



Lamborghini
MACH
VRT T4i
210 - 230 - 250





str. **4-5**

**MACH VRT:
STYL LAMBORGHINI I CZYSTA MOC.**

str. **6-13**

**CHARAKTER I
NIETUZINKOWY WYGLĄD.**



str. **14-17**

**INNOWACYJNE ROZWIĄZANIA
TECHNICZNE.**



str. **18-21**
**NAJWYŻSZA
WYDAJNOŚĆ.**

str. **22-29**
**COŚ WIĘCEJ
NIŻ TYLKO CIĄGNIK.**

str. **30-31**
DANE TECHNICZNE





MACH VRT: STYL LAMBORGHINI ORAZ CZYSTA MOC

Model Lamborghini Mach VRT to okręt flagowy w ofercie marki spod znaku szarżującego byka. Mach łączy najnowocześniejsze rozwiązania techniczne, komfort oraz niepowtarzalny, jedyny w swoim rodzaju design. Największy w ofercie model Lamborghini oferowany jest z silnikiem generującym do 263 KM mocy oraz nowoczesną skrzynię bezstopniową.

Oferta obejmuje trzy modele: 210-230-250. Modele Mach VRT wyznacza standardy w tej klasie mocy ciągników rolniczych w zakresie parametrów użytkowych, bezpieczeństwa, wydajności, trwałości, ekonomii eksploatacji i dbałości o środowisko naturalne - dzięki skutecznemu układowi oczyszczania spalin SCR.

Charakterystyka techniczna i wyposażenie sprawia, że Mach VTR to najlepszy wybór dla gospodarstwa o dużej powierzchni wymagających najlepszej sprawności w każdego rodzaju zadaniach.

Stylistyka nowych modeli Lamborghini Mach VRT została opracowana wspólnie z biurem projektowym Giugiaro Design. Już pierwszy kontakt z Mach VRT sprawia, że każdy odnosi wrażenie, że ciągnik ten jest nietuzinkowy. Biała kolorystyka z czarnymi, matowymi wstawkami nadaje niesamowity charakter całej bryle nadwozia. Agresywne linie maski, wyjątkowe przetłoczenia, zintegrowane reflektory robocze i światła do jazdy dziennej gwarantują to, że Mach VRT na długo zapada w pamięć.

Lamborghini Mach VRT to zaawansowana technologia zamknięta w wyjątkowym nadwoziu.





CHARAKTER I NIETUZINKOWY WYGLĄD

Wybór ciągnika marki Lamborghini to wybór nie tylko samego ciągnika ale także stylu i charakteru. Wygląd zewnętrzny modeli Mach VRT opracowany wspólnie z biurem projektowym Giugiaro jest niezwykle nowatorski i wyjątkowy. Oprócz charakterystycznych linii, kolorystyki, Lamborghini Mach VRT oferuje także najnowsze rozwiązania technologiczne zapewniające maksymalny komfort użytkowania i funkcjonalność.

Nowa kabina MaxiVision wyznacza standardy w zakresie przestronności, ergonomii i komfortu. Każdy z detali został zaprojektowany i wykonany z najwyższą dbałością o detale. Wnętrze wykonano z najwyższej klasy materiałów. Proste w obsłudze przyrządy sterownicze, kolorowy monitor na słupku kabiny z głównymi informacjami dotyczącymi pracy podzespołów oraz szereg innych rozwiązań sprawiają, że użytkowanie modeli Mach VRT jest wyjątkowo łatwe. Operator może liczyć na wysoki komfort pracy. Wydajny układ klimatyzacji, wentylacji i ogrzewania, komfortowy fotel amortyzowany pneumatycznie, podłokietnik wielofunkcyjny ze zintegrowanym iMonitorem pozwolą z pełną swobodą wykonywać nawet najbardziej wymagające prace..

Działające wspólnie układy amortyzacji kabiny oraz przedniej osi optymalizują komfort i własności trakcyjne ciągnika w trakcie przejazdów w trudnym terenie, wyraźnie redukując wibracje docierające do kabiny ciągnika. Trzy tryby pracy układu napędowego (automatyczny, manualny i WOM) pozwalają precyzyjnie dobrać parametry robocze do wymagań związanych z wykonywanymi zadaniami. Mach VRT oferuje także możliwość zautomatyzowania wykonywanych funkcji. ComforTip pozwala na programowanie sekwencji operacji, powtarzanych następnie przez ciągnik automatycznie.



Rewers elektro- hydrauliczny Powershuttle

Rewers elektro-
hydrauliczny
Powershuttle
wyposażono w
dodatkowe pokrętło
na dźwigni do regulacji
szybkości zmiany
kierunku jazdy ciągnika,
co dodatkowo zwiększa
walory użytkowe
ciągnika w trakcie
manewrowania.



Joystick wielofunkcyjny

Joystick wielofunkcyjny
umożliwia operatorowi
wykorzystywanie w
sposób precyzyjny
pełnego zakresu
prędkości jazdy ciągnika,
bez konieczności
korzystania z pedału
sprzęgła, pedału
przyspieszenia i
hamulców.

Operator może
regulować prędkość jazdy
korzystając z pokrętła
we wszystkich trybach
pracy napędu. Wszystkie
informacje na temat
ustawień podzespołów
układu napędowego
wyświetlane są na
ekranie iMonitora 2.0.

Amortyzacja osi przedniej

Mach VRT z układem amortyzacji przedniej
osi zapewnia maksymalny komfort operatora.
Sterowany elektronicznie układ zapewnia stały
skok amortyzacji, niezależnie od obciążenia
przedniej osi. Co ważne, ciągnik Lamborghini

