



NH T6060 Elite: elitair maar zuinig

De elite strooit met geld, de Elite van New Holland is zuinig. Toch heeft deze veelzijdige trekker met zijn rij- en bediencomfort, luxe cabine een chique uitstraling. Veehouderij Techniek testte de T6060 Elite.

Tekst: Henk Beunk – Foto's: Gertjan Zevenbergen

De T6000 Elite-serie van New Holland kent drie typen met een viercilinder (T6020, T6040, T6060) en nominaal van 112 tot 132 pk en drie typen met een zescilinder (T6030, T6050, T6070) van 117 tot 142 pk. De 4,5 liter viercilinder van 'onze' T6060 Elite, een echte melkveehouderstrekker, is met turbo en intercooler goed voor maxi-

maal 105 kW (142 pk). Met de boost erbij wordt dat 112 kW (152 pk). Dat bereikt de viercilinder tussen 1.800 en 1.900 toeren. Dijkstra Technical Support noteerde aan de vermogensrem een maximum van 99,5 kW (135 pk) bij 1.850 toeren. Het motormanagement is dan actief zonder dat de trekker rijdt. De gemeten 99,5 kW aan de aftakas is dan vergelijkbaar met 112 kW van de

motor. Het verlies in de achterbrug is dus 12,5 kW. Dat is 11 procent, een normale waarde. Bij 2.230 toeren had onze viercilinder nog 86,1 kW aan de aftakas en zakte daarna weg. Vanuit nominaal naar maximaal komt er dus 13,4 kW bij. Dat is 15,6 procent en dat is veel. Ook houdt de motor z'n maximum goed vast. Hij weet van wanten. Dat bewijst ook het koppel van 605 Nm.



Het instrumentenpaneel is informatief. Bovenop de knopjes van de boordcomputer.



Cabinevering aan de achterzijde is standaard op de Elite en draagt bij aan het comfort.



De hef heeft dikke cilinders en tilt volgens New Holland ruim 7 ton. Wij maten ruim 6 ton.

Daarmee zet de krachtbron van Fiat Power Train nieuwe normen. Specifiek levert de FPT 1 kW per 45 cm³ cilinderinhoud en dat heet tot aan het gaatje. Een plezierige bijkomstigheid daarvan is dat het verbruik over het gehele traject laag is: 245 g/kWh bij maximumvermogen en 234 g/kWh bij maximumkoppel.

Moderne transmissie

De semi-automatische Electro Command is bijna een achttraps powershift. Bijna, want het schakelen tussen stap 4 en 5 (en 12 en 13) onderbreekt de aandrijving even, waardoor de trekker in de lage groep bij zwaar werk stil komt te staan. Het schakelen tussen de lage en hoge groep (van 8 naar 9) gaat stug. Ook zit de pook, zeker in de transportgroep, vrij ver weg. Daardoor moet je met de rug loskomen van de stoel om de knopjes van de powershift en koppeling te bedienen. Het helpt wel dat er voor de powershift ook knopjes op de rechterconsole zitten. Een sterk punt van de pook is dat je hem vast kunt pakken zonder ongewild de knopjes in te drukken. Daar is goed over nagedacht. Er zijn zeven keuzes

van 4 tot 12 km/h en de transportgroep begint lager (bij 8,7 km/h) dan waar de veldgroep ophoudt (9,8 km/h). Dat is goed. Tussen 4 en 5 (respectievelijk 4,2 en 5,3 km/h) is er geen overlap en dat kan lastig zijn bij veldwerk. De bak kan de transportversnellingen 9 tot en met 17 zelf schakelen. Hij doet dat op grond van het koppel in de transmissie en relateert dat aan toerental, insputing en snelheid. De chauffeur kan dat moment beïnvloeden. Daarvoor en voor andere automatische functies heb je wel het instructieboek nodig. Het schakelen is op te nemen in het wendakkermanagement. Het wisselen tussen voor- en achteruit gaat soepel. In dezelfde versnelling is er geen snelheidsverschil. Onbelast bij 2.300 toeren in de 17de rijdt de trekker zo'n 48 km/h. Onze snelheidsmeter was enthousiaster en gaf 50,5 km/h aan. Die 17de is er niet bij 40 km/h en hij gaat om de bak heen. Daardoor is hij volgens New Holland zuinig. Het handgas zit wat ver weg, het voetgas bedient goed en toerentallen zijn elektronisch vast te leggen. Een 16-traps kruip van 0,2 tot 3,8 km/h is een optie, maar gaat niet samen met 50 km/h.

