

# Passend formaat

*Eerste New Holland T7.315 bij De Vries in Hallum*

De T7.270 werd net te licht bevonden en de T8 te groot en te zwaar, dus vormt de nieuwe T7.315 Heavy Duty het passende alternatief voor Loonbedrijf De Vries in Hallum. Naast het formaat speelt de dubbele eco-aftakas een belangrijke rol; eindelijk een trekker waarmee je ook bij frontaanbouw in eco kunt werken. Voor de mestpomp bewijst de trekker al zijn meerwaarde in zuinigheid.

“Op 1 februari binnen voor het mestseizoen was onze harde eis. Het viel niet mee, maar hij was er.” Daarmee was Loonbedrijf De Vries in Hallum de eerste Europese eigenaar van de nieuwe T7.315. Uiteraard in terracotta-uitvoering, omdat alle trekkers bij De Vries terracotta gekleurd zijn. “Je kunt natuurlijk overstappen, maar één kleur vinden we mooier. Aangezien we vanuit het verleden goede ervaringen met FiatAgri hebben, houden we deze kleur voorlopig aan”, aldus De Vries. Gerrit Douwe de Vries wilde een trekker op maat voor de mestpomp en de triple-maaicombinatie en voor overige zware werkzaamheden, waaronder af en toe kilveren. “De T8 vinden we te lomp en te zwaar. Dat is hem niet voor ons. De T7.270 vinden we in vermogen net te krap en we wilden graag grotere banden. De nieuwe T7.315 past dan precies.”

## Vroegkoop

De Vries was begin vorig jaar al bezig een vervanger te zoeken voor de New Holland T7040. “Deze is voor de mestpomp van de sleepslang opgedraaid tot 265 pk. Hij moet dan als we voluit gaan wel op de tenen lopen. Deze was met ruim 10.000 uur aan inruil toe”, vertelt Gerrit Douwe. Hij wilde liever iets vermogen over hebben. “We waren vorig voorjaar bezig met een T7.270. We kwamen daar nog niet helemaal uit en toen kwam New Holland met de mededeling dat voor dit seizoen de nieuwe T7 Heavy Duty-serie zou komen. Ik heb die toen ongezien meteen gekocht”, aldus De Vries. Hij geeft aan dat hij daar wel vertrouwen in had. “Je kunt altijd een keer wat hebben, maar wij hebben de ervaring dat New Holland je goed voorthelpt als er eens wat is. Een trekker kun je overal kopen, maar daarna komt het er echt op aan. Die service is dan even belangrijker.”





*In grote lijnen herkenbaar als T7. Er zijn natuurlijk wel detailaanpassingen, zoals het draaiknopje om het toerental te drukken dat nu dicht bij de multihendel zit.*



*Belangrijke vernieuwingen zijn deze nieuwe fronthef- en aftakasunit met spaaftakas en de nieuwe voorasvering met langere draagarmen en dubbele cilinders.*

Belangrijk voor De Vries is dat de nieuwkomer wat vermogen over heeft, zodat hij voor alle werkzaamheden grotendeels met een lager motortoerental kan draaien. De nieuwe frontaftakas met ecoschakeling sprak hem daarom ook erg aan. “Fabrikanten zijn massaal vergeten om dit mee te nemen. Met deze New Holland kan ik met de triplemaaier (een vlindermaaier en een frontmaaier; GV) in ecostand maaien. Dat scheelt brandstof.”

### Eerste ervaringen

Bij De Vries hebben de medewerkers zo veel mogelijk een vaste trekker. Ook wordt het brandstofverbruik via geregistreerd tanken precies bijgehouden. “De medewerkers weten exact de verbruiken en de ontwikkelingen daarvan in de laatste jaren”, vertelt Gerrit Douwe. Een lijst toont aan dat dit gedrag elk jaar tot verdere besparingen leidt. “We hebben een kleine, gemotiveerde groep medewerkers, die elkaar stimuleren efficiënter te werken”, aldus de ondernemer. Inmiddels heeft de New Holland de eerste dagen voor de sleepslang gemaakt. “Met een verbruik van net onder de dertig liter per uur zien wij zien een besparing van ongeveer zeven liter per uur ten opzichte van de New Holland T7040. Daarbij hoeft de trekker niet op de tenen te lopen. Voor het grootste deel kan hij op 1500 toeren in de ecostand draaien. Alleen als er dicht bij de pomp zo'n 235 kuub per uur wordt uitgereden, moet hij op de gewone 1000 toeren. Dan heb je het vermogen wel nodig.”

Vaste chauffeur Oane Kalsbeek geeft aan dat ze bij het sleepslangbemesten consequent maximum vijftien bar aanhouden. Verder is het Kalsbeek en De Vries opgevallen dat de trekker met de nieuwe voorasvering en de verplaatste cabinevering een aanmerkelijk beter rijcomfort op de weg heeft. “Verder moet de trekker zich natuurlijk bewijzen. Dat heeft tijd nodig.”

TEKST & FOTO'S: Gert Vreemann

### De nieuwe T7 Heavy Duty-serie

De nieuwe T7 Heavy Duty-trekkers (T7.290 en T7.315) zijn boven de huidige T7 Long Wheel Base (tot T7.270) gezet. Ze zijn in Europa ontwikkeld. Nieuw wil zeggen een zwaardere FPT-Stage IV-motor met variabele turbo en SCR-DOC-unit, maar zonder EGR en roetfilter. Het is een motor met meer koppel onderin. Verder heeft de trekker een nieuwe, extra zware zelfdragende carterpan, een zwaardere AutoCommand-transmissie, een zwaardere vooras en een zwaardere achterbrug met een hefinrichting met elf ton hefvermogen. De vooras heeft nu een nieuwe ophanging en is afgesteund door twee cilinders voor een groter rijcomfort. De cabinevering achter is ook meer naar achteren en onder een hoek geplaatst. Een andere belangrijke wijziging is de aanwezigheid van een viertoerige aftakas achter en een 1000/1000-ecofrontaftakas. De fronthef- en aftakasunit wordt door New Holland zelf gebouwd. De T7 Heavy Duty kan op 2,15 meter hoge achterbanden worden gezet. Standaard liggen er 650/60R34- en 710/75R42-banden onder. De trekker weegt circa 10,5 ton. De T7 Heavy Duty gaat dit voorjaar op demotour.

### T7.315 DLG-getest

Inmiddels heeft de T7.315 in een officiële DLG-test bewezen op vrijwel alle meetpunten tot de zuinigste in zijn klasse te behoren. De T7.315 scoorde in het DLG testrapport 6304 (oktober 2015) een maximum aftakasvermogen van 220 kW (299 pk) bij 1800 motortoeren. Het maximum koppel ligt bij 1500 toeren. Het koppel is vrijwel constant 1200 Nm van 1800 tot 1200 motortoeren. Dat geldt ook voor het specifieke verbruik van 212 tot 214 gram per kilowattuur in dit traject (volbelast). In de deellastmetingen scoorde de New Holland een gemiddeld verbruik van 249 gram per kilowattuur bij een AdBlue-verbruik van zeven procent. Vollast komt het AdBlue-verbruik op acht procent. Voor de beeldvorming: de T7.270 scoorde in de DLG Powermix-meting vollast in het constant-koppeltraject een specifiek verbruik van rond de 225 gram per kilowattuur en in deellast een gemiddeld specifiek verbruik van 261 gram per kilowattuur.