



SPARK SPARK VRT

155.4 | 165.4 | 175.4 | 155
165 | 175 | 185 | 205 | 215



Moteurs Personne n'offre davantage !

Les Lamborghini Spark 155-215 se distinguent par leur style unique allié à une technologie de pointe appliquée aux tracteurs à usage agricole. La ligne élégante de l'incomparable design apporte à la série Spark 155-215 un look exclusif et raffiné. Une formidable carte de visite, pour se distinguer



La série Spark 155-215 est équipée de moteurs Deutz de la série TCD à 4 et 6 cylindres (4.1 et 6.1) qui par rapport à leurs prédécesseurs sont encore plus réactifs, avec une réserve de couple plus élevée, mais une consommation plus faible.

Les moteurs TCD se caractérisent par une robustesse structurelle exceptionnelle qui permet aux tracteurs qui en sont équipés de supporter des charges très lourdes. Même du point de vue technologique, ces moteurs se détachent de leurs concurrents en raison d'abord de leur circuit d'injection à rampe commune Deutz DCR, géré électroniquement et en mesure d'opérer jusqu'à 1 600 bars. Leur fiabilité est due notamment aux 2 pompes d'injection lubrifiées directement par l'huile moteur. La chambre de

combustion a aussi été améliorée. Le turbocompresseur est désormais muni d'une soupape wastegate tandis que le refroidissement est assuré par un ventilateur viscostatique, géré électroniquement (sur les versions VRT).

Ces excellentes solutions techniques ont permis de contenir le régime maximal à 2 100 tr/min seulement ; la puissance maximale est atteinte à 1 900 tr/min, tandis que le couple maximal se développe à 1 400 ou 1 500 tr/min (selon le modèle). Comme le prouvent les courbes caractéristiques, le Deutz TCD est un moteur très souple et généreux, permettant une longue période de marche à un couple quasiment constant.



dans sa catégorie tout en offrant la productivité maximale.

Articulée sur 18 modèles équipés de moteurs à 4 ou 6 cylindres, d'une puissance allant de 156 à 226 chevaux, la série Spark 155-215 a été développée dans le but d'offrir des machines uniques, se distinguant dans leur segment par leur qualité, leur grande

fiabilité, un niveau technologique sans égal ainsi que leur nombre incroyable de configurations : trois empattements différents, 3 choix de transmission, 2 configurations principales de la cabine (avec 4 niveaux croissants de confort) et une quantité innombrable d'options. Comme dans un atelier de haute couture, les Spark 155-215 peuvent être « cousus » sur mesure jusqu'à aboutir au tracteur

parfait satisfaisant toutes, mais vraiment toutes les exigences de l'exploitation.



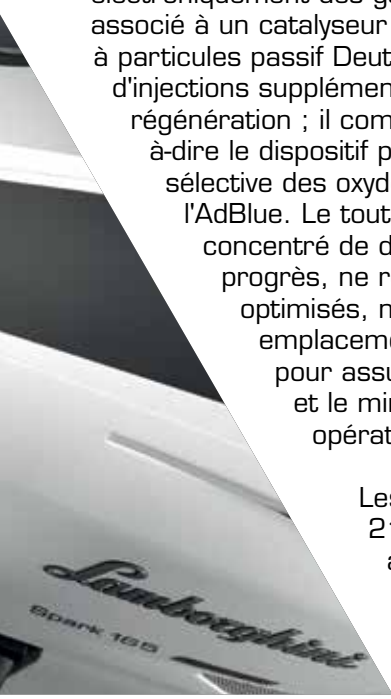
Le système antipollution est constitué par le renouvellement externe refroidi et modulé électroniquement des gaz d'échappement (EGR), associé à un catalyseur oxydant (DOC) et à un filtre à particules passif Deutz (FAP) ne nécessitant pas d'injections supplémentaires de carburant pour sa régénération ; il comprend aussi un SCR, c'est-à-dire le dispositif pour la réduction catalytique sélective des oxydes d'azote (NOx) avec de l'AdBlue. Le tout compose un extraordinaire concentré de dispositifs à la pointe du progrès, ne requérant pas d'entretien, optimisés, notamment grâce à leur emplacement à bord du tracteur, pour assurer l'efficacité maximale et le minimum en termes de coûts opérationnels.

Les Lamborghini Spark 155-215 représentent aussi un remarquable pas en avant en termes de respect de l'environnement. Certains modèles peuvent être équipés

du nouveau frein moteur sur l'échappement, facile à utiliser et fiable : en descente avec des lourdes charges, il est possible de contenir la vitesse d'avancement sans utiliser les freins de service ni surchauffer l'huile de transmission, au bénéfice de la sécurité et de la réduction des coûts d'entretien.

Le bloc radiateur se caractérise par un design nouveau et moderne : En plus d'une meilleure dissipation de la chaleur, l'entretien ordinaire est beaucoup plus aisé, en raison de l'ouverture en compas de tous les éléments radiants, réalisés entièrement en aluminium. En position de travail, le bloc des radiateurs est très compact, et confère une ligne particulièrement fuselée au capot et assure ainsi une meilleure visibilité.

