



Standaard wordt de Lamborghini geleverd met een rij-afhankelijke en een onafhankelijke aftakas. Zijn hefvermogen bedraagt ruim 4.500 kg. Aan de binnenzijde van het rechter spatbord zit een stevige hendel om de hef van buitenaf mechanisch te kunnen bedienen

Het maximumvermogen van de motor is 65 kW bij 2.500 omwentelingen per minuut. Dit presteert hij dank zij de turbo, die standaard op de motor zit. Voor het leveren van zijn hoogste prestatie heeft hij 235 gram dieselolie per Wh nodig. Dat is normaal in vergelijking met zijn soortgenoten.

### Transmissie

Op de Lamborghini zit een volledige nieuwe transmissie. Indrukwekkend, want 80 versnellingen (40 vooruit en 40 achteruit) tref je niet op iedere trekker aan. Dat geldt dan alleen voor de versie met Powerspeed. Hij is ook leverbaar zonder deze elektro-hydraulisch bedienbare hoog-laag-schakeling. Hier blijft het aantal versnellingen beperkt tot 20 vooruit en 20 achteruit.

Met de Powerspeed kan de bestuurder de rijsnelheid onder volle belasting van de motor 15 procent verhogen of verlagen. Het is een eenvoudig te bedienen tuimelschakelaar, die is opgenomen in de versnellingspook.

De drie bedieningshendels voor de transmissie bevinden zich rechts naast de bestuurder. Dat is een pook voor de gesynchroni-

seerde vijf-versnellingsbak, een pook voor de gesynchroniseerde omkeerschakeling en een pook voor de niet-gesynchroniseerde vier-groepenschakeling. Hun bediening is verschillend. De groepenpook schakelt stug, de omkeerpook soepel en de versnellingspook indirect.

De koppeling is in orde. Er is een pedaaldruk van maar 110 N nodig om haar in te trappen. Ze is ook breed, en netjes afgewerkt met rubber en een opstaande rand, waardoor de voet er niet gemakkelijk afglijdt.

Met het hand- en voetgas is het minder goed gesteld. Het handgas zit rechts naast het dashboard te ver van de bestuurder af. En het gaspedaal zit te hoog.

### Besturing

Het stuurwiel is, zoals dat hoort, goed verstelbaar. Het is in zowel horizontale als verticale richting verstelbaar. De draaicirkel is met ingeschakelde voorwielaandrijving ruim 11 meter. Dat is flink, maar met 13.6/12-28-voorbanden kun je ook haast niet minder verwachten.

De besturing gaat erg licht zolang er geen betonblok in de

fronthef hangt. Wanneer dat wel het geval is, stuurt de 874 bij een laag toerental meteen een stuk zwaarder.

### Remmen

De trekker remt zowel op de voor- als de achteras. Hij heeft schijfremmen in een oliebad, die hydrostatisch worden bediend. De beremming is direct en goed. Er zit een remscheidingsventiel in de leiding naar de voorwielberemming, waardoor het mogelijk is om bij ontkoppelde remmen scherp te draaien, zonder dat de voorwielberemming werkt. Evenals het koppelpedaal zijn ook de rempedalen goed afgewerkt. De handrem is niet overtuigend. Hij geeft zich snel gewonnen als hij een krachtmeting met de trekker aangaat.

### Elektriciteit

De koplampen zijn hoog in de neus van de trekker geplaatst, zodat de lichtbundel ver over de fronthef schijnt. Er zitten vier werkklampen op de cabine, twee voorop en twee achterop. Dat is in orde. Je kunt ze afzonderlijk inschakelen. Ze zijn echter alleen in horizontale richting verstelbaar en dat is jammer.

De claxon geeft een te zacht signaal. Als de trekker vol gas draait,

komt hij nauwelijks boven dat geluidsniveau uit.

De startmotor heeft een vermogen van drie kW. Dat is ruim voldoende voor een motor van 65 kW.

### Hefinrichting

De trekker heeft een mechanische hef. Hij tilt in zijn hoogste positie maximaal 4.540 kg. Daar zijn twee extra hulpcilinders bij nodig. Hoewel dit hefvermogen 200 kg onder de fabrieksopgave ligt, is het voor een trekker in deze vermogensklasse voldoende.

Er zitten twee hendels voor positie- en diepteregeling, die zich stug laten bedienen. De mengregeling is onduidelijk. Positief is de Valvematic-daalsnelheidsregeling. Die treedt automatisch in werking als je de bedieningshendel helemaal naar voren duwt. Van buitenaf is de hefinrichting goed te bedienen met een stevige hendel op het rechter spatbord.

De Lamborghini kan eenvoudig worden voorzien van een fronthef. Bij trekkers uit deze familie hoort daar een betonblok bij, dat fungeert als frontgewicht. Het weegt 400 kg, maar is met behulp van de fronthef gemakkelijk aan- en af te koppelen. De fronthef is eenvoudig en goed doseerbaar te bedienen.



Het cabine-interieur is fraai en overzichtelijk. Rechts naast de bestuurder zitten op een goed bereikbare plaats de versnellingshendels en de bediening van aftakas, vierwielaandrijving en differentieelslot. Minder goed bereikbaar zijn hand- en voetgas