

New Holland T7.170: stille stoere bak

De T7.170 van New Holland is stilstaand 106 kW (144 pk) sterk en hij valt op door z'n stoere neus. Rijdend zit het maximum op 126 kW (171 pk). Hij trekt dan de aandacht door zijn praktische cvt en de sidewinder-armleuning. Een sterk punt is ook de stille cabine (mits de achterraut dichtzit). De toerschakeling van de aftakas en de ruitenwisser kunnen beter.





▲ Het koelpakket is voor onderhoud goed toegankelijk doordat het in delen uit- en wegklapbaar is. Met perslucht kun je er dan makkelijk bij. De 6,7 liter zescilinder legt in het veld een weerstand aan de dag om u tegen te zeggen.

▲ De dieseltank heeft een inhoud van 270 liter; voldoende voor lange dagen. In de AdBlue-tank (op de voorgrond) past 51 liter. Op de gereedschapskist valt het nodige aan te merken, maar het is desondanks plezierig dat hij er is.

De stoere neus geeft de T7 een onmiskenbaar eigen gezicht. Dat doet ook de cabine die vrij ver naar voren staat. De T7 gebruikt AdBlue om aan de emissie-eisen te voldoen. De serie kent negen typen: van de T7.170, die wij testten, tot aan de T7.270. De aanduiding komt bij alle typen redelijk overeen met het maximummotorvermogen in pk's inclusief het power-management EPM, ofwel de boost. Voor de T7.170 geeft New Holland een maximum op van 126 kW (171 pk).

Sterk staaltje

De motor is een zescilinder vierkleps common rail turbo-intercooler met 6.728 cm³. Die 6,7 liter inhoud komen uit 104 mm boring en 132 mm slag. We noteerden een maximum van 93,2 kW aan de aftakas. De boost is dan niet actief; die wordt pas wakker als de trekker sneller dan 0,5 km/h rijdt en

dan 25 kW of meer afgeeft via aftakas of hydrauliek. Bij snelheden van boven 18 km/h is de boost er altijd. Bij de metingen van Dijkstra Technical Support gaf de zescilinder een koppelstijging te zien van 58 procent bij een toerendaling van 29 procent. Dat is een weerstand om u tegen te zeggen. In het veld is de T7.170 dus echt een dikkop; hij geeft niet op. Met 72 cm³ per kW (6,7 liter inhoud en 93,2 kW vermogen aan de aftakas) wordt de zescilinder niet al te zwaar benut. Dat is logisch voor de minst sterke motor in een reeks van negen. Het idee dat daar een hoger verbruik uitrolt, blijkt bij deze T7 te kloppen. Hij zit in z'n dieselconsumptie ruim boven gemiddeld. We denken echter dat het voor deze trekker een incident was. Het verbruik zit namelijk (te) ver af van het gunstige verbruik van de eerder geteste Steyr 6145 CVT. Die heeft, op de instelling van de elektronica na, dezelfde motor. De dieseltank houdt 270

liter en daarnaast is er een tank voor 51 liter AdBlue. De doppen zijn niet afsluitbaar.

Doorleefde cvt

New Holland heeft door zijn zustermerken Case IH en Steyr al vele jaren ervaring met traploze transmissies. Dat is te merken: de Auto Command biedt veel mogelijkheden en is toch probleemloos te bedienen, ook voor een nieuwe chauffeur. Dat komt doordat het spontane rijden gewoon via de rechervoet loopt en het wisselen van de rijrichting via de bekende hendel links onder het stuur. Als je de trekker wat beter kent en eenmaal op gang bent, kun je die rijrichting ook wisselen en tevens de snelheid regelen via de rijhendel op de armleuning. Dat werkt prima. Deze *forced-based handle* komt op een chauffeur die voor de eerste keer met de T7 op pad gaat nogal druk over, maar dat went. Als je de snelheid via de rijhendel vastlegt, is die met

Motor & brandstofverbruik

De 6,7 liter zescilinder verzet zich onder last sterk tegen terugzakken in toeren. Het maximumvermogen vonden we bij 1.750 omw./min. Dat is bijzonder laag. New Holland zelf geeft als toeren-tal voor het maximum 1.900 op. Het verbruik van onze T7 was aan de hoge kant.



