

Lamborghini 874/90 DT

De Lamborghini 874/90 DT is afkomstig uit Italië. Zijn zuinige motor komt met behulp van een turbo-compressor op een vermogen van 64,5 kW. Met deze trekker (de 20ste in onze test) sluiten we voorlopig de klasse van 60 kW af. Volgende maand stappen we over op 45 kW.

door Henk Beunk

Lamborghini begon in 1948 met de productie van trekkers. In 1972 werd het bedrijf een onderdeel van het Same-concern. Ook Hürlimann behoort tot deze groep.

De 874 werd dit voorjaar geïntroduceerd en neemt een plaats in tussen de 854 (61 kW) en de 956 (70 kW). Het getal 87 in de typeaanduiding geeft het motorvermogen in pk's en 4 het aantal cilinders. De toevoeging 90 toont de verbondenheid met Same aan. Dit merk gebruikt tientallen als een globale aanduiding van het aantal paardekrachten.

Lamborghini wordt in ons land vertegenwoordigd door Marstrak bv in Zwolle, een dochterbedrijf van Cehave in Veghel. Vorig jaar verkocht deze importeur via zijn 32 dealers 135 trekkers.

Motor

De nieuw ontwikkelde motor van de 874 valt op door de goede weerstand die hij biedt bij terugzakken in toeren: een stijgingsfactor van 0,66 is bijzonder hoog. Tot nu toe hebben alleen de Steyr 8080 en de Eicher 3080 een vergelijkbare waarde geproduceerd.

Ook bij het brandstofverbruik valt de 874 in positieve zin op. Volgens de testgegevens van het Italiaanse „Istituto di Ingegneria Agraria" heeft de motor bij maximumvermogen voldoende aan 214 gram dieselolie per kW per uur. Dit is de laagste waarde die we tot nu toe hebben kunnen noteren. Uit onze aftaksmeting konden we deze waarde herleiden. De reclame die Marstrak maakt over de zuinigheid van Lamborghini-trekkers is dus wat dit type betreft juist.

De motor is voorzien van een turbo-compressor, daar merkt de bestuurder weinig van. Het enige waar hij of zij om moet denken, is dat de motor na zwaar werk niet accuut wordt stilgezet. De turbo draait dan nog een poosje met hoog toerental zonder smering door. Voor zijn levensduur is dat niet bevorderlijk.

Dat iedere cilinder een eigen brandstofpomp heeft (van Bosch), ook daar merkt de bestuurder weinig van. Hetzelfde geldt voor de automatische koudstartinrichting. Bij deze trekker houdt dat in dat er een gloeispiraal (die supersnel warm wordt) in de luchtinlaat zit.

Koppeling

De koppelingsplaat heeft een doorsnede van 305 mm. In deze vermogensklasse is dat gemiddeld. De koppeling is van het type „enkel" en dient dus alleen voor de rijbeweging. De kracht die nodig is om het pedaal in te trappen, is gering.

Versnellingsbak

De Same-groep biedt voor haar trekkers een grote keur aan versnellingsbakken. De 874 maakt daarop geen uitzondering. Er zijn

De knoppen van de versnellingspook en de pook voor H-L-R kennen hetzelfde verschijnsel, maar daar merk je door de synchronisatie minder van. De H-L-R-pook laat zich het plezierigst bedienen. De hoog gaat ongeveer eenvijfde sneller dan de laag; u moet er wel de koppeling bij gebruiken. De achteruit gaat iets sneller dan de hoog. Dat verschil is echter zo gering dat je het nauwelijks merkt. In feite is hier dus sprake van een soort omkeerbak.

Van de 24 versnellingen vooruit zitten er 11 onder de vijf km/h en deze sluiten prima op elkaar aan. Van vijf tot tien km/h vindt u er vijf. Aan het bedieningsgemak van hand- en voetgas kan Lamborghini nog wel het een en ander verbeteren. Het handgas zit te ver weg en het voetgas te hoog.

Remmen

De Lamborghini remt, als de

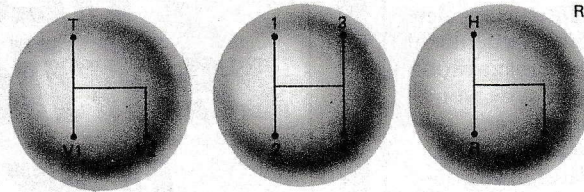
ten behoefte van getrokken werktuigen is standaard aanwezig.

