SAME DEUTZ-FAHR



230-270

R8

Lamborghini TRATTORI

www.lamborghini-tractors.com



Con Lamborghini R8 llegas a la cumbre.

Una línea agresiva e imponente: basta una mirada para que la adrenalina aumente. El capó, de acero galvanizado, realizado en una única pieza, atesora una auténtica avalancha de caballos.

No podía ser de otro modo con la nueva gama R8, "almiranta" de la casa Lamborghini, proyectada para empresarios agrícolas y subcontratistas que exigen los más altos niveles de rendimiento, rentabilidad y confort.

Los nuevos propulsores Deutz Common Rail de 4 válvulas por cilindro aseguran valores de par y de potencia "estratosféricos" que el R8 aprovecha al máximo con una facilidad casi abrumadora.

Todo en el R8 es expresión de la tecnología más avanzada de Lamborghini.

La precisión milimétrica del elevador electrónico asistido por radar, el sistema hidráulico de 3 circuitos independientes, capaz de accionar los equipos más complejos, y la proverbial eficiencia del cambio "Automatic Powershift" convierten esta máquina en una herramienta extraordinariamente dúctil, fiable y potente, e increíblemente manejable. Un verdadero "monstruo" de productividad.

Y todo ello, con un nivel inaudito de confort y bienestar a bordo, gracias a la innovadora suspensión integrada de cabina y puente delantero, a los mandos ergonómicos, que simplifican al máximo cualquier función, y al modernísimo sistema de climatización.



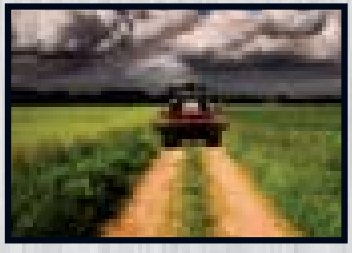
R8. Superpotente y confortable.

La gama R8 dispone de nuevos motores euro III Deutz Common Rail (DCR) serie 2013 con culata de 24 válvulas y sistema Ce-EGR para la recirculación externa de los gases de escape, turbocompresor con intercooler, regulación electrónica de la inyección, doble refrigeración por líquido/aceite y nuevo prefiltro con separador de agua para garantizar constantemente el 100% de la eficiencia al sistema de inyección.

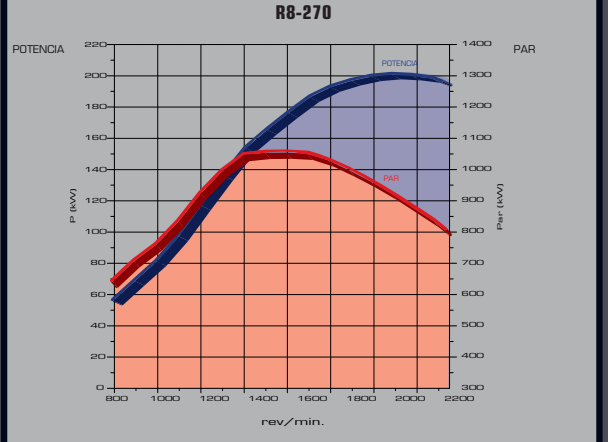
Un propulsor diseñado para gestionar toda la potencia disponible de manera óptima y sencilla, garantizando el máximo confort en cualquier condición de uso.

DCR. Un paso más allá del Common Rail.

La gama R8 incorpora el nuevo sistema de inyección a alta presión Deutz-Common-Rail, con dos bombas de inyección lubricadas y sumergidas en el bloque y nuevas cámaras de combustión en los pistones que aseguran al motor un rendimiento muy elevado y constante, aun en los empleos más duros.
En efecto, el Common Rail permite alcanzar presiones máximas de inyección hasta 1.600 bar, independientemente del número de revoluciones del motor, con lo cual se garantiza la regulación electrónica del motor y un incremento de par formidable incluso con los regímenes más bajos.
En consecuencia, se reducen el ruido (tanto en ralentí como a régimen nominal), las vibraciones y los consumos, y aumenta considerablemente el par de arranque.







