

# Boerderij-Trekkertest Lamborghini 1106 DT

## De witte kracht

*De Lamborghini 1106 DT bijt de spits af in de zware klasse. Volgens het boekje beschikt deze witte Italiaan over een motorvermogen van 81 kW (110 pk). Onze trekker bleek meer te leveren, maar dat was ongunstig voor het brandstofverbruik.*

door Henk Beunk

Lamborghini vormt samen met Hürlimann en Same een drie-eenheid. Ze komen uit dezelfde fabriek en bestaan grotendeels uit identieke componenten. In ons land heeft ieder merk een eigen importeur en een eigen dealernet en houdt zo een zekere mate van eigen identiteit. Voor Lamborghini is vooral de witte kleur bepalend. Aardig is dat er uit de typeaanduiding van Lamborghini het nodige is af te leiden: 110 pk, zescilinder.

### Zescilinder

De zescilinder lijnmotor komt met zijn 81 kW (110 pk) op een specifiek vermogen van 68 kubieke cm per kW. Dat is een normale waarde voor een motor die het zonder turbocompressor moet stellen. De stijgingsfactor van het koppel (de vechtlust van de motor) houdt met 0,39 niet over. Het brandstofverbruik daarentegen (volgens de fabriek 219 gram/kWh bij maximumvermogen) lijkt aantrekkelijk. Het verbruik lag bij onze trekker aanzienlijk hoger; maar komen we bij 'Aftakas' op terug. Het stationaire toerental was te laag afgesteld, waardoor de motor onrustig liep.

Om de trekker te kunnen starten, moet de versnellingspook vrij staan. Dat vinden wij een betere beveiliging dan het intrappen van de koppeling. Koudstartvoorzieningen waren op onze trekker niet aangebracht, maar zijn als extra leverbaar.

### Droge plaat

De rijkoppeling (er is dus een aparte aftak koppeling) bestaat uit een hydraulisch bediende enkelvoudige droge plaat: doorsnede 350 mm. Er zit organisch materiaal op; bij grote broer 1306 is dat gesinterd.

De pedaaldruk bedraagt 240 Nm (24 kg) en dat is normaal.

Jammer is dat het bedieningsgemak nogal afhankelijk is van de stand van het stuurwiel. Naarmate je dat meer naar je toe haalt — daar heb je sterk de neiging toe — is het moeilijker de voet vlot op het pedaal te krijgen.

### 24 + 12-transmissie

De 1106 is standaard voorzien van een 24 + 12-transmissie; dat is ook de versie die wij hadden. Een gesynchroniseerde vierbak geeft via drie ongesynchroniseerde groepen 12 mogelijkheden. De 'derde pook' herbergt een hoog-laag en een achteruit. De beide vooruitmogelijkheden zijn gesynchroniseerd, maar de achteruit niet. In de dagelijkse praktijk stoort dat.

Verder is het lastig dat de beweging tussen dezelfde snelheid voor- en achteruit niet rechtstreeks is te maken (bij de 12 + 12-bak kan dat wel).

Een derde punt van kritiek betreft de groepenpook. In de middelste stand daarvan (de snelle veldgroep) heb je steeds het idee dat de pook in zijn 'vrij' staat, terwijl dat niet het geval is. Voor een onbekende kan dat gevaarlijk zijn.

Positief is het schakelen met de gesynchroniseerde vierversnellingspook.

Hij heeft een logisch H-patroon en is evenals de hlpook goed bereikbaar. De opvolging tussen de versnellingen is netjes. Dat is iets wat we onder tussen van de SLH-groep (de nieuwe naam voor de Same) gewend zijn. Er zijn maar liefst 11 mogelijkheden onder de vijf km per uur. Daarvan gaat de langzaamste (bij 2.500 motortoeren) 1,09 km per uur. Van een echte kruipbak kun je dus niet spreken. Daarvoor trekken wij de grens bij 1.000 meter per uur. Die kruipbak ('superreductie' noemt Lamborghini hem) is als extra leverbaar.

### Vierkant beremd

De 1106 heeft rondom hydrostatisch bediende schijfremmen in oliebad. De remwerking ervan is goed. Om het optimale uit de remmen te halen, moet u echter wel flink op de pedalen trappen. Bij afzonderlijk links of rechts remmen (dus met ontkoppelde pedalen), remt het betreffende voorwiel ook mee. Dat werkt nogal nadelig als u met behulp van de rem scherp wilt draaien: bij krachtig trappen rolt het voorwiel niet, maar gaat slepen.

Tegen een meerprijs van f 600 kan importeur Marstrak een rem-

scheidingsventiel leveren.

De handrem werkt mechanisch op een aparte schijf in de transmissie (onafhankelijk dus van de voetrem). Het remvermogen ervan is goed. De bedieningshendel zit weliswaar laag, maar dat heeft als voordeel dat er gemakkelijk kracht op uit te oefenen is.

### Normale draaicirkel

Als de voorwielaandrijving is ingeschakeld, heeft de 1106 zowel linksom als rechtsom 12,55 meter nodig om in één keer te kunnen draaien. Dat is een flinke cirkel. Als je echter in de overweging trekt dat de wielbasis en de voorbanden groot zijn en er bovendien voorspatborden zijn gemonteerd, is de cirkel normaal. Met de voorwielaandrijving 'uit' wordt hij ongeveer een meter kleiner.

Er zijn mogelijkheden om de cirkel kleiner te krijgen via het wegnemen van de voorspatborden en het vervolgens indraaien van de begrenzningsnokken.

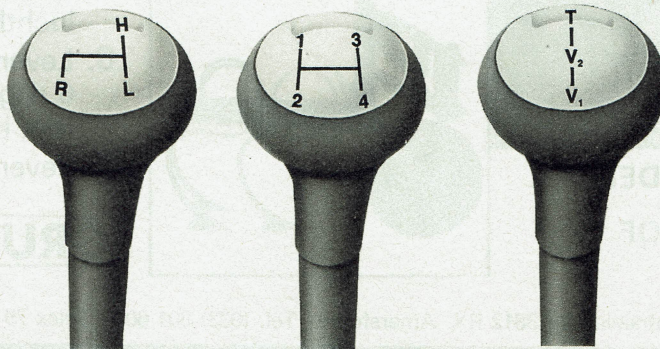
Het stuurwiel is horizontaal verstelbaar — naar je toe of van je af — maar het biedt desondanks onvoldoende mogelijkheden om er zijn achter te zitten. Een verticale verstelmogelijkheid zou hier op zijn plaats zijn.

Een irritant aspect van deze trekker is dat bij stationair toerental de stuurpomp te weinig opbrengst heeft om snel te kunnen sturen. In transport situaties, waarbij je 'het gas loslaat' en vervolgens scherp of snel wilt draaien, kun je het daar even benauwd van krijgen. Een goede afstelling van het stationair toerental geeft wel iets verbetering.

### Hefkracht te weinig

Volgens de gegevens van de fabriek heeft de Lamborghini 1106 een maximumhefvermogen tussen de kogels van 4.510 daN (4.600 kg). Bij onze hefkrachtmeting bleven we bij 3.720 daN (3.800 kg) steken. Dit was een gevolg van een onvoldoende zwaar >>

## Schakelpatroon



R = achteruit

HL = hoog-laag per vooruitversnelling

T = transportgroep  
V<sub>1</sub> en V<sub>2</sub> = veldgroepen