Besturing

Het stuurwiel van de 874 heeft, via een scharnierpunt onderaan de stuurkolom, een redelijke verstelmogelijkheid. Desondanks is het voor de gemiddelde bestuurder niet goed te krijgen. Als het voor de armen goed staat, zit je met de benen te dicht op de pedalen. Zit je met de benen goed (door de stoel achteruit te schuiven), dan zit je met de handen weer te ver weg. Een hoogtestelling voor het stuur zou dit probleem op kunnen lossen.

Het stuurwiel heeft nog geen tweeënhalve omwenteling nodig om van de ene uiterste stand in de andere te komen. Er valt, ook bij volgas in de hoogste versnelling, goed en rustig mee te sturen. De erbij behorende draaicirkel is voor een trekker met grote voorbanden die bovendien vrij smal staan zeer acceptabel.

Schakelpatroon



V1 en V2 : veldgroepen
T : transportgroep
H-L : hoog-laag per versnelling
R : achteruit

maar liefst zes mogelijkheden: 12+12, 16+16, 24+12, 32+16, 15+15 en 20+20. Alle zes versies zijn leverbaar in een 30-km- en een 40-km-uitvoering.

Onze versie was voorzien van de 24+12. Een vierbak met een hoog-laag en drie groepen. De versnellingen zijn gesynchroniseerd evenals de pook met de hoog, laag en achteruit. De groepen zijn niet gesynchroniseerd en schakelen enorm stug. Het voelt af en toe bijna aan als „breekwerk". Dat wordt versterkt door de elastische knop die er op de pook zit. Daardoor ontbreekt een duidelijk gevoel voor wat je doet.

pedalen gekoppeld zijn, op alle vier de wielen. Het effect daarvan is indrukwekkend. Als de pedalen ontkoppeld zijn, remt u of links met beide wielen of rechts. Bij scherp draaien met behulp van de rem blokkeert dus ook het voorwiel. Lamborghini monteert op de nieuwste typen echter standaard een remscheidingsventiel. Bij remmen met ontkoppelde pedalen remt dan alleen het achterwiel.

De handrem van de Lamborghini is een zogenaamde transmissierem. Hij werkt op een aparte schijf tussen versnellingsbak en differentieel. Een reminrichting

Elektrisch en verlichting

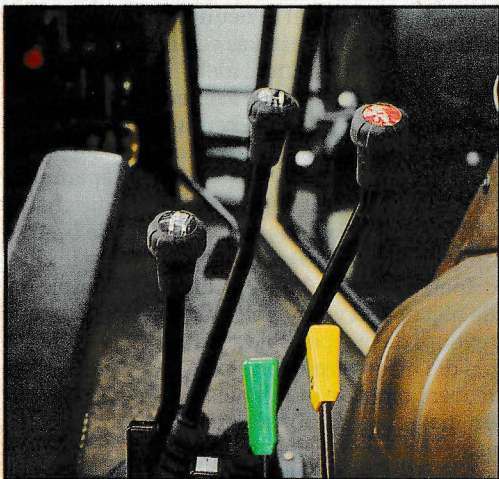
In standaarduitvoering beschikt de 874 over vier werkklampen op het dak, twee voor en twee achter. De lampen zijn (twee aan twee) onafhankelijk van elkaar te bedienen en ook onafhankelijk van de rijverlichting. Een mooi systeem. Ook de rijverlichting zelf blinkt uit door vernuft. Met een klein hendeltje zijn vier standen te schakelen: uit, stadlicht, dimlicht en dim- of grootlicht. Met een aparte hendel, waar ook de bediening van de richtingaanwijzers op zit, is in de drie eerstgenoemde standen een lichtsignaal te geven. In de vierde stand geeft het bedienen ervan groot of dimlicht. Een heel mooie oplossing.

Hefinrichting

Volgens het instructieboekje heeft deze trekker 3.330 daN (3.400 kg). Dat is gemiddeld te noemen. Mocht u er niet voldoende aan



Rechts: De drie versnellingspoken zitten goed bereikbaar rechts naast de bestuurder. De schakelatronen (voor de in totaal 36 keuzemogelijkheden) zijn duidelijk op de poken aangegeven. Een zelfde duidelijkheid is er voor de beide hendels van de hef (op de voorgrond). Ook deze zijn goed bereik- en bedienbaar



De koplampen van de Lamborghini hebben een plaats gekregen in het smalle gedeelte van de neus. Ze zitten zeer dicht bij elkaar waardoor ze bij groot- en dimlicht als één bundel gaan werken. Volgens onze wetgever mag u koplampen alleen dan op de openbare weg gebruiken als ze niet verder dan 40 cm van de buitenkant zitten





Een halfautomatische wagentrekhaak met snelverstelling, een gatenbalk en snelkoppelingen op de trekstangen behoren bij de Lamborghini tot de standaarduitvoering. Handig is het „houdertje” voor de bedieningskoorden van de snelkoppelingen. De trekkerbestuurder heeft die koorden dan altijd bij de hand

pel. De hendel zit rechts achter de stoel, maar het bedienen lukt beter dan je gezien die plaats zou verwachten. Op de toerenteller is aangegeven bij welke motortoerentallen de aftakas 540 of 1.000 draait.

