

knopjes schakel je zonder te ont-koppelen vier versnellingen. De elektronica zorgt dat automatisch de juiste versnelling wordt ingeschakeld. De drukknoopjes vergen enige gewenning.

De groepenschakeling en de omkeerschakeling zijn ook gesyn-chroniseerd. De omkeerschakeling kent een neutraalstand. De kruip-bak heeft acht versnellingen vooruit/achteruit en begint al bij 430 meter per uur.

Zonder horten en stoten

De bak schakelt prima, zonder horten en stoten. De snelheidstrappen van de powershift zijn met circa 22 procent versnelling voldoende groot. Het schakelen van de ver-nellingshendels ging nog wat raar.

Het aantal versnellingen in het hoofdarbeidsbereik van 4 tot 12 kilometer per uur is met zeven wat krap. Ze liggen goed verdeeld. De laagste versnelling van de trans-porgroep is met 9,3 kilometer per uur laag genoeg om met een zware vracht weg te rijden.

Het koppelpedaal met zijn pedaaldruk van 11 kilo trapt bij-zonder licht. Ook is de dosering erg prettig. Voor je gevoel grijpt de koppeling mooi geleidelijk aan.

Tik op de knop

De aftakas schakel je in met een opvallende, gele bedieningsknop op het rechter paneel. De elektro-nica zorgt dat de aftakas gedoseerd hydraulisch inschakelt. Een tik op de knop is voldoende op de aftakas uit te schakelen. Prima oplossing.

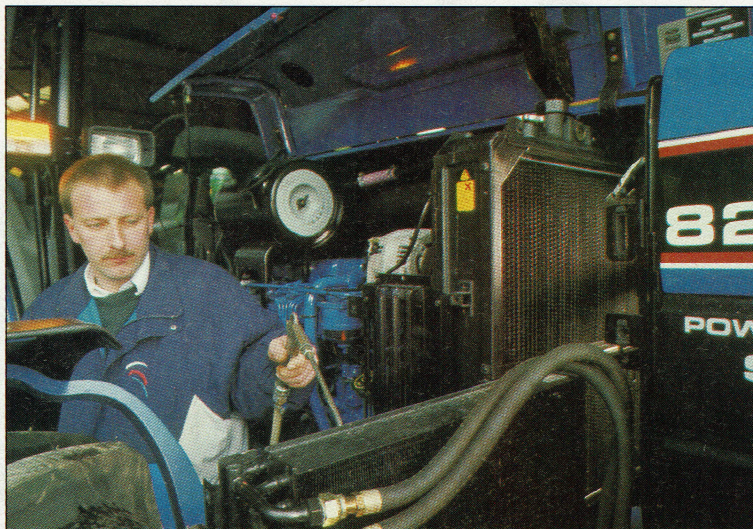
Wat heb ik hebben we op het ont-breken van een neutraalstand bij de keuze 540- of 1.000-toerige aftakas en op het ontbreken van een spaaraftakas. In neutraalstand is de aftakasstomp namelijk gemakke-lijk draaibaar.

Het geleverde vermogen aan de aftakas voldoet aan de verwach-ting: 73,4 kW bij 2.100 toeren. Bij dit toerental draait de aftakas 1.000 toeren.

Genoeg hefkracht

De hydrauliekprestaties zijn goed. Maximaal 193 bar druk of een op-brengrst van 75,7 liter bij geringe tegendruk. Het maximumvermogen is met 18,2 kW (75,4 liter per minuut en 145 bar) bovengemid-deld.

Standaard wordt de 8240 geleverd met vier dubbelwerkende aansluitingen, alle met zweefstand, doorstroomregeling en variabele drukinstelling. De vier bedienings-hendels liggen goed binnen hand-



Ford heeft zoals gebruikelijk goed nagedacht over het onderhoud. Een goed voorbeeld hiervan is de zijwaarts uittrekbare oliekoeler

bereik. Wel reageren ze te vlot bij de bediening: iets aanraken is al voldoende.

Aan de achterkant siert het in-middels bekende Ford-hydrauliek-blok. Niets op aan te merken. Dat geldt ook voor de hoeveelheid te onttrekken olie: 18 tot 77 liter, toe-reikend tot meer dan genoeg.

Ook de hefprestaties zijn goed.

De maximale hefkracht bedraagt krap 5,5 ton.

