

Boerderij-Trekkertest Landini 8880 DT

Italiaan in bekend jasje

De 80-serie van Landini werd dit voorjaar in Italië geïntroduceerd. Pas deze maand waren de eersten in ons land leverbaar. Met een test van het type 8880 (59 kW, 80 pk) heeft Boerderij een fraaie primeur in handen. Uiterlijk verschilt hij niet van zijn voorganger.

door Henk Beunk

De 8880 is de opvolger van de 8550. Uiterlijk verschillen de trekkers zo goed als niet. Volgens de fabriek zit daar als filosofie achter: iets wat goed is en bekend (het uiterlijk) hoeft je niet te veranderen. Volgens ons zal het echter vooral een kwestie van geld zijn geweest: aan een nieuw uiterlijk hangt een pittig prijskaartje. Dat geld had Landini er waarschijnlijk niet voor over. Uw buurman moet dus op grond van de type-aanduiding ontdekken dat u een nieuwe trekker heeft.

De Landini-dealers waren aan deze techniekverandering wel toe. De reputatie van 'westerse trekker tegen bijna Oosteuropese prijs' konden ze de laatste tijd met de 50-serie niet meer waarmaken. Of dat met deze 80-serie wel lukt, laten we nog even in het midden.

Vertrouwde motor

Over de Perkins-motor van de 8880 is weinig nieuws te vertellen. Het is dezelfde als in de destijds geteste 8550. Kleine verschillen zitten in de toerentallen van maximumkoppel en maximumvermogen. Het gevolg daarvan is dat de stijgingsfactor van het koppel is gestegen. Deze bedraagt nu 0,41 (tegenover 0,23 bij de 8550), geen indrukwekkende waarde, maar wel een stuk beter.

De motor heeft nog steeds een oliebad-luchtfiler. Op de reinigende werking daarvan is niets aan te merken. Het onderhoud vraagt alleen wat meer tijd (dan bij een droog filter). Het brandstofverbruik dat wij hebben gemeten, is ook wat 'ouderwets': met 251 gram per kW per uur bij maximumvermogen ligt het ruim boven gemiddeld. Zou u zes uur onder die omstandigheden rijden, dan is de tank (102 liter inhoud) tot op de laatste druppel leeg. Bij dat verbruik moeten we dan wel vermelden dat het OECD-rapport (bij een goed inge-

lopen motor) een waarde van 236 gram per kW per uur aangeeft. Dat is precies 'gemiddeld'.

Drempel

Het koppelpedaal heeft nog steeds het euvel waar we destijds ook al over vielen: de drempel in de vloer. Tijdens het intrappen van het pedaal kom je die halwege de slag tegen. Je moet de hak dan wat optillen (de voet horizontaal) om door te kunnen gaan. Na enkele keren went dit uiteraard, maar het kan in panieksituaties nare gevolgen hebben. Landini had deze nieuwe serie moeten aangrijpen om daar iets aan te doen. En had dan ook meteen het pedaal wat forser kunnen maken en wat beter vuildoorlatend.

De pedaaldruk is normaal en de platen van de dubbele droge koppeling grijpen soepel aan. De diameter van de platen is nu 12 inch (305 mm). De 8550 had 11 inch (280 mm).

36 + 12

De nieuwe transmissie van de 8880 biedt 48 keuzemogelijkheden. Daarvan gaan er 36 vooruit en 12 achteruit. De verdeling van de 36 vooruit is slecht. De moge-

lijkheden liggen steeds in groepjes bij elkaar (zie de *snelhedentabel*). Als deze trekker vooruit 20 versnellingen had gehad, had de verdeling net zo goed kunnen zijn. Voor Landini is dit een gemiste kans. Het getal 36 wekt nu een indruk die er in de praktijk niet uitkomt. Als bestuurder voel je dat ook zo. Je kiest een andere versnelling en constateert dan dat je daarvoor ongeveer net zo snel ging. Het voordeel van de Landini-aanpak is wel dat er binnen elk van de drie groepen dus 12 mogelijkheden zijn en dat de groepen daardoor ook een groot bereik hebben.

Landini realiseert de 36 mogelijkheden door een vierversnellingsbak te combineren met een hoog-midden-laag-schakeling en drie groepen. Met de hoog-midden-laag-schakeling (zij is evenals de versnellingspook gesynchroniseerd) is het goed werken. Gerekend vanuit de middenstand kunt u in iedere versnelling ook 17 procent langzamer of 28 procent sneller. Daarbij moet u uiteraard wel de koppeling gebruiken.