Over de hoeveelheid vermogen die u aan de aftakas kunt benutten, is in het instructieboekje niets te vinden. Bij onze eigen aftakastest kwamen we bij 1.000 toeren (2.450 motortoeren) op 54,5 kW en bij 540 (2.210 van de motor) op 54. Ten opzichte van het maximummotorvermogen van 64,5 kW zijn dat verliezen van respectievelijk 15 en 16 procent. Voor beide toerentallen zijn die waarden iets boven gemiddeld. Het geringe verschil tussen het vermogen bij 540 en 1.000 (ondanks het aanzienlijke verschil in motortoeren) is te „wijten” aan de turbo-compressor. Deze werkt bij 2.210 motortoeren blijkbaar efficiënter dan bij 2.450.

hebben, dan zijn er twee hulphefcilinders te monteren.

De hef heeft een last-afhankelijke daalsnelheidsregeling. Een zwaar werktuig zakt dus even traag als een lichte versie. Om desondanks een ploeg of een cultivator snel in de grond te kunnen krijgen, is er ook een sneldaalbaarheid. De hendel van de positierегeling moet dan helemaal naar beneden worden gedrukt.

De trekkrachtregeling loopt via de trekstangen. Door de bedieningshendel in een bepaalde stand te zetten ten opzichte van die van de positierегeling, zijn beide mogelijkheden te combineren; een mengregeling dus. Als de motor is stilgezet, zakken de hefarmen absoluut niet. Ook niet als er iemand aan de hendels zit. De verstelmogelijkheden van hefstang op trekstang zijn karig.

De stabilisatie heeft één vast en één sleufgat. Zo op het oog lijkt dat aardig. Wordt er echter een werktuig van categorie 2 in de hef bevestigd, dan hebben ze beide precies hetzelfde effect. De plaats van de gaten is gewoon verkeerd gekozen. Voor de fijnverstelling is er nog schroefdraad, maar door het eerdergenoemde probleem kun je ook daar weinig mee doen. Bovendien is de schroefdraadhuls te lang. Het werkt dus ook niet als je een werktuig iets uit het mid-

den achter de trekker wilt monteren. Lamborghini kan op dit punt met een beetje denkwerk veel eer behalen. Dat geldt trouwens ook voor de afstandsbediening, het is fijn dat zo'n mogelijkheid er is, maar de bedieningshendel is zo ver naar voren geplaatst, dat je toch weer tussen trekker en werktuig moet gaan staan om hem te kunnen bedienen.

De topstang heeft, als hij niet wordt gebruikt, een degelijke maar „snelle” vergrendeling aan de trekker. Jammer is het dat de lengte onvoldoende is aangepast aan de lengte van de trekstangen. Bij sommige werktuigen moet je hem zo ver uitdraaien dat er maar nauwelijks schroefdraad in aangrijping is.

Hydrauliek

Bij de snelkoppelingen achter aan de trekker kunt u, bij een druk van 175 bar, beschikken over 40 liter per minuut. Dat is een goede opbrengst. De koppelingen zijn beveiligd op trekbelasting.

De olie wordt onttrokken aan de achterbrug en komt hier ongefiltreerd weer in terug. De filtering vindt plaats in de aanzuigleiding van de pomp. Rijdend mag u aan de achterbrug tien liter onttrekken en stilstaand een bijna onbe-

perkte hoeveelheid.

De hendels van de twee stuurventielen (één enkel- en één dubbelwerkend) bevinden zich rechts van de bestuurder. Ze laten zich goed bedienen.

Aftakas

De 874 heeft één aftakas met zes spiebanen en een doorsnede van 35 mm. De standaardversie voor 540 toeren. Met behulp van een hendel links naast de achterbrug is hij schakelbaar op 1.000 of 540 toeren. Op de hendel zit ook een neutraalstand. Dat is soms handig bij het aankoppelen van werktuigen. We schrijven hier bewust „soms”, want het komt ook voor dat u (met de hendel in neutraal) de tussenas aan de aftakas schuift en vervolgens de hendel niet weer in 540 of 1.000 kunt krijgen. Het vergt dan een aantal keren proberen voor u de juiste combinatie hebt gevonden.

