

## Samenvatting

*De Lamborghini 1106 is de eerste trekker die we testten in de zware klasse (boven de 66 kW, 90 pk). Met het doen van krasse uitspraken moet je dan voorzichtig zijn. Toch menen we te kunnen zeggen dat de Lamborghini 1106 een gemiddelde trekker is. Hij doet wat hij doen moet, niet meer en niet minder.*

*Er huist betrouwbare techniek in en de opvolging van de schakeltrappen is netjes. Echte kruipversnellingen ontbreken en voor transport gaat de trekker wat te langzaam.*

*Een gemiste kans is de ongesynchroniseerde achteruit-schakeling. De uitrusting is sober, maar voor het gangbare werk wel compleet. Op veiligheidsgebied laat Lamborghini een paar steken vallen. Daarentegen is een goed beschermde aandrijf-as naar de voorwielen een pluspunt.*

*Over het uiterlijk van een trekker valt te twisten, maar wij vinden de 1106 door zijn strakke vormgeving en gewaagde witte kleur een opvallende trekker.*

*Het prijskaartje is alleszins acceptabel. Bruto telt u f 1.378 per kW neer. Vierwielaangedreven trekkers zitten daar meestal ruim boven.* □

*Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk*

## Gebruikerservaring

Een van de eerste punten die opvalt bij de Lamborghini 1106 DT is dat de schakeling van achteruit naar vooruit is gesynchroniseerd, maar de omgekeerde richting niet.

Jammer is ook dat als je dezelfde snelheid wilt houden, de beweging van vooruit naar achteruit niet rechtstreeks is te maken. Van achteruit naar vooruit-langzaam lukt wel. Dat het schakelen nogal zwaar gaat, wijten we aan 'nieuwigheid'. Bij het bedienen van de versnellingspook heb je in de stand 4 hinder van de console van de hendels van de hef.

Het pedaal van het differentieelslot laat zich moeilijk bedienen. Twijfels hebben we bij de bedieningsstang naar het vooras-

differentieel. Deze loopt onder de trekker door en dat lijkt ons een nogal kwetsbare constructie. Bij stationair toerental gaat de besturing te zwaar.

De afstandsbediening van de hef laat zich goed bedienen. Ook de hefhendels in de cabine zijn overzichtelijk en gemakkelijk instelbaar. De hef reageert (bij de drijschaarwintelploeg die wij gebruikten) op de manier zoals je verwacht; dat geldt voor de positie-, de trekkracht- en de mengregeling. Ook de overige bedieningshendels zijn overzichtelijk en goed bereikbaar geplaatst. De aftakas laat zich gemakkelijk en voldoende soepel inschakelen.

Wat het onderhoud betreft: de vulopening

van de motorolie zou buiten de zijbeplating moeten zitten. Het zou ook handig zijn als de imbusbouten van de aftap- en controlepunten werden vervangen door normale moeren. Er is genoeg boordgereedschap aanwezig.

De verwarming en ventilatie van de cabine zijn goed te regelen. Bij het zicht recht naar voren hindert de uitlaat. Die zou iets verder naar links moeten zitten. Ook het luchtfilter geeft soms een dode hoek.

De verbindingsslang tussen de beide brandstoftanks heeft te weinig diameter om snel vullen mogelijk te maken.

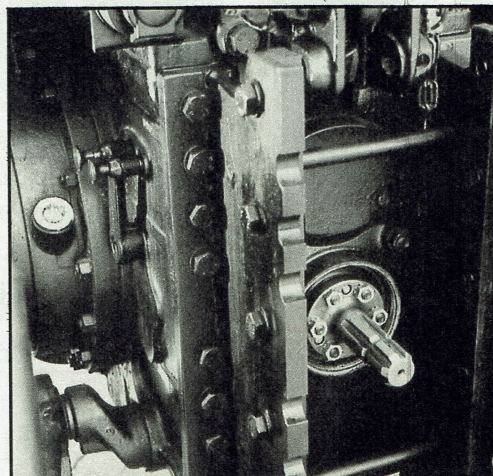
Algemeen oordeel: voldoende.