De groepenpook is ongesynchroniseerd. Dat stoort omdat de achteruit er ook op zit. Om snel te kunnen schakelen tussen voor- en achteruit moet u dus steeds de remmen gebruiken. Schakelt u

naar achteruit vanuit de midden-groep (die ligt er recht tegenover), dan gaan voor- en achteruit ongeveer even snel.

Een nadeel van de drie poken is dat ze te dicht bij elkaar staan. Dat is bij sommige keuzes hinderlijk. De groepenpook schakelt niet fijn. Hij moet nogal wat weerstand overwinnen. Vanuit transport schiet hij soms door in de lage veldgroep, wat 'abrupte' gevolgen heeft.

Al met al had Landini van deze transmissie meer kunnen maken. Jammer voor een trekker die nu toch weer een jaar of zes, zeven mee moet. Landini levert inmiddels voor deze trekker (voor dezelfde prijs) ook een 24 + 24 gesynchroniseerde omkeerbak. Dit lijkt een goed alternatief. Het voetgas zit wat ver naar buiten. Dat stoort echter weinig omdat je veel gebruik maakt van het goed geplaatste handgas.

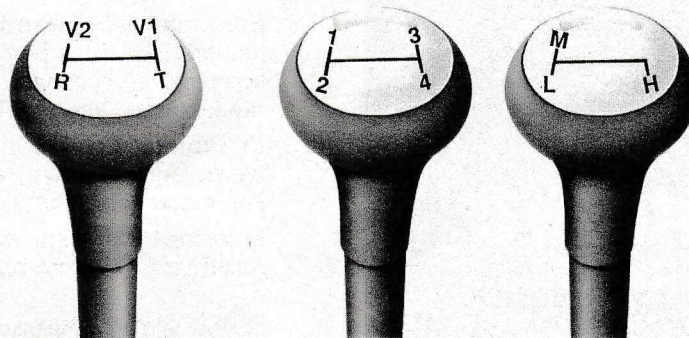
Remmen

De 8880 remt goed; daar is geen twijfel over. De remwerking komt echter pas goed uit de verf als er extra gewicht (in de vorm van een kipper of werktuig in de hef) op de achteras drukt. Is dat er niet, dan schiet de trekker door het geringe gewicht en de hoge topsnelheid sterk door. Vierwielberemming is in zo'n geval wenselijk. Het effect ervan is te merken door net voor het remmen de voorwiel-aandrijving in te schakelen. Dan merk je pas over welk een rempotentie de 8880 beschikt.

De handrem werkt mechanisch op hetzelfde schijvenpakket waar de voetrem hydraulisch op werkt. Hij is dus niet onafhankelijk. De remwerking is echter goed. De hendel zit wel ver naar beneden; daardoor moet de kracht uit de rug komen.

Een rem-aansluiting voor volgwagens is niet standaard. Er staat een meerprijs voor van f 1.200.

Schakelpatroon



V1 en V2 : veldgroepen
R : achteruitgroep
T : transportgroep

HML : hoog- midden- laag
schakeling
per versnelling

Scherp draaien

Een van de tastbaarste verbeterin





De 8880 moet het doen zonder snelkoppelingen op de hef; wel is er een afstandsbediening. De lengte van de rechter hefstang is vanuit de cabine in te stellen. Mensen die rondgaand ploegen, weten dat te waarderen. De wagentrekhak is van het type snelverstel en dus in een handomdraai geschikt voor zowel onder- als bovenaanspanning

losse koppelstang hebben, kunnen snelkoppelingen ergernis voorkomen. Ter verduidelijking: de Landini heeft ze dus niet. Ook zijn de trekstangogen niet uitschuifbaar of iets dergelijks.

De maximumhefkracht draagt volgens fabrieksopgave 3.300 daN (3.366 kg). Bij onze eigen meting kwamen we daar iets boven. Meestal is het omgekeerde het geval. Dit neemt echter niet weg dat de hefkracht van deze trekker vrij beperkt is. Ook hier geldt dat voor een trekker die weer een jaar of zeven vooruit moet de fabriek er wel iets meer van had mogen maken. Met name omdat er al twee hulphefcylinders opzitten. Langs die weg is de hefkracht dus niet meer te verhogen. De trekkrachtregeling loopt via de topstang. In de praktijk is daar goed mee te werken. Door de topstang aan de trekkerzijde in het andere van de twee gaten te bevestigen, is een andere 'gevoeligheid' te realiseren. Tussen positie- en trekkrachtregeling is er een traploze menginstelling. Landini noemt dat Intermix.

