

De elite in onze samenleving strooit met geld, de Elite van New Holland is zuinig. Toch is deze veelzijdige trekker met z'n rij- en bediencomfort, luxe cabine en chique uitstraling wel een tikkeltje elitair. De T6060 heeft als sterkste van de drie Elites nominaal 97 kW (132 pk); maximaal met boost is dat 112 kW (152 pk).

New Holland T6060 Elite

NH's Elite is zuinig en veelzijdig



De eerste indruk van de T6060 Elite is een ruime cabine met veel licht en zicht. Dankzij cabine- en voorasvering rijdt de trekker comfortabel. Een spontaan minpunt is de kans op verwarring tussen de hendels van de voor-/achterruit en de richtingaanwijzer. De T6000 Elite 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 T6000 is ook leverbaar als Delta en Plus met een T6010 met 101 pk. Vergeleken met de Elite is de Delta vooral 'mechanisch' en is er keuze uit Synchro Command 12+12, Dual Command 24+24 of Electro Command 16+16. De motor heeft twee kleppen per cilinder en een gewone brandstofpomp. De Plus heeft die motor ook, maar zit qua uitrusting dichter bij de 'elektronische' Elite. Die heeft een commonrailmotor met vier kleppen per cilinder en levert bij nominaal 2.200 zonder invloed van de 'boost' volgens New Holland 97 kW (132 pk).

Eigenzinnige krachtbron

De 4,5 liter viercilinder is met turbo en intercooler goed voor maximaal 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 pto 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. 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.

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.



Moderne transmissie

De semi-automatische Electro Command is bijna een 8-traps powershift. We zeggen bewust 'bijna', want het schakelen tussen stap 4 en 5 (en 12 en 13) onderbreekt kortstondig de aandrijfkracht, 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



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

Technische gegevens en meetresultaten New Holland T6060 Elite

Opgave fabrikant

Motor: FPT CNH 4 T1 4v
 Cilinders en inhoud: vier, 4.485 cm³
 Nom. vermogen: 97 kW/132 pk bij 2.200 omw./min
 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, 4-traps powershift, vier groepen en extra 50 km/h
 Koppeling en remmen: meerplaats in oliebad
 Aftakas: 34,9 mm met 6 spiebanen, verwisselbaar
 Aftakstoeren: 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. hefkraft: 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
 - achterlichtunit: € 53; koplampunit: € 197
 - achterraut: € 220
 - linkerportier: € 260

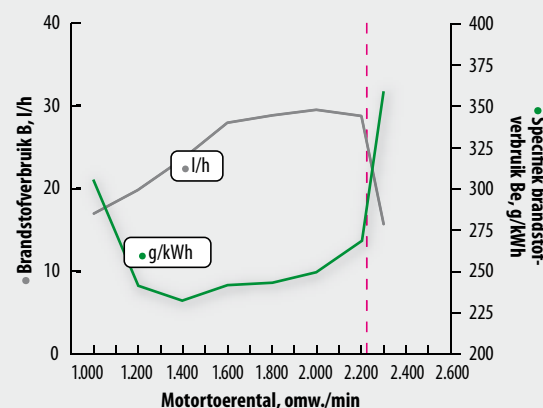
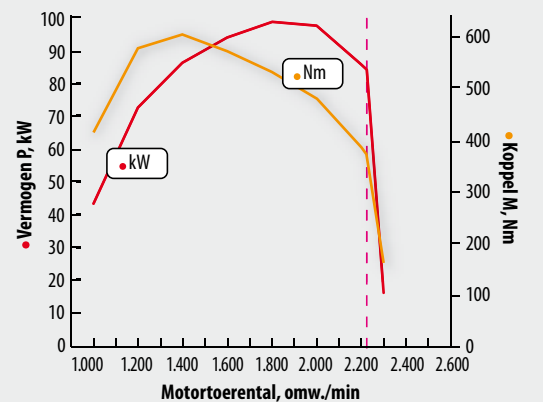
Brutoprijs excl. btw standaard: € 74.000

getest: € 81.1000

Meetgegevens LandbouwMechanisatie

Nom. aftakvermogen: 86,1 kW bij 2.230 omw./min met specifiek verbruik: 261 g/kWh
 Max. aftakvermogen: 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. hefkraft: 6150 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: 2412 mm
 Bodemvrijheid: 43 cm
 Gewicht: 5560/6560* kg
 Gewichtsverdeling* v/a: 2920/3620 kg
 Banden: voor 480/65R28, achter 600/65R38

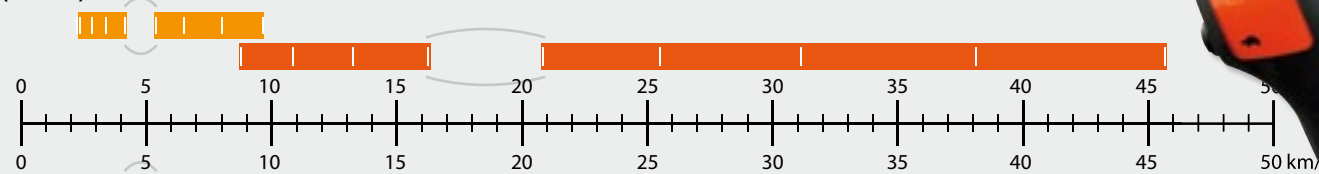
*incl. frontgewichten



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

De streepjes geven de snelheden weer bij nominaal 2.200 toeren

F (vooruit)