A diferencia de los sistemas Common-Rail tradicionales, la solución de las dos bombas de inyección sumergidas que alimentan el "Rail" permite lubricar las bombas con el aceite del motor, en lugar de gasóleo, lo que asegura mayor seguridad y fiabilidad.

Además, las bombas están dotadas de un sistema de regulación del caudal que evita la recirculación del gasóleo al depósito, reduciendo al mínimo las pérdidas de carga y el calentamiento del combustible.

R8. Mucha potencia, sí, pero con sobriedad.

La distribución con 24 válvulas asegura el llenado perfecto del cilindro y optimiza la mezcla de aire y gasóleo.

El diseño de la culata permite ubicar el inyector en posición central y vertical, por lo cual la admisión del combustible se realiza en la zona central del pistón, donde normalmente se produce el encendido: una solución que optimiza la potencia y los consumos.

Un R8 no desperdicia ni un caballo.

Un sistema de regulación electrónica de última generación analiza y evalúa en tiempo real la información que recibe del motor, de los sensores y del conductor, y suministra instantáneamente la potencia necesaria, sin desperdiciar ni un solo caballo.

La potencia máxima del motor es constante en un amplio intervalo de revoluciones: cuando el régimen disminuye por efecto de la carga, el par motor aumenta y la potencia se mantiene en el mismo valor, lo que reduce considerablemente el consumo de combustible. En las labores de arrastre, como la arada y los transportes pesados, estas características se convierten en fuerza de tracción y elasticidad, y el resultado final es un aumento de la productividad.





Con el sistema Ec EGR, la recirculación de los gases de escape permite reducir considerablemente el nivel de óxidos de nitrógeno derivados de la combustión (NOX), uno de los principales contaminantes.

Por medio de una válvula de mariposa regulada por la centralita del motor, parte de los gases de escape se reintroducen en el conducto de admisión y se mezclan con el aire que entra en el cilindro.

El sistema de recirculación dispone de un radiador propio para enfriar los gases de escape de retorno en la admisión sin comprometer la eficiencia de la combustión ni incrementar los consumos.

Junto con el control electrónico, este sistema asegura a los R8 un incremento de las prestaciones, sobre todo en aceleración y reprise.

“Externally Cooled Exhaust Gas Recirculation”, es decir: mayor eficiencia y menor contaminación.





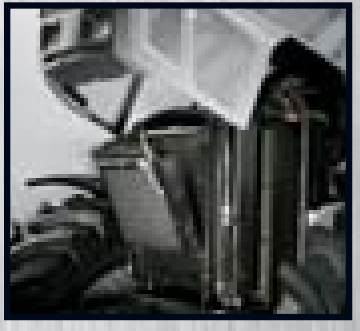


El R8 ya está listo para el biodiesel.

Por sus especiales características proyectuales y gracias al empleo de materiales adecuados, los motores de los R8 presentan un funcionamiento impecable y, mediante un kit especial, son perfectamente compatibles con el biodiesel hasta un porcentaje de empleo del 100% (biodiesel según las normas EN 14214:2003). El sistema de inyección especial de los motores Deutz y los materiales empleados en el circuito de alimentación son perfectamente adecuados al uso del biodiesel, combustible caracterizado por mayores valores de viscosidad y por una mayor agresividad desde el punto de vista químico.

Cambiar de aire a veces hace muy bien.

Aun en las condiciones de uso más severas, la gama R8 mantiene siempre óptima la temperatura de funcionamiento gracias a un sistema de enfriamiento avanzado que incorpora un nuevo ventilador con aspas especiales y un cono de emisión que optimiza el flujo de aire hacia el paquete radiante. Además, el R8 dispone de nuevos radiadores y de un nuevo intercooler que aumentan el intercambio térmico en un 25% y un 20% respectivamente, para garantizar la máxima eficiencia de combustión a cualquier temperatura, así como un nuevo radiador "combinado" para aceite y gasóleo.