De bedieningshendels zitten rechtsonder, met de nadruk op onder; aan de lage kant dus. Daardoor heb je bij het bedienen van de hendel van de mengregeling last van de armleuning van de stoel. Voor de hendel van heffen en dalen is die lage positie vooral een kwestie van wennen. De reactie van de hef op het bedienen van de hendel is zeer

gen aan de 8880 is de aanzienlijk verkleinde draaicirkel. Deze trekker heeft ruim een meter minder nodig dan zijn voorganger. Voor een 59 kW (80 pk) trekker is 9,25 meter zowel links- als rechtsom zeer netjes. Met de voorwielaandrijving ingeschakeld, komt daar 1,35 meter bij. Dat blijft zeer netjes.

Het sturen kost weinig kracht. Voor snel sturen bij stationair toerental heeft de pomp echter wat weinig opbrengst. Het stuurwiel is verstelbaar via een scharnierpunt vlak onder het stuur; dit combineert min of meer een horizontale en een verticale verstelling. Een goede oplossing en een duidelijke verbetering van de oude situatie. De eerste trekkers van de 80-serie die werden afgeleverd, hadden dit gemak nog niet, maar Motrac zal ze er alsnog van voorzien.

Eén werkklamp

In standaarduitvoering beschikt de 8880 over één werkklamp. Deze zit weliswaar binnen handbereik en heeft een prima lichtopbrengst, maar het blijft er maar één. De vier extra werkklampen die wij hadden, brengen (exclusief montage) een meerprijs mee van f 275. Het maakt de trekker een stuk completer.

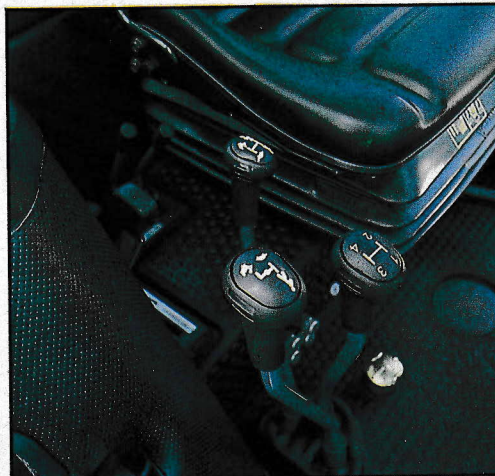
Zowel het geluid als de contro-

lelampjes van de richtingaanwijzers zijn zwak. Op een heldere dag kunt u dus het overige verkeer aardig in de war brengen. We zeggen hier bewust 'op een heldere dag' omdat bij somber weer de knipperlichten reflecteren in de voorruit. De breedtelichten doen hetzelfde en dat geeft 's nachts een onrustig beeld.

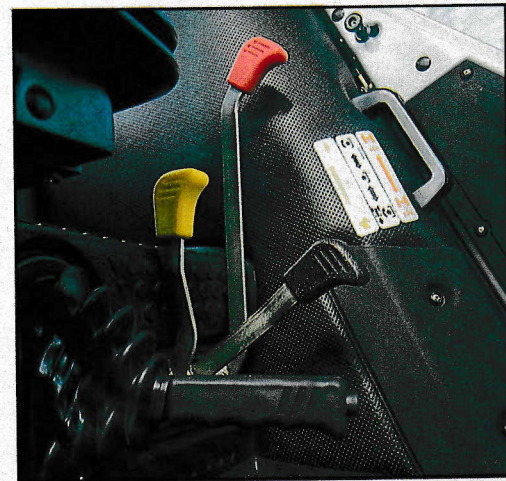
Geen snelkoppelingen

In deze vermogensklasse zijn de meningen over snelkoppelingen op de hef verdeeld. Trekkerbezitters die ze niet hebben, zeggen vaak: „Och, het gaat zo ook wel“, terwijl gebruikers die ze kennen, vaak zeggen: „Ik zou er niet meer zonder kunnen.“ Wij behoren tot de laatste categorie.