Transmissie & aftakas

Traploze hydromechanische transmissie met veel mogelijkheden die zich praktisch laat bedienen, zowel met de hand als met de voet. De topsnelheid van 47 km/h (op 650/65R38 achterbanden) is afhankelijk van de belasting haalbaar bij toeren-tallen tussen 1.550 en 2.150 omw./min.



Hefinrichting & hydrauliek

De hef is sterk en heeft op de topstang en hef- en trekstangen voldoende verstellingen. De bediening in de cabine is makkelijk. De standaardoliepomp levert 113 l/min; onze trekker had de versie met 125 l/min. Daarvan vonden we aan de snelkoppelingen rond de 90 liter terug.



Technische gegevens en meetresultaten New Holland T7.170

Meetgegevens Landbouw/Mechanisatie

Nominaal aftakasvermogen	79,0 kW bij 2.110 omw./min
• met specifiek verbruik	308 g/kWh
Maximumaftakasvermogen	93,2 kW bij 1.750 omw./min
• met specifiek verbruik	294 g/kWh
Maximumdraaimoment	564 Nm bij 1.450 omw./min
• met specifiek verbruik	310 g/kWh
Constant vermogen traject	36%
Specifiek vermogen	72 cm ³ /kW
Koppelstijging (bij toerendaling)	58% (29%)
Olieopbrengst hydrauliek	89 l/min via één ventiel
Maximumdruk	200 bar
Maximumhefkracht	8.350 daN
Draaicirkel 2wd/4wd	11,50 m/ 12,35 m
Geluidsniveau stationair	60 dB(A)
volgas	66 dB(A)
Afmetingen trekker hoogte	311 cm
breedte	254 cm
lengte*	483/529 cm
Wielbasis	2.789 mm

Bodemvrijheid	45 cm	Maximumhefkracht	8.350 daN
Gewicht*	7.220 kg	Achterbrug- en hydrauliekolie	65 l
Gewichtsverdeling*	v/a 3.435/3.785 kg	Vooras totaal	11,5 l (verversings termijn 1.200 uren)
Banden vóór	540/65R28,	Motorolie	15 l (termijn 600 uren)
achter	650/65R38		

Technische gegevens opgave fabrikant

Motor	New Holland 6T4 Tier 4A	Brutoprijs excl. btw standaard	€ 105.047
Cilinders en inhoud	zes, 6.728 cm ³	getest	€ 117.342
Nominaal vermogen* (excl. boost)	92 kW (125 pk) bij 2.200 omw./min	Onderdelenprijzen excl. btw	
Maximumvermogen* (incl. boost)	126 kW (171 pk) bij 1.900 omw./min	• tankdop	€ 27
Maximumdraaimoment* (incl. boost)	741 Nm bij 1.500 omw./min	• rechterbuitenspiegel (glas)	€ 18
Inhoud dieseltank	270 l, AdBlue 51 l	• voorspatbord (rubber)	€ 41
*volgens ISO TR14396		• achterlichtunit	€ 68
Transmissie	continu variabel	• koplampunit	€ 197
Koppeling	meerplaats nat	• achterruit (alleen glas)	€ 274
Remmen	meerplaats nat	• linkerportier (compleet)	€ 291
Aftakas	34,9 mm met zes spiebanen		
Aftakastoeren	540/540 E/1.000 of 540 E/1.000/1.000 E		
Oliepomp	axiale plunjerpomp		
Opbrengst en druk	113 l/min, 200 bar		
Aantal ventielen standaard	4 DW, elektrisch bediend		