Una notable contribución al confort del R8 proviene del "Automatic Powershift", verdadero cambio automático que, gracias a una centralita electrónica, selecciona y engrana la marcha ideal, identificándola entre las 4 relaciones de marcha Powershift de modo preciso y sin posibilidades de error, según la carga y el régimen de motor detectados instante por instante. Lo único que tiene que hacer el conductor es programar la modalidad "Prestaciones" o "Economía" para elegir una respuesta más o menos soberbia en la gestión automática de los cambios.

Gracias a los brevísimos tiempos de respuesta de la electrónica, el APS es especialmente útil en los trabajos que requieren frecuentes cambios de marcha, porque permite al conductor concentrarse en el trabajo y al mismo tiempo optimiza tanto el rendimiento del motor como los consumos.

Parte del mérito de la facilidad de conducción de un R8 corresponde al inversor electrohidráulico bajo carga, que permite cambiar rápidamente el sentido de marcha: una ayuda insustituible para las inversiones en los cabeceros de la parcela o en las maniobras en espacios reducidos. Es posible invertir el sentido de marcha en pendiente y a velocidades de hasta 12 km/h accionando la palanca situada debajo del volante, sin utilizar el pedal del embrague, o simplemente pulsando las teclas "adelante" o "atrás" de la palanca multifuncional.

Con el R8, la tracción se vuelve inteligente.

Una ulterior contribución a la maniobrabilidad y la tracción está asegurada por el exclusivo sistema SBA/ASM: realizado por Lamborghini para el control automático de la doble tracción y de los diferenciales.

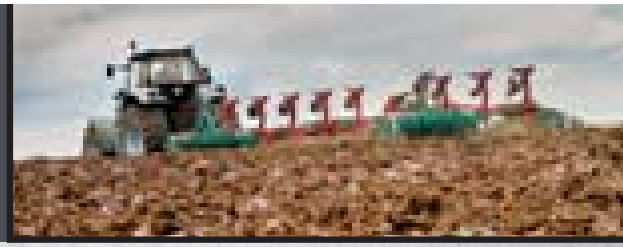
Según la velocidad y el ángulo de giro de las ruedas delanteras, el SBA/ASM se encarga de conectar o desconectar la tracción integral y de bloquear o no los diferenciales, para obtener más adhe-





La electrónica piensa y el R8 actúa.





rencia y tracción (por ejemplo, arando) o más maniobrabilidad y seguridad (por ejemplo, para el transporte en carretera). El cambio del R8 270 está provisto de convertidor hidráulico de par: un sistema oleodinámico que permite vencer la inercia mecánica del cigüeñal de modo progresivo. Este dispositivo asegura arranques sin tirones y aceleraciones suaves independientemente de las características del suelo y de la carga, con la consiguiente protección de los órganos mecánicos de la transmisión.

En el R8, la potencia es un argumento de mucho respeto.

Con las velocidades 540 Eco y 1.000, seleccionables mediante un interruptor, la TDF trasera de los Lamborghini R8 gana en rendimiento y en posibilidades de aplicación. Las 540 rpm, obtenidas a 1630 rpm del motor, reducen considerablemente los consumos y el ruido, asegurando al mismo tiempo una elevada elasticidad del motor. Gracias a la función "TDF Auto", es posible programar



la desactivación y la reactivación de la TDF en función de la posición de subida o bajada del elevador trasero.
El embrague multidisco tiene las dimensiones adecuadas para absorber los picos de carga de los aperos más pesados, mientras que la modulación del acoplamiento garantiza la máxima fiabilidad incluso con aperos que requieren un par elevado. Para la máxima comodidad de uso, la TDF se puede accionar desde la cabina o bien desde el suelo con el mando situado en los guardabarros traseros.
Los R8 también pueden equiparse con TDF delantera de 1.000 rpm, accionada directamente por el motor, con mando electrohidráulico mediante pulsador. De este modo, el tractor se puede utilizar con aperos frontales e incluso con las dos tomas de fuerza en combinación.







