



New Holland T7.315 Heavy Duty

Wereld op zich

De T7 Heavy Duty vult het gat tussen de T7- en T8-serie van New Holland. Maar de T7 Heavy Duty is veel meer dan de uitbreiding van een serie. Het is een compleet nieuwe trekker.

Je zult maar trekkerfabrikant zijn. Je zult maar trekkerfabrikant zijn en geen trekker kunnen leveren tussen 280 en 300 pk. Je zult maar trekkerfabrikant zijn, geen trekker hebben tussen 280 en 300 pk en zien dat concurrenten die trekkers wel verkopen. Dan kun je maar één ding doen: dat gat dichten. Tot nu toe moesten akkerbouwer en loonwerkers die een New Holland in dit vermogenssegment zochten een keuze maken. Ofwel een lichte, wendbare trekker met net iets te weinig vermogen: de Engelse T7.270. Ofwel een New Holland met voldoende vermogen, die eigenlijk net te zwaar is voor de Europese boer en loonwerker: de Amerikaanse T8.320. Vaak viel de keuze op de T7.270. Of - heel vervelend voor New Holland - potentiële klanten waken uit naar een trekker uit de Fendt 800 Vario-serie of misschien wel naar de Claas 800- en de John Deere 7R-trekkers. Tijdens Agritechnica introduceerde New Holland de T7 Heavy Duty. Een serie van twee die tussen de T7 en de T8 valt. Een echte Europese trekker: de motor komt uit het Italiaanse Turijn, de vooras uit Modena, de cvt-transmissie uit Antwerpen en de standaard geveerde cabine uit Croix (Fr). Op een nieuwe productielijn in het Engelse Basildon zet de fabrikant de trekker sinds december in elkaar.

Europese trekker

Hoewel het uiterlijk dat niet echt doet vermoeden, is de trekker helemaal nieuw. De T7.290 Heavy Duty haalt 212 kW (288 pk) uit een 6,7 liter FPT-motor met een enkele, maar variabele turbo. De T7.315 Heavy Duty haalt uit diezelfde krachtbron 230 kW (313 pk). Het motorblok kennen we van de kleinere trekkers uit de T7-serie. De kop, het kleppendecksel en het carter zijn echter nieuw. Zoals we van FPT gewend zijn, gebruikt

de motor SCR en een DOC om de uitstoot van schadelijke stoffen terug te dringen. Er is dus geen dieselpartikelfilter en geen EGR-klep. De motorolie kan dan om de 600 uur verversd worden. Het carter is 200 kg verzwaard zodat de motor onderdeel kan blijven maken van het chassis. De T7.315 oogt imposant. Wat gewicht betreft valt de trekker precies tussen de T7 en T8 in. Weegt de T7.270 8.140 kg en de T8.320 11.235 kg, de T7.315 legt 10.500 kg in de schaal. En: is de wielbasis van de T7.270 2,88 meter en van de T8.320 3,50 meter, bij de T7.315 is dat 2,99 meter. Dat maakt de T7 Heavy Duty wendbaarder dan de T8.

Onder de spatborden passen 710/75R42-banden



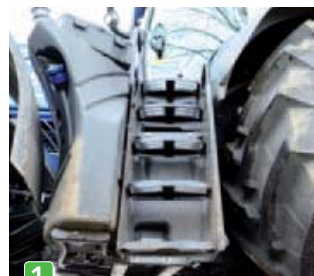
De ruimte tussen de wielen wordt onder meer opgevuld door een brandstoftank van 650 liter en een AdBlue-tank van 90 liter. De transmissie is verzwaard om hoge vermogens aan te kunnen, maar werkt hetzelfde als in de andere trekkers uit de T7-serie. De overgangen van de vier mechanische overbrengingstrappen voel je tijdens het rijden nog steeds, maar zorgen er wel voor dat het vermogen voor minstens 50 procent mechanisch wordt overgebracht. Dat komt de efficiency en dus het brandstofverbruik ten goede. Alle oliepompen op de trekker zijn loadsensing. Ze leveren alleen de olie die nodig is. Dat verbetert de efficiëntie met nog eens zo'n 3 procent waardoor meer vermogen overblijft voor de aandrijving. Voor de externe hydrauliek is overigens een 165 of een 210 liter-pomp leverbaar. Grote hoeveelheden, zodat er ook bij lage motortoerentallen

nog altijd voldoende olie beschikbaar is. De standaard geveerde vooras, heeft een veerveer van 110 mm, 55 mm naar beneden en 55 mm naar boven. Net als bij de T7-trekkers. Nu zit echter aan beide zijden een dubbelwerkende cilinder met bijbehorende accumulator.