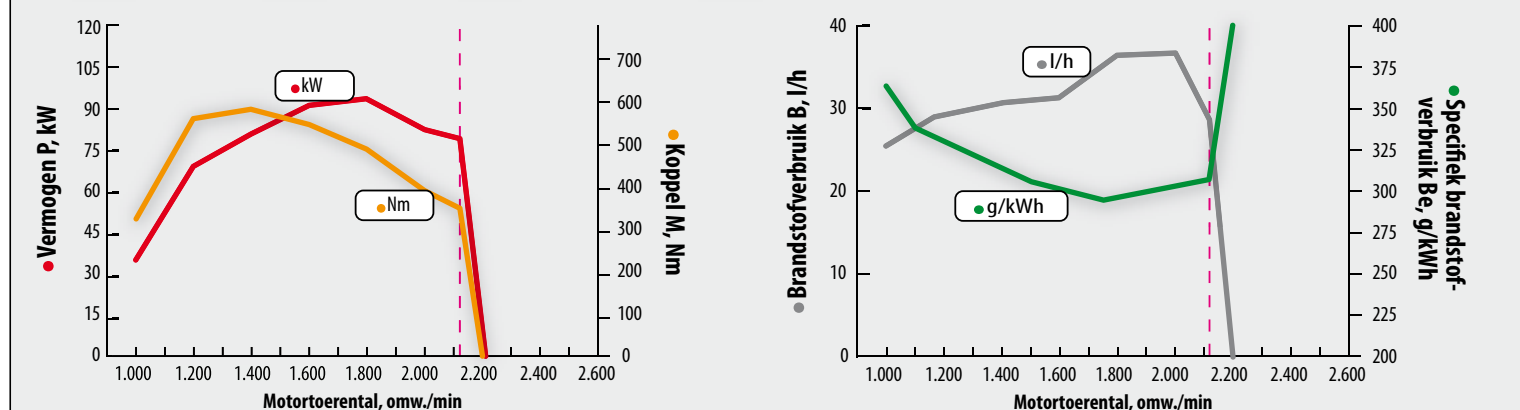
Snelheidsopbouw transmissie New Holland T7.170 op 650/65R38 van 1.550 tot 2.150 omw./min

F (voorruit)



R (achterruit)

■ Kruip ■ Veld ■ Transport ■ Achterruit



de voet te overrulen, maar omgekeerd niet. Dat is geruststellend. De oranje schuifknop met de naam handgas regelt te allen tijde gewoon het toerental en ook dat werkt plezierig voorspelbaar. Via oranje drukknopjes in het trekkerdisplay zijn voorkeurstoerentallen op te roepen en via knopjes op de hendel drie snelheden te programmeren. Daarnaast is er een grenslastregeling en is de felheid van accelereren instelbaar: op stand 1 zit je in 30 seconden op 50 km/h; op stand 3 duurt dat zo'n 40 seconden. Het actuele verbruik is ook af te lezen; dat is uitermate leerzaam. De T7 haalt z'n topsnelheid afhankelijk van de belasting van de motor ergens tussen 1.550 en 2.150 motortoeren. Het display geeft dankzij de laser de snelheid zeer precies weer; de wijzer in het dashboard is wat ruimdenkender. De grootte van de snelheidsstappen bij één keer aantikken van de rijhendel is afhankelijk van de snelheid die je op dat moment rijdt. Bij loslaten van het rijpedaal (afremmen op de motor) en dan weer proberen een constante snelheid te vinden, is de trekker onrustig, zeker als de reactiefelheid op stand 3 staat. Het koppelpedaal heb je normaal gesproken niet nodig, behalve in de rol van startbeveiliging. Toch is het in paniek-

situaties plezierig dat er zo'n pedaal is. Na een tijdje stilstand met draaiende motor moet je die koppeling ook even intrappen; dat voelt veilig. Er is één sleutel voor zowel het contact als de portieren.

De cvt bedien je met hand en/of voet

De voet op de rem

Remmen doet deze New Holland als de beste. Die voetactie is desondanks goed te doseren, ook via de afzonderlijke pedalen. Het (ont)koppelen moet je met de hand doen. Wij zien dat liever via de voet. Een ander klein maar oplosbaar gebrek van onze T7 was de schakelaar onder de handrem die af en toe bleef hangen. Je kunt dan ook niet wegrijden. Ook het verstellen van het stuurwiel ging moeizaam. Dat richtinggevend deel was dus

niet zo soepel als normaal aan persoonlijke wensen aan te passen. Als draaicirkel over de buitenkant van het voorwielspoor noteerden we 11,50 meter op 2wd en 12,35 meter op 4wd. Met een wielbasis van bijna 2,8 meter is dat knap; daar helpen uiteraard de ruime spoorbreedte (197 cm) en de maximaal 55 graden hoekuitslag aan mee. Dat het sturen weinig kracht vraagt, komt dat gevoel van wendbaarheid ook ten goede. Al met al laat de T7 een knap wendbare indruk achter. Opvallend is dat de spoorstang voorlangs ligt en de stuurcilinder achterlangs. Bij de meeste voorassen zijn spoorstang en stuurcilinder(s) gecombineerd. Supersteer is een optie: de T7 gaat dan nog scherper de bocht om. De minderprijs ten opzichte van voorasvering (die komt te vervallen) bedraagt 2.000 euro. De wielbasis neemt met Supersteer ten opzichte van de geveerde versie met ruim 9 cm toe tot 2,88 meter. Vierwielaandrijving en differentieelsloten zijn via tiptoetsen onder last in en uit te schakelen. Ze kunnen dat ook automatisch op basis van snelheid en stuurhoek, bij de differentieelsloten kan het ook via de hef. Allemaal prima voor elkaar dus. Dat komt ook door het paneeltje op de