Potentes y versátiles, los Lamborghini R8 pueden abordar sin ningún problema las labores más difíciles, utilizando cualquier apero de accionamiento hidráulico. El nuevo sistema hidráulico tiene nada menos que tres circuitos alimentados por sendas bombas: uno para la lubricación de la transmisión y el accionamiento de Powershift, inversor hidráulico, acoplamiento de la TDF, control de la tracción delantera y bloqueo de los diferenciales; otro para la dirección hidrostática; y el tercero, dotado de bomba específica Load Sensing de 120 l/min con „centro cerrado“, para el elevador y los distribuidores.

Este último posee un depósito de aceite específico, exterior a la transmisión, que proporciona un funcionamiento más seguro y un mayor rendimiento hidráulico, porque el aceite de lubricación del cambio no entra en contacto con el que acciona los aperos, de modo que el recalentamiento y la emulsión se reducen. La total independencia de cada función asegura la máxima potencia disponible incluso cuando se realizan varias operaciones simultáneamente.

R8. Una superioridad hidráulica realmente “aplastante”.

El sistema hidráulico de los R8 actúa en un grupo de 4 distribuidores de 8 vías, provistos de función detent, kick-out, float, regulador de flujo y regulador del tiempo de suministro.
Todas las tomas hidráulicas son de tipo “push-pull” y tienen un depósito específico para recuperar el aceite (por si se derrama alguna gota durante la fase de enganche de los tubos de los aperos).
Todos los distribuidores son electrohidráulicos y, para su control, el conductor puede utilizar un pequeño joystick integrado en el brazo multifunción y 4 pulsadores situados en la palanca principal multifunción.

R8. Potentemente manejable.

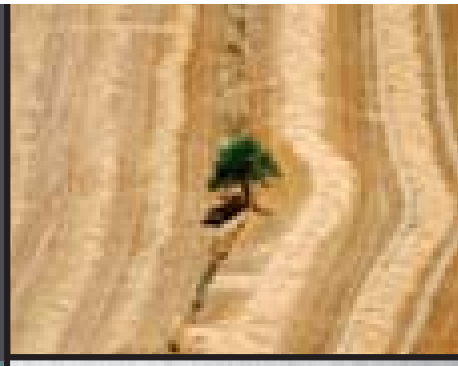
Dimensiones compactas y numerosos recursos técnicos hacen que la gama R8 sea extraordinariamente manejable no obstante su gran potencia. El nuevo soporte frontal rebajado y los guardabarros delanteros articulados aumentan el ángulo de giro a 52° y reducen notablemente el radio mínimo de vuelta, característica envidiable para otras máquinas aun mucho más pequeñas. La dirección hidrostática independiente regala a los R8 una agilidad y una facilidad de gestión que se aprecia particularmente en labores en la empresa y en las maniobras al final del campo.







Para garantizar la versatilidad, el R8 se parte literalmente en 3.





Los R8 están dotados de un elevador electrónico, con control del deslizamiento mediante radar, que puede manejar cargas de hasta 10.500 kg con total seguridad. La precisión de control del elevador está garantizada por una centralita electrónica que dosifica la extraordinaria fuerza del circuito hidráulico y controla constantemente las funciones del sistema: esfuerzo, posición, enterramiento rápido, esfuerzo-posición, bloqueo del apero para el transporte, limitación de la altura de elevación, regulación de la velocidad de bajada, anticabeceo y deslizamiento. Las regulaciones del elevador se realizan mediante una consola lateral específica que, gracias a una pantalla digital en el salpicadero, permite visualizar los parámetros de trabajo correspondientes.

La regulación del deslizamiento es una función que el conductor puede controlar directamente a través del potenciómetro. Gracias a este sistema electrónico interactivo, el conductor está en condiciones de controlar en tiempo real toda la información acerca del funcionamiento y la productividad del tractor.

Para simplificar al máximo las operaciones de mando, especialmente las más repetitivas, el ordenador de a bordo está dotado de la función especial S.D.S.: un dispositivo electrónico que mediante la palanca multifuncional permite memorizar hasta 16 mandos en secuencia y recuperarlos con un simple toque de palanca. En una pantalla específica en el salpicadero se visualizan, con símbolos gráficos, las operaciones memorizadas y las que se están desarrollando en ese momento.