Bij werktuigen waar je niets aan kunt verzetten en die ook niet een



De schakelpoken zitten te dicht bij elkaar en de vorm van de knop is van alle drie gelijk: 'pakken op de tast' is daardoor zo goed als uitgesloten. Bij het kijken kun je ook nog in verwarring raken omdat de groepenpook en de hoog-midden-laag-schakeling van dezelfde tekens zijn voorzien. De groepenpook is niet gesynchroniseerd



De kleuren van de handgrepen vindt u weer terug op de sticker. Die heeft u er ook wel bij nodig. We zagen daar dan ook liever een metalen plaatje; dat blijft wat langer intact. De gele en de zwarte hendel zijn voor de aftakas: respectievelijk 540 of 750 en gewoon of rijafhankelijk. De rode hendel is voor de voorwielaandrijving



Ten opzichte van zijn voorganger, de 8550, is er bij de 8880 aan cabine en interieur weinig veranderd. De binnenruimte is nog steeds beperkt waardoor het algemene bedieningscomfort onder de maat is. Een uitzondering hierop vormt het handgas; door de plaats onder het stuur maak je er veel en goed gebruik van

schoonblijven zijn ze voorzien van veerbelaste klepjes. Door ze helemaal achterover te drukken blijven deze open staan; handig

750 toeren

Landini monteert op deze trekker een aftakas die schakelbaar is op 540 en 750. Bij werkzaamheden die maar weinig aftakasvermogen vragen (bij voorbeeld kunstmest strooien), kun je dan bij 1.400 m.t.o. toeren 540 aan de aftakas hebben. Dat spaart aanzienlijk op brandstof en geeft een geluidsniveau in de cabine ruim onder de 80 dB(a). Een lampje op het instrumentenpaneel houdt u op de hoogte dat de snelle stand is ingeschakeld, opdat u niet de neiging krijgt plotseling 'gas te geven'.

Het inschakelen via de handkoppeling laat zich goed doseren. Dat is eigen aan een gewone plaatkoppeling. Het is plezierig dat er standaard een rijafhankelijke aftakas opzit. Veel wordt hij in Nederland niet gebruikt, maar voor het geval dat biedt hij extra mogelijkheden.

De afstand van de aftakas tot aan de denkbeeldige lijn door de kogels van de hef bedraagt 70 cm. Dat is veel. Het kan problemen geven met uitwisseling van werktuigen. Bij het aankoppelen van een groothoekkruiskoppeling zul u snel ervaren dat er te weinig ruimte voor de handen is. Het frame van de snelverstelwagen-trekhaak is daaraan schuldig. Mo-

nauwkeurig. Dat is plezierig. Iedere beweging van de hendel, hoe klein ook, geeft een soortgelijke reactie van de kogels.

Op de lengteverstelling van de topstang is weinig kracht uit te oefenen. Hetzelfde geldt voor de stabilisatie. Goed schoonhouden van de schroefdraad is dus een vereiste. Handig is dat er in de stabilisatiestang een veer zit. Deze houdt de trekstang in een 'vaste' positie. Bij het aankoppelen van werktuigen helpt dat. U wordt zo ook niet geconfronteerd met trekstangen die alsmaar heen en weer slaan als er geen werktuig tussen zit.

De lengte van de rechter hef-stang is gemakkelijk vanuit de cabine in te stellen. Beide hefstangen hebben verder een eenvoudige te realiseren verticale pendelmogelijkheid.

Goede opbrengst

Bij een tegendruk van 170 bar kunt u aan de snelkoppelingen 30 liter per minuut onttrekken. Dat is een goede opbrengst. Het stelt u in staat werktuigen vlot te bedienen. De cilinders moeten dan echter niet te groot zijn, want de totale hoeveelheid olie die u al rijdend mag onttrekken, blijft beperkt tot tien liter. Stilstaand mag het 15 liter zijn.

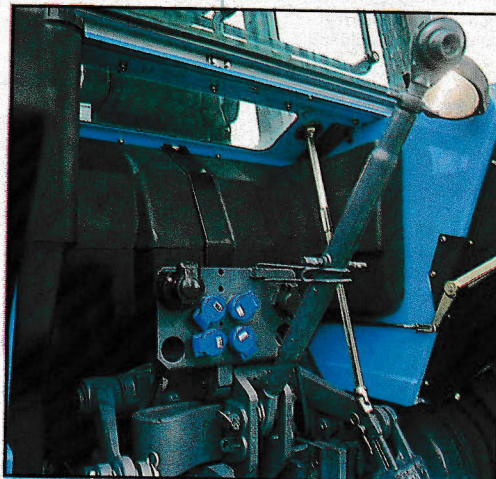
De hendels van de beide dub-

belwerkende stuurventielen zitten rechts van de stoel, vrij ver naar achteren en met weinig ruimte er omheen. De hendels zijn gelukkig wat gebogen, waardoor ze goed te bedienen zijn.