armleuning: zonder misverstanden kun je zien welke tiptoets waarvoor dient. De Trelleborg TM800-banden 650/65R38 achter en 540/65R28 voor stonden tijdens de trekker-test op 1,6 bar. De snelverstelrekhaak heeft vier posities met een hoogteverschil van 30 cm. Hij is naar boven toe uit het frame te halen. Verder zijn er een kieperknobbel en een zwaaiende trekhaak.

Drietoerige aftakas

Het eerder genoemde paneeltje heeft ook een geel controlelampje voor de draaiende aftakas. Het kiezen van de toeren en het in- of uitschakelen doe je elders. Daarbij is de gele knop die de meerplaats natte aftakaskoppeling activeert goed beveiligd tegen per ongeluk inschakelen. Met een tik op z'n kop is hij ook snel weer uitgeschakeld. Het in- en uitschakelen is ook te koppelen aan de hefhoogte. Handig op de wendakker en daar is dus niets mis mee. Dat is wel het geval met de toerenschakeling. Daar moet CNH gewoon even iets aan doen: de posities van de hendel komen namelijk niet overeen met de aanduidingen. Voor een chauffeur die onbekend is met de trekker is dat knap lastig. De 540 zit bij 1.969 motortoeren en de 540 E bij 1.546. De 1.000 zit bij 1.900: volgens New Holland is dat het punt van maximumvermogen. In plaats van 540 kun je ook voor 1.000 E kiezen. Een keuzemogelijkheid voor vier toerentallen is er niet. De stomp met zes spiebanen is na het losnemen van een veerring te vervangen door een andere variant. Vrije ruimte voor de handen is er voldoende. De aftakas is zowel met lopende als stilstaande motor met de hand te draaien als de toerenschakeling in neutraal staat. De aftakaskoppeling grijpt gemoduleerd aan. Is de kracht die het werktuig vraagt te hoog voor het toerental van de motor, dan schakelt de aftakas niet in. Op beide achterspatborden zit een buitenbediening. De hefkraft tussen de kogels bedraagt vol-



▲ Sidewinder-armleuning met de rijhendel (links) en de kleurrijke flippers en joystick voor de hydrauliek.

gens New Holland 8.256 kg, zo'n 8.100 daN. Onze eigen meting kwam uit op 8.350 daN. Dat is dus meer dan de fabrikant opgeeft en voor een trekker met een vermogen van 126 kW (171 pk) is het heel veel. Een beperking van de hef is het relatief geringe verticale bereik van de vanghaken van 62 cm. Dat is te verbeteren met de hefstang in het voorste van de twee gaten; de hefkraft neemt dan wat af. De bediening zit op het bultje rechts voor op de armleuning en daar is het goed mee werken. Het beeldscherm toont bij elke beweging met de schuifknop een zogenoemde pop-up. Die geeft in getallen van 0 tot 100 de hoogte van de vanghaken weer. Als je dat eenmaal kent, is het handig. Ook bij het wijzigen van andere instellingen verschijnen die pop-ups. Voor de daalsnelheidsregeling en de hoogtebegrenzing moet de klep van de armleuning omhoog. Bij de snelbediening moet je eraan wennen dat er geen neutraalstand op de schakelaar zit: hij heft of hij daalt. Dat is ook het geval als je de hef via de multifunctionele hendel bedient. Voor een nieuwe chauffeur is dat



▲ De forced-based handle bedient vele taken.



▲ De toerenschakeling van de pto is onduidelijk.

Gebruikerservaringen Martin Janssen, Lelystad: "In alle opzichten een puike trekker."

