



Lindner Geotrac 124 Eigenzinnig karakter met fraai uiterlijk

De Geotrac 124 is de sterkste trekker van Lindner: volgens de Oostenrijkse fabrikant levert hij 124 pk aan de aftakas.

De Geotrac maakt indruk door zijn hightechkarakter, slimme details en fraaie uiterlijk. De algehele 'toegankelijkheid' kan beter en de geluidsdruk mag gevoelsmatig lager. Het is een trekker om gehecht aan te raken.

Lindner zetelt in het Oostenrijkse Kundl en bouwt naast de Unitrac werktuigendrager op jaarbasis zo'n 1.200 trekkers. Die vinden vooral afzet in Oostenrijk, Zwitserland en Zuid-Duitsland. Lindner heeft van oudsher een goede naam bij 'bergboeren' door een compacte bouw en laag zwaartepunt. Die kenmerken zijn ook bij de Geotrac terug te vinden, maar niet zo uitgesproken als bij eerdere series. Lindner richt zich met de Geotrac duidelijk op een bredere markt. De 124 maakt deel uit van een serie van drie; de andere twee hebben de aanduidingen 104 en 114. Ook die slaan op het maximumvermogen in pk's aan de aftakas. Er is ook een lichte Geotrac-serie met de aanduidingen 64, 74, 84 en 94. Lindner wordt in ons land vertegenwoordigd door Dupont in Dedemsvaart.

Zoekende viercilinder

Lindner geeft als maximum voor de 4,4 liter Perkins 136 pk op. Daarvan moet 124 pk aan de aftakas overblijven. Via de vermogensrem van Dijkstra Technical Support kwamen we aan een maximum van 79,1 kW. Dat is 105 pk en dus fors onder die 124. Het duidt erop dat de viercilinder nog niet was ingelopen, dat overbrugt echter geen 19 pk. Krijgt de motor er door inlopen 10 pk bij, dan daalt het verbruik bij maximumvermogen van 279 (zoals gemeten) naar 254 g/kWh. De eerste waarde zit zo'n 10 g/kWh boven het gemiddelde, de tweede zo'n 10 gram eronder. Bij maximumkoppel is het verbruik gemiddeld, bij nominaal toerental zit het (353 g/kWh) er ver boven. Dat komt doordat het nominaal vermogen van onze Geotrac aan de aftakas slechts 56,0 kW/75 pk bedroeg. Dat geeft net als het lage maximum aan dat onze Perkins niet goed in zijn vel zat. Dat blijkt ook uit het feit dat de motor schommelde in toeren en het nominaal bij 2.150 lag en niet bij 2.200, zoals Perkins aangeeft. Gaan we uit van een koppel van 317 Nm bij nominaal en een maximum van 518 Nm bij 1.200, dan komt de stijging op 63 procent. Dat is een puike waarde. Ook de stijgingsfactor – met daarin het toerentraject – van het koppel van 1,43 mag zich laten zien. Het geeft aan dat de Perkins beschikt over een goede vechtlust.

Vier pto-snelheden

De aftakas heeft standaard vier snelheden: 540, 540 E, 1000 en 1000 E. Ze zitten bij respectievelijk 2.000, 1.550, 1.950 en 1.500 motortoeren. De bedienbaarheid van de keuzehendel rechts achter op de zijconsole, is op zich goed, maar de arreteringen zitten dicht op elkaar, waardoor het lastig te zien is

Motor & brandstofverbruik

Onze Geotrac bleef aan de vermogensrem ruim onder de 124 aftakas-pk's waarvoor hij op papier staat. Hij scoorde (mede daardoor) in het verbruik bovengemiddeld. De viercilinder 4,4 liter Perkins schommelde vrij sterk op het toerental, waardoor er twijfel was over de afstelling.



welke positie de hendel heeft. Ook het dashboard geeft daarover geen uitsluitsel. Je moet dus aan de digitale toeren zien of je goed of fout zit. De koppelingknop bedient goed en het kan ook automatisch via de hef; dat geldt ook voor de front-pto. De felheid van de aangrijping is via de boardcomputer instelbaar. Dat heet praktisch denken. Met de toerenschakeling in neutraal is de aftakas met de hand te draaien, ook als de motor loopt. Beide achterspatborden hebben een buitenbediening.