Beide ventielen hebben een open-center-stand en zijn dus via de hendel enkelwerkend te gebruiken. Officieel moet dat via een schroefje op het ventiel. Omdat de ventielen onder de cabine

zitten en dat dus in de praktijk niet gebeurt, heeft Landini de schroefjes via een flexibele verbinding verlengd zodat u het vanuit de cabine kunt doen. Hetzelfde is gebeurd met het blokkeren van de doorstroming (bedienen van de hendels geeft dan geen reactie). Ook dat kunt u met draaiknopjes vanuit de cabine.

De snelsluitingen zijn beveiligd op trekbelasting. Terwille van het

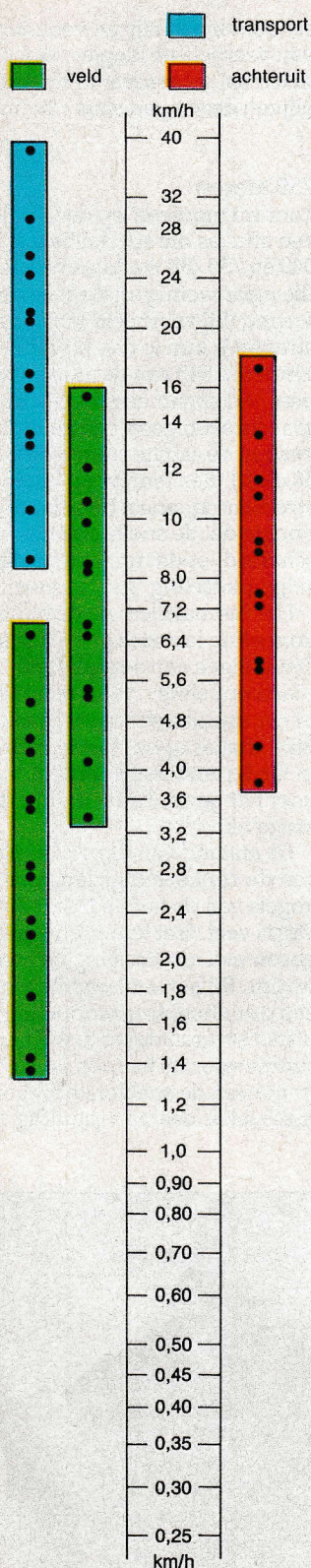


Door het onderruitje en de aangepaste vorm van de brandstoftank is er goed zicht op trekhaak en hefinrichting. De hydrauliekaansluitingen zijn beveiligd op trekbelasting en door de klepjes ook tegen stof. Door de klepjes helemaal open te drukken, blijven ze uit zichzelf in die stand staan; handig. Standaard is er maar één werkklamp



De zijbeplating van de motor is eenvoudig opklapbaar, waarna het onderhoud gemakkelijk is uit te voeren. Zowel voor als achter is de 8880 op een spoorbreedte te zetten van precies 150 cm; een duidelijk pluspunt. Met een compleet set frontgewichten, zoals hier, rust er meer dan de helft van het totaalgewicht van de trekker op de vooras

Technische gegevens Landini 8880 DT



Snelheden per versnelling bij nominaal toerental (2.500 omwentelingen per minuut) en op 18.4 R 38 achterbanden

Deze snelhedengrafiek is zo opgebouwd dat iedere snelheidsverhoging die in procenten gelijk is (bij voorbeeld van 4 naar 5, van 8 naar 10 of van 20 naar 25 km per uur) een gelijke afstand heeft

Motor
 Merk en type : Perkins A4-248
 Soort : viercilinder viertakt diesel
 Compressieverhouding : 16 : 1
 Boring x slag : 101x127
 Inhoud : 4.067 cm³
 Maximumvermogen : 59 kW (80 pk) bij 2.200 motortoeren
 Specifiek vermogen : 69 cm³/kW
 Maximumkoppel : 294 Nm bij 1.400 motortoeren
 Koppel bij maximumvermogen : 256 Nm
 Stijgingsfactor van het koppel : 0,41
 Merk en type brandstofpomp : CAV roterend
 Specifiek brandstofverbruik : 251 gr/kW/h bij maximumvermogen
 Soort koeling : vloeistof
 Luchtfilter : oliebad

Koppeling
 Dubbele droge plaat, mechanisch bediend, doorsnede 305 mm.

Versnellingsbak
 36 keuzemogelijkheden vooruit en 12 achteruit.

Remmen
 Nat schijvenpakket aan weerszijden differentieel, hydraulisch bediend. Geen voorwielberemming; handrem mechanisch op schijvenpakket.

Besturing
 Hydrostatisch.

Draaicirkel
 Ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel. Met voorwielaandrijving uitgeschakeld: links- en rechtsom 9,25 m. Met voorwielaandrijving ingeschakeld, links- en rechtsom 10,60 m.