De T7.170 van Martin Janssen kwam eind 2011 op zijn 67 hectare grote akkerbouwbedrijf in Lelystad en had half december ruim 450 uren op de teller. Met de vierschaarploeg komen daar deze winter nog de nodige uren bij. De T7 staat voor dat werk op 520 achterbanden. Bij de meeste andere klussen zijn het 650'ers. Verder heeft Martin nog 420'ers voor rijencultuur; daar is ook dubbellucht bij. De banden kan Martin uitwisselen met de vier jaar oude Steyr CVT 6145. Dat de T7 uit dezelfde CNH-familie komt, maar jonger is, merkt Martin bijvoorbeeld aan verbeteringen in de elektronica en in de cabine. Dat beide cabines heel stil zijn, maar luidruchtig als de achterraut opengaat, is niet veranderd. Ook de wissel op de voorruit, die maar een beperkt bereik heeft, is door CNH nog niet verbeterd. Met de toerenschakeling van de aftakas heeft Martin geen problemen. Hij heeft de 1.000 E in plaats van de 540 en komt zo bij bijna alle werkzaamheden, waaronder het zaaien van uien en bieten, met lage motortoeren uit. Dat heeft volgens hem een gunstig



▲ Martin Janssen met zijn T7.170 van december 2011: "De weergave van het brandstofverbruik is een goede stimulans om te proberen zo zuinig mogelijk met diesel om te gaan. De cvt en de drietoerige aftakas helpen daarbij."

effect op het verbruik. Daar is Martin via de actuele weergave sowieso veel mee bezig: hij weet dat het bieten zaaien met de 6-meter machine 5,5 liter diesel per uur vraagt en het ploegen 17 l/h. Hij rijdt dan met 1.450 toeren. Martin ervaart de T7.170 als bijzonder zuinig, maar had, net zoals de Steyr heeft, toch

liever vier toerentallen op de aftakas gehad om het brandstofspel nog scherper te kunnen spelen. De grenslastregeling zet hij daarvoor ook in. Over de bediening van de T7 heeft Martin (bijna 50) geen klachten; zijn 80-jarige vader kan er ook mee uit de voeten. Door de automatische functies op vierwielaandrijving en differentieelsloten heb je daar in het veld geen omkijken naar. Van het goede zicht naar de rechts is helaas door bedieningspanelen en monitoren (voor onder meer de spuitmachine) niet veel meer over. Doordat de trekker voor het zaaien spuitwerk op 150 cm spoor staat, is Martin van de wendbaarheid van de trekker bepaald niet onder de indruk. De stoelsensor (die samenwerkt met de startbeveiliging) heeft hij verwijderd, omdat deze in situaties waar de trekker iets schuin hangt (bijvoorbeeld bij het maaien van taluds) te gevoelig is en dan de motor stopzet. Reparaties heeft Martin nog niet gehad. Hij geeft New Holland een compliment voor de gebruikersdag die ze voor de T7 organiseerden. Die bleek heel nuttig.

Onderhoud & kosten

De motorkap gaat als één geheel omhoog; het koelerpakket in de neus is goed te reinigen. De liters olie voor achterbrug, transmissie en hydrauliek blijven beperkt tot 65. Dat drukt de kosten bij het vervangen (1x/1.200 uur). Het stukrijden van een koplampunit (197 euro) is een prijzig grapje.



Cabine & comfort

Een halfgeveerde cabine met veel ruimte in de breedte en een plezierig laag geluidsniveau. Daarbij is het wel zaak de achterraut dicht te houden. Airco en ventilatie doen hun werk naar behoren. De geveerde vooras draagt veel bij aan het rijcomfort en is ook uit te schakelen.





▲ 4x DW met doorstroomregeling in de cabine.



▲ Schermen met informatie via Intelli-view.



▲ Peilglas voor het olieniveau in de achterbrug.

soms even schrikken. Voor de topstang is er aan de trekkerzijde één extra positie die (met de trekhaak naar beneden) goed benutbaar is. Ook de ophanging van de topstang is goed voor elkaar. Beide hefstanden zijn in te stellen op pendelen en hebben een praktische lengteverstelling. De stabilisatie is aan beide zijden zelfvergrendelend. Het hangt van het type werk af of je daarmee tevreden bent. De buitenbediening werkt goed. De axiale plunjerpomp levert 113 l/min; een versie met 125 l/min is een optie. Het instructieboek meldt een maximale doorstroming voor één ventiel van 95 l/min. Gemeten via één ventiel kwamen wij aan 89 l/min. Met twee meters was dat voor elk van de ventielen 45 l/min. Gezien de 113 liter van de pomp zijn dat normale waarden. Voor alle vier ventielen zijn doorstroming en tijdsduur in te stellen via de Intelli-monitor; dat vraagt even verdieping. De vier dubbelwerkende ventielen bedien je op de armleuning elektrisch via vier flippers. Die komen qua kleur overeen met de beschermklepjes op de snelkoppelingen achterop de trekker. Dat is dus goed voor elkaar. De dikke leiding voor power-beyond is samen met de snuffelleiding en de drukloze retour standaard. Dat geldt ook voor de koppeling voor het hydraulisch beremmen van kiepers. Ventiel drie (het bruine) is ook via het achterspatbord te bedienen. Rijdend mag een werktuig 21 liter aan de achterbrug onttrekken; stilstaand op vlak terrein 30 liter. Met 10 liter extra in de achterbrug (bovenop de 65 liter die er in hoort te zitten) mag u beide waarden ook met 10 liter verhogen.