Un pré-filtre a été prévu au-dessus des radiateurs pour filtrer l'air à travers une série de tubes cycloniques disposés en spirale, de sorte à convoyer la poussière vers l'extérieur du logement, pour être ensuite expulsée par un éjecteur. L'épuration successive de l'air en admission est réalisée par un filtre PowerCore, ayant fait ses preuves.



Transmissions

Technologie de pointe et adaptabilité maximale

Les Spark 155-215 ne craignent aucune comparaison en termes de transmission. Les solutions disponibles sont toutes issues de la meilleure technologie actuelle et sont hautement performantes. Quelle que soit l'activité à entreprendre, les Lamborghini Spark offrent la transmission parfaite, grâce à leur grande aptitude de configuration, déclinée en versions à 6 rapports Powershift ou à variation continue VRT.

La transmission Powershift se base sur 6 rapports engagés sous charge en marche avant et 3 en marche arrière. Elle s'articule sur 5 gammes à engagement



manuel, pour un total de 30+15 vitesses (qui passent à 54+27 avec le réducteur). Tous les modèles disposent d'un inverseur hydraulique, le ComfortClutch permettant de changer de rapport sans devoir agir sur le pédale d'embrayage ; ils disposent aussi de la fonction Stop&Go et du SpeedMatching. Les vannes proportionnelles permettent d'obtenir une sensation de conduite semblable à celles des tracteurs équipés d'une transmission VRT, mais avec l'efficacité typique des Powershift.

Sur les modèles RCshift, la

transmission est complètement automatisée, grâce à la gestion robotisée des 5 plages de vitesse, supervisée par un logiciel exclusif Lamborghini Trattori ; mais il est aussi possible d'opérer en mode semi-automatique et manuel.

Les deux versions ont été conçues pour assurer la vitesse maximale même à très bas régime ; on peut donc avancer à 40 km/h à moins de 1 200 tr/min ! Avec cette gestion « intelligente » de la transmission, sur les Spark 155-215, c'est désormais le tracteur qui s'adapte au conducteur et pas le contraire.

La transmission RCshift permet de choisir entre 4 modes de conduite :

1. Manuel : le conducteur choisit la plage de vitesse et la vitesse souhaitée en Powershift.
2. Semi-automatique : le conducteur ne sélectionne que la plage de vitesse, puis l'unité électronique enclenche automatiquement la vitesse en Powershift la plus indiquée pour les conditions de

travail.

3. Automatique-champ : la plage de vitesse (avec pré-sélection 1-3) et la vitesse sont gérées automatiquement.

4. Automatique-route : la plage de vitesse (avec pré-sélection 3-5) et la vitesse sont gérées automatiquement.

La transmission à variation continue VRT split-power est conçue pour faire avancer le tracteur jusqu'à 50 km/h à régime économique. Avec pas moins de 4 plages de vitesse mécaniques automatisées, elle est d'un emploi efficace et confortable, en permettant aux Spark de rouler en continu de 0 m à l'heure jusqu'à la vitesse maximale.

De plus, la puissance développée est constamment optimisée grâce à l'interface continue entre les unités électroniques du moteur et de la transmission, pour effectuer le meilleur choix par rapport à la charge et à la vitesse souhaitée. Il y a aussi la fonction Trailer-stretch qui augmente la sécurité de conduite en cas d'attelage d'une remorque.



	Powershift	RCshift	VRT
Type de transmission	Powershift	Robotisée	Variation continue
Schéma transmission	5 plages de vitesse manuelles x 6 Powershift	5 plages de vitesse robotisée x 6 Powershift	Transmission variation continue avec 4 plages de vitesse automatisées
Nombre de vitesses	30+15/54+27 avec super-réducteur	54+27 avec super-réducteur	Vitesses infinies (de 0 à 50 km/h)
Changement plage de vitesse	Lever mécanique + embrayage à bouton/pédale	Joystick + bouton de feu vert (en mode « manuel/semi-auto »); Automatique (en mode « full auto »)	Automatique
Transmission Powershift électro-proportionnelle	Oui	Oui	-
Automatic Powershift (APS)	Non	Oui	-
Adaptation automatique de la vitesse Powershift pendant les changements de plage de vitesse (SpeedMatching)	Oui	Oui	-
Super-réducteur	levier mécanique	levier mécanique	-

Hydraulique

Un circuit hydraulique étudié pour toujours garantir le maximum, sans compromis.

La grande adaptabilité du circuit hydraulique des Lamborghini Spark 155-215 est assurée par une riche palette d'options, en commençant par le choix entre distributeurs à actionnement mécanique ou électronique, puis en passant par le nombre de prises hydrauliques (jusqu'à 10 voies arrière + 4 avant). Sur tous les modèles, le circuit de braquage est équipé d'une pompe de 42 à 52 l/min (selon modèle), tandis que les modèles Agrosky disposent d'une pompe Load Sensing. Plusieurs options sont disponibles pour la pompe dédiée au circuit principal



: sur les modèles 155, 165 et 175 avec transmission Powershift ou RCshift, un système à centre ouvert avec pompe de 84 l/min est monté de série, mais une pompe Load Sensing 120 ou 160 l/min est disponible sur demande. En revanche, sur les modèles 185, 205 et 215 avec transmission Powershift ou RCshift et sur tous les modèles VRT, le système Load Sensing à pompe de 120 l/min est de série et, en alternative, celle de 160 l/min (voire 170 l/min pour les modèles 155, 165, 175 et 185

VRT) est disponible en option.