Goed is ook de regeling. De elek-tronische hef levert weinig proble-men op: een normale hendel voor de hefhoopte, instelling draaik-noppen voor de verschillende in-stellingen en een schakelaar voor snelhef. Desgewenst komt hier een vierde knop bij voor de sliprege-

ling. Een knop voor de reactiege-voeligheidsinstelling ontbreekt omdat Ford deze functie automa-tisch geregeld heeft.

In praktijk vraagt de hef om eni-ge uitleg. Eenmaal bekend met de hef blijkt deze bij het ploegwerk prima te functioneren. De reactie-gevoeligheid bij positieregeling bleek wat laag.

De bedieningsknoppen (schake-laartjes) voor de hef op de spatbor-den werken uit veiligheidsoverwe-ging alleen als de hendel voor de hefhoopte onderin staat. Iets wat je wel even moet weten.

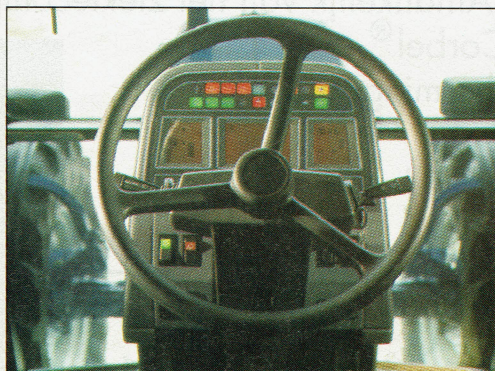
Normaal stuurgedrag

De 8240 draait voldoende scherp. Bij een spoorbreedte van 1,80 me-ter en grote, brede Michelin 480/65 R 28-voorwielen noteerde de trekker zonder en met ingeschakel-de voorwielaandrijving een draai-cirkel van 10,70 respectievelijk 11,60 meter.

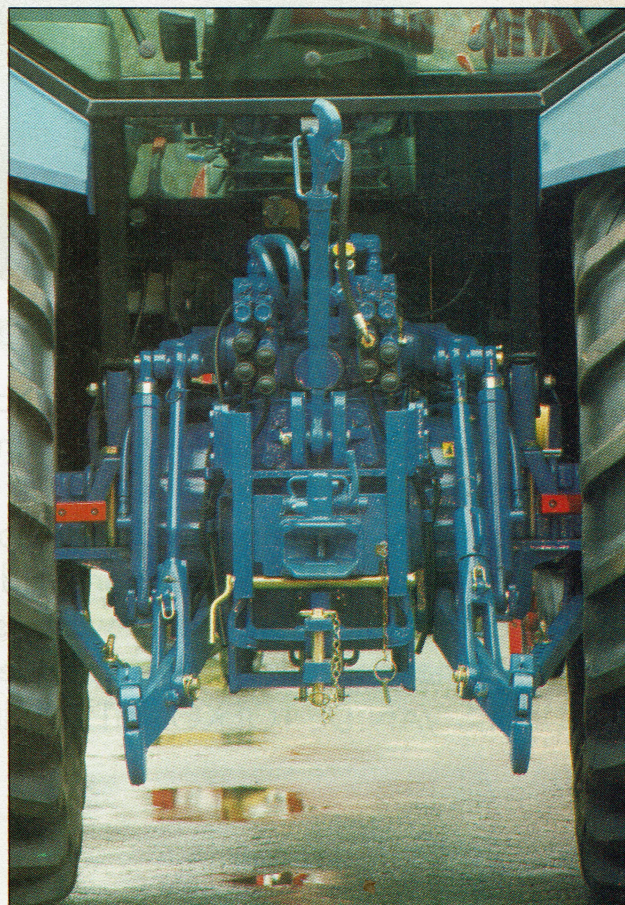
Het horizontaal en verticaal ver-stelbare stuurwiel draait bij nor-maal gebruik niet overdreven zwaar of licht. Bij stationair toe-terental draait het stuur wel zwaar. Een euvel waar bijna elk trekker-merk last van heeft. Het aantal om-



De transmissie is modern en compleet: omkeer-schakeling, kruipgroep, en vier onder belasting schakelbare mogelijkheden. De hendels zijn bere-kend op grote handen. Handig is de gele draaik-nop voor inschakeling van de aftakas. Een tik is voldoende om hem uit te schakelen



Het elektronische dashboard is modern. Minder modern is de hoge lange neus. Van vrij zicht is hier geen sprake



De prestaties van hef en hydrauliek zijn goed. Ook zijn ze prak-tisch uitgevoerd