Onderhoudskwesties

Het vullen van het grote reservoir is goed te doen via de opening bovenop de achterbrug. Het peilglas zit onder aan de zijkant; daar is het vaak vuil. Het controleren en het (bij)vullen van motorolie levert geen problemen op. De motorkap hoeft daarvoor niet omhoog. Om die kap te openen moet je met een pen of een schroevendraaier een grote dop indrukken; makkelijk is anders. Gelukkig zijn er geen aparte zijpanelen; alles gaat mee omhoog. Het luchtfilter is dan goed te bereiken en het koelvloeistofniveau makkelijk te controleren. Het bijvullen vraagt wat acrobatische vaardigheden. De T7 krijgt een compleet pakket voor het goed toegankelijke koelerpakket. Het motoroliefilter zit op de kop gemonteerd. De drie filters voor de achterbrug zitten onder de cabine. Het pers- en het aanzuigfilter zijn eenmaal in de 600 uren toe aan de beurt; voor de grote pot met binnenfilter is dat 1.200 uur. De accu is gelukkig

onderhoudsvrij, want daar kun je lastig bij komen. Voor het tankje van de ruitensproeier en voor het losbladige instructieboek in een vierrings ordner hebben we lof. De T7.170 heeft standaard tien geschroefde frontgewichten à 45 kg. Die zijn eraf te halen, maar makkelijk is anders. Met die 450 kg rust 48 procent van het gewicht op de vooras. Dat is een prima gewichtsverdeling. Haal je ze eraf, dan blijft er ruim 40 procent op de vooras over.

Veel zicht opzij

De eerste trede naar de cabine begint vrij hoog (op 54 cm) en de afstand tussen de treden is aanzienlijk (30 cm); voor korte benen zijn dat grote stappen. De onderste trede is flexibel bevestigd en kan ook weg. Steun en geleiding voor de handen zijn prima. De portieropening is groot, maar mag bij de voeten nog wel meer ruimte bieden. De cabine oogt in eerste instantie wat 'vol', maar de feiten spreken anders: in de breedte is die fors groter dan gemiddeld. De binnenhoogte is normaal, maar bij het portier wat minder door de dak-

De hef van de T7 is uitermate krachtig

console. Je moet er enigszins gebukt in en uit. De grote sidewinder-armleuning, die wat bijdraagt aan het volle gevoel, heeft een elektrische stelmotor. Daarmee kun je hem eenvoudig naar voren of achteren schuiven. De instelling van hoogte of hoek is wat lastiger. Samen met de stoel (die dicht op de achterwand zit) kan die armleuning een aantal graden naar rechts draaien om het zicht naar achteren te vergemakkelijken. De zit in de Grammer (pneumatisch geveerd en veelzijdig verstelbaar) is prima. Ook de eventuele bijrijder zit bovengemiddeld goed. De rugleuning van die stoel dient neergeklapt als bijzettafeltje voor de chauffeur. Dat geeft de koffiepauze een huiselijk sfeertje. Je kunt daar ook een koelbox neerzetten, maar die moet je dan wel vastsjorren. De functionaliteit van de overige opbergplekken is acceptabel, maar niet meer dan dat. Het zicht naar opzij is prima door het ontbreken van zijstijlen. Ook naar achteren via de goede binnenspiegel en de elektrisch instelbare buitenspiegels (standaard) is het prima. Schuin naar beneden is het rechts voor onder de maat, omdat daar de AdBlue-techniek zit.



▲ De hef van de T7.170 levert veel kracht en heeft ruime verstelmogelijkheden. De vier dubbelwerkende hydrauliekventielen worden elektrisch aangestuurd. De standaardachterband is de TM800 van Trelleborg met de maat 650/65R38. Bij de aftakas is er keuze uit drie toerentallen; de optie van vier is er niet.