De aftakas wordt hydraulisch ingeschakeld via drie „natte” schijven (in oliebad). Bij lage motortoerentallen en bij werktuigen die niet te veel vermogen vragen, verloopt dat soepel. Bij werktuigen die meer vermogen nodig hebben, moet de motor meer toeren maken omdat hij anders afslaat. Het inschakelen verloopt in zo'n geval uiteraard niet zo soe-

Voor- en achteras

De 874 heeft een vooras die centraal wordt aangedreven. De as ernaar toe ligt prima beschermd onder de trekker. Het inschakelen verloopt via een hendel links naast de stoel. De klauwverbinding komt ook tot stand als er slip is. Gevoelsmatig is dat echter niet zo'n „gezonde” handeling omdat je nogal wat kracht moet zetten. Hetzelfde geldt voor het uitschakelen. Op het moment dat de verbinding losspringt, gaat het controlelampje uit. Zo hoort het.

In tegenstelling tot andere merken (Hürlimann en Same uitgezonderd) heeft de vooras van de Lamborghini geen automatisch differentieelslot. Het slot wordt ingeschakeld tegelijk met het inschakelen van het slot in de achteras. Op zich kan zo'n oplossing goed werken, maar bij deze trekker vraagt het én te veel kracht én maken voet en knie een onlogische beweging. Het ontgrendelen van de beide sloten loopt, als er spanning op zit, niet gelijk op met uitschakelen van het pedaal. Voor de bestuurder is dat iets om attent op te zijn, omdat het controlelampje dan uit is.

Zowel voor- als achteras laat zich in trappen van tien cm instellen op ieder breedte tussen 150 en 210 cm. Voorspatborden laten zich in de regel, zeker voor de smalle standen, daarbij aanpassen. Bij de Lamborghini lukte dat



Het zicht vanuit de cabine is goed, maar een vreemd puntje van de ruitwischer is dat de bestuurder, als hij bij regen rechtuit wil kijken, door het ongewiste deel van de ruit moet turen. Het handgas, rechts naast het instrumentenpaneel, zit wat te ver weg. Plezierig daarentegen zijn de opklapbare armsteunen aan de stoel

de kachel had Lamborghini er wat iets meer van kunnen maken. Het is nu een simpel hendeltje, zonder enige vorm van instructie en een kabeltje dat bij de eerste keer bedienen al krom ging.

Een tweede (min)punt vormen de controlelampjes. Deze zijn te simpel uitgevoerd. We werden nogal eens geplaagd door te pas en te onpas oplichtende lampjes. Vooral die van het oliefilter voor de stuurinrichting en van de aftakas hadden het bij ons moeilijk met het naar behoren uitvoeren van hun taak.

Positief in de cabine is het lage geluidsniveau. We noteerden 79,5 dB(a).

Het zicht naar alle kanten is goed. Het enige dat we in dit opzicht eigenlijk misten, was een binnenspiegel. De buitenspiegels zitten namelijk dicht tegen de cabine, waardoor er achter de cabine een dode hoek ontstaat. Een positief punt van de spiegels is dat ze, ondanks hun plaats op het portier, met een beetje goede wil door de geopende zijruit in te stellen zijn.

De verse lucht voor de cabine wordt aangezogen door een filter op de motorkap en via een ventilator door zes openingen de cabine ingeblazen. Het standaard aanwezige dakluik biedt verdere mogelijkheden om het hoofd koel te houden.

De deur is in geopende toestand vanuit de stoel moeilijk

echter alleen met het rechter spatbord. Het linker kwam door een iets andere frameconstructie bij de stand 150 in conflict met de vetnippel van de stuurcilinder.

Trekhaken

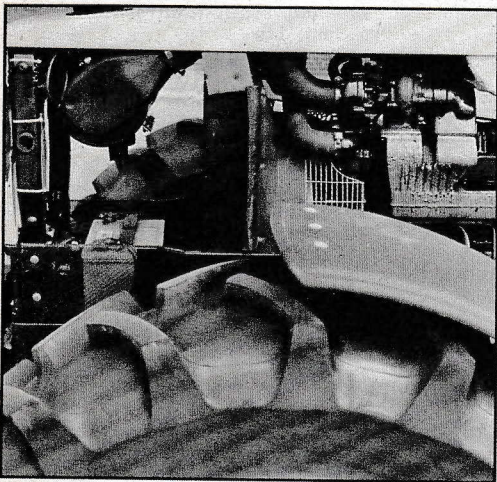
De Lamborghini 874 heeft een wagentrekhaak om over naar huis

te schrijven: een half-automaat met een snelverstelling voor de hoogte. Naar boven toe is hij uit het frame te tillen. Hij hoeft daarvoor nooit in de weg te zitten voor aftakas of topstang. In de onderste stand moet hij de functie van kipperknobbel vervullen, want die is in standaarduitvoering niet aanwezig.

