



Landini Powermaster 220

Eerste bandafdruk op Hollandse bodem

De Landini Powermaster werd begin dit jaar op de Franse Landbouwbeurs Sima voorgesteld. Tegelijkertijd met zijn evenknie: de McCormick XTX. Beide zijn merken van moederbedrijf Argo. De XTX is inmiddels al weer even op de markt. Wij reden de Powermaster, die vanaf januari 2006 leverbaar is, van de dieplader en lieten hem kennis maken met de Hollandse klei.

Tekst en foto's: Frits Huiden

Terwijl de regen met bakken uit lucht viel, dreven wij de Powermaster 220 tussen de Hollandse bietenpercelen tot het uiterste. Eens zien waar het warmbloedige Italiaanse merk verschilt van de Britse McCormick. Nu het Italiaanse Argo steeds meer trekkers volgens de platformstrategie bouwt, en modellen uitwisselt, zou je namelijk kunnen denken dat wanneer je de McCormick hebt gezien je ook de Landini wel kent. Maar dat valt bij dit model mee. Natuurlijk hebben de XTX en Powermaster grote gelijkenissen en verschijnen zij beide in drie modellen op de markt. Maar er zijn ook grote verschillen.

Motor

Terwijl de XTX een Cummins motor gebruikt,

is de Powermaster uitgerust met een Iveco NEF motor die klaar is voor Euro III. De zescilinder commonrailmotor met turbo en air-to-air intercooler geeft bij de kleinste Powermaster 180 maximaal 129 kW (176 pk) af. Bij de Powermaster 200 is dat 146 kW (199 pk) en bij de zwaarste Powermaster 220 is dat 157 kW (214 pk). De trekkers beschikken over wat Landini Dual Power noemt. Dat betekent dat de Powermaster 180 een vermogensboost van 17 kW (23 pk) krijgt bij zware rij- of aftakswerkzaamheden. De twee zwaarste modellen krijgen een boost van zo'n 10 kW (14 pk) en alleen bij aftakswerkzaamheden. De Iveco is zelfdragend en maakt dus deel uit van het frame. De Cummins van de XTX is gedragen opgehangen en staat dus op het frame geschroefd. Ook de voorasvering is

verschillend. Gebruikt de XTX een geveerde Carraro vooras, Landini neemt een starre as van Carraro en veert deze met het eigen LSA (Landini Suspended Axle) veerframe, dat grote gelijkens heeft met het frame onder de Landpower trekkers (voorheen Legend). De as kan automatisch of handmatig een niveau kiezen. Een hydro-pneumatisch geveerde cabine is optie.

Landini lay-out

Dat McCormick het A-merk is binnen het Argo-concern wil niet zeggen dat de Landini met minder wordt afgescheept. Ook de Powermaster beschikt over de achttrapspowershiftbak met 32 versnellingen vooruit en 24 achteruit. Opgebouwd uit vier versnellingen met ieder acht trappen. Wie kiest voor de



De Powermaster heeft meteen de nieuwe achterlampen gekregen die McCormick ook al heeft. Er is aftakas- en hefbediening op het spatbord aan beide zijden.



Nog een verschil met de XTX. De Landini heeft standaard steekassen voor spoorbreedteverstelling tussen 1,73 en 2,07 meter. Daarbij zit de airco achterop de cabinerand en zijn er vijf dubbelwerkende ventielen.

kruipbak krijgt 48 verzetten vooruit en 40 achteruit. De aansturing van de powershiftbak geschiedt nu met een stick met tuimelschakelaar in plaats van de XTX-pijltoetsen. Dat werkt lekkerder omdat de duim niet verplaatst hoeft te worden. Jammer is dat het geen echte multihendel is omdat er geen sneltoetsen zijn voor hef en hydrauliek zoals bij de XTX. Links op de stick zit een ontkoppelingknop net als aan de achterkant van de pook. Met het groene knopje rechts is de bak in Autodrive te schakelen. In de vierde en hoogste versnelling schakelt de bak dan automatisch haar acht powershifttrappen tijdens transport. De kickdownfunctie die hierin zit, is natuurlijk prachtig. Wanneer 'the pedal to the metal' wordt getrapt, schakelt de bak eerst een of twee tandjes terug zodat er altijd voldoende toeren en kracht is om te accelereren. Terwijl je richting de 40 km/h (50 km/h optie) rijdt, regelt de motor elektronisch het toerental terug tot 1.850 omwentelingen per minuut. De cabine blijkt dan nog niet erg stil. Naast de tuimelschakelaar heeft ook de rest van de armleniging een eigen Landini lay-out. In de armleniging vinden we één joystick voor twee dubbelwerkende elektrohydraulische ventielen. In de console zitten nog eens drie hendels voor mechanisch dubbelwerkende ventielen. De elektrische ventielen zijn met knopjes onder een klepje in de armleniging op tijd en flow in te stellen. Het is de enige uitvoering waarin Landini op de markt komt, terwijl de XTX in drie uitvoeringsniveaus, en met vier elektrische ventielen (twee joysticks) te krijgen is.