36-traps transmissie

De vier versnellingen op de pook zijn gauw gevonden; het 'schuine' H-patroon vraagt gewenning. Naar de drie groepen kun je (de eerste keer) lang zoeken, tenzij je toevallig ziet dat de kleine symbooltjes haas of schildpad rechts onder in het dashboard wijzen. Daarvoor moeten twee knopjes op de pook ingedrukt worden en moet die pook in neutraal staan. De kruipgroep (optie) schakelt via een stugge hendel rechtsachter en kent geen symbool. Samen met de drietraps powershift (via twee andere knopjes) zijn er tussen 0,3 en 52 km/h 36 keuzes vooruit. Daarvan zit



▲ Het dashboard en het display van de boord-elektronica heeft Lindner fraai gecombineerd.

Technische gegevens en meetresultaten Lindner Geotrac 124

Opgave fabrikant
 Motor: Perkins 1104D-E44TA
 Cilinders en inhoud: vier, 4.400 cm³
 Nominaal vermogen: 93 kW/126 pk bij 2.200 omw./min
 Maximumvermogen: 99 kW/136 pk
 Maximumdraaimoment: 550 Nm bij 1.400 omw./min
 Inhoud dieseltank: 140 l
 Transmissie: 36+12, met drietraps powershift, vier versnellingen en drie groepen; 50 km/h
 Koppeling en remmen: meerplaats in oliebad
 Aftakas: 34,9 mm met zes spiebanen
 Aftakastoeien: 540, 540 E, 1000 en 1000 E bij resp. 2.000, 1.550, 1.950 en 1.500 motortoeren
 Oliepomp: tandwiel
 Opbrengst en druk: 77 l/min en 200 bar
 Aantal ventielen standaard: vier DW mechanisch
 Maximumhefkracht: 6.000 kg; frontheft 3.500 kg
 Achterbrug- en hydrauliekolie: 63 + 45 l
 Vooras totaal: 4 l
 Vervangingstermijn 1.000 uren
 Motorolie: 9 l; termijn 500 uren)

voorspatbord (rubber): € 90
 achterlichtunit: € 169; koplamp: € 121
 achterraut (alleen glas): € 257
 linkerportier (glas): € 515

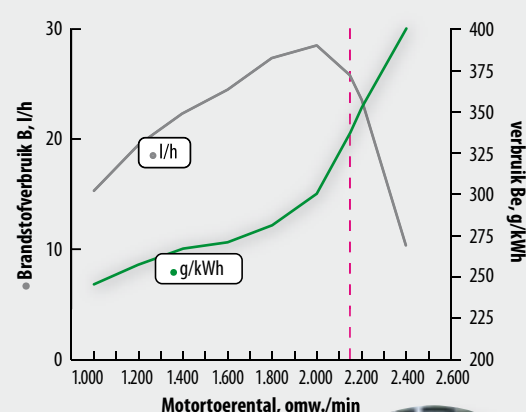
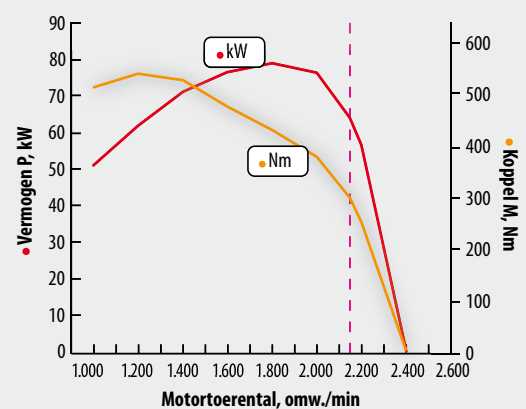
Meetgegevens LandbouwMechanisatie

Nominaal aftakvermogen: 69,2 kW bij 2.150 omw./min met specifiek verbruik: 319 gr/kWh
 Maximumaftakvermogen: 79,1 kW bij 1.740 omw./min met specifiek verbruik: 279 gr/kWh
 Maximumdraaimoment: 518 Nm bij 1.200 omw./min met specifiek verbruik: 254 gr/kWh
 Olieopbrengst hydrauliek: 60 l/min via één ventiel
 Maximumdruk: 200 bar
 Maximumhefkracht: 5.500 daN (5.600 kg)
 Draaicirkel 2wd/4wd: 10,3 m/ 11,1 m