*Landbouwpraktijkschool Emmeloord*

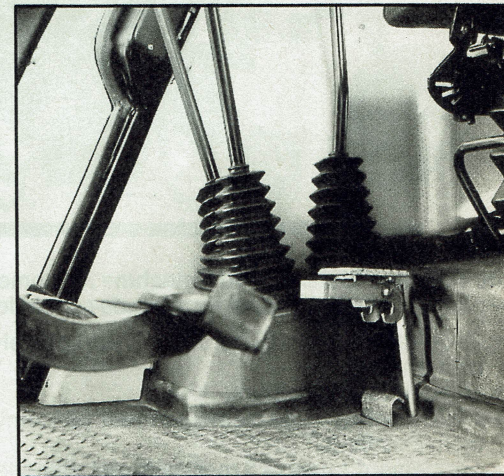
## In het kort

+ goede opvolging schakeltrappen  
+ goede opbrengst hydrauliekpomp

+ aantrekkelijke prijs  
- 'slordigheden' op veiligheidsgebied  
- onpraktisch tanken



De toerenschakeling van de aftakas zit links van de achterbrug en is vanuit de cabine niet te bedienen. Een voordeel is dat hij bij het aankoppelen van een tussenas in neutraal is te zetten. De aftakas zelf (zes spiebanen, 35 mm doorsnede) is na het losdraaien van de zes moeren te vervangen door een versie met 21 banen



De bediening van het differentieelslot is ten opzichte van vorige testtrekkers van de Same-groep veel verbeterd. Inschakelen is recht naar beneden, waarna het pedaal zichzelf vergrendelt. Uitschakelen gebeurt door met de hak het voorste, iets lagere deel van het pedaal naar beneden te drukken. Uw voet hoeft dus geen 'kantelbewegingen' meer te maken

Behalve een dakluik als ververingsmogelijkheid en een doorwaaistand van de zijruiten is er ook een krachtige ventilator. De lucht die hij aanzuigt, wordt vooraf gefilterd.

Het zicht vanuit de cabine naar de zijkanen zit door de brede spatborden en de vrij laag geplaatste stoel wat onder de maat. Voor het overige voldoet het zicht aan de verwachtingen, met de kanttekening dat de uitlaat enkele centimeters verder naar links moest staan.

De buitenspiegels die op de deur zitten, zijn vanuit de cabine nauwelijks of niet in te stellen. Het zicht ermee achter de trekker valt door de taps toelopende voorzijde van de cabine nogal tegen. Een radio-cassetterecorder is standaard, evenals de antenne.

## Twee brandstoftanks

Links en rechts onder de cabine zit een brandstoftank met een inhoud van 65 liter, in totaal dus 130 liter. Dat lijkt veel, maar met een trekker als deze heb je bij een uur werken op maximumvermogen toch al gauw 20 liter per uur nodig. De dag mag dan niet te lang zijn. De tanks zijn aan de onderzijde met een slangetje verbonden. Dat slangetje heeft te weinig diameter, waardoor de tank waarin je vult eerder vol is dan die aan de andere zijde. Je moet dan wachten of naar de andere zijde lopen. Beide mogelijkheden zijn onpraktisch.

Verder zit het onderhoud van de 1106 goed in elkaar. Het is even wennen aan de tweedelige zijbeplating. Jammer is dat het — overigens goede — instructieboekje te snel uit elkaar valt.

## Gewichtig

Met 1.960 kg op de vooras en 2.880 kg op de achteras komt de 1106 aan 40 procent op de vooras. Dat is zonder frontgewichten. Met die laatste erbij (een compleet set) wordt het percentage 46. Veel zult u niet sjouwen met die (zware) gewichten, want het is een omslachtig systeem.

Het totaalgewicht van 4,8 ton komt omgerekend uit op 60 kg per kW. Dat is weinig. Als deze trekker op voldoende grote banden staat, brengt hij per vierkante centimeter grond maar weinig druk over. □