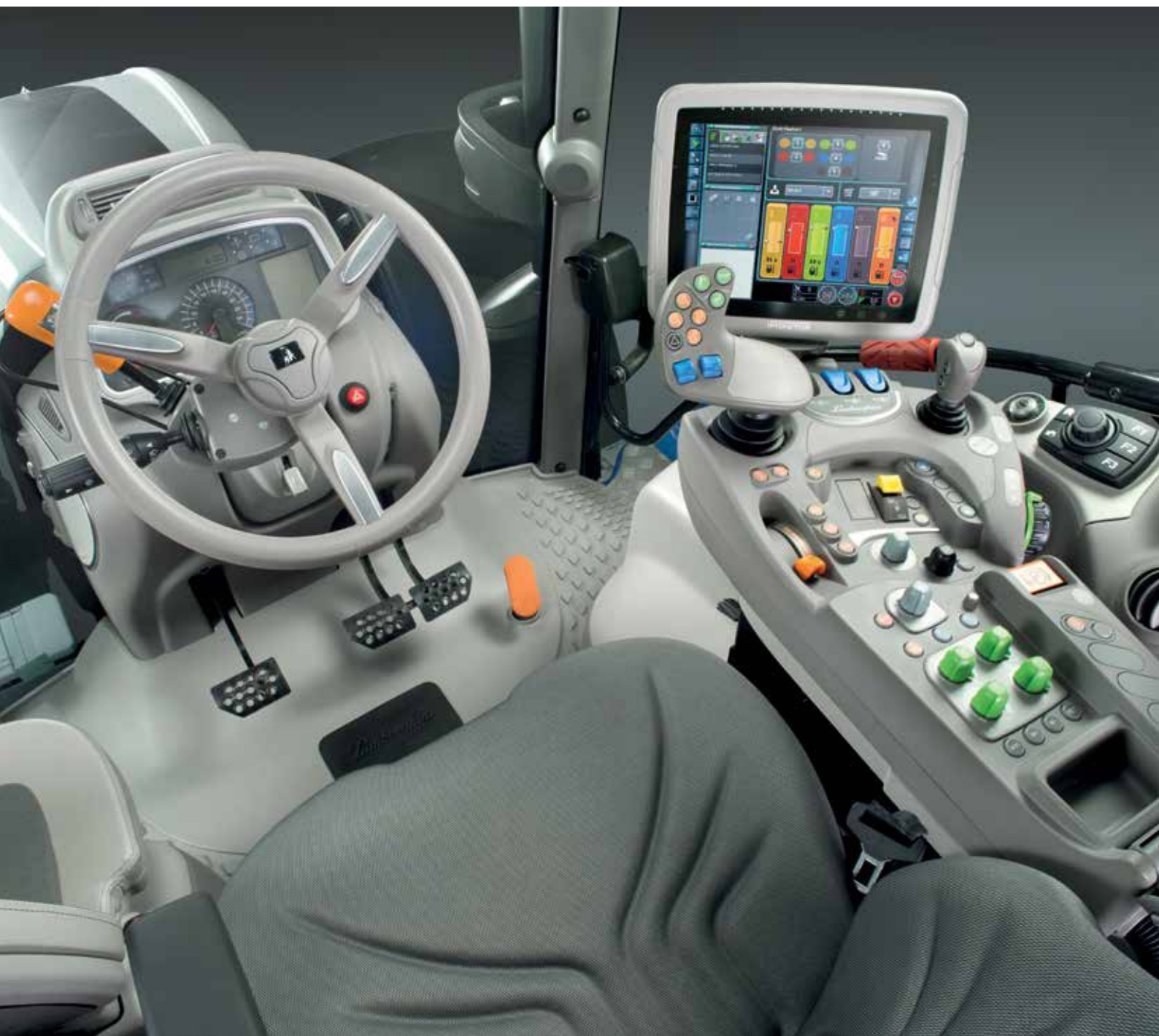
Mach VRT oferuje możliwość rozłączenia
układu amortyzacji przy użyciu przycisku na
podłokietniku.



Ergonomia, komfort i funkcjonalność

Wszystkie przyrządy sterownicze w kabinie MaxiVision zostały pogrupowane kolorystycznie i funkcyjnie w zależności od obsługiwanych podzespołów. Wszystkie przełączniki i przyciski pozostają w zasięgu ręki operatora i zostały umieszczone na podłokietniku, joysticku lub konsoli na prawym nadkolu ciągnika. iMonitor 2.0 z dużym 12.8" ekranem dotykowym obsługuje system rolnictwa precyzyjnego Agrosky i służy jako sterownik dla maszyn sterowanych za pośrednictwem standardu ISOBUS.

Wnętrze kabiny wykonano z najwyższej jakości materiałów. Lamborghini Mach VRT gwarantuje dużą estetykę i wyjątkowy styl także w zakresie wykończenia wnętrza kabiny MaxiVision.





Amortyzacja pneumatyczna kabiny

Modele Mach VRT mogą być wyposażone w innowacyjny układ amortyzacji kabiny. Specjalny czujnik monitoruje zmiany w obciążeniu kabiny. Niezależnie od tego czy w kabinie przebywa tylko operator, czy jest tam też pasażer, skok amortyzacji pozostaje na takim samym poziomie. W efekcie uzyskano samoregulujący układ amortyzacji zapewniający zawsze najwyższy komfort, niezależnie od warunków terenowych i obciążenia kabiny.



Monitor na słupku

Modele Mach VRT wyposażono w kolorowy monitor na słupku kabiny, który wyświetla szereg informacji na temat parametrów i ustawień wszystkich podstawowych podzespołów i funkcji ciągnika.



ComforTip - programowanie sekwencji operacji

Dzięki funkcji ComforTip, operator może tworzyć, zapamiętywać i wywoływać całe sekwencje operacji. Dzięki temu wyeliminowano konieczność powtarzania najczęściej wykonywanych czynności. Kolejne funkcje zapisane w programach mogą być zmieniane w trojaki sposób: po wciśnięciu przycisku ComforTip, po określonym czasie lub po przejechaniu określonego dystansu.

Programowanie może być realizowane w trakcie postoju. Na iMonitorze dostępna jest zakładka dla funkcji ComforTip, w której operator może tworzyć nowe programy wybierając określone funkcje ciągnika korzystając z czytelnych ikon.



Światła Xenon i LED

Modele Mach VRT oferują wybór pomiędzy reflektorami XENON lub LED. W masce silnika zintegrowano dodatkowo światła do jazdy dziennej LED. Do dyspozycji operatora pozostaje 9 reflektorów z tyłu oraz 8 reflektorów z przodu, które doskonale sprawdzają się w pracach prowadzonych w nocy. Do obsługi wszystkich reflektorów służy panel sterowania na słupku kabiny. Listwy LED wbudowane we wsporniki lusterek wstecznych ułatwiają wejście i zajęcie miejsca za kierownicą ciągnika oświetlając schodki kabiny.



Panel sterowania oświetleniem

Na słupku kabiny modeli Mach VRT umieszczono nowoczesny panel do sterowania oświetleniem ciągnika (WOLP). Czytelne oznaczenia pozwalają z łatwością wybierać reflektory. Operator może także sterować lampą umieszczoną na maszynie podłączonej do ciągnika. Co ważne, panel posiada funkcję pamięci ostatnio używanych reflektorów, dzięki czemu operator może włączać więcej niż jedną parę świateł tylko jednym przyciskiem.



Fotelik pasażera

We wnętrzu kabiny umieszczono duży, wygodny fotel pasażera z pasem bezpieczeństwa. Składane oparcie i siedzisko ułatwiają zajęcie miejsca za kierownicą. Fotel wykonano z miękkiego materiału, dzięki czemu także pasażer w kabinie Nitro VRT ma zapewniony duży komfort podróżowania.



