

# Ander blauw en rood

McCormick en Landini proberen met nieuwe modellen aan te haken

In de westerse markt hebben de merken McCormick en Landini uit de Argo-groep een bescheiden marktpositie. Het lijkt alles te maken te hebben met het gevecht dat de afgelopen jaren is gevoerd om McCormick een eigen gezicht te geven. Daar is Argo met de komst van de huidige nieuwe series helemaal van afgestapt. Zelfs in naam zijn de Landini en de McCormick bijna vergelijkbaar. McCormick heeft de X7-6 voor de zescilinders en de X7-4 voor de viercilinders, bij Landini is dit de 6C voor de viercilinders en de 7C voor de zescilinderversies. Uiterlijk blijven er wel kleine verschillen, want ze hebben beide een andere motorkap en een iets andere cabine. Onderhuids hebben ze echter ook een paar unieke kenmerken. Zo zijn dit de enige trekkers die een FPT-motor combineren met een ZF-fullpowershift-transmissie. De keuze voor FPT betekent wel AdBlue, maar geen uitlaatgasregeneratie. Als voorlopig enige fabrikant heeft Argo de beschikking gekregen over de ZF-bak die automatisch schakelt tussen de groepen. Het levert een trekker op die prettig rijdt, blijkt bij de eerste kennismaking in het Italiaanse Fabbrico, waar de thuisbasis is. Rijdend met een mesttank schakelt de trekker soepel door de groepen en de verschillende powershiftposities. Voor die bediening is er een nieuwe console, met een prettig in de hand liggende bedieningsknop, die overigens niet als rijhendel kan worden gebruikt. Daarvoor is er het voetgaspedaal, dat elektrisch gestuurd is. Die elektrische sturing heeft een speciale voorziening om bij hobbelige omstandigheden het in- en uittrappen te neutraliseren, zodat schokkerig rijden wordt voorkomen. Een prettige voorziening. Wat ontbreekt bij de bediening is het Isobus-scherm. Daar is wel plaats voor, maar de ontwikkeling is nog gaande. Naar verwachting zal dit over een half jaar beschikbaar zijn. Tijdens de voorstelling werden meer vernieuwingen aangekondigd, zoals een CVT-uitvoering van de 6- en 7-serie. De 7 met CVT zal waarschijnlijk op de Agritechnica worden voorgesteld, de 6 zal ongetwijfeld volgend jaar op de Eima te zien zijn. Deze transmissies worden weer wel in eigen huis ontwikkeld in de moderne transmissiefabriek die het bedrijf nog heeft in de productievestiging in Fabbrico. De aangekondigde ontwikkelingen laten zien dat Argo nog nadrukkelijk mee wil blijven doen in de trekkermarkt. Met moderne, degelijke trekkers, die misschien niet de allernieuwste technische snufjes hebben, maar wel wat een gebruiker tegenwoordig minimaal mag verwachten. Hoewel Landini en McCormick zeker geen prijsvechter willen worden, zullen ze qua prijzen zeker aan de onderkant van de markt te vinden zijn. Als alternatief voor bijvoorbeeld het andere blauw en rood.

Tekst & foto's: **Toon van der Stok**



Voorlopig is er alleen een scherm op het dashboard voor het aflezen van verschillende gegevens. De bedieningsknop om tussen de verschillende opties te schakelen, zit op de bedieningsconsole.



Het inmiddels bekende pakket koelers dat bij de moderne trekkers hoort. Door het losmaken van een hendel kan het hele pakket worden uitgeklappt om te worden gereinigd.



De nieuwe bedieningsconsole is voorzien van een groot aantal knoppen om alle functies te bedienen. De meeste zitten op de joystick. Achterop zit de knop voor het omhoog en omlaag schakelen.





De voorasvering is niet veranderd. Niet nodig, want deze behoort volgens Argo tot de beste in de markt. In de proefrit is het voldoende om bij snelheden tot 30 km/u in het veld de schokken op te vangen.



De Landini en McCormick verschillen alleen in uiterlijke details. Naast de kleur is de styling wat afwijkend, maar de verschillen zijn minimaal. Het zal de markt zijn die het succes van de merken bepaalt.



De achterbrug is netjes afgewerkt, met een duidelijke kleurcodering voor de hydrauliekaansluitingen. Er is een aftakas met vier toerentallen: 540 en 1000 toeren met een normale en ecostand.

