

New Holland wilde de nieuwe serie TM geheimhouden tot de Agritechnika, maar ging overstag toen we vroegen om een M/60 voor de kopakkertest elders in dit nummer. De wijzigingen die we in Engeland zagen zijn dermate belangrijk voor deze test dat dit bedrijf graag de laatste versie onderzocht wilde hebben. We reisden af naar Engeland en mochten enkele prototypes uitvoerig uitproberen. De trekker bleek zoveel nieuws te bevatten dat we ons niet beperken tot de kopakkertest, maar deze primeur nu al uitgebreid in deze eerste Proefrit aan u voorstellen.

Bij groot nieuws verwacht je uiterlijke ondersteuning. Wat dat betreft viel de kennismaking 'tegen'. Aan de buitenkant ziet de trekker er hetzelfde uit als de voorgaande serie. Ook wanneer je in de cabine stapt lijkt het interieur hoegenaamd onveranderd. Na de restyling van Ford en Fiat naar New Holland, willen ze dit uiterlijk vasthouden, zo beargumenteren ze de minimale wijzigingen. De toevoegingen Ford en Fiatagri zijn definitief verleden tijd. Desalniettemin geeft New Holland op dat ze de trekker voor 60 procent hebben vernieuwd.

#### Verbeterde Powerstar

De vernieuwingen zitten overal in de trekker. Te beginnen bij de motor. Wel de bekende Powerstar, maar voor de gehele reeks heeft deze meer koppel gekregen en ligt het maximum koppel nu niet rond de 1.200 maar rond de 1.400 toeren. Het lichtste model, de TM 115, heeft nu 105 pk in plaats van 100 voor de M100, en er is een model toegevoegd. Er zijn nu vijf modellen TM: TM 115 (105 pk), TM 125 (115 pk), TM135 (125 pk), TM 150 (140 pk) en de TM 165 met 160 pk onder de kap. De typeaanduiding geeft het vermogen in ISO weer. Erachter staat het gebruikelijke DIN-vermogen. We hadden graag een zwaarder model erbij gehad voor wat overlap met de G-serie.

De waarden die New Holland voor de verbeter-

de krachtbron opgeeft zijn goed. Een maximum koppel van 502 Nm voor de lichtste, tot 728 Nm voor de zwaarste en een koppelstijging van 34 tot 40 procent voor de zwaarste.

#### Fullpowershift

De nieuwe PowerCommand fullpowershift transmissie is de grootste verrassing. Dit is een doorontwikkelde 18/6 RangeCommand. New Holland heeft de groepenschakeling vervangen door meervoudige lamellenpakketten, zodat deze overgangen nu ook onder last schakelen. De bediening is gelijk gebleven: de bekende verstelbare hendel en het scherpje ernaast waaraan je kunt zien waar je zit en waar je heen wilt. Dit hoefde ook niet anders want de bediening is zo prima.

Los van het feit dat daarmee voor New Holland rijders de sprong tussen de midden- en hoge groep is verdwenen, heeft deze fabrikant de gehele aansturing van de transmissie vernieuwd. Deze stemt nu de overschakeling van de ene naar de andere versnelling af op gemeten motorbelasting, motortoerental en rijsnelheid en neemt hierin ook de stand van het hand- of voetgas mee. Ons viel op dat de bak veel sneller terugschakelt dan dat hij opschakelt en dat het opschakelen wel soepel maar niet altijd even vlot gaat. New Holland gaf aan dat de prototypen waarmee we reden nog niet allemaal de laatste software bezaten. We vragen ons af of het wel zoveel beter kan, omdat er wisselend één tot drie lamellenpakketten tegelijk schakelen. De tijd zal het leren.

#### Handige automaatfuncties

De fullpowershift heeft veel automaatfuncties gekregen. De 18 versnellingen zijn opgedeeld in automaatfuncties voor veldwerk (versnelling 1 tot 11) en voor transportwerk (versnelling 12 tot 18). Afhankelijk van belasting en toerental schakelt de transmissie automatisch op of terug naar de meest ideale versnelling. Beide

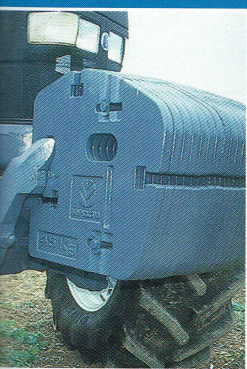
automaatfuncties kun je apart activeren. In transport schakelt hij het hele traject automatisch en je kunt puur op het voetgas en rempedaal rijden. In het veldtraject varieert hij maximaal vier powershiftstanden. Flink belast schakelt hij bij een hoger toerental op dan licht belast, zo ervaren we met een flinke woeler erachter. Daarnaast schakelt hij bij licht transportwerk bij een lager toerental op dan bij een zware last. Wil je uit de automaatfunctie gaan, dan druk je gewoon op een van de drukknoppen op de versnellingshendel.

Er is ook een automaatfunctie waarbij je tijdens uitheffen de transmissie maximaal drie stappen terug- of opschakelt. Hetzelfde geldt voor de programmeerbare omkeer. Bij het wenden op de kopakker hoeft je dus niet meer op- of terug te schakelen. Na het laten zakken van de hef kun je kiezen voor handhaven van de voortsnelheid met uitgeheven werktuig of voor automatisch opschakelen naar de gewenste veldversnelling. Het programmeren moet je even kennen, maar daarna is het genieten.

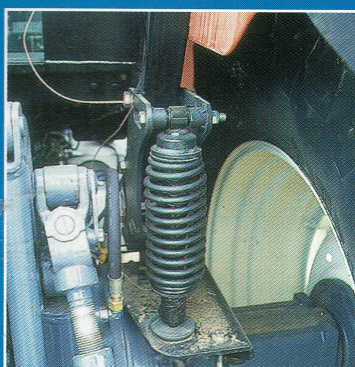
#### Superscherp of geveerd

New Holland heeft de nieuwe geveerde vooras in eigen huis ontwikkeld. Tegelijk hebben ze meteen ook de cabine half afgeveerd aan de achterkant. Daarbij staat de cabine vooraan op speciale conisch gevormde silent blocks, die het heen en weer bewegen extra opvangen. Tijdens de proefrit boden vooras en cabine inderdaad het verwachte comfort.

De technische oplossing van de geveerde vooras verrast ons. New Holland heeft de as midden onder de trekker opgehangen net als John Deere, en daarbij de as afgeveerd à la Fendt 500 serie. Dat wil zeggen een over dwars geplaatste ophangunit, die aan de ene kant scharniert en aan de andere kant is afgeveerd via een hydrauliekcilinder in combinatie met stikstofbollen. De vooras pendelt in dit schommelstuk. New Holland claimt met 10,5 cm meteen de grootste



De cabine is desgewenst achter geveerd opgehangen. Deze optie is in combinatie met een geveerde vooras te leveren.



Het hydraulisch systeem is verbeterd, evenals de aansluitingen achter. Deze hebben nu een grotere doorstroming en een doorstroomregeling per ventiel.