Sur les versions dotées de système à centre ouvert, on retrouve à l'arrière deux distributeurs à commande mécanique (4 voies), qui peuvent passer en option à 4 distributeurs (8 voies), tandis que les versions à pompe Load Sensing peuvent être équipées de 10 voies à commande électronique et régulateur de débit.

Sur les modèles VRT, le réservoir de l'huile hydraulique est indépendant de celui de la transmission ; ainsi le fluide ne

peut pas être pollué, ce qui diminue considérablement les opérations d'entretien courant.

Sur les modèles Powershift et RCshift, la capacité du relevage arrière de série est de 9 700 kg.

L'actionnement électronique EHR permet de réguler l'effort, la position, l'emploi du mode mixte ou flottant ainsi que de contrôler le patinage si le radar (en option) a été prévu, pour détecter la vitesse effective d'avancement. L'EHR intègre aussi de série les fonctions d'enfouissement



rapide, l'amortissement des oscillations pendant le déplacement avec l'outil porté, le blocage en position prédéterminée, la limitation de la hauteur de l'outil et le réglage de la vitesse de descente.

Le système hydraulique des Lamborghini Spark 155-215 permet à présent d'installer un nouveau relevage avant d'une capacité maximale de 5 480 kg, opérant en position contrôlée, intégré par un support spécialement étudié pour s'associer aux suspensions du pont avant. En plus d'être robuste et compact, ce support comprend 2 distributeurs hydrauliques dédiés et un terminal ISOBUS intégré.

En plus, sa forme effilée

renforce la capacité de braquage.

Tous les distributeurs peuvent être bloqués et réglés pour opérer à simple ou à double effet, lors du levage et en position flottante. Évidemment les temps et les débits sont réglables sur tous les distributeurs à actionnement électronique. Pour simplifier au maximum l'emploi de toute cette technologie, tous les leviers d'actionnement sont conformes à la désormais fameuse logique en couleurs, qui les associe clairement au raccordement hydraulique correspondant.

PDF

Le maximum possible, tout simplement.

Pour l'efficacité maximale du tracteur, quelles que soient les conditions de travail, les Spark 155-215 disposent, en série, des 4 régimes les plus diffus du marché (540, 540 ECO, 1000 et 1 000 ECO) à embrayage électrohydraulique modulé, permettant de démarrer les organes opérationnels de n'importe quel outil, de manière douce et progressive. Dans tous les cas, la fonction PDF auto permet d'automatiser l'arrêt et le redémarrage de la PDF en fonction de la position de montée ou de descente du



Ponts et freins

Une fiabilité sans égale.

relevage arrière.

Associée au relevage avant, la PDF avant est disponible en option, qui opère tant aux 1 000 tr/min traditionnels qu'en mode 1 000 ECO. Sur les Lamborghini Spark 155-215, la gestion des PDF est simple et rationnelle. Au poste de conduite, les commandes électrohydrauliques sont dupliquées sur les garde-boues arrière, tandis que des écrans indiquent au conducteur les régimes effectifs.



Le nouveau support avant, opportunément fuselé pour s'intégrer parfaitement avec le corps du tracteur, permet un angle de braquage jusqu'à 55°, et une course de pas moins de 120 mm de la suspension hydropneumatique. Cette dernière, grâce à la gestion électronique, aux accumulateurs à l'azote et une course de

± 10°, intègre une série de fonctions telles que :

- la commande adaptative de la rigidité en fonction de la vitesse,
- l'auto-nivellement en fonction de la charge,
- l'anti-plongée et l'anti-cabrage qui rigidifient la suspension en phase de freinage et d'accélération

afin de réduire les transferts de charge à l'avant et augmenter le confort de marche,

- l'anti-affaissement qui régule en continu les paramètres de fonctionnement, afin de contenir le roulis lors des déplacements sur route, surtout en cas d'attelage d'outils en porte-à-faux.

L'essieu arrière, de type « heavy duty », incorpore un nouveau et plus puissant circuit de freinage à disques multiples en bain d'huile, muni, en série, du Powerbrake, un servofrein moderne de type automobile, qui en plus de diminuer les sollicitations exercées sur la pédale, permet aussi d'effectuer jusqu'à 10 freinages d'urgence, même après l'arrêt du moteur.

Cabine

Le confort maximal et la plus grande simplicité d'emploi

La MaxiVision offre un équipement technologique et un confort inégalables. Les commandes ergonomiques, leur disposition logique et rationnelle ainsi que l'indication claire de toutes les informations de bord rendent la conduite du tracteur simple et intuitive. Le conducteur est à son aise dès les premiers instants.

