



Alle belangrijke bedieningsorganen (hendels van hef, hydrauliek, aftakas en transmissie) zitten goed bereikbaar rechts van de bestuurder. Met een verticale verstelling van het stuur erbij zou het compleet zijn. De uitlaat, ook dat is op deze foto goed te zien, zit net iets te ver naar het midden waardoor er een vrij grote dode hoek in het blikveld is

Onze Lamborghini stond op verstelvelgen met een spoorbreedte van 165 cm achter en 170 cm voor. Bij de achteras behoort 155 cm ook tot de mogelijkheden en bij de vooras 160 cm. 150 cm is voor geen van beide haalbaar. Je moet je ook afvragen of je dat in deze vermogensklasse als eis kunt stellen. Marstrak levert overigens wel een velg waarmee 150 cm haalbaar is, achter en voor.

### Snelversteller

De wagentrekhaak van de 1106 is van het type 'snelverstel': in één handbeweging (na een beetje oefenen) op 51 of 99 cm boven de grond of op een van de zes standen daartussen. Na het verwijderen van de topstang is hij naar boven toe uit het frame te tillen. Naar onderen toe kan ook, maar dan moet u eerst een (veiligheids)bout losdraaien.

Zwaaierende trekhaak, kipperknobbel en een gatenbalk behoren niet tot de standaarduitvoering.

### Cabine

Met ramen, deuren en dakluik gesloten staat u bij volgas bloot aan een geluidsniveau van 80,5 dB(a). Met de beide zijruiten en de achterruit geopend, loopt dat op naar 84,5 dB(a). Deze waarden zijn te omschrijven als normaal, al zagen we ze geleidelijk aan liever wat lager.

### Differentieelslot

Na vijf keer een trekker van de SLH-groep waarbij we problemen hadden met het differentieelslot, liet deze zesde zien dat het ook anders kan. Nog steeds niet ideaal, maar wel een stuk beter. Het probleem blijft dat je bij de Lamborghini, Same en Hürlimann in één keer zowel het slot van de voor- als van de achteras bedient. Dat vraagt veel kracht. Door een

aanzienlijk verbeterde bediening komt dat nu bij deze 1106 als niet zo storend over.

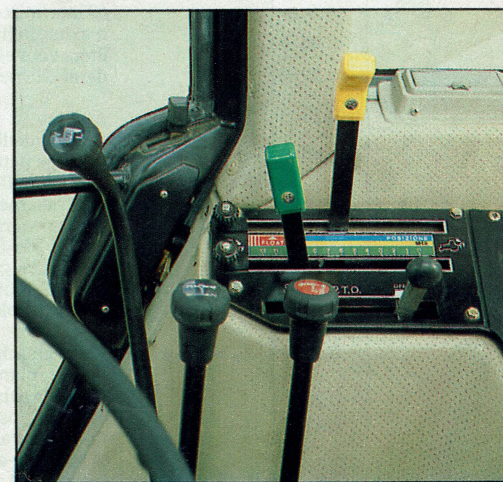
De vooras is onder belasting 'bij te schakelen'. Bij het ontkoppelen moet de spanning van de klauw zijn omdat hij anders ingeschakeld blijft terwijl hendel en lampje 'uit' zijn. De as die onder de lengte van de trekker dooris goed beschermd, maar desondanks goed bereikbaar.

procent, een normale waarde. Toen wij de motor 2.500 toeren lieten draaien, kwamen we aan een aftakasvermogen van 85 kW, tien kW meer dan de fabrikant opgeeft. De roetpluim uit de uitlaat sterkte ons in het vermoeden dat we hier met een opgevoerde motor te maken hadden. Ook het specifiek verbruik van ongeveer 290 g/kW/h wees in die richting. Het zou namelijk aan de aftakas van 235 g/kW/h mogen zijn. Om 20 procent meer vermogen aan de aftakas te krijgen, moet bij deze trekker het brandstofverbruik met 23 procent stijgen. Voor een demonstratietrekker kan deze aanpak zinvol lijken als de toeschouwer onder de indruk moet komen van het vermogen. Voor de praktijk heeft het weinig zin.

Bij een 'normale' 1106 is er bij 1.000 aftakastoeeren nog 74 kW beschikbaar (negen procent verlies) en bij 540 nog 69 kW (15 procent verlies). Dat zijn normale waarden. Daarbij vraag je je wel af of je met dit vermogen nog met een 540-toeren-werktuig moet werken. Normaal zijn die namelijk afgestemd op een maximumaftak-asvermogen van 50 kW. Plezierig bij deze trekker is dat toerenteller in de cabine precies overeenkomt met het aantal toeren dat de aftakas draait. We zijn daar wel eens afwijkingen van tien procent tegengekomen.



De koplampen van de 1106 zitten in het smalle onderste deel van de grille. Hart op hart bedraagt de afstand slechts 27 cm. Bij groot licht gaan deze als één bundel werken en bij dimlicht bijna. Voor een tegenligger kan dat verwarrend zijn. Een nadeel is ook dat ze op deze plaats bij gebruik van een frontwerktuig snel aan het zicht worden onttrokken



De schakelpoken, de hendels van de hef en de hendel van de aftakas zijn overzichtelijk gegroepeerd rechts van de bestuurder. De versnellingspook (1, 2, 3, 4) is volledig gesynchroniseerd, de groepenpook (links) niet en de pook met de hoog-laag en de achterruit gedeeltelijk. Dat laatste stoort omdat je vooruit wel rijdend kunt schakelen en achteruit niet