

# El Lamborghini más salvaje

**Motor 16. Número 1.638 del 14 al 20 de abril de 2015**

**Andrés Mas | | [amas@motor16.com](mailto:amas@motor16.com) Fotos: Bryan Jiménez**

El genio Giugiaro diseña coches, barcos, vagones de metro, muebles, cámaras de foto, macarrones, paseos marítimos... y también tractores. En concreto ha diseñado este Lamborghini Mach, el 'Lambo' más salvaje del mundo, aunque obviamente no por velocidad. Hemos probado en exclusiva esta virguería técnica de 263 CV, 9 toneladas de peso y 140.000 euros en Mayorga, Valladolid. Y os aseguramos que como ocurre con los deportivos de la marca, el Mach no es un tractor cualquiera.

Tengo que reconocer que he vacilado mucho estos días con mis amigos. He probado un Lamborghini diseñado por Giugiaro les decía, y cuando estaban imaginándose un superdeportivo de fibra de carbono con motor V12 de 700 caballos y preguntándome ya qué velocidad había alcanzado, les enseñaba una foto del tractor y les decía: me han dejado probarlo a todo lo que daba, a 50 km/h. Entonces se incrementaba el interés por conocer más datos de mi 'aventura' con este ejemplar de Lamborghini Trattori. Primero porque mucha gente no sabe que el fabricante de automóviles Lamborghini, perteneciente ahora al Grupo Volkswagen, comenzó su historia de éxitos fabricando tractores agrícolas y también desconocen que exista en la actualidad un Lamborghini de más de 1,17 metros de alto. Segundo porque el estudio de diseño de Giugiaro ha realizado un trabajo excepcional en este tractor que uno desearía tener en el garaje de su casa de campo desde el primer contacto visual, aunque sólo tenga un huerto de diez m<sup>2</sup>. Y tercero porque algunos datos técnicos de este imponente tractor te pueden dejar con la boca abierta, porque no tienen nada que envidiar a muchos turismos del segmento 'premium'.

Y precisamente este es el segmento agrícola en el que el Grupo italiano Same Deutz-Fahr quiere situar a sus tractores Lamborghini. Una marca con un clarísimo valor añadido respecto al resto y una imagen exclusiva que se decidió potenciar a finales de 2013 y que pretende aprovechar la parte emocional a base de diseño y tecnología. La estrategia y otras muchas cosas respecto a este mundillo tan especial nos las detalla Juan Marín, director de Marketing de la empresa que comercializa este 'deportivo' de nueve toneladas con unos neumáticos traseros 710/70 R38 cuya sustitución cuesta 8.000 euros. «Debajo del capó el cliente de un tractor Lamborghini da por hecho que va a encontrar tecnología puntera y que bajo el paraguas de la marca, lo que hay debajo del capó está a la altura de lo que hay encima».

Antes de ponernos al volante nos interesamos por esa tecnología punta y lo cierto es que se corresponde con la imagen de marca mítica y, en ocasiones, supera a la incorporada en el sector de la automoción, «con una evolución tan rápida que muchas veces es difícil incluso de asimilar por los clientes» nos asegura Juan. Por ejemplo, el motor turbodiesel de seis cilindros y 263 caballos con inyección directa por rail común y cuatro válvulas por cilindro ofrece su potencia máxima a tan sólo 1.900 rpm. Además, el Mach VRT tiene un par máximo de 1.009 Nm (690 Nm en el motor V12 del Lamborghini Aventador con 700 caballos) y, como si fuera un Fórmula 1, ofrece dos mapas de inyección que se modifican en función del trabajo que el tractor va a realizar. Si se utiliza para transporte por carretera o cuando trabaja accionando un apero a la toma de fuerza, el mapa de inyección le permite llegar hasta los 263 caballos, mientras que si se trabaja en labores agrícolas tradicionales de tiro, la potencia máxima llegará sólo hasta los 238 caballos para proteger la cadena cinemática. Pero una de las características clave del Mach 250 T4i VRT es el cambio automático CVT de origen ZF, una transmisión variable continua que mientras adaptada en un turismo nunca nos ha terminado de convencer del todo, lo cierto es que en el tractor ofrece un mundo de posibilidades y una eficacia definitiva. Y es que este tipo de transmisión permite no sólo seleccionar una velocidad de avance y que el tractor la mantenga durante el trabajo como si de la velocidad de crucero de un coche se tratase, sino que además la velocidad la mantiene constante gestionando independientemente motor y transmisión, que es donde está la verdadera revolución. Es decir que la gestión de la transmisión me permite fijar una velocidad de avance junto con una estrategia de conducción (por ejemplo mínimo consumo con máxima potencia) y el ordenador buscará los puntos óptimos tanto de régimen de motor como de relación de cambio para

adecuarse a las condiciones marcadas. Esto facilita notablemente el manejo y asegura además la optimización del trabajo y los recursos.

