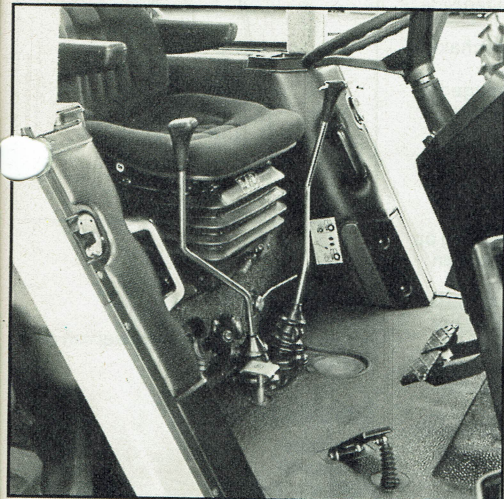


Onder: De verhoging in de vloer rechts wil bij het intrappen van de koppeling nog wel eens lastig zijn voor schoeisel met een hak. Dit is echter vooral een kwestie van wennen. Voor het voetgas moet de bestuurder zijn of haar rechterknie nogal draaien en dat werkt niet plezierig. Het bedieningsgemak van de hendels onder de stoel, waaronder de handrem, laat te wensen over. Hetzelfde geldt voor de hendels (niet zichtbaar) naast de stoel. Dit is vooral een gevolg van de beperkte afmetingen van de cabine

Rechts: Het zicht vanuit de bestuurdersstoel door de voor- en zijruiten is goed. Door de beugel op de deur, in combinatie met een „lichte” vergrendeling, is de deur in geopende positie vanuit de bestuurdersstoel gemakkelijk dicht te krijgen. De deuren zijn voorzien van vakken om wat persoonlijke bezittingen, een pakje shag of een zakje brood op te bergen. Op het instrumentenpaneel is niet meer aanwezig dan het strikt noodzakelijke en dat komt de overzichtelijkheid ten goede



del ook wordt gebruikt om de gewone aftakas in te schakelen. Bij iets te enthousiast uitschakelen van die laatstgenoemde, zou de hendel door kunnen schieten en rijafhankelijk. Zou er dan geen lampje branden, dan kunnen daar rare brokken van komen, zeker als de trekker in zijn achteruit staat.

Van het motorvermogen van 59 kW is bij 540 toeren aan de aftakas nog 53,3 kW over. Dat is een verlies van ongeveer tien procent en voor een 540-toeren aftakas is dat zeer acceptabel. Bij de 1.000-toerenschakeling bedraagt het verlies 11 procent en dat is gemiddeld.

De handkoppeling zit op het instrumentenpaneel en laat zich goed bedienen. Hij moet wel met enige kracht worden aangetrokken om de vergrendeling te laten werken, maar dat is geen bezwaar.

De kogels van de hefinrichting zitten nogal ver naar achteren (72 cm) ten opzichte van de aftakas. Bij het uitwisselen van werktuigen kan dat problemen opleveren met de lengte van de aftakussen-

as; iets om in de gaten te houden. Gemiddeld schommelt deze afstand namelijk rond de 60 cm.

Voor- en achteras

De aandrijf-as tussen achterbrug en voorwielen, die midden onder de trekker doorloopt, is bij deze trekker netjes weggewerkt. De kans op wikkelen van loof of gras is daardoor bijna nihil. Het inschakelen van de vooras, met daarin een zelfsperrend differentieel, gebeurt met een hendel links onder de stoel. Het bedieningsgemak daarvan is te omschrijven als redelijk. Het inschakelen kan gebeuren onder belasting, maar met het uitschakelen lukt dat niet. Bij ingeschakelde vier- of voorwielaandrijving (voor beide termen is wat te zeggen) brandt er een controlelampje en dat is plezierig. Zo'n lampje is er niet voor het differentieel in de achteras. Nu is de noodzaak daar ook minder, omdat pedaal en slot zichzelf ontgrendelen als beide achterwielen weer gelijk grip hebben. Het uitschakelen van het slot gaat

dus supergemakkelijk, daar hoeft je niets voor te doen. Dit in tegenstelling tot het inschakelen. Het pedaal zit rechtsonder, precies onder de knie. Daardoor licht je jezelf bij het intrappen er van uit de stoel en dat werkt verre van plezierig.

Trekhaak en dergelijke

De wagentrekhaak van de Landini heeft maar twee bevestigingsplaatsen: één op de normale plaats boven de aftakas en één helemaal onderin, in de ophanging van de zwaaiende trekhaak. Of de praktijk van die laatste veel gebruik zal maken is de vraag, want de wagentrekhaak zit dan in de weg voor de aftaktussen. In de bovenste stand zit hij in de weg voor de topstang, dus u moet de trekhaak nog wel vaak verwijderen. Op zichzelf is dat geen probleem — het gaat om twee pennen en de trekhaak is niet zwaar — ware het niet dat de beide hulphefcilinders soms in de weg zitten. De zwaaiende trekhaak behoort evenals een kipperknobbel niet

tot de standaarduitvoering. Een gatenbalk weer wel, maar een vreemd trekje daarvan is, dat hij gaten heeft van categorie 1 (klein dus) terwijl de hef zelf categorie 2 is.

De fronttrekhaak is goed bruikbaar mits er geen frontgewichten worden bevestigd.

Cabine

De goed ogende cabine van de Landini maakt een betrouwbare indruk. De deurscharnieren bij voorbeeld zijn degelijk uitgevoerd. Hetzelfde geldt voor de cabinepijlen en het sluitmechanisme van de ramen. Je hebt het gevoel dat het tegen een stootje kan.

De ruimte in de cabine is beperkt; bijrijder spelen is op de 8550 geen lolletje. De in- en uitstap zijn goed als we kijken naar de vorm en de grootte van de deur. Wat betreft de steun voor de handen is er echter nog het een en ander te verbeteren. Bij het uitstappen gebruik je namelijk de breedte-annex stads- en knipper-