Elektrisch systeem
 12 volt; capaciteit accu 130 Ah; capaciteit dynamo 55A; vermogen startmotor 2,5 kW.

Hefinrichting
 Categorie 2; trekkrachtregeling via de topstang; maximumhefkracht: 3.300 daN (3.370 kg).

Hydrauliek
 Twee pompen: één voor hef en hydrauliek en één voor stuurinrichting. Capaciteit (gemeten aan de snelkoppelingen): 30 liter/minuut bij een druk van 170 bar. Maximum haalbare druk: 180 bar. Twee dubbelwerkende stuurventielen: ook enkelwerkend te gebruiken. Aantal liters voor extern gebruik: 15 liter stilstaand, 10 liter rijdend.

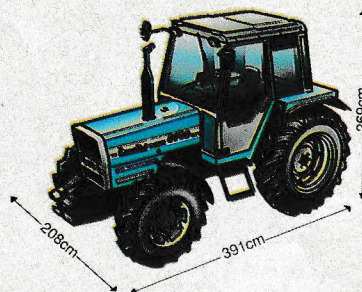
Aftakas
 Onafhankelijk, met zes spiebanen en 35 mm doorsnede. Schakelbaar op 540 en 750. Maximumvermogen: 55 kW bij 2.200 motortoeren. Vermogen bij 540 en 750: 53 kW bij 1.940 motortoeren.

Voor- en achteras
 Vooras: centraal mechanisch aangedreven met automatisch differentieel, aandrijving onder belasting inschakelbaar. Achter: portaal eindaandrijving in buitenzijde ashuis, differentieel onder belasting inschakelbaar.

Spoorbreedte
 Voor: 169 cm, in te stellen van 150 tot 205 cm in zeven trappen. Achter: 160 cm, in te stellen van 150 tot 200 cm in zes trappen.

Geluidsniveau
 In cabine: 80 dB(a) bij onbelast stilstaande trekker met vol motortoerental.

Verversingstermijn
 Motorolie: 250 uur. Overige reservoirs: 1.000 uur of eenmaal per jaar.



Inhoud
 Motorcarter : 7 liter
 Versnellingsbak : 33 liter
 Differentieel achter : }
 Hydrauliek extern : }
 Hydrauliek : }
 Eindvertraging achter : 2x3,6 liter
 Stuurinrichting : 2,3 liter
 Differentieel voor : 5,8 liter
 Eindvertraging voor : 2x1,4 liter
 Brandstoftank : 102 liter

Afmetingen
 Wielbasis: 242 cm; bodemvrijheid: 42 cm; laagste punt: differentieelhuis vooras.

Banden
 Achter: 16.9 R 34. Voor: 13.6 R 24.

Gewicht zonder frontgewichten
 Op vooras: 1.600 kg (43 %); op achteras: 2.150 kg (57 %); totaal: 3.750 kg; specifiek: 64 kg/kW.

Gewicht met compleet set frontgewichten
 Op vooras: 2.110 kg (51 %); op achteras: 2.040 kg (49 %); totaal: 4.150 kg; specifiek: 70 kg/kW.

Importeur
 Motrac bv, Pollaen 49, 7202 BV Zutphen, tel. (05750) 9 19 11.
 Aantal dealers: 55.

Brutoprijs in standaarduitvoering f 78.000

Meerprijs
 snelverstel wagentrekhaak f 850
 set werkklampen voor en achter f 275
 10 frontgewichten à 40 kg f 1.100

Brutoprijs in geteste uitvoering f 80.225

Meerprijzen bij directe levering

frontheffinrichting + -aftakas f 10.000
 extra dubbelwerkend stuurventiel f 675
 volwagenberemming f 1.200
 frontgewichten zie boven
 kruipversnellingsbak f 1.500
 zwaaiende trekhaak + kipperknobbel binnenkort leverbaar

Brutoprijs tweewielaandrijving f 65.000
Alle prijzen exclusief btw

trac is er gelukkig omwille van de veiligheid wel in geslaagd het Mastershield intact te laten.

'Onduidelijk' differentieel-slot

Het differentieel-slot in de achteras moet u met de hak van de rechtermethode bedienen. Een gangbare methode. Niet zo gangbaar is dat je moeilijk kunt voelen of het slot er nu wel of niet in zit. Dat doet zich vooral voor als ook de voorwielaandrijving is ingeschakeld. De onduidelijkheid wordt verder in de hand gewerkt doordat een controlelampje ontbreekt.