R (achteruit)

Veldgroep: 8 keuzes van 2,3 tot 9,8 km/h
Transport: 9 keuzes van 8,7 tot 45,8 km/h
Achterruit: 4 x 4 = 16 keuzes van 2,3 tot 38,1 km/h

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 17^{de} versnelling (voor 50 km/h) gaat direct en is dus zuinig.



zijn zeven keuzes van 4 tot 12 km/h en de transportgroep begint lager (bij 8,7 km/h) dan dat de veldgroep ophoudt (9,8 km/h). Dat is goed. Tussen vier en vijf (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 koppelen in de transmissie en relateert dat aan toerental, inspuiting 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 HTS wendakkermanagement. Het wisselen tussen voor- en achteruit gaat soepel. In dezelfde versnelling is er geen snelheidsverschil. Onbelast bij 2.300 toeren in de 17^{de} rijdt de trekker zo'n 48 km/h. Onze snelheidsmeter was enthousiaster en gaf 50,5 km/h aan. Die 17^{de} 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.

Driveline-kwesties

Beide assen hebben een differentieelslot en ze reageren op dezelfde schakelaar. De sloten komen er automatisch uit op basis van snelheid en stuurhoek, maar ook bij het bedienen van de hef en/of rempedalen. De voorwiel-aandrijving schakelt eveneens uit via snelheid en stuurhoek; ook daar heb je als chauffeur geen omkijken naar. De geveerde vooras is een soort 'triple-linkconstructie' en de cardanas is goed beschermd. 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. Door 55 graden wieluitslag ervaar je de T6060 met zijn 28 inch voorbanden als voldoende wendbaar. Wie scherper de bocht om wil, kan dat met Supersteer. De as schuift dan in z'n geheel 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 pto 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 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 toerschakeling 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 achterspatborden. De stomp met zes spiebanen is via een snapring te vervangen door een versie met 21 splines. Een rij-afhankelijke pto is een optie; frontaftakas en -hef zijn af-fabriek leverbaar.

Hefinrichting & hydrauliek

De hefkraft 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.



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

Details onder de loep



▲ Het instrumentenpaneel is informatief en nodigt uit om naar te kijken. Bovenop de knopjes van de boordcomputer.



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



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

Onderhoud & kosten

De motorolie is eenmaal per 600 uren aan vervanging 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.



langzaam en dan geleidelijk sneller. De hefstanden zijn goed en veelzijdig verstelbaar; de trekstangen hebben stabilisatie van Walterscheid. Bij Weevers Swifterbant noteerden we 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 elektronisch. 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. De stuurinrichting heeft een eigen pomp; de oliestroom naar het werktuig ondervindt er dus geen hinder van als je van richting verandert.

Onderhoud en wat dies meer zij

Het gecombineerde reservoir van transmissie en achterbrug (waar hef, hydrauliek en stuurpomp hun olie uit halen) is een keer per jaar of keer per 1.200 uur – wat het eerste komt – aan vervangen 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 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 frontheft 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 bestuurder 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. De 'pneumatische' stoel biedt een goede zit, ook ten opzichte van stuurwiel en pedalen en kan iets naar rechts draaien. Het zicht en het rijcomfort in de halfgeveerde Comfort Ride cabine zijn bovengemiddeld. Naar boven valt het zicht wat tegen, maar

Gebruikerservaring Adwin Breure, Klaaswaal: "Gebruikersvriendelijk en veel vermogen."

Adwin Breure heeft de T6060 Elite sinds de zomer van 2007. De trekker heeft nu ruim 2.000 uren op de teller; hij maakt op het loonbedrijf in Klaaswaal gemiddeld zo'n 600 uren per jaar. Adwin (28) waardeert de T6060 vooral vanwege z'n compacte bouw in combinatie met veel vermogen. De trekker is wendbaar en samen met de makkelijke bediening echt gebruikersvriendelijk. Dat een aantal 'elektronische instellingen' voor met name oudere chauffeurs wat drempels opwerpen, ziet hij niet als een probleem: "Het boek erbij, dan komt het goed". Hij gebruikt van de elektronische ventielen vooral de tijdsinstelling. Ook de mogelijkheid om vanuit de cabine de doorstroming te regelen, komt geregeld van pas. Breure ervaart elektronische ventielen als probleemloos ten opzichte van mechanische. Hij zou er graag nog een vijfde en zesde DW-ventiel bij hebben. Nu lost hij dat op met een zogenaemde 'mid-mounted'. Breure noemt verder de comfortabele en ruime cabine als een pluspunt, evenals het goede rijcomfort. Dat laatste is wel afhankelijk van het feit of er gewicht in



▲ Adwin Breure: "We waarderen onze T6060 Elite vooral vanwege z'n compacte bouw in combinatie met veel vermogen. De klanten dachten in het begin dat we met een relatief lichte trekker aan kwamen zetten."

de frontheft hangt. Zonder dat is de voorasvering stug en hou je je op een oneffen wegdek in. Is de trekker goed bepaakt, dan rij je juist graag de top van 50 km/h. Breure schakelt de automatiek meestal pas in vanaf de 13de. Daaronder houdt hij de transmissie graag zelf in de hand, vooral om probleemloos weg te komen. De mogelijkheid om elektronische motorrentallen vast te leggen, komt hem vaak van pas.