Koło kierownicy

Nowe koło kierownicy wykonano z przyjemnego w dotyku i pewnego w chwycie materiału. Stylowe wstawki z materiału podobnego do aluminium nawiązują do nowoczesnej stylistyki ciągnika. Koło kierownicy regulowane jest razem z panelem wskaźników co ułatwia odpowiednie dobranie pozycji za kierownicą.

Zamykane schowki

Kabinę wyposażono w chłodzony, zamykany schowek pod fotelem pasażera. Dodatkowo po lewej stronie fotela, do dyspozycji operatora pozostają zamykane schowki na drobne przedmioty, duży schowek na napoje i uchwyty na kubki i butelki. Całość uzupełnia uchwyt na telefon komórkowy umieszczony na słupku kabiny. Dzięki temu nawet długie dni pracy nie są problemem i mogą być wykonywane bez nadmiernego zmęczenia operatora.



Automatyczna klimatyzacja

Lamborghini Mach VRT został wyposażony w układ automatycznej klimatyzacji, który skutecznie utrzymuje zadaną temperaturę wnętrza kabiny, bez względu na temperaturę na zewnątrz. W całej przestrzeni kabiny rozlokowano szereg regulowanych dysz nawiewów. Zaawansowany układ klimatyzacji szybko reguluje temperaturę, dodatkowe kurtyny z nawiewem powietrza na przednią szybę umożliwiają jej szybkie osuszenia, odparowanie, rozmrożenie. Panel sterowania klimatyzacją został umieszczony pod dachem kabiny, na wyświetlaczu wskazywana jest zadana temperatura, za pomocą pokręteł operator może zmieniać temperaturę lub manualnie sterować pracą wentylatora.

INNOWACYJNE ROZWIĄZANIA TECHNICZNE



Doładowanie Boost

Silniki Deutz montowane w modelach Mach VRT oferują dodatkowe 27 KM mocy dzięki funkcji doładowania Boost. Dodatkowa moc silnika dostępna jest w trakcie napędu maszyn w trybie WOM oraz w transporcie drogowym.

WOM. 100% mocy dodatkowej boost przy prędkości powyżej 3 km/h.

TRANSPORT. 100% mocy dodatkowej boost przy prędkości powyżej 30 km/h.

4 przekładnie planetarne

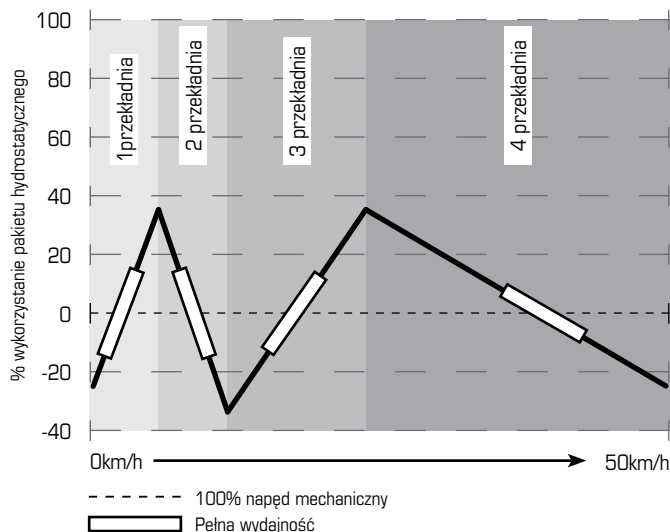
Cztery automatycznie zmieniane przełożenia mechaniczne pozwalają na precyzyjny dobór prędkości jazdy ciągnika.

W rezultacie modele Mach VRT oferuje wydajną skrzynię biegów w pełnym zakresie prędkości jazdy: od 0 do 50 km/h (lub 60 km/h, w zgodzie z lokalnie obowiązującymi przepisami prawa) oraz przy prędkościach zredukowanych.

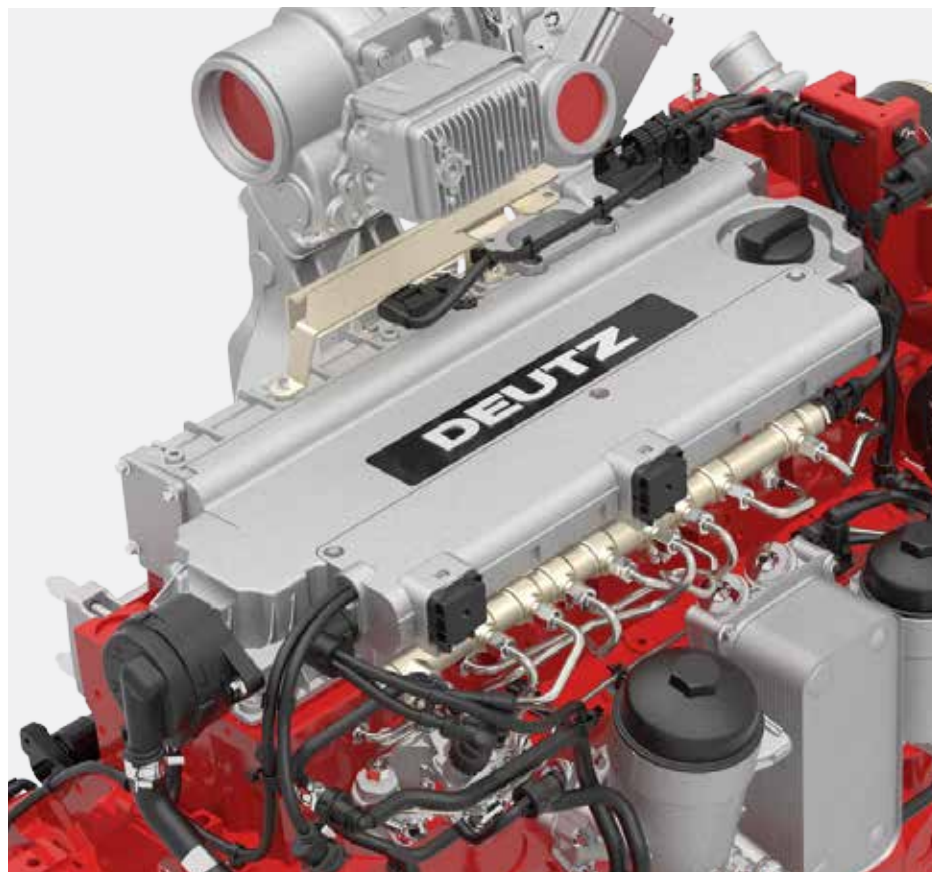
Sercem nowych modeli Lamborghini Mach VRT jest sześć-cylindrowy silnik DEUTZ TCD 6.1 LO6 4V Tier4i: kombinacja najnowocześniejszych rozwiązań technicznych, dzięki którym jednostka generuje moc do 263 KM (194 kW) już przy 1650 obr./min, która pozostaje na stałym poziomie w zakresie od 1650 do 2100 obr./min. Silnik posiada cztery zawory na każdy z cylindrów, centralnie umieszczone wtryskiwacze, turbosprężarkę z zaworem WasteGate oraz Intercooler.