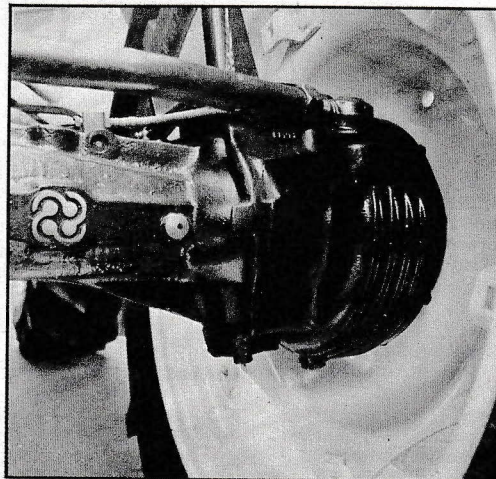
Een gatenbalk hoort wel bij de standaardversie.

Cabine

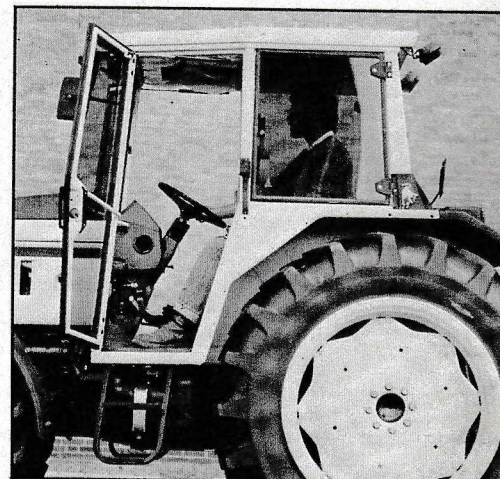
Een van de eerste dingen die opvalt in de cabine van de 874 is het geringe aantal hendeltjes en knoppen. Dat hoeft geen nadeel te zijn, maar bij de bediening van



Het motorblok van de Lamborghini is voorzien van een turbo-compressor. Deze is rechtsboven te zien. De lucht die deze turbo onder druk naar de cilinders voert, wordt aangezogen via het luchtfilter links. Deze is na het wegnemen van de motorbeplating goed bereikbaar. Hetzelfde geldt voor de accu. De motorbeplating wordt met twee vleugelmoeren bevestigd



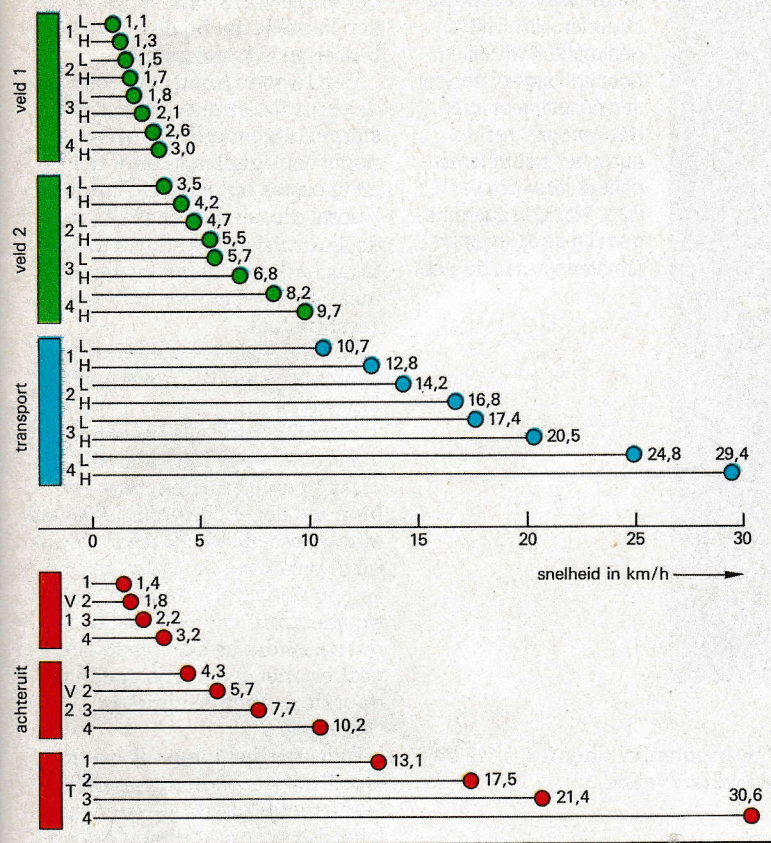
Lamborghini heeft dezelfde (ingenieuze) voorwielnaafconstructie die Hürlimann en Same ook hebben. Het fusee, het (natte) schijvenpakket voor de beremming en de planetaire eindvertraging zijn tot één geheel samengebouwd. De eindvertraging en de schijffremmen draaien in hetzelfde oliebad