Luxe cabine

Wat de ergonomie betreft, de bedieningselementen zijn goed bereikbaar en zitten meestal op een voor de handliggende plek. Drie minpuntjes. De parkeerstand (een optie) op de omkeerhendel onder het sportstuurkje zit in dezelfde lijn als de vooruitstand en dat zonder veel gevoelsmatig onderscheid. Bij driftig manoeuvreerwerk kun je dus fout kiezen. De luxe rijdersstoel zit in ingeklapte toestand een beetje in de weg bij het in-



De cabine is onmiskenbaar van Landini en verschilt dus van de XTX. Vooral de aansturing door een tuimelschakelaar van de achttrapspowershift valt op. In de meest luxe XTX zit in tegenstelling tot de Landini geen dwarsstijl in de vooruit.

- 1 Stick met tuimelschakelaar
- 2 Groene knop voor Autodrive
- 3 Joystick voor twee DW-ventielen
- 4 Drie mechanische DW-ventielen
- 5 Auto PTO
- 6 Tijd- en flowinstelling hydrauliek

Landini Powermaster 220	
Motor	Iveco NEF zescilinder
Vermogen	157 kW (214 pk)
idem, incl. boost	168 kW (228 pk)
Max. koppel	700 Nm
idem, incl. boost	949 Nm
Transmissie *)	32 voor / 24 achter
*) optie	48 voor / 40 achter
Hefcapaciteit	10.900 kg
Olieopbrengst	130 l/min
Banden	voor 540/65R30
	achter 650/65R42
Wielbasis	2.880 mm
Gewicht	7.250 kg

stappen. De bekleding van het stoeltje kan tevens snel smerig worden bij het instappen en het gaspedaal zit teveel naar buiten. Buiten deze relatief kleine zaken vooral lof over de moderne cabine. Voorop natuurlijk het goede zicht door het ontbreken van de B-stijlen wat wel een forse deur oplevert. Voordeel ten opzichte van de XTX is het dakraampje voor eventueel voorladerwerk. De Landini heeft immers haar airco-unit achterop de cabinerand gemonteerd waardoor er voor ruimte overblijft. Maar ook de vele bergruimte valt op. Daaronder zijn twee bekerhouders en een uitklapbaar deksel op een bergruimte links dat gebruikt kan worden als schrijfbank of bar. Daarbij is er een luxe klimaatregeling die zijn voelspriet heeft in de vorm van een bolletje op de zijconsole en vele ventilatie-openingen om de grote ruiten condensvrij te houden.

Bank drukken

De Powermaster doet zijn naam het meest eer aan als het gaat om bank drukken. De hef, cat. III, tilt in de kogels namelijk maximaal 10.900 kg. Dat is fiks voor deze klasse. Via een variabele plunjerpomp in een closed center-systeem wordt er 130 liter olie per minuut geleverd. Natuurlijk via loadsensingtechniek. De frontheft komt van Zuidberg. In de zijconsole zit een forse ronde positieknop met daarnaast een knop voor de mengregeling. Onder een wat goedkoop klepje huizen vervolgens nog drie afstelknoppen. Opvallend is de middelste knop die dient voor de fijnafstelling van de genoemde mengregeling. Qua kopakkermanagement heeft de Powermaster niet heel veel te bieden. Er is alleen een automatische aftakas die uit gaat met het heffen en een voor programmeerbaar motortoerental. Er is keuze tussen 540 en 1.000 of 540E/1.000 toerige aftakas. De Powermaster 220 kost 97.950 euro, bijna gelijk aan de XTX-variant. ■