Geluidsniveau stationair: 65 dB(A)
 volgas: 74 dB(A)
 Afmetingen trekker: hoogte 280 cm, breedte 236 cm, lengte 436 cm (met opgeklapte frontheft)

Wielbasis: 2.420 mm
 Bodemvrijheid: 31 cm
 Gewicht: 5.740* kg
 Gewichtsverdeling* v/a: 2.460/3.280 kg
 Banden: voor 480/65R24, achter 540/65R38 Michelin
 Multibib

*incl. frontheft



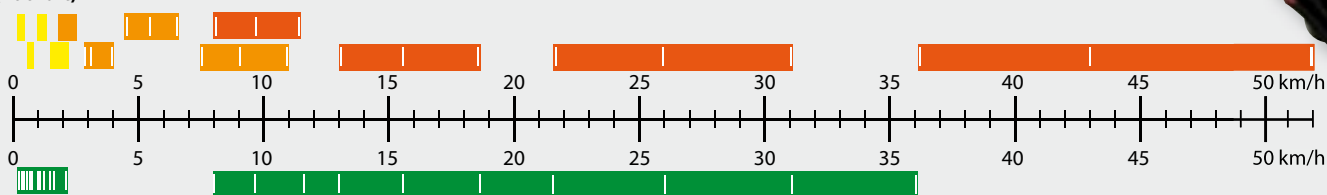
Brutoprijs excl. btw standaard: € 76.150
 getest: € 88.730
 (excl. frontheft en -aftakas € 82.390)
 inclusief voorlader € 97.780

Onderdelenprijzen excl. btw
 tankdop: € 37
 rechterbuitenspiegel (glas): € 63

Snelheidsopbouw transmissie Lindner Geotrac 124 op 540/65R38 achterbanden

De streepjes geven de snelheden weer bij nominaal 2.150 toeren

F (vooruit)



R (achteruit)

Kruipgroep: 12 keuzes van 0,34 tot 2,17 km/h
Veldgroep: 12 keuzes van 1,71 tot 10,92 km/h
Transport: 12 keuzes van 8,08 tot 51,69 km/h
Achteruit: 3 x 4 = 12 keuzes van 0,34 tot 35,95 km/h

Transmissie & aftakas

Vier versnellingen, een drietraps powershift en drie groepen bieden 36 keuzes vooruit en 12 achteruit met een goede verdeling van de snelheden. De drietraps heeft automatische functies en de voor-/achteruit is belast schakelbaar. Ook een top van ruim 50 km/h geeft weinig reden tot klagen.



maar liefst de helft onder de 4 km/h. Van 4 tot 12 km/h zijn er negen keuzes en erboven ook negen. Dat is een goede opbouw. Achteruit werkt alleen de lage stap van de powershift, waardoor er daar slechts twaalf keuzes zijn. Die zijn qua snelheid gelijk aan de lage stap voorwaarts. De powershift kan via APS zelf op vier verschillende manieren schakelen: tussen L en M, tussen M en H, tussen L, M en H of via speedmatching, waarbij hij tussen de versnellingen de best passende stap zoekt. Het handgas werkt middels een draaiknop en dat went gauw.

Er zijn drie toerentallen vast te leggen, die je via een knopdruk oproept. Ook is er een grenslastregeling. De toerenaanduiding lijkt analoog, maar het is een digitale wijzer. Die oogt net als de rest van het dashboard futuristisch. De koppeling is te bedienen via de versnellingspook; Lindner noemt dat 'comfortshift'. Starten kan met de versnellingspook en de hendel voor voor-/achteruit ingeschakeld, maar de trekker rijdt dan niet weg. Dat doet hij pas nadat de FR eerst een keer in neutraal is gezet. Het centrale display geeft middels grote pijlen de positie

van die FR-hendel aan. Ook dat komt de veiligheid ten goede.

Driveline et cetera.