De positie van de bestuurder, ruim voor de achteras, komt het rijcomfort ten goede. De positie ten opzichte van het stuur en de pedalen is echter niet plezierig. Een bestuurder met een gemiddelde lengte (zo'n 1,80 meter) zit óf te dicht op de pedalen óf te ver van het stuur. De in- en uitstap zijn ruim en er is voldoende steun voor de handen

Technische gegevens Lamborghini 874/90 DT*

Snelheden per versnelling in km/h bij nominaal toerental (2500 omwentelingen per minuut) en op 16.9 R 38 achterbanden



Motor
 merk en type : Lamborghini 1000.4 WT
 soort : viercilinder viertakt diesel met turbocompressor
 compressieverhouding : 17 : 1
 boring x slag : 105 x 115,5
 inhoud : 4.000 m³
 maximumvermogen : 64,5 kW bij 2.500 omwentelingen per minuut
 specifiek vermogen : 62 cm³/kW
 maximumkoppel : 322 Nm bij 1.340 omwentelingen per minuut
 koppel bij maximumvermogen : 246,5 Nm
 stijgingsfactor van het koppel : 0,66
 merk en type brandstofpomp : Bosch, één pomp per cilinder
 specifiek brandstofverbruik : 214 g/kW/h bij maximumvermogen
 soort koeling : vloeistof

Koppeling
 Borg & Beck; enkele droge plaat; doorsnede 305 mm

Versnellingsbak
 fabrikaat Same; 24 versnellingen vooruit en 12 achteruit

Remmen
 achter : nat schijvenpakket in buitenzijde achterbrug
 voor : nat schijvenpakket in wielnaaf

Besturing
 hydrostatisch

Draaicirkel (test)
 ongeremd en gemeten vanaf de buitentak van het voorwiel:
 zonder ingeschakelde voorwielaandrijving: rechtsom 10,90 m
 linksom 10,60 m
 met ingeschakelde voorwielaandrijving: rechtsom 11,60 m
 linksom 11,40 m

Elektrisch systeem
 12 volt; capaciteit accu 100 Ah; capaciteit dynamo 45 A; vermogen startmotor 3,0 kW

Hefinrichting
 categorie 2; trekkrachtregeling via de trekstangen; maximumhefkracht 3.330 daN (3.400 kg)

Hydrauliek
 twee pompen: één voor stuurinrichting, één voor hef- en buitenwerkend circuit; opbrengst 40 liter per minuut bij een

druk van 175 bar; twee stuurventielen: één dubbel- en één enkelwerkend; aantal liters voor extern gebruik: 10 liter rijdend

Aftakas
 onafhankelijk, met hydraulisch bediende meervoudige natte platenkoppeling, één aftakas met zes spiebanen en 35 mm doorsnede; schakelaar op 1.000 of 540 toeren
 maximumvermogen: 55 kW
 vermogen bij 540: 54 kW
 vermogen bij 1.000: 54,5 kW

Voor- en achteras
 voor : centraal mechanisch aangedreven vooras; onder belasting inschakelbaar
 achter : planetaire eindvertraging aan buitenzijde achterbrug
 differentieelsloten voor en achter worden gelijktijdig bediend; onder belasting inschakelbaar

Spoorbreedte
 voor en achter 160 cm; zowel voor als achter in zeven trappen van 10 cm instelbaar van 150 tot 210 cm

Geluidsniveau
 in cabine: 79,5 dB(a) bij onbelast stilstaande trekker met vol motortoerental; omgeving: nog niet officieel bepaald

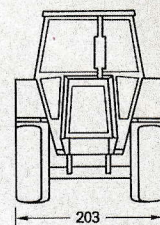
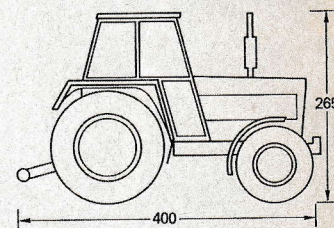
Inhoud:
 motorcarter: 9,2 liter
 versnellingsbak }
 differentieel achter } 52 liter
 eindvertraging achter }
 hydrauliek }
 hydrauliek extern }
 stuurinrichting }
 differentieel voor: 6 liter
 eindvertraging voor: 2x1,5 liter
 brandstoftank: 110 liter
 koelsysteem: 13 liter

Verversingstermijn
 motorolie : 150 uur
 overige reservoirs : 1.200 uur of eenmaal per jaar