Vanuit de stoel is het linkerportier (het rechterportier is een nooduitgang) redelijk dicht te trekken dankzij de knop op het scharnierpunt van de demper. Je moet echter wel flink kracht zetten. Voor het openen moet je ver naar voren reiken en flink drukken. De natuurlijke ventilatie loopt via de dakruit en/of de goed te bedienen achterrauit. In beide hoeken kunnen eventueel kabels naar binnen. Houdt u de ramen liever dicht, dan is het goed te weten dat de kachel het snel warm en de airco het snel koel krijgt. De wissel op de achterrauit heeft een goed bereik, de wissel op de voorruit niet. Die scharniert bovenin, waardoor je bij nattigheid al gauw het zicht op de voorwielen kwijt bent. De bekleding is goed te reinigen en voor het nachtwerk zit er boven de rechterconsole een oranje licht. Het rijcomfort in de halfgeveerde cabine is goed, mede dankzij de standaard voorasvering. Die laatste is ook te schakelen. De cilinder vergrendelt zich dan in de positie die hij op dat moment heeft. Het geluidsniveau in de cabine is plezierig laag, ook met het dakruit open. Het wordt lawaaiig als de achterrauit opengaat. De T7.170 is rijkelijk voorzien van licht; dat maakt de neus al duidelijk. Verder zitten er nog twee werklichten aan de voorzijde van de cabine en twee aan de achterzijde. De 2x2 xenonlichten die wij hadden zijn een optie.

De bediening is een en al helderheid. De richtingaanwijzer heeft goed zichtbare controlelampjes en een goed hoorbaar signaal. Naast de kleine displays in de stuurconsole is er ook het Intelliview-touchscreen op de armleuning. Daarmee is door een groot aantal pagina's te bladeren, onder meer voor het instellen van hydrauliek op tijd en hoeveelheid. Ondanks de goede gebruikersvriendelijkheid is het instructieboek daarbij af en toe toch wel handig.

In 't kort

Enkel gerelateerd aan een maximum van 93,2 kW via aftakas (de boost is dan niet actief) lijkt de T7.170 prijzig. Maar gerelateerd aan het maximummotorvermogen dat hij in het veld kan halen (126 kW) heeft deze New Holland een concurrerende prijs, zeker gezien de complete uitvoering. De trekker heeft een bijzonder praktische transmissie, veel hefkracht en voldoende hydraulisch vermogen. De draaicirkel is klein, het geluidsniveau in de cabine laag en het zicht naar opzij prima. De motor heeft een indrukwekkende koppelstijging. Bij de verbruiksmeting leek de inspuiting wat van slag. Minpunten zijn het ontbreken van vier toeren voor de aftakas, de onduidelijke schakeling van die aftakstoeren en het slechte bereik van de wissel op de voorruit. **LM**

Kosten per draaiuur

Over 8 jaar bij 500 draaiuren per jaar	
Bruto-aanschafwaarde excl. btw	€117.342,00
Restwaarde na 8 jaar 35%	€ 41.069,70
Afschrijving totaal	€ 76.272,30
Afschrijving per jaar	€ 9.534,04
Afschrijving per draaiuur	€ 19,07
Renteverlies:	
5% van gemiddeld geïnvesteerd vermogen (117.342 + 41.069,70) : 2 = € 3.960,29 per jaar	
Per draaiuur	€ 7,92
Verbruik per uur:	
60% van het gemiddelde van maximumvermogen en maximumkoppel (32,4 + 32,4) : 2 = x 60% x € 1,00*	
Per draaiuur	€ 19,44
Stalling & verzekering:	
2% van nieuwwaarde	
Per draaiuur	€ 4,69
Reparaties: 2,5% van nieuwwaarde	
Per draaiuur	€ 5,86
Periodieke onderhoudskosten: filters, olie, koelvloeistof e.d.	
Per draaiuur	€ 1,07
Totale kosten per draaiuur	€ 58,05

* In deze test hebben we nog de prijs van rode diesel gehanteerd.

Voor en tegen

Plus

- + prima zicht naar opzij
- + plezierig te bedienen en veelzijdige cvt
- + praktische bediening differentieelslot en 4wd
- + wendbare trekker
- + krachtige hef

Min

- toerenschakeling aftakas onlogisch
- wissel op voorruit onder de maat