De voorwielaandrijving schakelt uit via snelheid en stuurhoek; ook daar heb je als chauffeur geen omkijken naar. Voorasvering en -beremming zijn standaard op de 50 km/h-versie en de remvertraging is ruim voldoende. Het stuurwiel is verstelbaar in hoogte en over een groot bereik kantelbaar. Van de ene uiterste stand in de andere vraagt bijna vier omwentelingen. De optie Fast Steer (die kost 1.167 euro) reduceert dat tot een minimale beweging van de handen. Als draaicirkel maten we 10,9 meter op 2wd en 11,5 meter op 4wd. Dat is netjes. Wie scherper de bocht om wil, kan dat met Supersteer. De as schuift dan iets opzij en geeft zo meer ruimte aan het binnenste wiel. Die Supersteer gaat niet samen met voorasvering, maar wel met Fast Steer.

Drietoerige aftakas

De aftakas draait 540 bij 1.970 motortoeren en 1.000 bij 2.120. Dat betekent dat er voor de 540 meer vermogen beschikbaar is dan voor de 1.000. Je verwacht eerder andersom. De economy voor 540 zit bij 1.550. Het wisselen tussen de toerentallen loopt via

Motor & brandstofverbruik

De viercilinder diesel met common rail is fors 'gekieteld' en zit op een specifiek vermogen van 1 kW per 45 cm³ cilinderinhoud. Ook het maximumkoppel van 605 Nm bij 1.350 toeren maakt een krachtige indruk. Het verbruik van de 4,5 liter FPT blijft daarbij netjes binnen de perken.



Transmissie & aftakas

De transmissie heeft een viertraps powershift als basis. Tussen de twee veldtrajecten (tussen de stappen 4 en 5) is er geen overlap; bij werkzaamheden rond de 5 km/h is dat hinderlijk. De snelheden voor- en achteruit zijn gelijk. De 17de versnelling (voor 50 km/h) gaat direct en is dus zuinig.



Hefinrichting & hydrauliek

De hefkracht is met (gemeten) 6.150 kg normaal; op de bediening valt weinig aan te merken. De elektrische ventielen van de hydrauliek hebben een tijdsinstelling en een regelbare doorvoer: bij 1.800 toeren is er 80 l/min beschikbaar, bij volgas 90 liter. De hendels bedienen plezierig.





Op de voorgrond de bediening van de hef. Links het handgas en de pook voor groepen en powershift. De dubbelwerkende ventielen van de vier hendels voor de hydrauliek zijn instelbaar op tijd en doorstroming.

een hendel rechtsachter en dat gaat niet makkelijk. Het in- en uitschakelen via de gele knop is wel goed te doen en de aftakas loopt mooi soepel aan. In en uit is te automatiseren via de snelbediening van de hef. De hoogte waarop dat gebeurt is instelbaar. De aftakasrem is uit te schakelen; het werktuig loopt dan soepel uit. Met de toeren-schakeling in neutraal is de stomp met de hand te draaien. Hij draait dan (heel handig) ook iets door even op de buitenbediening te drukken. Die zit op beide achter-spatborden. Een rij-afhankelijke aftakas is een optie; frontaftakas en -hef zijn af-fabriek leverbaar.