Inschakelen van de voorwielaandrijving loopt via een hendel links naast de beide hendels van de aftakas. Inschakelen lukt onder belasting (wel even fors indrukken), maar uitschakelen niet.

De aandrijfas naar de voorwielen ligt netjes beschermd onder de trekker. De vooras staat op een spoorbreedte van 169 cm en daar is ook 150 cm van te maken. Voor de achteras is die mogelijkheid er ook. Prima dus.

Snelverstel

„Karig, maar wat er is, is goed.” Deze uitspraak geldt voor bijna alle trekkers die zijn voorzien van een snelverstelwagentrekhaak. Zwaaiende trekhaak en kipperknobbel ontbreken dan meestal. Zo ook bij deze Landini. De snelversteller heeft acht hoogtestanden, die liggen tussen 47 en 90 cm boven de grond. De haak is naar boven toe uit het frame te nemen, maar daarvoor moet u dan wel eerst de topstang verwijderen; dat is meer dan een schoonheidsfoutje. De wagentrekhaak kan echter ook helemaal onderin zitten zonder hinderlijk te zijn voor een aangesloten aftakas.

Door het achteronderruitje in de cabine en de aangepaste vorm van de brandstoftank is er prima zicht op de trekhaak. Praktisch is dat de wagentrekhaak een half-automaat is. Voor het aankoppelen hoeft u dan niet uit de cabine te komen. Met een beetje technisch inzicht is er een volautomaat van te maken.

Bekende cabine

De cabine van deze 80-serie biedt weinig nieuws. De verandering ten opzichte van de 50-serie blijft

beperkt tot het instrumentenpaneel. Het moet worden gezegd dat het er leuk uitziet. Functioneel zijn de lampjes in de controlemeters voor koelvloeistof en brandstof. Het zicht op voorwielen en schuin naar onderen valt wat tegen doordat er plaatwerk in de weg zit. Op de hefinrichting daarentegen is het zicht prima.

De lengteverstelling van de stoel is te beperkt; aan de achterkant zit de tank in de weg. Het rijcomfort is goed. Voor een bijrijder is er geen zitting. Rechtsachter zit een klein luikje in de cabine wand waar kabels doorheen naar binnen te voeren zijn. Het dakluik scharniert aan de achterzijde en kan daardoor voor 'doorwaaien' dienen. Ook de zijruiten hebben zo'n doorwaaistand. De buitenspiegels zitten op de cabine stijl (dus goed) en ze zijn gemakkelijk in te stellen. De steun moest echter wat langer zijn. Het is dan gemakkelijker achter de cabine kijken. De eerste instaptrede zit wat hoog (57 cm), maar verder leveren in- en uitstap geen problemen op. Jammer is dat er — eenmaal in de cabine — wat weinig bewegingsvrijheid is voor de voeten; de handrem en het pedaal voor het differentieelslot veroorzaken dit.

Het geluidsniveau zit met 80 dB(a) bij volgas op een acceptabel niveau. Bij 540 aan de aftakas daalt het naar 79 dB(a).

Gemakkelijk onderhoud

De zijbeplating van de motorkap is gemakkelijk omhoog te klappen. Het belangrijkste onderhoud is dan probleemloos uit te voeren. Er zijn een paar kleine uitzonderingen op die regel, maar het noemen ervan zou te veel afbreuk doen aan het feit dat het onderhoud in grote lijnen gewoon goed in elkaar steekt. Landini had echter wel een beter gereedschapset bij de trekker mogen doen; alleen maar steeksleutels vinden we toch wat armoedig.

Blijft het punt van de vulopening van de brandstoftank. Deze zit tegen de achterwand van de cabine bij het linker spatbord. Als je eenmaal een laaggeplaatste opening in de buurt van het portier gewend bent, is de oplossing van Landini vrij onpraktisch.

Korte trekker

Met een lengte van 391 cm zit de

Gebruikerservaring

De door ons geteste Landini 8880 had een transmissie met 12 achteruitversnellingen. Desondanks is de snelheid in de laagste overbrenging vrij hoog. Dat is soms lastig. Een nadeel is dat de vooruit-achteruitschakeling niet is gesynchroniseerd en de hendel op een lastige plaats zit. Ook de plaats van de hendels

van de hef is ongelukkig gekozen. Ze zitten te ver naar achter en te laag. De hefinrichting werkt goed. Een weerstandsregeling via de topstang kan bij ondiep werken met een lange ploeg echter wat problemen geven.