Garantie
 één jaar ongeacht draaiuren op werkloos en onderdelen

Afmetingen
 wielbasis : 232 cm
 bodemvrijheid : 46 cm
 laagste punt : differentieelhuis van de vooras

Banden
 voor : Michelin 13.6 R 28
 achter : Michelin 16.9 R 38
 maximale asbelasting op banden zoals vermeld en een snelheid tot 40 km/h:



voor : 3.000 kg bij 1,5 bar
 achter : 5.150 kg bij 1,5 bar

Gewicht in uitvoering zoals getest
 op vooras : 1.480 kg (= 42 %)
 op achteras : 2.040 kg (= 58 %)
 totaal : 3.520 kg
 specifiek : 55 kg/kW

Met frontgewichten
 1.900 kg (= 49 %)
 1.930 kg (= 51 %)
 3.830 kg
 59 kg/kW

Importeur
 Marstrak bv
 Marsweg 67
 8013 PE Zwolle
 Tel. (038) 65 76 55
 Aantal dealers: 32

Brutoprijs in standaarduitvoering exclusief btw f 84.700

Meerprijs voor acht frontgewichten met drager f 1.250

Brutoprijs in geteste uitvoering exclusief btw f 85.950

Meerprijs bij directe levering exclusief btw:
 frontheef + frontaftakas f 11.500
 extra dubbelwerkend stuurventiel, f 1.300
 volgwagenberemming standaard
 frontgewicht zie boven
 32-16 kruipversnellingsbak f 1.050
 kipperknobbel + zwaaiende trekhaak:
 kan zonder prijsverschil in plaats van de wagentrekhaak met snelverstelling

Opmerkingen importeur

Op wens van de eigenaar kan het stuurwiel op een andere vaste hoogte worden ingesteld. Bij de verschillende aftakastests die wij als importeur hebben uitgevoerd, kwam het verlies ten opzichte van het motorvermogen nooit boven de negen procent uit. De positie van de vetnippel op de stuurcilinder is ondertussen gewijzigd. De portieren draaien ver open om ze in geopende positie binnen de achterspatbord te houden.

Wat betreft de standaarduitvoering: sinds de introductie van de trekker is deze een aantal keren aangepast aan de wensen van de praktijk. De nieuwste versies van de 874 hebben twee dubbelwerkende en één enkelwerkend regelventiel.

dicht te krijgen. Dit wordt voor een deel veroorzaakt door de sterke demper en voor een andere deel door het feit dat de deur aan de voorkant scharniert. Als bestuurder wen je jezelf er echter gauw aan om de deur tijdens het instappen achter je dicht te trekken.

Onderhoud

De Lamborghini heeft één olie-reservoir voor versnellingsbak, hefinrichting, hydrauliek, stuurinrichting, differentieel en eindvertragingen. De inhoud ervan bedraagt 52 liter. Dat is een bescheiden hoeveelheid. Met de verversingstermijn van 1.200 uur of eenmaal per jaar erbij hoeft u op dit deel van het onderhoud geen pijn te lijden. Voor de 9,2 liter van het motorcarter staat een termijn van 150 uur.

Luchtfilter en accu zijn goed bereikbaar na het verwijderen van het linker zijpaneel van de motor-kap. Voor dagelijks onderhoud is die handeling net iets te omslachtig. Dat valt echter goed te praten met het feit dat een luchtfilter eigenlijk alleen maar in stoffige tijden onder „dagelijks“ valt. De enige echte dagelijkse zaak, het vullen van de brandstoftank, levert bij de Lamborghini geen problemen op.

Moeite hadden we met de controle van het oliepeil in de achterbrug. Dat moet gebeuren via een klein kijkglasje. Zolang dat nog schoon en nieuw is, zal het wel lukken, maar als er aan de binnenkant eenmaal wat olieresten gaan zitten...?

Maten en gewichten

Over de hoogte en lengte van de 874 valt weinig op te merken. Ze zijn allebei gemiddeld. De bodemvrijheid zit met 46 cm ver boven het gemiddelde. Dat lijkt in dit geval mooier dan het is. Het wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt doordat de trekker geen zwaaiende trekhaak of kipperknobbel heeft en door de grote bandenmaat.

Met het specifiek gewicht slaat de 874 alles wat we tot nu toe hebben gehad. Het komt uit op 55 kg/kW en dat is bijzonder laag. Voor aftakasaangedreven werktuigen is dit een ideale trekker. Veel vermogen en weinig druk op de bodem. Voor getrokken werktuigen, een kipper bij voorbeeld,

Gebruikerservaringen

De Lamborghini 874 is nog jong in de Nederlandse markt. De eerste trekkers werden pas eind april afgeleverd. Daardoor zijn de werkzaamheden die men heeft uitgevoerd beperkt. Ook het nog geringe aantal gebruikers maakt dat hun ervaringen geen compleet beeld kunnen geven.