Hij vindt het jammer dat de T6000 niet leverbaar is met Power- of Range Command. Die transmissie heeft zes trappen onder belasting en overlapt tussen de beide lage groepen. Daardoor kun je bij hetzelfde werk zowel onderin de hoge veldgroep rijden als bovenin de lage. Bij de viertraps powershift van de T6000 kan dat niet, omdat er rond de 5 km/h geen overlap is. Dat je tussen 4 en 5 ook 'belast' kunt schakelen, is volgens Breure vooral theorie: bij zwaar werk valt de trekker stil. Een minpunt is in zijn optiek ook de relatief kleine tank, waardoor je bij zwaar werk geen volle dag kunt maken. Een extra tank is lastig tot niet te plaatsen. Breure had graag gezien dat 50 km/h samengaat met een kruipbak. Verder heeft hij over de T6060 geen klachten. De trekker doet alles wat hij doet moet bij een normaal à gunstig verbruik. Toch wacht Breure nog even met het inruilen van een paar oudere New Holland trekkers tot de T6000 er is met een traploze transmissie: "Met die cvt zijn de transmissiebepalingen uit de wereld."

Kosten per draaiuur

Kosten per draaiuur over een periode van 8 jaar bij gemiddeld 500 draaiuren per jaar

Aanschafwaarde excl. btw	€ 81.100
Restwaarde na 8 jaar 35%	€ 28.385
Afschrijving totaal	€ 52.715
Afschrijving per jaar	€ 6.589
Afschrijving per draaiuur	€ 13,18

Renteverlies:
5% van gemiddeld geïnvesteerd vermogen
(81.100 + 28.385) : 2 = € 2.737 per jaar
Per draaiuur € 5,47

Verbruik
60% van het gemiddelde van maximumvermogen en maximumkoppel
(28,8 + 23,4) : 2 = 26,1 x 60% x € 1,00
Per draaiuur € 15,66

Stalling en verzekering: 2% van nieuwwaarde
Per draaiuur € 3,24

Reparaties:
2,5% van nieuwwaarde
Per draaiuur € 4,06

Periodieke onderhoudskosten:
filters, olie, koelvloeistof e.d.
Per draaiuur € 1,01 +

Totale kosten per draaiuur € 42,62

dat hindert pas bij een voorlader. Van een geluidsdruk kun je bij een maximum van 67 dB(A) bij gesloten cabine nauwelijks spreken: het is ongehoord stil. De buitenspiegels zijn ruim verstelbaar en van goede kwaliteit. 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 achterruit heeft een 'kierstand'. Met die ruit geheel open is het oppassen met een werktuig in de hef. Gelukkig is hij met de linker- als de rechterarm dicht te trekken. De wisser voldoet goed. Het effect van de wisser op de voorruit is onder de maat. Handig is het 'touchscreen' voor de bediening van de werkklampen. De hoeveelheid praktische opberg ruimte 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. Samen met z'n compacte bouw is deze Elite dus een soort 'powerpakket'. Hij weet dat te combineren met een laag verbruik, een goede wendbaarheid, een comfortabele cabine en (in grote lijnen) een makkelijke bediening. Wel heb je voor het doorgronden van alle extra functies het instructieboek nodig, maar dat is tegenwoordig bij bijna alle trekkers zo. De relatief kleine dieseltank is een nadeel, evenals het ontbreken van over-

Cabine & comfort

De halfgeveerde cabine biedt veel ruimte, veel licht en zicht en ruim voldoende rijcomfort. Ook een bestuurder 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.



lap 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 99,5 kW) zorgen ervoor dat de T6060 ook in zijn dagelijkse doen en laten, althans op papier, niet teleur zal stellen. Het wachten is nu in deze populaire vermogensklasse op de traploze transmissie met blauw bloed. Die cvt komt in combinatie met een zescilindermotor en gaat T7 heten.

Voor en tegen

Plus

- + moderne en krachtige motor
- + laag brandstofverbruik
- + ruime en comfortabele cabine
- + (zeer) lage geluidsdruk
- + complete standaarduitvoering

Min

- dieseltank relatief klein
- geen combinatie van 50 km/h en kruip
- geen overlap tussen eerste en tweede powershifttrange

◀ De koelers zijn makkelijk te reinigen en het luchtfilter (daarboven) is goed bereikbaar. De viercilinder heeft een turbo en intercooler en elektronisch geregelde inspuiting.