R8. Nunca se vio un elevador hidráulico tan ágil.

La versatilidad y la productividad de la gama R8 aumenta aún más con el potente elevador frontal, que sirve para levantar hasta 5.000 kg.

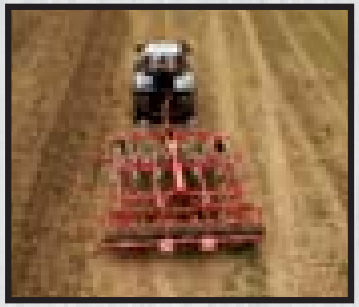
La compacidad y la ausencia de soportes mantienen inalterado el ángulo de giro sin comprometer la maniobrabilidad del tractor. La gama R8 dispone también del sistema de enganche rápido del lastre delantero para poder pasar ágilmente de una labor a otra.





Sólo un verdadero campeón sabe aprovechar al máximo la potencia de un apero.





Con el R8 deja de existir el trabajo “duro”.

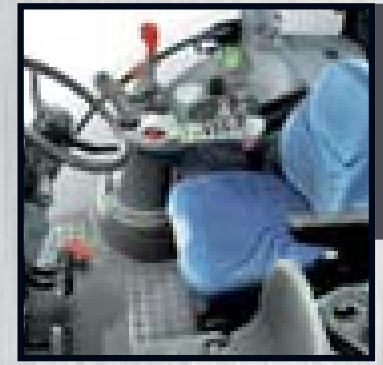
La vida a bordo de un R8 tiene realmente otra calidad. El estudio del espacio, la ergonomía de los mandos, las tecnologías más avanzadas, todo en un R8 está pensado para el bienestar del conductor y para facilitar las tareas al máximo en cualquier condición de trabajo y de clima. La mayor productividad de un R8 radica precisamente en su nivel de confort superior.

En un R8, todo es fácil e intuitivo. Las grandes puertas, los anchos peldaños antideslizantes y el pasamano continuo permiten subir y bajar de la cabina de modo ágil y seguro. Con la apertura de la puerta se enciende una luz que ilumina la cabina y la zona de entrada, para facilitar la subida y la bajada cuando está oscuro.

Una superficie vidriada de nada menos que 7 m^2 garantiza 360° de visibilidad en el puesto de conducción. Los montantes de cabina se han reducido al mínimo y el escape lateral coincide con el montante delantero. Con el R8, el campo y los aperos están totalmente bajo control. Por último, el techo de cristal de alta visibilidad se abre y asegura la perfecta ventilación del habitáculo. Un potente sistema de climatización y ventilación mantiene constante la temperatura de cabina seleccionada, gracias a 15 toberas regulables, adecuadamente distribuidas para evitar la formación de condensación y bruma sobre las superficies de vidrio.

La calidad del aire está asegurada por filtros especiales instalados sobre los montantes laterales de la cabina que facilitan las operaciones de limpieza y mantenimiento.

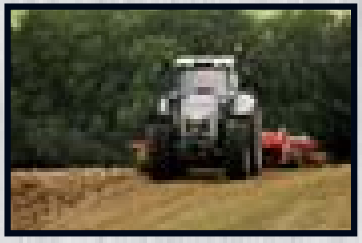




Un R8 que te parece conocer desde siempre.

La funcionalidad y la sencillez de los mandos son características particularmente cuidadas en los tractores Lamborghini. En los R8, la disposición de los mandos responde a un orden lógico. Cada mando tiene una forma y un color diferente, por lo que el uso resulta fácil e intuitivo.

El control de la máquina en condiciones de total seguridad es inmediato: el conductor no necesita capacitación especial. Al volante telescópico ajustable, al asiento con regulación múltiple y elasticidad vertical y diagonal, al respaldo reclinable con cinturón de seguridad, se añaden otros accesorios que brindan aún más confort, como el compartimiento frío o caliente para bebidas, de 2 litros de capacidad, la consola situada a la derecha del conductor, que agrupa los dispositivos de control principales, y los revestimientos en material anti-reflejo, para una visibilidad siempre perfecta.





La única vibración que advertirás será el latido de tu corazón.