Jednostka napędowa oferuje wysoko-ciśnieniowy, elektronicznie sterowany układ wtryskowy DCR (Deutz Common Rail) z ciśnieniem roboczym sięgającym 2000 bar. Układ SCR z płynem AdBlue odpowiada za oczyszczanie spalin i spełnienie wymogów normy emisji spalin Tier 4i. Wszystkie podzespoły zaprojektowano z myślą o zapewnieniu najlepszych parametrów eksploatacyjnych, niskiego zużycia paliwa oraz zredukowanej emisji szkodliwych związków spalin.

Wydajne i trwałe układy napędowe VRT oferują płynną zmianę prędkości jazdy ciągnika. Podzespoły zoptymalizowano dla zapewnienia pełnego przeniesienia mocy silnika na koła ciągnika. Jednocześnie zredukowano straty mocy, co przełożyło się na redukcję ilości zużywanego paliwa. Co ważne, w układzie napędowym wykorzystano cztery przekładnie planetarne i pakiet hydrostatyczny. Dzięki temu duży udział w przeniesieniu napędu bierze udział przekładnia mechaniczna.







Common Rail

Wysoko-ciśnieniowy układ wtryskowy Common Rail zasilają dwie pompy paliwa zamontowane w bloku silnika, smarowane olejem silnikowym (zamiast paliwa, co eliminuje zależność jakości smarowania od jakości paliwa). Silnik wyposażono w komory spalania o zoptymalizowanej konstrukcji, dzięki temu jednostka generuje najlepsze parametry użytkowe nawet w najcięższych pracach. Układ wtryskowy Common Rail działa z ciśnieniem roboczym sięgającym 2000 bar, bez względu na prędkość obrotową silnika. Układ elektronicznego sterowania zapewnia wysoki zapas momentu obrotowego, także przy niskich obrotach silnika.

4 zawory na cylinder

W każdym z cylindrów silnika Deutz umieszczono cztery zawory. Dzięki temu wymiana ładunku w komorze spalania realizowana jest błyskawicznie.

Wtryskiwacze zostały umieszczone centralnie, dzięki temu mieszanka paliwowo-powietrzna tworzona jest w sposób jednorodny w całej objętości

komory spalania, co wpływa na optymalny przebieg procesu spalania i znajduje odbicie w zredukowanej ilości szkodliwych związków zawartych w spalinach.



Powershuttle

Dźwignię rewersu elektro-hydraulicznego Powershuttle umieszczono pod kołem kierownicy. Dźwignia posiada dwa położenia - do jazdy do przodu i do jazdy do tyłu. Dodatkowo w położeniu neutralnym dźwignia posiada dodatkową blokadę, zabezpieczającą przed przypadkowym włączeniem napędu. Rewers umożliwia zmianę prędkości jazdy pod obciążeniem. Dodatkowo na dźwigni rewersu umieszczono pokrętło służące do regulacji szybkości reakcji ciągnika w trakcie zmiany kierunku jazdy. Regulacja działa w pięciu ustawieniach: od +2 do -2. Ustawienia wyświetlane są na ekranie umieszczonym na słupku kabiny ciągnika.



ASM

Funkcja ASM odpowiada za automatyczne włączanie i wyłączanie napędu na cztery koła oraz blokady mechanizmów różnicowych.

Układ napędowy automatycznie steruje tymi systemami w odniesieniu do prędkości jazdy oraz kąta skrętu kół przednich ciągnika. ASM zapewnia utrzymanie najlepszej trakcji w każdych warunkach terenowych (na przykład w orce). Na podłokietniku wielofunkcyjnym umieszczono przycisk aktywacji funkcji ASM, jednocześnie operator może samodzielnie włączać i wyłączać napęd na cztery koła i blokadę mechanizmów różnicowych za pomocą dodatkowych przycisków oznaczonych czytelnymi symbolami.



NAJWYŻSZA WYDAJNOŚĆ

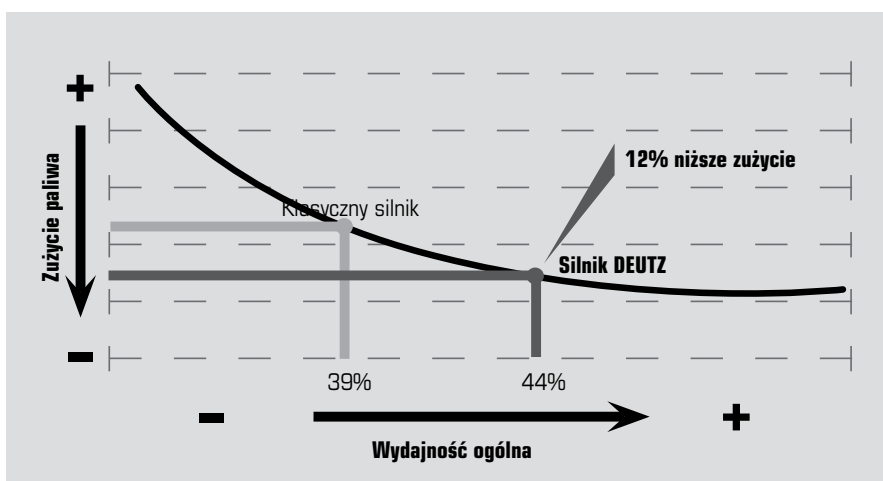
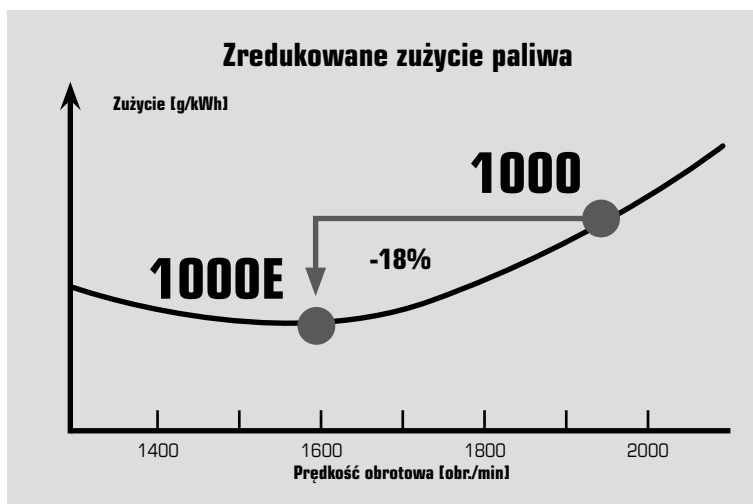
Jedne z cech charakteryzujących nowe modele Mach VRT to między innymi elastyczność, moc i wydajność. Dzięki temu są niezastąpione i niedoścignione w różnego rodzaju pracach. Kompletnie wyposażenie, systemy podnoszące wydajność i trwałość pomagają wykonywać różnego rodzaju prace z najwyższą wydajnością.