Oliestroom en -druk

De hef laat zich makkelijk bedienen en geeft z'n hoogte digitaal aan. Daarmee vind je handig een positie terug. Gangbare instellingen als daalsnelheid, gevoeligheid en hoogtebegrenzing zijn uiteraard aanwezig, maar de mogelijkheid om verder te dalen dan de positie van de hendel ontbreekt. Dat de snelbediening geen neutraal heeft is ook wennen. De buitenbediening op beide spatborden bedient daarentegen zoals je verwacht: eerst langzaam en dan geleidelijk sneller. De hefstangen zijn goed en veelzijdig verstelbaar; de trekstangen hebben stabilisatie van Walterscheid. We noteerden een hefkracht tussen de kogels van 6.150 kg. Voor dit kaliber trekker is dat een normale waarde, maar ook niet meer dan dat. New Holland geeft zelf 7.100 kg op. Bij de vier DW-ventielen is er keuze tussen mechanisch of elektronisch. De Elite-koper kiest bijna unaniem voor elek-

tronisch. Dat voelt soepel aan. Ook zijn er voordelen als een tijdsfunctie en een regelbare doorstroom vanuit de cabine. Gemeten via één ventiel noteerden we bij 2.200 toeren maximaal 90 l/min. Bij 1.800 toeren is dat 80 l/min. Dat zijn goede waarden. De maximumdruk is 207 bar.

Het gecombineerde reservoir van transmissie en achterbrug (waar hef, hydrauliek en stuurpomp hun olie uit halen) is een keer per jaar of per 1.200 uur – wat het eerste komt – aan verversen toe. Voor de motor is de termijn van 600 uur plezierig lang. Om de kap te kunnen openen, moet je het NH-embleem indrukken. Dat is een leuke vondst, maar het vraagt wel duimkracht. De bereikbaarheid van de peilstok en vulopening voor de motorolie houdt niet over. Het luchtfilter daarentegen is prima bereikbaar; ook op de zichtbaarheid van het peilglas van de achterbrug valt weinig af te dingen. De koelers zijn goed te reinigen, maar van de haakjes word je niet vrolijk. Ook niet van het motoroliefilter dat op z'n kop staat. De toegankelijkheid van de accu kan beter, maar daar hoeft je niet vaak bij. Wel bij de frontgewichten, maar met 22 platen van elk 45 kg zal het omgekeerde het geval zijn, tenzij u een fronthef hebt. NH maakt dat laatste makkelijk door hef en gewichten samen aan te bieden tegen een actieprijs van 1.880 euro. De wagentrekhaak is makkelijk in hoogte te verstellen en makkelijk te verwijderen. De zwaaiende trekhaak is standaard.

Comfortabel onderkomen

De cabine van de T6000 is vooral overdwars

groot: 168 cm op het breedste punt komen we zelden tegen. Dat werkt ruimtelijk en dat wordt versterkt door veel glas en dus veel licht. Een rijder kan comfortabel zitten. De rugleuning van deze zetel is neerklapbaar en dient dan als tafeltje voor de chauffeur. De in- en uitstap voldoet wat betreft treden en houvast voor de handen aan gangbare normen. De portieropening is aan de onderzijde wat smal, maar verder naar boven voldoende groot. Het zicht en het rijcomfort in de halfgeveerde Comfort Ride cabine zijn bovengemiddeld. Het zicht naar boven valt een beetje tegen, wat hindert bij een voorlader. Van een geluidsdruk kun je bij een maximum van 67 dB(A) bij gesloten cabine nauwelijks spreken: het is ongehoord stil. Op de capaciteit van verwarming, ventilatie en airco valt weinig aan te merken. Het is de eerste keer wel zoeken naar de knoppen linksachter. Automatische klimaatregeling is een optie. De zijruiten kunnen niet open, het dakraam wel. Ook de achterraut heeft een 'kierstand'. Met die ruit geheel open is het oppassen met een werktuig in de hef. Gelukkig is hij met zowel de linker- als de rechterarm dicht te trekken. Handig is het 'touchscreen' voor de bediening van de werkklampen. De hoeveelheid praktische opbergruimte valt gezien de grootte van de cabine wat tegen. Als accessoire is er een opbergvak leverbaar.