En un R8, las vibraciones del motor y las oscilaciones transmitidas por las ruedas y los aperos cargados se reducen al mínimo mediante un sistema avanzado de suspensiones integradas. El asiento de conducción, además de una amplia serie de regulaciones, cuenta con una suspensión neumática que se ajusta automáticamente al peso del conductor.

La estructura monolítica de la cabina se mantiene a una altura constante respecto al bastidor mediante la acción autonivelante de las suspensiones neumáticas. Cuando el sensor detecta una mínima variación de peso en el interior del habitáculo, el sistema inyecta aire comprimido en los amortiguadores neumáticos.

De este modo, la carrera de las suspensiones siempre es la misma y la elasticidad se aprovecha en su totalidad. El puente delantero está suspendido con un sistema de amortiguadores que consta de 2 cilindros hidráulicos conectados a 3 depósitos de nitrógeno.

Controlados electrónicamente por una centralita, estos dispositivos ajustan la rigidez de las suspensiones a las características del firme. Además, según las aplicaciones (por ejemplo, para el transporte o las labores que exigen gran capacidad de tracción), el conductor puede conectar o desconectar el puente. Para evitar el cabeceo del apero y dar más seguridad durante la marcha por carretera, los R8 están dotados del dispositivo Antidumping, sumamente eficaz incluso con aperos pesados.

El sistema se activa automáticamente a partir de los 8 km/h, detecta las vibraciones y oscilaciones del apero a través de unos sensores de esfuerzo, y las anula mediante las reacciones rápidas y precisas del elevador.



DATOS TÉCNICOS

Versiones		R8.230 DT	R8.270 DT
MOTOR		**DEUTZ COMMON RAIL 2013 EURO 3**	
Cilindros/Cilindrada	n°/cm³	6/7146	
Válvulas	n°	24	
Aspiración		Turbo Intercooler	
Potencia homologada al régimen nominal (2000/25/CE)	CV/kW	244/179	269/198
Potencia máx. (2000/25/CE)	CV/kW	249/183	275/202
Régimen nominal	rev/min.	2300	2350
Par máximo	Nm	961	1052
Régimen de par máx.	rev/min.	1100-1600	1300-1650
Incremento de par	%	35	36
Refrigeración		líquido-aceite	
Regulación motor		electrónica	
Filtro de aire		en seco con cartucho de seguridad y eyector de polvo	
Silenciador bajo capó		con escape en el montante de la cabina	
Capacidad depósito gasóleo	litros	425 (585)	585
DIMENSIONES Y PESOS (con neumáticos traseros)		**710/70 R 42**	
Longitud máx. sin estevas	mm	5268	
Anchura mín.- máx.	mm	2750	
Altura máxima hasta la cabina	mm	3270	
Luz libre desde el suelo	mm	600	
Paso	mm	3095	
Vía delantera mín.- máx.	mm	1800-2000	
Vía trasera mín.- máx.	mm	1800-2000	
Radio mínimo de giro sin frenos	mm	6750	
Peso con cabina	kg	9430-10435	
TRANSMISIÓN			
Embrague del cambio		en baño de aceite con mando hidrostático	
Cambio con POWERSHIFT 40 AD + 40 AT		6 gamas por 4 marchas bajo carga y superreductor (vel. mín.: 0,48 km/h)	
Velocidad máxima	km/h	50 km/h limitada a 40 km/h* tanto en régimen nominal del motor como en ralentí (1840 rev/min.) mediante regulador electrónico con doble embrague multidisco	
Inversor hidráulico bajo carga		en baño de aceite con gestión electrónica mediante palanca debajo del volante	
Bloqueo diferencial trasero		con mando electrohidráulico	
Lubricación		forzada y radiador del aceite de la transmisión	

