

BOERDERIJ-TREKKERTEST

Landini DT 8550

door Henk Beunk

Het Italiaanse trekkermerk Landini stamt uit het jaar 1884. Het vierde derhalve vorig jaar zijn 100-jarig bestaan. Van deze „ouderling” onder de trekkermerken testten we voor u het type DT 8550: een vierwielaangedreven trekker met een motorvermogen van 59 kW, precies 80 pk.

Ofschoon Landini een 100-procent dochter is van het Massey Ferguson concern, vaart het merk een tamelijk onafhankelijke koers. Een van de belangrijkste overeenkomsten tussen de beide merken betreft de Perkins dieselmotor. Sinds vorig jaar is de scheiding in ons land gevoelsmatig kleiner geworden, omdat Landini-importeur Motrac in Zutphen toen ook MF in het pakket kreeg. Motrac bracht vorig jaar in ons land ruim 200 Landini's aan de man/vrouw. Daarmee stond het merk op een twaalfde plaats wat betreft de verkopen.

Motor

De Perkins vier-cilinder viertakt in lijn haalt 59 kW uit een cilinderinhoud van 4.067 kubieke centimeter. Uitgedrukt in specifiek vermogen is dat 69 kubieke centimeter per kW. Voor een motor die het zonder turbocompressor moet stellen, is dat een goede waarde. Een risico dat daaraan kan kleven, is een wat hoger brandstofverbruik. Met 245 g per kW per uur bij maximum motorvermogen onderstreept de Landini die regel.

Het maximum koppel, 294 Nm bij 1.300 onwentelingen per minuut, is voor een motor zonder turbocompressor en een inhoud van net vier liter een goede waarde. Doordat het maximum koppel echter nog al ver van het maximum vermogen af ligt (van 2.100 naar 1.300 toeren) en de stijging beperkt is (van 270 naar 294 Nm), is de stijgingsfactor (de vechtlust van de motor tegen terugzakken in toeren) gering. Onder wisselende omstandigheden, bij voorbeeld bij het ploegen, zal de bestuurder dus veel moeten schakelen.

Koppeling

De 8550 heeft als koppeling een dubbele droge plaat. Zo'n omschrijving kan verwarrend overkomen, omdat het in feite twee enkele platen zijn: één (voetbediend) voor de versnellingsbak en één (handbediend) voor de aftakas.

De diameter van de platen is 280 mm en voor een trekker in deze vermogensklasse is dat aan de krappe kant. De benodigde pedaalkracht geeft geen reden tot klagen en het pedaal zit mooi recht voor het linkerbeen.

Versnellingsbak

De omschrijving „behoudend” die we bij de motor gebruikten, is

de bestuurder en de versnellingspook rechts. Ofschoon de meeste fabrikanten kiezen voor beide poken rechts, is er op links en rechts zoals Landini dat doet niets aan te merken.

De kans op schakelfouten is gering, maar desondanks was het handiger geweest als het schakelpatroon op de pook was afgebeeld in plaats van op de vloer. Een beperking van de „bak” zou kunnen zijn dat hij maar 12 versnellingen vooruit heeft. Nu is dat nog steeds een respectabel aantal, maar ten opzichte van een trekker die er 18 heeft, kan het inhouden dat de bestuurder soms net die ene versnelling mist. Bij de Landini is dat echter niet het geval omdat de 12 versnellingen

Plezierig is dat er voor de handrem een waarschuwinglampje aanwezig is. Remvoorzieningen ten behoeve van getrokken werktuigen zijn er op de Landini in standaarduitvoering niet aanwezig.

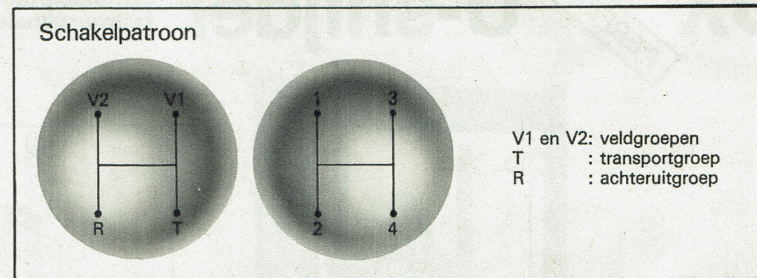
Besturing

Het stuurwiel is niet verstelbaar. Normaal levert dat geen echte problemen op, maar bij Landini is het zo, dat als je met de armen ten opzichte van het stuur goed zit, de benen dicht bij de pedalen zijn. Zit je met de benen goed, door de stoel naar achteren te schuiven, dan zijn de armen te ver van het stuur. Een verstelbaar stuur zou in zo'n geval welkom zijn. De benodigde stuurkracht is overigens gering en op de weg gedraagt de trekker zich bijzonder stuur-neutraal.

Om zonder achteruit te steken met de Landini een bocht te kunnen maken, heeft de bestuurder nog al wat ruimte nodig. Daarbij moeten we dan wel opmerken, dat de Landini de eerste vierwielaangedreven trekker in onze test was waarvan de voorwielen precies op 150 cm stonden. Zou die spoorbreedte van de voorwielen 165 of 170 cm zijn, waarmee ze nog steeds binnen de achterwielen vallen, dan zou de draaicirkel kleiner kunnen zijn. De voorwielen kunnen dan scherp draaien zonder dat ze hinder ondervinden van het motorblok.

Elekticiteit en verlichting

Het elektrische systeem van de 8550 valt op in die zin dat het vermogen van de startmotor (2,2 kW), de capaciteit van de accu (88 Ah) en de capaciteit van de dynamo (45 A) onder het gemiddelde liggen.



ook van toepassing op de versnellingsbak. Er zijn vier gesynchroniseerde versnellingen die te gebruiken zijn in vier ongesynchroniseerde groepen: drie vooruit en één achteruit.

Het schakelen met de versnellingen gaat netjes; met de groepen wat minder omdat deze niet zijn gesynchroniseerd. Voor snel schakelen tussen de voor- en achteruit moet de trekker dus helemaal stil staan. Plezierig is het wel dat de groepen die voor- en achteruit ongeveer dezelfde snelheid geven, tegenover elkaar zitten. Dat is handig bij het aanrijden van gras- of maïsbut. De groepenpook zit links naast

heel netjes over het traject zijn verdeeld.

Remmen

De Landini komt tot stilstand met behulp van twee schijvenpakketten; één links en één rechts van de achterbrug. De beweging wordt hydraulisch overgebracht en de kracht die u daarvoor moet zetten is gering. Die omschrijving geldt ook voor het remvermogen. De remmen op zichzelf werken prima, maar door het ontbreken van voorwielberemming en het geringe eigen gewicht heeft de trekker nogal de neiging om door te schuiven.