In 't kort

Met 99,5 kW aan de aftakas en een eigen massa van 5.560 kg, zit de T6060 op een specifiek gewicht van 56 kg/kW. Dat is bijzonder laag. Hij weet dat te combineren met een laag verbruik, een goede wendbaarheid, een comfortabele cabine en een makkelijke bediening. De relatief kleine dieseltank is een nadeel, evenals het ontbreken van overlap tussen de beide powershifttranges van de veldgroep. De combinatie van kruip en snelgang is niet mogelijk. Met een basisprijs van 744 euro per kW aan de aftakas is de T6060 een gunstig geprijsde trekker. Dat oordeel blijft ook overeind in de uitvoering zoals wij hem testten. Hij komt dan op 815 euro per kW met onder andere grote banden van Pirelli, een set frontgewichten, een snelverstel-trekhaak, stabilisatie van Walterscheid en twee grote hefcilinders. Het lage specifieke verbruik en de eveneens lage specifieke onderhoudskosten (het totaalbedrag uit het schema delen door 99,5 kW) zorgen ervoor dat de T6060 ook in zijn dagelijkse doen en laten, althans op papier, niet teleur zal stellen. 

Technische gegevens en meetresultaten

Meetgegevens Veehouderij Techniek

Nom. aftakasvermogen: 86,1 kW bij 2.230 omw./min met specifiek verbruik: 261 g/kWh
 Max. aftakasvermogen: 99,5 kW bij 1.850 omw./min met specifiek verbruik: 245 g/kWh
 Max. draaimoment: 605 Nm bij 1.350 omw./min met specifiek verbruik: 234 g/kWh
 Opbrengst hydrauliek: 90 l/min bij 2.200 omw./min
 Max. druk: 207 bar
 Max. hefkracht: 6.150 daN
 Draaicirkel 2wd/4wd: 10,90 m/11,50 m
 Geluidsniveau stationair: 59 dB(A)
 volgas: 69 dB(A)
 Afmetingen trekker: hoogte 297 cm
 breedte 238 cm
 lengte 437/500* cm

Wielbasis: 2.412 mm
 Bodemvrijheid: 43 cm
 Gewicht: 5.560/6.560* kg
 Gewichtsverdeling* v/a: 2.920/3.620 kg
 Banden: voor 480/65R28, achter 600/65R38
 *incl. frontgewichten

Opgave fabrikant

Motor: FPT CNH 4 TI 4v
 Cilinders en inhoud: vier, 4.485 cm³
 Max. vermogen: 111 kW/152 pk bij 1.850 omw./min