Positief is de 750-toerenschakeling op de aftakas. Verder is de trekker bijzonder wendbaar. Voor een

vierwielangedreven trekker is de draaicirkel klein. De vierwiel-aandrijving laat zich echter wat moeilijk in- en uitschakelen. De verhoging in de vloer onder het koppelingspedaal is hinderlijk, terwijl de remcapaciteit bij hoge snelheden te gering is. Ventilatie en verwarmingslucht wordt alleen van bovenaf de cabine inge-

blazen; dat is niet prettig.

Het dagelijks onderhoud cq. controle is eenvoudig uit te voeren. Alles is goed bereikbaar. De 8880 is een degelijke en eenvoudige trekker.

Algemeen oordeel: voldoende.

Landbouwpraktijkschool Emmeloord

Samenvatting

Een westerse trekker voor een bijna Oosteuropese prijs. Zo omschreven we de beide vorige Landini-testtrekkers. Bij de nieuwe 8880 kunnen we met die omschrijving niet uit de voeten. Hij luidt nu: een eenvoudige trekker voor een redelijk prijs.

Die conclusie is dus niet zo positief als de beide voorgaande keren. De oorzaak daarvan ligt (uiteraard) in de relatie tussen de prijs en gebodene. De f 1.360 per kW (in de uitvoering zoals getest) vinden wij aan de pittige kant voor een trekker die technisch gezien niet zover vooruit is gegaan als wij hadden gehoopt. Het zijn vooral de transmissie, de hefkraft en het algehele bedieningscomfort die Landini voortvarender had kunnen aanpakken.

Daarin wegen we mee dat deze trekker weer zes jaar mee moet.

Het ontbreken van elektronika laten we in de beoordeling buiten beschouwing. Niet iedereen is even gecharmeerd van deze moderne hulpmiddelen. Het ontbreken ervan heeft voor de Landini het voordeel dat het een 'herkenbare' trekker blijft.

Met zijn geringe lengte en kleine draaicirkel is de 8880 interessant voor mensen die veel waarde hechten aan wendbaarheid. Plezier is ook dat de spoorbreedte precies op 150 cm is te zetten.

Verder moet deze trekker, door zijn prima gewichtsverdeling, in staat worden geacht het motorvermogen efficiënt op de grond over te brengen. Dat plaatst een

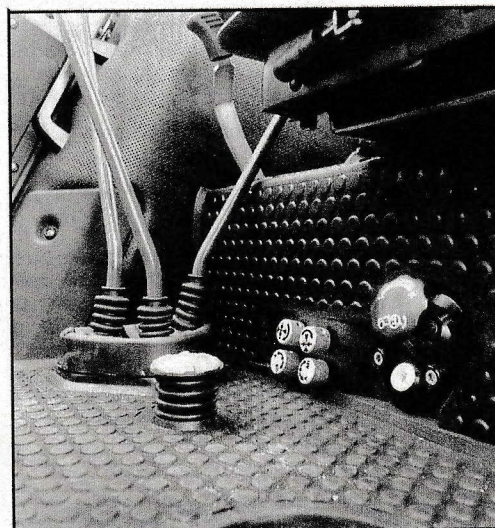
op zich 'gemiddeld' brandstofverbruik in een aanmerkelijk positiever daglicht. □

In het kort

- + kleine draaicirkel
- + goede hydrauliekopbrengst
- + 750 toeren aftakas
- + prima gewichtsverdeling
- teleurstellende transmissie
- geen snelkoppelingen op hef
- beperkte hefkraft
- bedieningscomfort onder de maat

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk

8880 dik tien cm onder het gemiddelde van deze vermogensklasse. Dit komt de wendbaarheid ten goede. De hoogte van 269 cm, de bodemvrijheid van 42 cm en het specifiek gewicht van 64 kg per kW zitten rond het gemiddelde. Zonder frontgewichten komt de trekker aan een gewichtsverdeling van 43 procent op de vooras. Daar zult u van ons geen onvertogen woord over horen. Hangt u een compleet set frontgewichten aan de neus (tien stuks à 40 kg), dan komt er 51 procent (dus meer dan de helft) van het gewicht op de vooras. Dat staat borg voor een prima overbrenging van de trekkracht op de bodem. □



Het pedaal voor het differentieelslot ziet er normaal uit, maar aan de bedienbaarheid valt veel te verbeteren. Met de beide onderste knopjes van de vier in het midden kunt u de stuurventielen op enkel- of dubbelwerkend zetten. Met de beide bovenste zijn de ventielen te blokkeren. Het tekenje wekt echter de indruk dat het een doorstroombegrenzing is