Kopakkermanagement

Je moet vijf treetjes op om in de cabine te komen. Onder de achterspatborden passen nu de 2,15 meter hoge 710/75R42-banden. In de cabine merk je weinig van de grootte van de trekker. Het zicht is prima. Verder is het allemaal heel herkenbaar voor New Holland-rijders. Het dashboard is wel vereenvoudigd. De toerenteller en klokken voor oliedruk en de inhoud van de dieseltank zijn gebleven. Digitaal geeft het dashboard onder meer de rij-snelheid en de hefhoogte weer. Informatie die je ook kunt zien op het 10 inch-Intelliview touchscreen op de rechterconsole. Grootste vernieuwingen zijn er bij de elektronica. De trekker is voorzien van isobus klasse 3. Dat betekent dat de machine de trekker kan aansturen. Ook het kopakkermanagement is aangepast. Kon je de sequenties voorheen alleen rijdend opnemen nu kun je in het scherm ook in stilstand stappen programmeren. Dat is handiger. Ook omdat je stappen gemakkelijk kunt verwijderen of verplaatsen. Vernieuwend is het niet. Andere trekkermerken boden dit al aan. Het digitaal aflezen van de luchtdruk in de banden is een leuke gadget. Door bluetooth-dopjes op de ventielen te schroeven kun je op het scherm aflezen of de druk in de banden nog voldoet aan de door jezelf ingestelde waarden. Bij een lekke band gaat er een alarm af. Je kunt ook de druk van maximaal 16 banden op het scherm aflezen, ook van een aanhanger dus.

Het is even wennen aan de reactie van de remmen, maar het rijgedrag op een wel erg slechte provinciale weg in België is voorbeeldig. De geveerde vooras, dito cabine en stoel dragen daaraan bij. De transmissie laat zich gemakkelijk bedienen. Trap het pedaal in om sneller te rijden of duw de joystick naar voren. Je hebt de keuze uit drie rijbereiken, die je kiest op het display. En er is cruisecontrol. Ook leuk: zodra je de stoel verlaat, zakt het motortoerental tot 650. Ga je weer zitten dan loopt de motor weer op tot 850 toeren. T7.290 Heavy Duty is er vanaf 208.232 euro. De T7.315 Heavy Duty in de Blue Power-uitvoering waar wij mee reden, kost 275.101 euro. Dit is inclusief het mooie frontgewicht dat uit twee 1.000 kg delen bestaat en een geïntegreerde gereedschapkast heeft. ◀



1



2



3



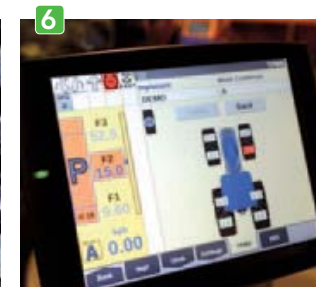
4



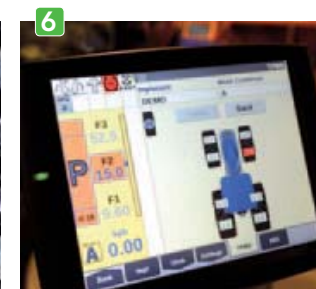
[1] Vijf treden heb je nodig om in de cabine van de T7.315 te komen. De AdBlue-tank is geïntegreerd in de dieseltank van 650 liter.



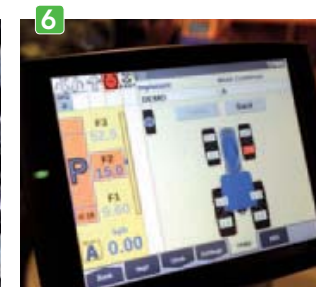
[2] Er is meer ruimte voor het koelpakket doordat de trekker langer is geworden. De radiateurs klappen gemakkelijk weg.



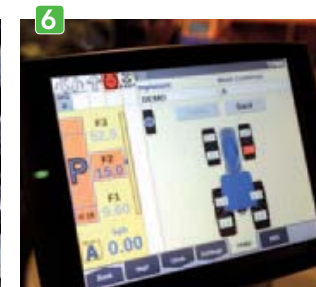
[3] De trekker heeft vier aftaktoerentallen, die je met een draaiknop selecteert. Handig: bij de toerentallen staat ook het motortoerental.



[4] De werklampen op een van de twee hoeken van de cabine zijn uit te schakelen. Zo verblindt je de bestuurder van de rooier niet.



[5] Heeft de geveerde vooras van de kleinere T7-trekkers een cilinder die de as afveert, de T7 HD heeft er twee. Eén aan elke kant.



[6] Het is een gadget, maar wel een leuke. Via bluetooth-dopjes is de bandenspanning in de banden van de trekker af te lezen op het display.

De cockpit

Wie wel eens met een New Holland-trekker heeft gereden, kan ook overweg met de T7.315 of de T7.290. De trekker is voorzien van een touchscreen-monitor en een hendel waarmee je de cvt bedient. Met de knoppen op de hendel bedien je de hef, de transmissie en twee hydraulische ventielen. Een draaiknopje is er voor 'droop-control'. Daarmee bepaal je hoever de motor in toeren mag zakken en houdt je het toerental constant bij aftakswerk.