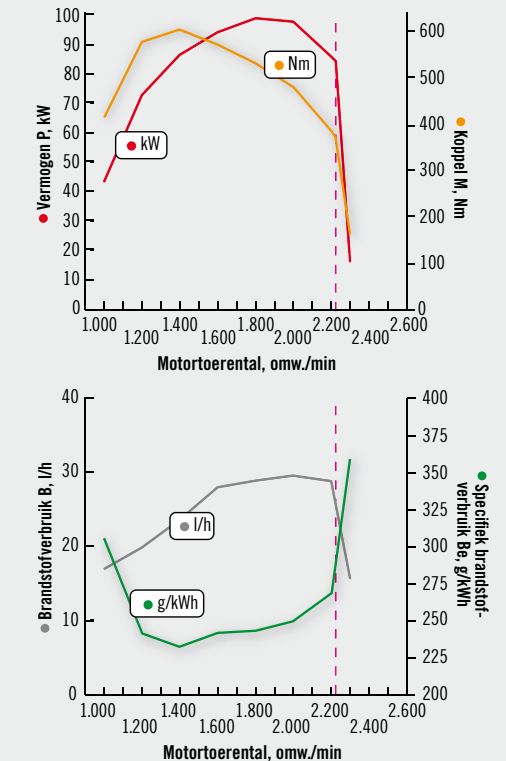
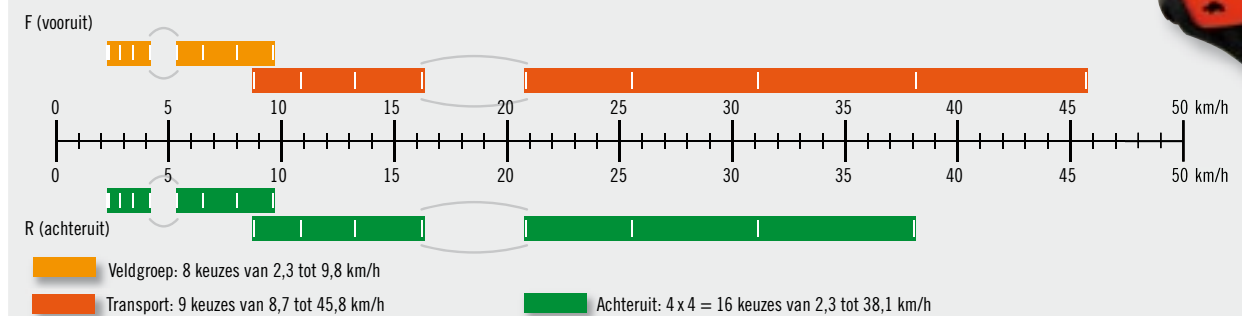
Max. draaimoment: 608 Nm bij 1.600 omw./min
 Inhoud dieseltank: 176 l
 Transmissie: 17+16, viertraps powershift, vier groepen en extra 50 km/h
 Koppeling en remmen: meerplaats in oliebad
 Aftakas: 34,9 mm met 6 spiebanen, verwisselbaar
 Aftakastoeren: 540, 540E (bij 1.550) en 1.000.
 Oliepomp: tandwiel sturen - plunjer hydrauliek
 Opbrengst en druk: 113 l/min, 210 bar
 Aantal ventielen standaard: vier elektrisch DW
 Max. hefkracht: 7.120 kg
 Achterbrug- en hydrauliekolie: 62 l
 Vooras tot.: 12 l (verversingstermijn 1.200 uren)
 Motorolie: 10 l (verversingstermijn 600 uren)

Onderdelenprijzen excl. btw

- tankdop: € 38
 - rechterbuitenspiegel: € 79
 - voorspatbord: € 36
 - achterrichtunit: € 53
 - koplampunit: € 197
 - achterraut: € 220
 - linkerportier: € 260
- Brutoprijs excl. btw standaard: € 74.000
 getest: € 81.1000

Snelheidsopbouw transmissie New Holland T6060 Elite op 650/65R38 achterbanden

De streepjes geven de snelheden weer bij nominaal 2.200 toeren



Onderhoud & kosten

De motorolie is eenmaal per 600 uren aan verversing toe; dat is plezierig lang. De bereikbaarheid van peilstok en vulopening kan beter. Het luchtfilter is goed toegankelijk en de koelers zijn makkelijk te reinigen. De frontgewichten zijn met 45 kg per stuk aan de zware kant; er passen twintig op.



Cabine & comfort

De halfgeveerde cabine biedt veel ruimte, veel licht en zicht en ruim voldoende rijcomfort. Ook een rijder kan prima zitten. Het geluidsniveau (65 dB bij maximumvermogen en 64 dB bij maximumkoppel) is ongehoord laag. De ruitenwisser op de voorruit heeft niet veel om het lijf.



Voor en tegen

Plus
 + moderne en krachtige motor
 + laag brandstofverbruik
 + ruime en comfortabele cabine
 + (zeer) lage geluidsdruk

Min
 – geen combinatie van 50 km/h en kruip
 – geen overlap tussen eerste en tweede powershiftgroep