CAMBIO POWERSHIFT 40 AD + 40 AT - VELOCIDAD EN KM/H A 2350 REV/MIN. MOTOR CON NEUMÁTICOS TRASEROS 710/70 R 42

	1 SR	2 SR	3 SR	4 SR	1	2	3	4	5	6
L	0,48	0,83	1,21	1,79	3,45	5,96	8,69	12,80	20,00	29,60
M	0,58	1,00	1,45	2,15	4,14	7,15	10,40	15,40	24,00	35,60
H	0,69	1,19	1,74	2,57	4,96	8,57	12,50	18,50	28,90	42,50
S	0,83	1,43	2,09	3,09	5,95	10,30	15,00	22,20	34,60	50,00*

FRENOS Y DIRECCIÓN		
Frenado		hidrostático con frenos traseros de discos en baño de aceite y conexión de la doble tracción
Freno remolque		válvula de frenado hidráulica instalación de frenado neumática
Dirección hidrostática		bomba independiente con volante regulable
Ángulo de dirección		52°
PUENTE DELANTERO		
Tipo		con suspensiones hidráulicas con regulación automática
Conexión de la tracción		con mando electrohidráulico
Bloqueo diferencial delantero		con mando electrohidráulico
Guardabarros delanteros		autorregulables
T.D.F. DELANTERA		
Embrague		multidisco en baño de aceite
Velocidad	rev/min.	1000
Mando		electrohidráulico con pulsador
T.D.F. TRASERA		
Embrague		multidisco en baño de aceite
Velocidad	rev/min.	540 ECO-1000
Mando		electrohidráulico con pulsador
ELEVADOR HIDRÁULICO		
Elevador trasero		con control electrónico y Radar
Capacidad máx. de elevación	kg	10500
Caudal de la bomba	l/min.	bomba de caudal variable de 120 l/min. con Load Sensing
Distribuidores hidráulicos auxiliares	n° vías	8
Enganche tripuntal (brazos y tercer punto)		con acoplamiento automático, bloqueo de las oscilaciones estevas en elevación
Elevador delantero		con cilindros de doble efecto capacidad máxima de elevación 5000 kg lastre con enganche rápido de 1000/1400 kg
PUESTO DE CONDUCCIÓN		
Mandos		Reposabrazos multifunción con joystick Memorización de operaciones repetitivas
Cabina		original insonorizada (73 dBA), con plataforma plana suspendida sobre silent-block, techo de "alta visibilidad", limpialuneta trasero, 8 faros de trabajo, retrovisores telescópicos según descrito y suspensiones neumáticas de regulación automática
Climatización de la cabina		con aire acondicionado y compartimiento para bebidas climatizado, ventilación, calefacción y recirculación forzada
Instrumentación		analógica con pantalla digital
Asiento del conductor con cinturón de seguridad		con suspensión neumática, giratorio

Los datos técnicos y las imágenes son orientativos. LAMBORGHINI se reserva el derecho de modificar sus productos en cualquier momento sin aviso previo llevada por el esfuerzo de adecuarlos cada vez más a las exigencias del usuario.

Realizado por el Servicio Marketing - Cód. 308.8540.4.2 - 10/07 - CPV I.P. MasterStudio

CONCESIONARIO DE ZONA

Empresa con
Sistema de Calidad Certificado
de conformidad con la normativa
ISO 9001:2000

SAME DEUTZ-FAHR GROUP S.p.A.
Viale Cassani, 14 _ 24047 _ Treviglio (BG) _ Italy _ Ph: +39 0363 4211 _ www.samedeutz-fahr.com

SAME DEUTZ-FAHR IBERICA S.A.
Avda. Artesanos, 50 _ 28760 _ Tres Cantos (Madrid) _ España _ www.samedeutz-fahr.es

Akros
LUBRICACIÓN ESPECIALIZADA PARA LAMBORGHINI

* = VELOCIDAD LIMITADA ELECTRÓNICAMENTE A 40 KM/H POR IMPERATIVO LEGAL
NOTA: LAS VELOCIDADES EN MARCHA ATRÁS SON LIGERAMENTE INFERIORES CON RELACIÓN A LAS CORRESPONDIENTES EN MARCHA ADELANTE

Las especificaciones arriba indicadas se refieren al equipamiento más completo disponible. En lo referente a los equipamientos, consulte la lista de precios en vigor y solicite más información al concesionario de su zona.