La MaxiVision prévoit 3 niveaux croissants d'aménagement, se distinguant selon les différents modèles de transmission et de distributeurs hydrauliques.

Au top les modèles RCshift et VRT disposent d'un accoudoir multifonction, intégré dans le siège de conduite, regroupant toutes les commandes pour la gestion du tracteur et des outils



L'automatisation des Lamborghini Spark 155-215, déjà pratiquement au sommet, peut encore être renforcée avec les dispositifs en option tels que le système de guidage Agrosky, disponible sur différents modèles, offrant une précision de ± 2 cm. La parfaite conformité aux protocoles standardisés ISOBUS 11783 prévoit une interface optimisée assurant une réactivité rapide et immédiate avec l'outil attelé. Plus besoin

ainsi d'embarquer des unités électroniques complexes et encombrantes. L'ISOBUS suffit donc à enclencher tous les dispositifs car le terminal de chaque outil attelés au tracteur a été remplacé par un seul moniteur.

Technologie
Le futur c'est
aujourd'hui.

; ces commandes sont clairement identifiables afin d'assurer une conduite simple et intuitive. En plus, tous les boutons d'éclairage sont regroupés sur un seul tableau principal de commande.

Enfin, le confort en cabine est garanti par la climatisation automatique à commande électronique et par la solution anti-vibrations, composé de différentes options parmi lesquelles les suspensions mécaniques ou pneumatiques de la cabine.

De grandes nouveautés pour les sièges de conduite aussi. Des sièges de dernière génération à suspension pneumatique et à réglage automatique sont disponibles en série. Pour les plus exigeants,

les Spark 155-215 peuvent être équipés des nouveaux sièges à suspension active. Le passager dispose d'un grand siège bien rembourré.

La marche du tracteur est contrôlée constamment par 3 dispositifs multimédia, à savoir : le Work Display, situé sur le montant avant droite de la cabine des VRT, permet de suivre les fonctions du tracteur, l'infoCentre^{pro}, situé sur le tableau de bord, indique l'état de tous les systèmes et dispositifs, l'iMonitor³, interface multimédia novatrice (ISOBUS compatible), permet de configurer tous les paramètres de service.

L'iMonitor³ permet notamment de dialoguer avec la machine en

effleurant simplement l'écran ou en se servant du commode panneau de commande sur l'accoudoir.

Pour une productivité encore plus accrue, l'iMonitor³ peut être associé au contrôle Agrosky.

L'éclairage extérieur a aussi été revu, il prévoit désormais en série des phares halogènes à 360° de type H9 de 1 700 lumen. En alternative, de nouveaux projecteurs à LED de 4^e génération sont disponibles, en mesure de fournir pas moins de 2 500 lumen, soit une luminosité pratiquement « diurne » même dans le noir.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES		SPARK POWERSHIFT/RCSHIFT		
		155.4	165.4	175.4
MOTEUR				
Modèle		DEUTZ - TCD 4.1 L04	DEUTZ - TCD 4.1 L04	DEUTZ - TCD 4.1 L04
Émissions		Stage IV	Stage IV	Stage IV
Cylindres/Cylindrée	n°/cm³	4/4038	4/4038	4/4038
Turbo intercooler		•	•	•