Wielotarczowe sprzęgło o dużej średnicy zabezpiecza podzespoły ciągnika przed przeciążeniem w przypadku współpracy z najcięższym osprzętem. Modulowany start wałka zwiększa trwałość maszyn z którymi współpracuje Lamborghini Mach VRT.



Prędkości ECO WOM

Napęd wałka w trybie ECO pozwala na zredukowanie prędkości obrotowej silnika, co przekłada się na zredukowanie ilości zużywanego paliwa, wibracji, hałasu i ilości zanieczyszczeń w spalinach. Zapas mocy modelu Mach VRT sprawia, że ciągnik może swobodnie współpracować z maszynami z trybie ekonomicznych obrotów wałka odbioru mocy.



SCR

SCR (Selective Catalytic Reduction) to najbardziej wydajna metoda stosowana obecnie w silnikach diesla do redukcji tlenków azotu i spełnienia wymogów normy Euro 3B/ Euro 4. Układ SCR wykorzystywany w silnikach Deutz pozwala także na zredukowanie o ponad 10% ilość zużywanego paliwa, przy zachowaniu najwyższej dostępnej mocy i momencie obrotowym. Modele Mach VRT wyposażono w katalizator SCR umieszczony na rurze wydechowej. Proces oczyszczania spalin odbywa się całkowicie po za silnikiem, dzięki temu zredukowano straty mocy.

Optymalne przełożenia

Skrzynia biegów ZF S-Matic S240 montowana w modelach Lamborghini Mach VRT pozwala na jazdę z prędkością maksymalną 60 km/h przy 2100 obr./min lub 50 km/h przy 1750 obr./min. Skrzynia w wersji wzmocnionej HD oferuje prędkość maksymalną wynoszącą 50 km/h przy obrotach 1980 obr./min lub 40 km/h przy 1750 obr./min. Skrzynia pracuje w trzech trybach, napęd sterowany jest komfortowo za pomocą joysticka i potencjometrów.

Zaawansowana technologicznie skrzynia S-Matic oferuje minimalne straty mocy i wysoką sprawność, co przekłada się na niskie zużycie paliwa ciągnika..



PowerBrake

Układ hamulcowy PowerBrake zasila olej pod wysokim ciśnieniem doprowadzony z układu napędowego ciągnika. Dzięki temu zatrzymanie Lamborghini Mach VRT nie wymaga dużej siły na pedale hamulca, każdy z operatorów z łatwością zatrzyma ciągnik na krótkim odcinku. Hamulce PowerBrake oferują najwyższy poziom komfortu i bezpieczeństwa w każdych warunkach.

Zwrotność

Specjalny kształt przedniej osi oraz paneli maski silnika pozwolił ograniczyć promień zawracania modeli Mach VRT do 5,8 metra. Wspomagany układ kierowniczy z niezależną pompą o wydajności 44 l/min oraz siłownikami dwustronnego działania zapewniają komfortowe i precyzyjne sterowanie nawet przy niskich prędkościach obrotowych silnika. Ekskluzywny system ASM automatycznie włącza i wyłącza napęd na cztery koła i blokadę mechanizmów różnicowych co dodatkowo poprawia trakcję ciągnika.



Przedni WOM

Ciągnik może obsługiwać osprzęt montowany zarówno z przodu jak i z tyłu ciągnika. Mach VRT może być wyposażony w przedni WOM o prędkości 1000 obr./min i jest napędzany od silnika poprzez wielotarczowe sprzęgło mokre. Modułowany start wałka zabezpiecza osprzęt przed uszkodzeniem.

Układ hydrauliczny

Mach VRT w standardowym wyposażeniu oferuje pompę układu kierowniczego o wydajności 44 l/min oraz pompę hydrauliki Load-Sensing o wydajności 120 l/min do obsługi dystrybutorów i podnośnika. Opcjonalnie Mach VRT może być wyposażony w pompę o zmiennej wydajności do 160 l/min. Dodatkowo, wyposażenie może obejmować gniazdo Power Beyond z pełnym wydatkiem oleju podawanego bezpośrednio z pompy. Najbardziej rozbudowana konfiguracja układu hydraulicznego obejmuje maksymalnie do siedmiu obwodów sterowanych elektronicznie z regulacją przepływu i czasu podawania oleju. Dwa z obwodów zasilają wyjścia zlokalizowane przy przednim podnośniku ciągnika. Standardowo modele Mach VRT wyposażone są w podnośnik elektroniczny EHR o udźwigu maksymalnym wynoszącym 10000 kg. Opcjonalnie modele Lamborghini Mach VRT można wyposażyć w podnośnik przedni o udźwigu 4500 kg.



Podnośnik elektroniczny

Wszystkie modele Mach VRT standardowo wyposażone są w podnośnik elektroniczny EHR. Układ elektronicznego sterowania oferuje szereg użytecznych funkcji takich jak: regulacja pozycyjna siłowa, mieszana, szybkie opuszczanie ramion podnośnika, kontrolę poślizgu z wykorzystaniem radaru, blokadę ramion podnośnika w trakcie przejazdów transportowych, ogranicznik wysokości podnoszenia ramion, szybkość opuszczania i podnoszenia ramion. Układ amortyzacji osprzętu umieszczonego na podnośniku aktywowany jest automatycznie po przekroczeniu prędkości 8 km/h. Rozwiązanie to zapewnia pełne bezpieczeństwo w trakcie jazdy z maszynami na podnośniku po drogach publicznych.

Wszystkie pokręta regulacji podnośnika elektronicznego umieszczono w podłokietniku wielofunkcyjnym. Operator ma także dostęp do regulacji poprzez funkcje iMonitora 2.0. Przyrządy sterownicze odpowiadające za sterowanie podnośnika tylnego zostały oznaczone kolorem zielonym, co ułatwia ich identyfikację i sterowanie.

Doskonała trakcja

Szerokie ogumienie tylnych kół, wzmocnione podzespoły układu napędowego pozwalają na możliwie najlepsze przekazywanie ogromnej mocy silnika na koła ciągnika. Odpowiedni balast oraz szereg innowacyjnych rozwiązań technicznych pozwala na pełne wykorzystanie potencjału ciągnika. Pełne wykorzystanie mocy i momentu we współpracy z wydajnymi maszynami o dużych szerokościach roboczych zwiększa wydajność ogólną ciągnika.