Pero además, proporciona una suavidad general que el cliente valora mucho en este sector. Otra gran característica de ese cambio CVT es la posibilidad de modular la intensidad del inversor o marcha atrás. El sistema cuenta con 5 niveles desde el más suave S1 hasta el más duro H2, y circulando permite engranar marcha atrás con el acelerador pisado sin la más mínima brusquedad. Y gracias a la función 'Power Zero', se garantiza el bloqueo de las ruedas sin tener que accionar el pedal del freno y permite reanudar la marcha con solo pisar el pedal del acelerador. El tractor se mantendrá inmovilizado con independencia de la carga y de la inclinación del terreno sin necesidad de accionar el freno de mano, otra ayuda determinante que el usuario agradece. Desde el minuto uno y a pesar de las notables diferencias respecto a un turismo, conducimos esta bestia parda con la sensación que nos transmiten ciertos coches alemanes, de haber estado conduciéndolo toda la vida. Con soltura y decisión y sin olvidar que conducimos un Lamborghini de 9 toneladas, casi 5 metros de longitud y algo más de 3 metros de altura, maniobramos, frenamos, mantenemos el ritmo, subimos y bajamos cuestas y aceleramos hasta alcanzar los 50 km/h, la velocidad máxima habitual en este segmento de tractores y suficiente para moverse sin pegas entre grandes explotaciones agrícolas.

El Mach 250 se deja conducir con nobleza y suavidad y con maneras menos torpes de lo que esperábamos. Incluso a 50 km/h y en un asfalto bastante irregular y una trayectoria casi impredecible, el Lamborghini no defrauda y se porta bien con el novato. Y nos sorprenden aspectos que nunca habríamos relacionado con un tractor, como suavidad, manejabilidad, ausencia de vibraciones, o una insonorización muy lograda en la cabina. El espectacular diseño de esta última también es de Giugiaro y parece el de una cabina de avión. De hecho, para sí quisieran muchos turismos de gama alta contar con un despliegue de medios tan espectacular. Suspensión del puente delantero con gestión electrónica, suspensión de cabina con dureza variable mediante fluidos magnetoreológicos utilizados también por el Lamborghini Huracán, controles retro iluminados con tecnología Led, pantalla táctil de 12,8 pulgadas, guiado GPS, climatizador, freno de estacionamiento electrónico, joystick para modificar la velocidad sin recurrir al cambio, el acelerador o los frenos, cabina Maxi Vision...

Las condiciones de trabajo al volante del Lamborghini más barato que se puede comprar (140.000 euros), son excepcionales y muy valoradas por el cliente de este tractor más allá de las habituales de peso y potencia, pero como en los deportivos, el componente emocional y distintivo de una marca como esta también cuenta para un perfil concreto de compradores que disfrutan trabajando el campo con algo más que un tractor. Por casualidad, dos días después de bajarme de este espectacular miura del campo, el piloto finlandés Juha Kankkunen marcaba un nuevo récord del mundo de velocidad para tractores al alcanzar con un Valtra los 130,165 km/h. Pero sin quitarle mérito a Juha ni a su montura, cualquier tractor preparado convenientemente puede correr mucho más de los 60 km/h que puede alcanzar nuestro Lamborghini o cualquiera de sus rivales. De hecho y aunque como hemos dicho pudimos circular a 50 km/h, lo cierto es que la normativa española referente a estos vehículos limita a 40 km/h su velocidad máxima. Y desconozco las sensaciones que experimentó Kankkunen montado en eso a 130 km/h, pero todavía me acuerdo de las mías en esto, y disfruto contando que he probado el Lamborghini más salvaje del mundo a 50 km/h.

#### **Notas en las fotos:**

La evolución que ha experimentado el mundo de los tractores tanto a nivel diseño como técnico ha sido espectacular. En la imagen un Ebro de hace 30 años todavía en funcionamiento.

En la foto superior, Juan Marín, Director de Márketing de Same Deutz-Fahr Ibérica, nos cuenta los secretos del Mach 250 T4i. El comprador de este tractor valora la parte emocional y la imagen tanto como la potencia, y además, le gusta conducirlo personalmente.

La cabina es como un avión. Los mandos están agrupados por funciones e identificados por colores. El joystick es un mando clave y debajo el ASM activa o desactiva la tracción integral o los diferenciales según velocidad y giro de las ruedas.

El climatizador automático es opcional. Tiene un elevado número de salidas de aire. El cuadro es digital.

Los mandos de las luces se agrupan en un solo mando. El interior del tractor está repleto de huecos portaobjetos. Una pantalla a color muestra toda la información.

El diseño es espectacular. Puede llevar xenón o LED. Y además de los de carretera, cuenta con 9 faros de trabajo traseros y 8 delanteros. Cada rueda cuesta 4.000 euros.

Conducir cualquier tractor a su velocidad máxima es una experiencia interesante. Juan Marín nos ayuda a entender este mundillo durante el día de pruebas en Mayorga, Valladolid, donde se encuentra el Museo del Pan.

El sistema hidráulico prevé hasta 7 distribuidores auxiliares que se controlan con prácticos pulsadores.