Ventilateur viscostatique		•	•	•
Puissance maximale (ECE R120)	kW/ch	114,9/156	120,8/164	125,8/171
Puissance maximale avec boost (ECE R 120)	kW/ch	-	125,8/171	-
Puissance à régime nominal (ECE R 120)	kW/ch	109,5/149	115,1/157	119,9/163
Puissance à régime nominal avec boost (ECE R120)	kW/ch	-	119,9/163	-
Régime de puissance maximale (nominal)	tr/min	2100	2100	2100
Couple maximal	Nm	663	699	699
Réserve de couple	%	33	28	28
Système de post-traitement des gaz d'échappement (EGR+FAP+SCR)		•	•	•
Capacité réservoir de carburant	litres	225	225	225
Capacité réservoir AdBlue®	litres	28	28	28
TRANSMISSION				
Vitesse maximale 50 km/h (Manual/RCshift)	km/h@tr/min	50@1969 / 50@1530	50@1969 / 50@1530	50@1969 / 50@1530
Vitesse maximale 40 km/h (Manual/RCshift)	km/h@tr/min	40@1575 / 40@1224	40@1575 / 40@1224	40@1575 / 40@1224
Modes de conduite (Manuel/Semi-automatique/Entièrement automatique/Entièrement automatique voie publique) (uniquement RCshift)		•	•	•
Powershift automatique (RCshift uniquement)		•	•	•
Inverseur hydraulique		•	•	•
PDF				
PDF 540/540ECO/1 000/1 000ECO		•	•	•
Auto PDF		•	•	•
PDF avant 1 000/1 000ECO		o	o	o
PONTS ET FREINS				
Pont avant suspendu adaptatif		•	•	•
Pont avant avec freins		o	o	o
Frein de stationnement mécanique		•	•	•
Soupape de frein de remorque hydraulique		•	•	•
Valve freinage pneumatique remorque		o	o	o
Angle de braquage	degrés	52°	52°	52°
SYSTÈME HYDRAULIQUE ET RELEVAGE				
Pompe à débit fixe (de série)	l/min	84	84	84
Pompe à cylindrée variable (Load Sensing) (opt)	l/min	120/160	120/160	120/160
Distributeurs mécaniques arrière (de série)	n°	4	4	4
Distributeurs électrohydrauliques auxiliaires arrière (RCshift uniquement)	n°	4/5	4/5	4/5
Distributeurs électrohydrauliques avant (uniquement RCshift)	n°	1/2	1/2	1/2
Power Beyond		o	o	o
Capacité du relevage arrière (de série)	kg	9700	9700	9700
Capacité relevage avant	kg	4110	4110	4110
SYSTÈME ÉLECTRIQUE				
Interface outils ISO 11786		o	o	o
Interface outils ISO 11783		o	o	o
CABINE				
MaxiVision/MaxiVision 2*		•	•	•
Poignée multifonction (RCshift uniquement)		•	•	•
iMonitor ³ (8" ou 12")		o	o	o
InfoCentre ^{Pro} (5" de haut niveau)		•	•	•
Système Agrosky		o	o	o
Comfortip (gestion des demi-tours en fin de rang)		•	•	•
Comfortip professionnel (uniquement avec iMonitor)		o	o	o
Suspension mécanique		o	o	o
Suspension pneumatique		o	o	o
Climatisation		•	•	•
Climatisation automatique		o	o	o
Phares de travail halogènes		•	•	•
Phares de travail LED 4 ^e génération		o	o	o
Voyants de conduite à LED intégrés		o	o	o
DIMENSIONS ET POIDS				
Avec pneus avant (min.)		420/85R28	420/85R28	420/85R28
Avec pneus arrière (min.)		520/85R38	520/85R38	520/85R38
Avec pneus avant (max.)		VF600/60R28	VF600/60R28	VF600/60R28
Avec pneus arrière (max.)		VF710/60R38	VF710/60R38	VF710/60R38
Empattement	mm	2543	2543	2543
Longueur (min.-max.)	mm	4193-5255	4193-5255	4193-5255
Hauteur (min-max)	mm	2920-3032	2920-3032	2920-3032
Largeur (min-max)	mm	2456-2720	2456-2720	2456-2720
Garde au sol (min-max)	mm	390-490	390-490	390-490
Masse à vide totale (min-max)	kg	7080-7480	7080-7480	7080-7480