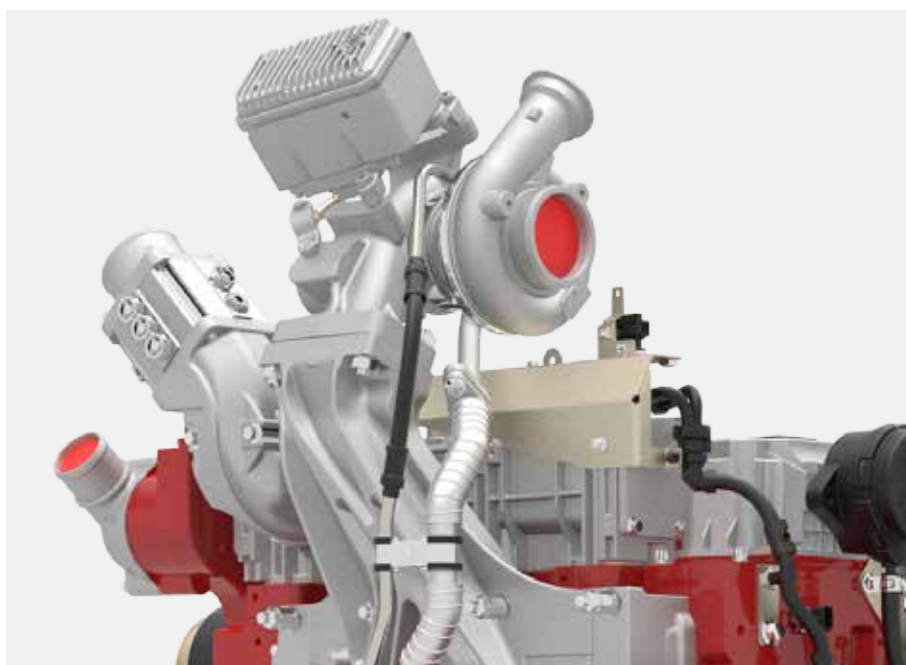
COŚ WIĘCEJ NIŻ TYLKO CIĄGNIK

Lamborghini Mach VRT to ciągnik w którym technologia idzie w parze z zaawansowanymi systemami elektronicznymi, nowoczesnym napędem i układem hamulcowym. W rezultacie Mach VRT oferuje najwyższe parametry w zakresie wydajności, trwałości i komfortu. Wszystko uzupełnia doskonały, jedyny w swoim rodzaju design.

Elektronicznie sterowana turbina z WasteGate.

Zawór WasteGate dba o utrzymanie odpowiedniego ciśnienia doładowania, także przy niskich prędkościach obrotowych silnika.

Elektroniczne sterowanie turbiny gwarantuje utrzymanie doskonałego składu mieszanki paliwowo-powietrznej podawanej do komory spalania silnika. Silnik szybko reaguje na zmiany obciążenia, dodatkowo charakteryzuje się ogromną elastycznością - już od niskich prędkości obrotowych.





iMonitor 2.0

iMonitor to nowoczesne centrum sterowania wszystkimi parametrami ciągnika. Interfejs w modelach Lamborghini Mach VRT oferuje takie możliwości jak między innymi: menu główne z możliwością regulacji podstawowych funkcji (podnośnik, WOM, hydraulika, silnik i skrzynia biegów, ASM). Ciągnik przystosowany do obsługi systemu rolnictwa precyzyjnego Agrosky posiada dodatkowe funkcje sterowania dotyczące nawigacji. Za pośrednictwem iMonitora, możliwe jest sterowanie maszynami współpracującymi z ciągnikiem za pośrednictwem standardu ISOBUS. Co ważne, iMonitor służy wtedy jako sterownik maszyny i nie ma potrzeby doposażania kabiny ciągnika w dodatkowe ekrany i wyświetlacze. iMonitor 2.0 posiada duży, 12 calowy ekran dotykowy. Na kolorowym ekranie operator odnajdzie kompleksowe informacje na temat wszystkich funkcji i ustawień ciągnika.



Elektroniczne sterowanie

Nowoczesny system elektronicznego sterowania analizuje szereg sygnałów: od silnika, układu napędowego a także operatora i jest w stanie błyskawicznie dostosować ustawienia i charakterystykę ciągnika dla zapewnienia najlepszych parametrów eksploatacyjnych. Duża moc i wysoki moment obrotowy w szerokim zakresie obrotów gwarantują odpowiednie reakcje ciągnika także w trakcie prac wykonywanych w trudnych warunkach terenowych. Modele Mach VRT oferują jednocześnie zredukowane zużycie paliwa i niskie koszty eksploatacji.

AutoWOM

Funkcja AutoWOM automatycznie włącza i wyłącza napęd wałka w trakcie opuszczania i podnoszenia ramion tylnego podnośnika. Dzięki temu operator może bardziej skupić swoją uwagę na wykonywanej pracy, nie dbając o uruchamianie i rozłączanie napędu wałka..



Hamulec postojowy EPB

Nowoczesny, elektrycznie sterowany hamulec postojowy ParkBrake gwarantuje w pełni bezpieczny postój ciągnika po jego zatrzymaniu. Hamulec postojowy EPB uruchamiany jest automatycznie w sytuacji, kiedy ciągnik pozostaje zatrzymany dłużej niż 30 sekund lub wtedy, kiedy operator opuści fotel. Aby zwolnić wystarczy wcisnąć przycisk przy wciśniętym pedale hamulca. EPB można także zwolnić automatycznie wybierając kierunek jazdy i wciskając pedał przyspieszenia.



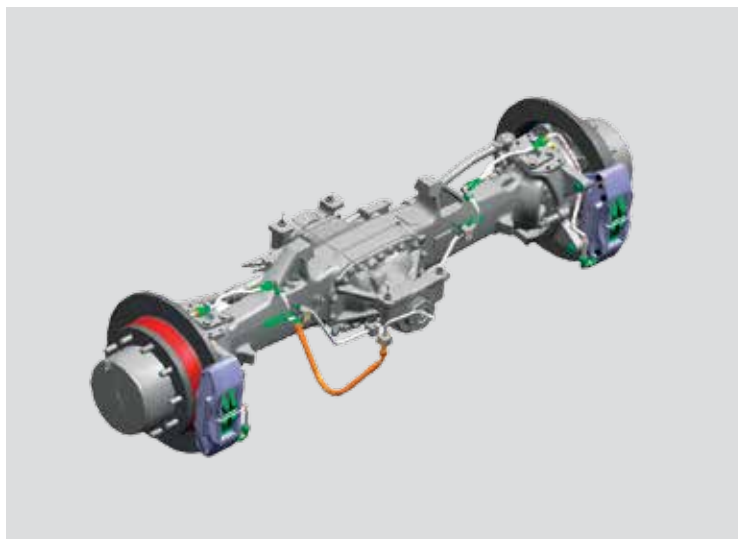


Przyciski sterowania WOM

Lamborghini Mach VRT oferuje szereg rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo operatora i funkcjonalność ciągnika. Są to także przyciski sterowania WOM na błotnikach tylnych kabiny ciągnika. Przy użyciu przycisków operator może z bezpiecznego miejsca uruchomić napęd wałka.

