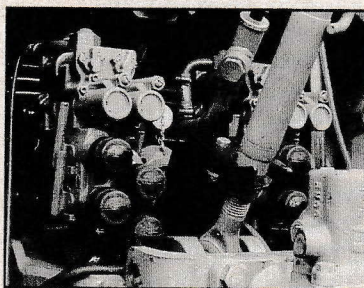
De aftakas is eenvoudig in te schakelen en het toerental (digitaal) valt goed af te lezen.

#### Voor- en achteras

De voorwielaandrijving is onder belasting in en uit te schakelen. In de tuimelschakelaar op het instrumentenpaneel verraadt een lampje dat de voorwielaandrijving in bedrijf is gesteld. Zo hoort het. Heel ouderwets daarentegen is nog het pedaaltje op de bodemplaat dat je met de hak van de rechtervoet beweegt tot het op slot doen van het differentieel in de achteras. Het slot valt er onder belasting makkelijk in (jammer trouwens dat er dan geen comtro-



In het kapje boven op de achterlichten bevindt zich de knop voor de afstandsbediening van de hef. Ook rechts is er zo'n knop. De buitenspiegels zitten op de deur. Je moet ze daardoor vrij gauw opnieuw weer instellen, en dat is niet in een handomdraai gebeurd



De vier dubbelwerkende stuurventielen zijn via de hendels in de cabine ook enkelwerkend te gebruiken. De doorstroomhoeveelheid valt per ventiel achter aan de trekker te regelen. De aansluitingen zijn goed beschermd tegen vervuiling

lelampje gaat branden) en komt er weer uit als de spanning uit het differentieel is verdwenen.

#### Trekhaken

De wagentrekhaak is halfautomatisch en laat zich met lange pennen op twee hoogtes zetten. Draai je het frame 180 graden, dan krijg je er nog twee mogelijkheden bij. De pennen verdragen zich slecht met de hefstanden. Het verstellen is dan ook allesbehalve eenvoudig. Om de topstang samen met de aftakas te kunnen gebruiken, moet de trekhaak worden verwijderd.

Kipperknobbel en zwaaiende trekhaak zitten hoog van de grond. Bevorderlijk voor de bodenvrijheid, maar het gaat ten koste van het aantal verstelmogelijkheden van de steunpoot die tot de kipper behoort. De zwaaiende trekhaak heeft een royaal 'repertoire' aan instelmogelijkheden. In een handomdraai zijn die te benutten. Wil je de (lange) borgpen van de kipperknobbel verwijderen of aanbrengen, dan

gaan de trekstangen van de hef nogal eens dwarsliggen.

#### Onderhoud

Het onderhoud van de 8210 is geen fluitje van een cent. Zo is de zijbeplating lastig te verwijderen en het peil van de koelvloeistof moeilijk te controleren. Erger is dat de opening van de brandstoftank, die je nou eenmaal veelvuldiger moet benutten, boven op de hoge motorkap zit.

Bijzonder is dat de garantie op deze trekker (twee jaar op de motor, een jaar op de rest) overdraagbaar zijn op de volgende eigenaar.

#### Kortom

Ford bouwde bij deze trekker grotendeels voort op oude vertrouwde waarden. De elektronische hef heeft lang op zich laten wachten. Het bedieningsgemak ervan is prijzenswaardig.

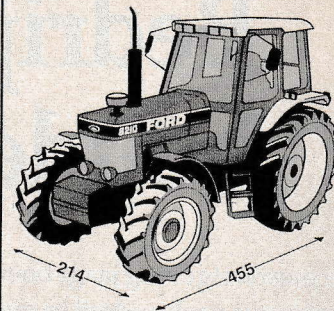
De 8210, standaard compleet uitgevoerd, is gunstig geprijsd. Reken je de kruipversnellingen en boordcomputer van de geteste uitvoering mee, dan hangt er aan elke kW motorvermogen een prijskaartje van (bruto) f 1.377. □

Testers: Willem C. Angenent, Henk Beunk, Manfred Neunaber

#### Plus en min

- + fijne elektronische hef
- + functioneel buitenwerkend circuit
- + hoog-laag onder belasting schakelbaar
- ongesynchroniseerde groepschakeling
- toerenwisseling aftakas
- geen voorwielberemming

## Technische gegevens



<b>Motor</b>	
merk en type	: Ford 8210
soort	: zescilinder lijnmotor
inhoud	: 6.572 cm <sup>3</sup>
max. vermogen	: 81 kW (110 pk) bij 2.300 toeren
max. koppel	: 400 Nm bij 1.200 toeren
stijgingsfactor	
koppel	: 0,47
specifiek brandstofverbruik	: 243 g/kWh bij maximumvermogen
soort koeling	: vloeistof

#### Versnellingsbak

24 versnellingen vooruit en 8 achteruit met onder belasting schakelbare hoog-laag

#### Draaicirkel

(ongeremd en gemeten vanaf buitenkant van voorwiel)  
zonder ingeschakelde voorwielaandrijving: links- en rechtsom 11,65 m  
met ingeschakelde voorwielaandrijving: links- en rechtsom 12,90 m

#### Hefinrichting

categorie 2; trekkrachtregeling via trekstangen  
maximum hefkraft: 5.490 daN (5.600 kg)

#### Hydrauliek

capaciteit (gemeten aan de snelkoppelingen): 40 liter/min bij een druk van 170 bar;  
maximum haalbare druk: 175 bar  
aantal liters voor extern gebruik: 27 liter, zowel rijdend als stilstand

#### Aftakas

schakelbaar op 540 en 1.000  
maximum vermogen : 75 kW  
vermogen bij 1.000 : 71 kW  
vermogen bij 540 : 68 kW

#### Geluidsniveau

in cabine: 82 dB(a) bij onbelast stilstaande trekker met nominaal motortoerental

#### Afmetingen

wielbasis : 278 cm  
bodenvrijheid : 47 cm

#### Banden

achter : 18.4 R 38 Goodyear  
voor : 16.9 R 28 Goodyear

#### Gewicht zonder frontgewichten

op vooras : 1.880 kg (39 %)  
op achteras : 2.940 kg (61 %)  
totaal : 4.820 kg

#### Importeur

Ford Nederland bv, Postbus 795, 1000 AT Amsterdam tel. (020) 5 40 99 11

Brutoprijs in geteste uitvoering f 115.220