Als positief van de 874 ervaart men de

zeer concurrerende (netto) prijs, de gunstige verhouding gewicht : motorvermogen, de korte draaicirkel en de versnellingsbak met zijn vele keuzemogelijkheden. Ook het feit dat Cehave er (via dochter Marstrak) achter staat, wordt genoemd als een punt van overweging.

Het remmende voorwiel op de wendakker is lastig en de groepen-

schakeling is (te) stug. De degelijkheid en afwerking laten op sommige punten te wensen over. Gebruikers die eerder een Lamborghini hadden, hopen dat dit nieuwe type niet zo gevoelig zal zijn voor roest.

De gebruikers waren wat teleurgesteld toen ze hoorden dat de testtrekker completer was afgeleverd dan hun eigen versie. Over snel-

koppelingen op de hef en een wagentrekhaak met snelverstelling was bij hen niet gesproken. Eén gebruiker ervaarde het als storend dat, als de trekker er zwaar aan moet trekken, de ventilatielucht door de plaats van het filter (op de motorkap) wordt voorverwarmd.

lijkt zo'n laag eigen gewicht minder geschikt, maar dat zal in de praktijk meevallen. Een kipper brengt zelf nogal wat gewicht op de trekker over en bovendien kunt u in zo'n geval altijd wiel- en frontgewichten monteren.

Samenvatting

De Lamborghini 874/90 DT is een trekker die veel motorvermogen combineert met een laag eigen gewicht. Neem daarbij de zuinige motor, de 24 goed opeenvolgende vooruitversnellingen, de prima remmen, het lage geluidsniveau in de cabine en u hebt een trekker die zo op het eerste

oog weinig te wensen overlaat.

Dat de werkelijkheid gecompliceerder is, blijkt bij het blokkerende voorwiel tijdens het bijremmen op de wendakker. Ook de hef, met name de stabilisatie, kent zijn beperkingen. Op ergonomisch gebied en bij de afwerking van de trekker valt er voor Lamborghini nog het een en ander te verbeteren.

Desondanks moeten we constateren dat de filosofie achter de 874 goed in elkaar steekt. Een filosofie die we ook al tegenkwamen bij de zustermerken Same en Hürlimann. Vooral met laatstgenoemde heeft de 874 erg veel overeenkomsten.

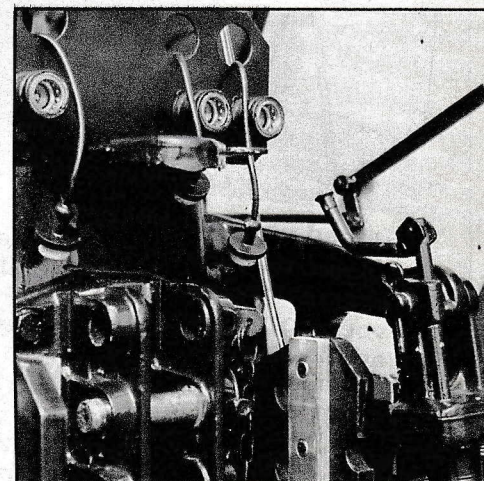
De „compleetheid“ van de 874 is wat tegenstrijdig. Het heeft bijvoorbeeld snelkoppelingen op de hef, volgwagenberemming en vier werkklampen, maar geen kipperknobbel of zwaaiende trekhaak en maar weinig hydrauliek aansluitingen.

De prijs die voor dit geheel staat (in geteste uitvoering f 1.322 per kW) is vrij aantrekkelijk, terwijl voor de verhoudingsgewijs geringe meerprijs van f 1.050 een 32+16 kruipversnellingsbak leverbaar is. □

Testers: Willem C. Angenot
Henk Beun



Detailkwesties kunnen het trekkerrijden soms een stuk aangenamer maken. Bij Lamborghini is dat onder andere van toepassing op de bediening van het licht. Met behulp van de beide hendeltjes kunnen alle denkbare mogelijkheden worden geschakeld. Een „hulpmiddel“ als een in hoogte verstelbaar stuur is Lamborghini echter vergeten



In standaarduitvoering kunt u aan de Lamborghini één dubbel- en één enkelwerkende hydraulische cilinder aansluiten. Voor een gecompliceerd werktuig zal dat gauw te weinig zijn. Als u de topstang in een ander gat wilt bevestigen is dat, doordat u geen houvast op de pen kunt krijgen, een heel gepruts