Współpraca układu hamulcowego i skrzyni

W trakcie hamowania, bez wciskania pedału sprzęgła, układ napędowy natychmiast dostosowuje przełożenie skrzyni biegów aby zapobiec przyspieszaniu i wspomagać utrzymywanie prawidłowej prędkości jazdy. Funkcja Stretch Control sterowana jest elektronicznie i uruchamiana przyciskiem na podłokietniku. Zalety z jej stosowania to między innymi zredukowana temperatura podzespołów układu hamulcowego oraz ich zużycie. Funkcja jest szczególnie użyteczna w pracach z dużym, ciężkim osprzętem na wzniesieniach.



Zintegrowane hamulce na 4 koła

Hamulce tarczowe o dużej średnicy pozwalają zapewnić pełne bezpieczeństwo użytkowania ciągnika w każdych warunkach. Opcjonalnie Lamborghini Mach VRT dostępny jest z układem hamulcowym z suchymi, zewnętrznymi tarczami hamulcowymi na przedniej osi. Tego rodzaju hamulce montowane są w największych ciągnikach obligatoryjnie razem ze skrzynią umożliwiającą jazdę z prędkością 60 km/h. Układ hamulcowy z zewnętrznymi tarczami hamulcowymi to najbardziej zaawansowany technologicznie i konstrukcyjnie system stosowany aktualnie w ciągnikach rolniczych.

Napęd VRT

Elektronicznie sterowana skrzynia biegów VRT pracuje w trzech różnych trybach - manualnym, PTO (WOM) i automatycznym - dzięki czemu Mach VRT sprosta wyzwaniom w każdej pracy.

Tryb Manualny

Idealny w pracach, w których wymagana jest stała prędkość obrotowa silnika. Za zmianę prędkości obrotowej silnika odpowiada pedał przyspieszenia, ciągnik przyspiesza i zwalnia kiedy operator odpycha lub pociąga joystick. W tym przypadku VRT są porównywalne z mechaniczną skrzynią, z tą przewagą, że dzięki nieskończonej liczbie przełożeń oferują większą płynność zmiany prędkości.



MANUAL

Tryb PTO (WOM)

Tryb aktywowany automatycznie po uruchomieniu napędu wałka odbioru mocy. Prędkość obrotowa WOM utrzymywana jest na stałym poziomie, niezależnie od prędkości jazdy ciągnika, którą operator może w każdej chwili może zmieniać za pomocą pedału przyspieszenia.



PTO

Tryb Automatyczny

Tryb rekomendowany do prac polowych oraz transportu. Po wciśnięciu pedału przyspieszenia ciągnik osiąga zaprogramowaną prędkość jazdy, a następnie centralka elektroniczna utrzymuje ją na stałym poziomie, dobierając automatycznie w zależności od obciążenia prędkość obrotową.



AUTO



Dystrybutory

Układ hydrauliczny oferuje do 7 sterowanych elektronicznie obwodów (5 z tyłu + 2 z przodu). Operator może regulować wydatek i czas podawania oleju przy użyciu przycisków umieszczonych na podłokietniku wielofunkcyjnym lub przy użyciu funkcji iMonitora 2.0. Wszystkie obwody zostały oznakowane kolorystycznie co dodatkowo zwiększa łatwość ich użycia,

Oddzielny zbiornik oleju

Modele Lamborghini Mach VRT wyposażono w oddzielny zbiornik oleju. Olej w układzie hydraulicznym nie jest współdzielony ze skrzynią biegów, posiada także oddzielny system filtrów. Rozwiązanie to zabezpiecza przekładnię ciągnika przed uszkodzeniem na skutek zanieczyszczeń obecnych w oleju.

Gniazda

Układ hydrauliczny wyposażono w gniazda typu Push-pull, umożliwiające podłączanie przewodów także pod ciśnieniem. Dystrybutory wyposażono ponadto w specjalne ociekacze i zbiorniczki zbierające olej mogący wydostać się z układu w trakcie podłączania przewodów.

Funkcja Power Zero

Funkcja układu napędowego Power Zero pozwala na utrzymanie ciągnika po jego zatrzymaniu przez układ napędowy. Ponowne wciśnięcie pedału przyspieszenia powoduje ponowną jazdę ciągnika. Funkcja ułatwia ruszanie ciągnikiem w trakcie jazdy z przyczepami pod wzniesienia, ułatwia agregatowanie maszyn z ciągnikiem.

Tempomaty

W trybach Auto i PTO (WOM), operator może korzystać z dwóch tempomatów do jazdy do przodu i dwóch do tyłu. Prędkość zapamiętywana jest za pomocą przycisków i może być wywoływana także po ponownym uruchomieniu silnika ciągnika. Możliwe jest także regulowanie i zmiana prędkości tempomatu po jego uruchomieniu. Prędkość może być także ustawiana w menu iMonitora. Operator ma podgląd na prędkości zapamiętane w tempomacie na wyświetlaczu na słupku kabiny oraz w funkcjach iMonitora.



Dane techniczne i ilustracje mają charakter poglądowy. Lamborghini zastrzega prawo do wprowadzania zmian bez konieczności informowania.