• o DE SÉRIE OPT - Indisponible * de série ou en option selon l'aménagement

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES		SPARK VRT		
		155.4	165.4	175.4
MOTEUR				
Modèle		DEUTZ - TCD 4.1 L04	DEUTZ - TCD 4.1 L04	DEUTZ - TCD 4.1 L04
Émissions		Stage IV	Stage IV	Stage IV
Cylindres/Cylindrée	n°/cm³	4/4038	4/4038	4/4038
Turbo intercooler		•	•	•
Ventilateur viscostatique électronique		•	•	•
Puissance maximale (ECE R120)	kW/ch	114,9/156	120,8/164	125,8/171
Puissance maximale avec boost (ECE R 120)	kW/ch	-	125,8/171	-
Puissance à régime nominal (ECE R 120)	kW/ch	109,5/149	115,1/157	119,9/163
Puissance à régime nominal avec boost (ECE R120)	kW/ch	-	119,9/163	-
Régime de puissance maximale (nominal)	tr/min	2100	2100	2100
Couple maximal	Nm	663	699	699
Réserve de couple	%	33	28	28
Système de post-traitement des gaz d'échappement (EGR+FAP+SCR)		•	•	•
Capacité réservoir de carburant	litres	225	225	225
Capacité réservoir AdBlue®	litres	28	28	28
TRANSMISSION				
Transmission à variation continue (VRT)		•	•	•
Vitesse maximale 50 km/h	km/h@tr/min	50@1831	50@1831	50@1773
Vitesse maximale 40 km/h	km/h@tr/min	40@1464	40@1464	40@1418
Powerzero		•	•	•
Vitesse de croisière (mémoires Cruise)	n°	2+2	2+2	2+2
PDF				
PDF 540/540ECO/1 000/1 000ECO		•	•	•
Auto PDF		•	•	•
PDF avant 1 000/1 000ECO		◦	◦	◦
PONTS ET FREINS				
Pont avant suspendu adaptatif		•	•	•
Pont avant avec freins		◦	◦	◦
Frein de stationnement électronique (EPB)		•	•	•
Soupape de frein de remorque hydraulique		•	•	•
Fonction Trailer Stretch		•	•	•
Angle de braquage	degrés	52	52	52
SYSTÈME HYDRAULIQUE ET RELEVAGE				
Pompe à cylindrée variable (de série)	l/min	120	120	120
Pompe à cylindrée variable (opt)	l/min	170	170	170
Système hydraulique à centre fermé (Load Sensing)		•	•	•
Distributeurs électrohydrauliques arrière	n°	4/5	4/5	4/5
Distributeurs électrohydrauliques avant (opt)	n°	1/2	1/2	1/2
Power Beyond		◦	◦	◦
Réservoir d'huile séparé	litres	50	50	50
Capacité relevage arrière	kg	9200	9200	9200
Capacité relevage avant	kg	4110	4110	4110
SYSTÈME ÉLECTRIQUE				
Interface outils ISO 11786		◦	◦	◦
Interface outils ISO 11783		◦	◦	◦
CABINE				
MaxiVision 2		•	•	•
Accoudoir multifonction MaxCom		•	•	•
iMonitor ³ (8" ou 12")		◦	◦	◦
Work display		•	•	•
InfoCentre ^{Pro} (5" de haut niveau)		•	•	•
Système Agrosky		◦	◦	◦
Comfortip (gestion des demi-tours en fin de rang)		•	•	•
Comfortip professionnel (uniquement avec iMonitor)		◦	◦	◦
Suspension mécanique		•	•	•
Suspension pneumatique		◦	◦	◦
Climatisation		•	•	•
Climatisation automatique		◦	◦	◦
Phares de travail halogènes		•	•	•
Phares de travail LED 4 ^e génération		◦	◦	◦
Voyants de conduite à LED intégrés		◦	◦	◦
DIMENSIONS ET POIDS				
Avec pneus avant (min.)		420/85R28	420/85R28	420/85R28
Avec pneus arrière (min.)		520/85R38	520/85R38	520/85R38
Avec pneus avant (max.)		VF600/60R28	VF600/60R28	VF600/60R28
Avec pneus arrière (max.)		VF710/60R38	VF710/60R38	VF710/60R38
Empattement	mm	2543	2543	2543
Longueur (min.-max.)	mm	4193-5255	4193-5255	4193-5255
Hauteur (min-max)	mm	2920-3032	2920-3032	2920-3032
Largeur (min-max)	mm	2416-2720	2416-2720	2416-2720
Garde au sol (min-max)	mm	390-490	390-490	390-490
Masse à vide totale (min-max)	kg	7540-7940	7540-7940	7540-7940

