

New Holland met meer spierballen

New Holland spuit haar verreikers sinds twee jaar blauw in plaats van geel. Deze New Holland LM435A heeft tegelijkertijd iets meer spierballen gekregen.

Tekst en foto's: Frits Huiden

New Holland is nu een aantal jaren op de markt met verreikers. Voorheen waren de ze geel zoals de machines uit de industriepoot van New Holland. Om aan te tonen dat het echte landbouwmachines zijn, is anderhalf jaar geleden de blauwe kleur geïntroduceerd die New Holland ook voor haar landbouwtractors gebruikt. Daarbij zijn de verreikers ook krachtiger geworden.

Voorheen lag er achterin een viercilinder Iveco motor van 78 kW (106 pk) te ronken met 3,9 liter inhoud. Nu is dat een 4,5 liter, vierpit-ter van NEF met 81 kW (110 pk). Deze is stiller en maakt gebruik van een turbo en een intercooler. Het koppel is met de NEF-motor flink gestegen, van 376 Nm naar 480 Nm. Er is nu dus meer power. Zowel om een zware aanhang-ger te trekken als een zwaardere last te tillen.

Een koppelvormer van 335 mm doorsnede moet zorgen dat de krachten goed worden geleid. Ook de hydrauliekopbrengst van de LM435A is verhoogd van 92 naar 110 liter per minuut. De verreiker heft nu maximaal 3.100 kg. Door de verhoging van de prestaties kan de machine weer goed meekomen met concurrenten maar overtreft ze ook weer niet.

Armbediening

De serie New Holland verreikers bestaat uit vier modellen te weten: LM415A, LM425A, LM435A en LM445A. De LM435A is voor de landbouw het meest gangbaar omdat hij met zijn giek een maximale hefhoogte haalt van 6,8 meter op de horizontale lepels van een palletvork gemeten. De meest karige uitvoering van de LM435A heeft geen intercooler waardoor er 15 pk minder aan boord is en nog maar een koppel van 398 Nm. Ook heeft deze een mechanisch bediende joystick. Er is keuze uit een 'mono-ramp' joystick ofwel proportionele bediening van de arm of joystick met Flow Sharing. De olie wordt dan verdeeld onder de verschillende functies. Het uitschuiven van de arm kan daarmee precies worden gedoseerd. Dat kan in theorie tegelijk met het heffen of bedienen van de bak mits er genoeg olie voorradig is. Wij reden op de LM435A met intercooler en zonder Flow Sharing. Dat betekent dat naast de gebruikelijke bak- en heffuncties van de joystick er vijf knoppen op zitten. Eén goed gepositioneerd als koppelingsknop. Twee bovenop voor een extra knijpfunctie op de bak en daarnaast weer twee voor het in- en uitschuiven van de giek. De knopjes zijn gevoelig en in deze positie dus (te) snel bediend. Door de bediening met knopjes is het uitschuiven van de giek puur aan-uitbediening en valt er weinig aan te doseren. Het gaat wel geleidelijk en bij het loslaten van de knop stopt het strekken dus niet abrupt. Het uitschuiven is in tegenstelling tot Flow Sharing niet gelijk met andere functies te bedienen. De joystick had wat steviger mogen zijn en een rechter armleuning ontbreekt zelfs.

De cabine

Het dashboard in de cabine laat de belangrijkste gegevens als toerental, temperatuur en tankinhoud zien. Rechts is er tussen een rij knoppen voor ruitenwissers en licht, een knop om het zeer brede rempedaal ook als koppeling te gebruiken. Zonder de hendel voor de rijrichting onder het stuur in de neutraal-stand te zetten, kan dan het maximale vermogen gebruikt worden voor armfuncties. Met ingeschakelde koppeling rijdt de machine iets soepeler. Goed bereikbaar rechts naast de mechanisch geveerde stoel zit de powershuttle pook met vier versnellingen. Deze zijn redelijk te schakelen met een koppelingsknop. In de praktijk zul je in de derde versnelling het meeste werk doen. Deze heeft het



In de cabine is het redelijk toeven voor niet al te lange mensen. Het dashboard geeft de belangrijkste gegevens weer.

- 1 Omkeerhendel
- 2 Lampjes voor wielstand
- 3 Keuzeknop 'koppeling' of 'rem'
- 4 In- en uitschuiven giek
- 5 Derde functiebak
- 6 Rem/ koppeling

grootste snelheidsbereik. Topsnelheid is 35 km/h. Een onder belasting schakelbare viertraps powershiftbak is optie. Wat

lastiger bereikbaar zit links achter de stoel de schakelaar voor de verschillende stuurmogelijkheden als vierwiel-, hondengang- en tweewielbesturing. Lampjes in het dashboard geven aan of de wielen recht staan zodat de stuurwijze geschakeld kan worden.



Het kipgevaar wordt met lampjes en geluidssignalen in beeld gebracht. Wie veel op de grens werkt en de signalen zat wordt, kan het uitzetten.



De motor achterop is goed toegankelijk voor onderhoud. Dit zou meer stabiliteit en minder motorvervuiling geven. Nadeel is dat het zicht naar achteren wordt verminderd en het de machine een hoger zwaartepunt geeft.

Technische gegevens

| |
|--------------------------------------|
| Motor: 4 cilinder NEF 81 kW / 110 pk |
| Hydrauliekopbrengst: 110 l/min |
| Hefvermogen: 3.100 kg |
| Max. hefhoogte: 6,8 m |
| Gewicht: 7.200 kg |
| Wielbasis: 2,66 m |
| Aandrijving: permanent 4WD |
| Remmen: op vier wielen |

Motor achterop

New Holland kiest niet als concurrent John Deere voor een achterop geplaatste motor zoals sommige andere fabrikanten vroeger hadden. Aan de rechterzijde waar nu bij anderen de motor zit, hebben bij de LM435A diesel en olietank hun plek gevonden. Hierdoor zou de verreiker stabiel op z'n poten staan. De motor werkt immers als contragewicht en de gewichtsverdeling links-rechts is ondertussen gelijkmatiger, stellen voorstanders van deze constructie. Daarbij zou de motor gemakkelijker koelen en minder vervuilen. Een ventilator met omkeerrichting om de radiator schoon te blazen, is bij New Holland dan ook niet leverbaar. Door de positie van de motor is er meer ruimte tussen de wielen en is er volgens New Holland een efficiëntere werkhogte van de arm. Door de plek van de motor zit het draaipunt van de arm immers verder naar voren. Bij een gelijke arm zouden de lepels nu op maximale hoogte verder voor de wielen uitsteken, redeneert het bedrijf. De lepels steken nu in de hoogste stand 1,81 meter voor de wielen uit wat een prima waarde is. Dit is echter afhankelijk van de hefhoek en armlengte. Nadelen heeft de positie van de arm ook. Het draaipunt dat dicht op de cabine zit en de hoge motor ontnemen meer zicht naar achter en opzij dan een giek die zijn draaipunt achterop heeft. Bovendien is de motor, hoewel aan beide kanten toegankelijk voor onderhoud, ook hoger en min of meer ingesloten tussen de wielen en een stootframe achterop. Daarbij ligt het zwaartepunt van de machine weer hoger. De New Holland heeft met 55.574 euro nagenoeg dezelfde prijs als een vergelijkbare Manitou MLT 731 Turbo. De 6,6 kW (9 pk) lichtere motor zit hier aan de zijkant. ■