DANE TECHNICZNE		MACH VRT T4i		
		210 VRT	230 VRT	250 VRT
SILNIK				
Producent silnika		Deutz	Deutz	Deutz
Typ silnika		TCD 6.1 L06	TCD 6.1 L06	TCD 6.1 L06
Norma emisji spalin		Tier 4i	Tier 4i	Tier 4i
Cylindry / Pojemność	il./cm³	6 / 6057	6 / 6057	6 / 6057
Turbosprężarka, Intercooler		●	●	●
Wentylator ze sprzęgłem wiskotycznym		●	●	●
Układ wtryskowy Deutz Common Rail (DCR)	bar	1600	2000	2000
Moc maksymalna (ECE R120)	kW/KM	151 / 205	162 / 220	175 / 238
Moc maksymalna z boost (ECE R120)	kW/KM	165 / 224	180 / 245	194 / 263
Moc znamionowa z boost (ECE R 120)	kW/KM	163 / 222	178 / 242	190 / 258
Moc znamionowa (ECE R 120)	kW/KM	137 / 186	150 / 204	174 / 236
Moc homologowana (2000/25/EC)	kW/KM	163 / 222	178 / 242	190 / 258
Prędkość obrotowa mocy maksymalnej	obr./min	1900	1900	1900
Prędkość obrotowa mocy znamionowej	obr./min	2100	2100	2100
Moment maksymalny z boost	Nm	883	937	1009
Moment maksymalny	Nm	806	870	934
Prędkość obrotowa maksymalnego momentu	obr./min	1600	1600	1600
Wzrost momentu		20%	16%	17%
Elektroniczne sterowanie silnika		●	●	●
Filtr powietrza PowerCore z wyrzutnikiem pyłów		●	●	●
Wydech na słupku kabiny		●	●	●
Pojemność zbiornika paliwa	litry	435	435	435
Pojemność zbiornika AdBlue®	litry	50	50	50
Biodiesel (EN 14214)		B100	B100	B100
BEZSTOPNIOWY UKŁAD NAPĘDOWY				
Model skrzyni biegów		ZF S-Matic S180+	ZF S-Matic S240/S240HD	ZF S-Matic S240/S240HD
Liczba przekładni planetarnych skrzyni biegów		4	4	4
Prędkość maksymalna	km/h	40/50	40/50/60	40/50/60
Overspeed (40 km/h ECO)		●	●	●
Overspeed (40 km/h SuperECO)		●	● / -	● / -
Overspeed (50 km/h ECO)		●	● / -	● / -
Funkcja układu napędowego PowerZero		●	●	●
Tempomat (pamięć prędkości jazdy do przodu+do tyłu)		2+2	2+2	2+2
Tryby pracy układu napędowego (Auto / Manual / PTO)		●	●	●
Sterowanie zakresu obrotów silnika Eco / Power		●	●	●
Rewers elektro-hydrauliczny Powershuttle		●	●	●
Sprzęgła SenseClutch		●	●	●
WOM				
Prędkości 540ECO / 1000 / 1000ECO		-	●	●
Prędkości 540 / 540ECO / 1000 / 1000ECO		●	-	-
WOM przedni o prędkości 1000		●	●	●
WOM przedni o prędkości 1000ECO		○	○	○
OSIE I HAMULCE				
Hydro-pneumatyczna amortyzacja przedniej osi		●	●	●
Elektro-hydrauliczne sterowanie napędu na 4 koła		●	●	●
Elektro-hydrauliczne sterowanie blokady mechanizmów różnicowych		●	●	●
ASM (automatyczne sterowanie napędu i blokady)		●	●	●
Układ hamulcowy na cztery koła		●	●	●
Zewnętrzne, suche tarcze hamulcowe		○	○	○
Wspomagany układ hamulcowy PowerBrake		●	●	●
Elektrycznie sterowany hamulec postojowy (EPB)		●	●	●
UKŁAD ELEKTRYCZNY				
Napięcie		12V	12V	12V
Akumulator	V/Ah/A	12 / 180 / 700	12 / 180 / 700	12 / 180 / 700
Alternator	V/A	12 / 200	12 / 200	12 / 200
Rozrusznik	V/kW	12 / 4	12 / 4	12 / 4
Zewnętrzne gniazdo elektryczne		●	●	●
Zewnętrzne gniazdo elektryczne wysokiego napięcia		●	●	●

DANE TECHNICZNE		MACH VRT T4i		
		210 VRT	230 VRT	250 VRT
UKŁAD HYDRAULICZNY I PODNOŚNIK				
Wydajność pompy [standard]	l/min	120	120	120
Zamknięty układ hydrauliczny z pompą Load-Sensing		●	●	●
Wydajność pompy [opcja]	l/min	160	160	160
Maksymalna ilość oleju w obiegu	litry	45	45	45
Oddzielny zbiornik oleju układu hydraulicznego		●	●	●
Liczba obwodów układu hydraulicznego		4	4	4
Liczba obwodów układu hydraulicznego [opcja]		5 / 6 / 7	5 / 6 / 7	5 / 6 / 7
Elektroniczny podnośnik tylny		●	●	●
Udźwig podnośnika tylnego	kg	10000	10000	10000
Podnośnik przedni		○	○	○
Udźwig podnośnika przedniego	kg	4500	4500	4500
KABINA				
Komfortowa i ergonomiczna kabina MaxiVision		●	●	●
Amortyzacja mechaniczna kabiny		●	●	●
Amortyzacja pneumatyczna kabiny		○	○	○
Regulowane lusterka wsteczne		○	○	○
Podgrzewane, regulowane lusterka wsteczne		○	○	○
Klimatyzacja		●	●	●
Klimatyzacja automatyczna		○	○	○
Dach kabiny z szyber-dachem szklany		●	●	●
Podłokietnik wielofunkcyjny MaxiCom		●	●	●
Joystick wielofunkcyjny do sterowania głównymi funkcjami		●	●	●
Wyświetlacz kolorowy WorkDisplay na słupku kabiny		●	●	●
Panel sterownia oświetleniem na słupku kabiny		●	●	●
iMonitor ² - centrum sterowania z 12 calowym ekranem dotykowym		○	○	○
System rolnictwa precyzyjnego Agrosky		○	○	○
Obsługa osprzętu za pośrednictwem standardu ISOBUS		○	○	○
Comfortip Professional - programowanie sekwencji operacji		○	○	○
Fotel Max Comfort Dynamic XL +		●	●	●
Fotel Max Comfort Dynamic XXL ++		○	○	○
Fotel Max Comfort Dynamic EVO Active +		○	○	○
Miękki, komfortowy, duży fotel dla pasażera z pasem bezpieczeństwa		●	●	●
Instalacja do montażu radia z głośnikami		●	●	●
Reflektory robocze halogenowe		●	●	●
Reflektory robocze LED		○	○	○
Reflektory robocze Xenon		○	○	○
ZACZEPY				
Zaczep automatyczny		●	●	●
Zaczep regulowany, kulowy		○	○	○
Zaczep stały z kulą		○	○	○
Belka oscylacyjna		●	●	●
Zaczep Pickup-hitch		○	○	○
Zaczep Piton-Fix		○	○	○
WYMIARY I WAGI				
z ogumieniem przednim		600/70R30	600/70R30	600/70R30
z ogumieniem tylnym		650/65R42	650/65R42	650/65R42
Rozstaw osi	mm	2817	2817	2817
Długość	mm	4817-4972	4817-4972	4817-4972
Wysokość	mm	3103-3153	3103-3153	3103-3153
Szerokość	mm	2500-2736	2500-2736	2500-2736
Prześwit	mm	555-685	555-685	555-685
Masa na osi przedniej	kg	3000-3795	3100-3915	3100-3915
Masa na osi tylnej	kg	4700-4785	5100-5185	5100-5185
Masa całkowita	kg	7700-8580	8200-9100	8200-9100
Maksymalna masa dopuszczalna na osi przedniej	kg	5200	5200	5200
Maksymalna masa dopuszczalna na osi tylnej	kg	9000	10000	10000
Maksymalna masa dopuszczalna	kg	12000	13500	13500

DEALER



Lamborghini zaleca stosowanie oryginalnych części i płynów eksploatacyjnych.



LAMBORGHINI TRATTORI jest marką  SDF
lamborghini-tractors.com