• STD ◦ OPT - Non disponible


CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES		SPARK POWERSHIFT/RCSHIFT					
		155	165	175	185	205	215
MOTEUR							
MODÈLE DEUTZ		TCD 6.1 L06	TCD 6.1 L06	TCD 6.1 L06	TCD 6.1 L06	TCD 6.1 L06	TCD 6.1 L06
Émissions		Stage IV	Stage IV	Stage IV	Stage V	Stage V	Stage V
Cylindres/Cylindrée	n°/cm³	6/6057	6/6057	6/6057	6/6057	6/6057	6/6057
Turbo intercooler		•	•	•	•	•	•
Ventilateur viscostatique		•	•	•	•	•	•
Puissance maximale (ECE R120)	kW/ch	114,9/156	120,8/164	129,5/176	138,5/188	152,3/207	156,2/212
Puissance maximale avec boost (ECE R 120)	kW/ch	-	125,8/171	-	-	-	166/226
Puissance à régime nominal (ECE R 120)	kW/ch	109,5/149	115,1/157	124,4/169	133/181	144,4/196	147,6/201
Puissance à régime nominal avec boost (ECE R120)	kW/ch	-	119,9/163	-	-	-	157/214
Régime de puissance maximale (nominal)	tr/min	2100	2100	2100	2100	2100	2100
Couple maximal	Nm	663	699	739	818	850	889
Réserve de couple	%	33	28	35	35	29	24
Post-traitement des gaz d'échappement (EGR+FAP+SCR)		•	•	•	•	•	•
Capacité du réservoir de carburant	litres	280	280	280	280	280	280
Capacité réservoir AdBlue®	litres	35	35	35	35	35	35
TRANSMISSION							
Vitesse maximale 50 km/h (Manual/RCshift)	km/h@tr/min	50@1969 / 50@1530	50@1969 / 50@1530	50@1863 / 50@1447	50@1863 / 50@1447	50@1863 / 50@1447	50@1863 / 50@1447
Vitesse maximale 40 km/h (Manual/RCshift)	km/h@tr/min	40@1575 / 40@1224	40@1575 / 40@1224	40@1490 / 40@1158	40@1490 / 40@1158	40@1490 / 40@1158	40@1490 / 40@1158
Modes de conduite (Manuel/Semi-automatique/Entièrement automatique/Entièrement automatique voie publique) (uniquement RCshift)		•	•	•	•	•	•
Powershift automatique (RCshift uniquement)		•	•	•	•	•	•
Inverseur hydraulique		•	•	•	•	•	•
PDF							
PDF 540/540ECO/1 000/1 000ECO		•	•	•	•	•	•
Auto PDF		•	•	•	•	•	•
PDF avant 1 000/1 000ECO		o	o	o	o	o	o
PONTS ET FREINS							
Pont avant suspendu adaptatif		•	•	•	•	•	•
Pont avant avec freins		o	o	o	o	-	-
Pont avant équipé de freins à disque extérieur à sec		-	-	-	-	o	o
Frein de stationnement mécanique		•	•	•	•	•	•
Soupape de frein de remorque hydraulique		•	•	•	•	•	•
Valve freinage pneumatique remorque		o	o	o	o	o	o
Angle de braquage	degrés	52°	52°	52°	52°	52°	52°
SYSTÈME HYDRAULIQUE ET RELEVAGE							
Pompe à débit fixe (de série)	l/min	84	84	84	-	-	-
Pompe à cylindrée variable (Load Sensing) (de série)	l/min	-	-	-	120	120	120
Pompe à cylindrée variable (Load Sensing) (opt)	l/min	120/160	120/160	120/160	160	160	160
Distributeurs mécaniques arrière (de série)	n°	4	4	4	4	4	4
Distributeurs électrohydrauliques auxiliaires arrière (RCshift uniquement)	n°	4/5	4/5	4/5	4/5	4/5	4/5
Distributeurs électrohydrauliques avant (uniquement RCshift)	n°	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2
Power Beyond		o	o	o	o	o	o
Portée relevage arrière (de série)	kg	9700	9700	9700	9700	9700	9700
Capacité relevage avant	kg	4110	4110	4110	5480	5480	5480
SYSTÈME ÉLECTRIQUE							
Interface outils ISO 11786		o	o	o	o	o	o
Interface outils ISO 11783		o	o	o	o	o	o
CABINE							
MaxiVision/MaxiVision 2*		•	•	•	•	•	•
Poignée multifonction (RCshift uniquement)		•	•	•	•	•	•
iMonitor ³ (8" ou 12")		o	o	o	o	o	o
InfoCentre ^{Pro} (5" de haut niveau)		•	•	•	•	•	•
Système Agrosky		o	o	o	o	o	o
Comfortip (gestion des demi-tours en fin de rang)		•	•	•	•	•	•
Comfortip professionnel (uniquement avec iMonitor)		o	o	o	o	o	o
Suspension mécanique		o	o	o	o	o	o
Suspension pneumatique		o	o	o	o	o	o
Climatisation		•	•	•	•	•	•
Climatisation automatique		o	o	o	o	o	o
Phares de travail halogènes		•	•	•	•	•	•
Phares de travail LED 4 ^e génération		o	o	o	o	o	o
Voyants de conduite à LED intégrés		o	o	o	o	o	o
DIMENSIONS ET POIDS							
Avec pneus avant (min.)		230/95R32	230/95R32	270/95R36	270/95R36	270/95R36	270/95R36
Avec pneus arrière (min.)		270/95R44	270/95R44	380/90R46	380/90R46	380/90R46	380/90R46
Avec pneus avant (max.)		VF600/60R28	VF600/60R28	VF600/60R30	VF600/60R30	VF600/60R30	VF600/60R30
Avec pneus arrière (max.)		VF710/60R38	VF710/60R38	VF710/60R42	VF710/60R42	VF710/60R42	VF710/60R42
Empattement	mm	2767	2767	2767	2767	2848	2848
Longueur (min.-max.)	mm	4347-5712	4347-5712	4397-5712	4397-5712	4478-5793	4478-5793
Hauteur (min-max)	mm	2932-3032	2932-3032	3032-3082	3032-3082	3032-3082	3032-3082
Largeur (min-max)	mm	2456-2720	2456-2720	2486-2720	2486-2720	2486-2720	2486-2541
Garde au sol (min-max)	mm	365-465	365-465	465-515	465-515	465-515	465-515
Masse à vide totale (min-max)	kg	2690-3130	2690-3130	2690-3130	2690-3130	3150-3590	3150-3590

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES		SPARK VRT					
		155	165	175	185	205	215
MOTEUR							
MODÈLE DEUTZ		TCD 6.1 L06	TCD 6.1 L06	TCD 6.1 L06	TCD 6.1 L06	TCD 6.1 L06	TCD 6.1 L06
Émissions		Stage IV	Stage IV	Stage IV	Stage V	Stage V	Stage V
Cylindres/Cylindrée	n°/cm³	6/6057	6/6057	6/6057	6/6057	6/6057	6/6057
Turbo intercooler		•	•	•	•	•	•
Ventilateur viscostatique électronique		•	•	•	•	•	•
Puissance maximale (ECE R120)	kW/ch	109,5/149	115,1/157	124,4/169	129/176	135,7/185	147,6/201
Puissance maximale avec boost (ECE R 120)	kW/ch	114,9/156	120,8/164	129,5/176	134,3/183	149,1/203	156,2/212
Puissance à régime nominal (ECE R 120)	kW/ch	-	119,9/163	-	133/181	144,4/196	157/214
Puissance à régime nominal avec boost (ECE R120)	kW/ch	-	125,8/171	-	138,5/188	152,3/207	166/226
Régime de puissance maximale (nominal)	tr/min	2100	2100	2100	2100	2100	2100
Couple maximal	Nm	663	699	739	818	850	889
Réserve de couple	%	33	28	31	35	29	24
Système de post-traitement des gaz d'échappement (EGR+FAP+SCR)		•	•	•	•	•	•
Capacité réservoir de carburant	litres	280	280	280	280	435	435
Capacité réservoir AdBlue®	litres	35	35	35	35	50	50
TRANSMISSION							
Transmission à variation continue (VRT)		•	•	•	•	•	•
Vitesse maximale 50 km/h	km/h@tr/min	50@1831	50@1831	50@1773/50@2051	50@1773/50@2051	50@1902	50@1902
Vitesse maximale 40 km/h	km/h@tr/min	40@1464	40@1464	40@1418/40@1641	40@1418/40@1641	40@1521	40@1521
Powerzero		•	•	•	•	•	•
Vitesse de croisière (mémoires Cruise)	n°	2+2	2+2	2+2	2+2	2+2	2+2
PDF							
PDF 540/540ECO/1 000/1 000ECO		•	•	•	•	•	•
Auto PDF		•	•	•	•	•	•
PDF avant 1 000/1 000ECO		o	o	o	o	o	o
PONTS ET FREINS							
Pont avant suspendu adaptatif		•	•	•	•	•	•
Pont avant avec freins		o	o	o	o	-	-
Pont avant équipé de freins à disque extérieur à sec		-	-	-	-	o	o
Frein de stationnement électronique (EPB)		•	•	•	•	•	•
Soupape de frein de remorque hydraulique		•	•	•	•	•	•
Fonction Trailer Stretch		•	•	•	•	•	•
Angle de braquage	degrés	52°	52°	52°	52°	52°	52°
SYSTÈME HYDRAULIQUE ET RELEVAGE							
Pompe à cylindrée variable (de série)	l/min	120	120	120	120	120	120
Pompe à cylindrée variable (opt.)	l/min	170	170	170	170	160	160
Système hydraulique à centre fermé (Load Sensing)		•	•	•	•	•	•
Distributeurs électrohydrauliques secondaires arrière (de série)	n°	2	2	2	2	2	2
Distributeurs électrohydrauliques secondaires arrière (opt.)	n°	4/5	4/5	4/5	4/5	4/5	4/5
Distributeurs électrohydrauliques secondaires avant (opt.)	n°	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2
Power Beyond		o	o	o	o	o	o
Réservoir d'huile séparé	litres	50	50	50	50	50	50
Capacité relevage arrière	kg	9200	9200	9200	9200	10000	10000
Capacité relevage avant	kg	4110	4110	4110	5480	5480	5480
SYSTÈME ÉLECTRIQUE							
Interface outils ISO 11786		o	o	o	o	o	o
Interface outils ISO 11783		o	o	o	o	o	o
CABINE							
MaxiVision 2		•	•	•	•	•	•
Accoudoir multifonction MaxCom		•	•	•	•	•	•
iMonitor ³ (8" ou 12")		o	o	o	o	o	o
Work display		•	•	•	•	•	•
InfoCentre ^{Pro} (5" de haut niveau)		•	•	•	•	•	•
Système Agrosky		o	o	o	o	o	o
Comfortip (gestion des demi-tours en fin de rang)		•	•	•	•	•	•
Comfortip professionnel (uniquement avec iMonitor)		o	o	o	o	o	o
Suspension mécanique		•	•	•	•	•	•
Suspension pneumatique		o	o	o	o	o	o
Climatisation		•	•	•	•	•	•
Climatisation automatique		o	o	o	o	o	o
Phares de travail halogènes		•	•	•	•	•	•
Phares de travail LED 4 ^e génération		o	o	o	o	o	o
Voyants de conduite à LED intégrés		o	o	o	o	o	o
DIMENSIONS ET POIDS							
Avec pneus avant (min.)		420/85R28	420/85R28	540/65R28	540/65R28	270/95R36	270/95R36
Avec pneus arrière (min.)		520/85R38	520/85R38	650/65R38	650/65R38	380/90R46	380/90R46
Avec pneus avant (max.)		VF600/60R28	VF600/60R28	VF600/60R30	VF600/60R30	VF600/60R30	VF600/60R30
Avec pneus arrière (max.)		VF710/60R38	VF710/60R38	VF710/60R42	VF710/60R42	VF710/60R42	VF710/60R42
Empattement	mm	2767	2767	2767	2767	2848	2848
Longueur (min.-max.)	mm	4142-5712	4142-5712	4317-5712	4317-5712	4508-5912	4508-5912
Hauteur (min-max)	mm	2932-3032	2932-3032	3032-3082	3032-3082	3110-3160	3110-3160
Largeur (min-max)	mm	2416-2720	2416-2720	2472-2720	2472-2720	2486-2720	2486-2720
Garde au sol (min-max)	mm	365-465	365-465	465-515	465-515	520-570	520-570
Masse à vide totale (min-max)	kg	2890-3330	2890-3330	2940-3330	3060-3500	3410-3850	3410-3850

STD • OPT o Non disponible - * : de série ou en option selon l'aménagement

CONCESSIONAIRE

www.lamborghini-tractors.com

Lamborghini Trattori est une marque  SDF