Het differentieelslot in de achteras reageert in de stand 'automatisch' op stuurhoek en snelheid. Daar heb je geen omkijken naar. Op handmatig gaat het slot er zowel onder last in als uit. Dat geldt ook voor de voorwiel-aandrijving en ook dat kan zelfdenkend. De cardanas is netjes weggewerkt en de stuurannex spoorstang ligt aan de achterzijde van de vooras en vrij hoog. Dat is een voordeel bij het rijden door 'harde' gewassen en in de bosbouw. De rempedalen zijn met de voet te (ont)koppelen. Zo hoort dat. Gekoppeld is bediening goed; ontkoppeld zijn de pedalen klein en is er rechts weinig ruimte. De handrem links bedient zoals je verwacht; hydraulische volgwagenberemming is standaard. De draaicirkel is ondanks een spoorbreedte van 170 cm en 480 mm brede banden plezierig klein. Het stuurwiel is makkelijk kantelbaar (handig bij het uitstappen), maar de hoogteverstelling vraagt kracht.

Huiskamerpraat

De cabine van de Lindner biedt een acceptabele in- en uitstap, een goed zicht en een vrij luxe werkomgeving. Daarin voel je je als bestuurder thuis, ondanks dat de breedte met 141 cm als maximum en 115 cm tussen de stijlen beperkt is. In lengte en hoogte kan de cabine zich goed meten met de concurrentie. Dat je dat niet zo ervaart, komt omdat de dakconsole de hoogte voor het in- en uitstappen reduceert tot 133 cm. Gelukkig kun je met schouders en hoofd die console redelijk ontwijken, omdat het portier groot is en ver opengaat. De eerste trede zit plezierig laag, maar de afmetingen van de treden houden niet over. De beugel aan het portier bestaat uit twee delen, maar dat stoort niet. De pneumatisch geveerde stoel van Grammer is draaibaar in het horizontale vlak, maar daar komt door de beperkte breedte van de cabine niet veel van terecht; de armleniging met joystick zit rechtsom bijna meteen tegen de hendel van de hydrauliek. De bijrijder kan ondanks de beperkte breedte redelijk zitten en daarvoor verdient Lindner een compliment; dat geldt ook voor het kinderzitje linksachter.

Hefinrichting & hydrauliek

De hef tilt 5 ton onderin en ruim 5,5 ton bovenin. Dat zijn goede waarden. De hydrauliek levert vanaf 1.800 toeren 60 l/min; ook daar kan de praktijk mee uit de voeten. Dankzij doorlopend glas in het dak en de joystick op de armleniging is het met de Geotrac prima werken met een voorlader.



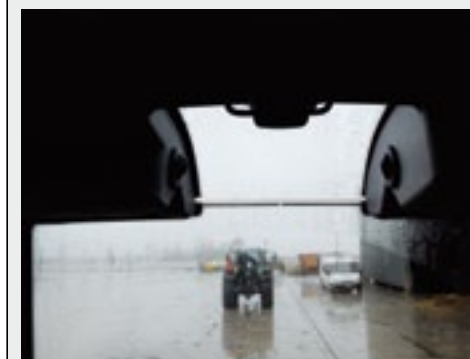
Comfortabel

Het glas van de voorruit loopt een stukje door in het dak; daardoor is het zicht naar boven nagenoeg perfect. Voor het werken met een voorlader is dat een voordeel. Ook het zicht door de onderruit op hef en trekken is bovengemiddeld goed. Haaks naar links en rechts hinderen de B-stijlen iets, omdat die vrij breed zijn. Verwarming, luchtverversing en airco voldoen aan normale

Details onder de loep



De joystick op de armleniging bedient twee van de vier ventielen en is (uiteraard) ook te gebruiken voor voorlader en frontheft.



De chauffeur is met een voorlader goed op de hoogte door het extra glas in de dakrand.



De frontheft tilt 3 ton; dat is voor deze klasse dik voldoende. De pto kan net als de versie achter in- en uitschakelen op basis van de hoogte van de hefflatten. De geveerde vooras (optie) is van Carraro.

Onderhoud & kosten

Het dagelijkse en periodieke onderhoud is over het algemeen goed te doen. Wel zitten er veel smeerpipels op de geveerde vooras. De portieren steken ver uit en zijn daardoor kwetsbaar. Het glas kost 515 euro. De Geotrac is beter betaalbaar dan je op grond van zijn exclusiviteit verwacht.



eisen. Een dakluik ontbreekt. De ruitenwisser aan de voorzijde is redelijk op z'n taak berekend; de wisser aan de achterzijde is een optie. De geluidsdruk in de cabine (65 dB stationair, 74 volgas) is niet noemenswaardig hoger dan bij de concurrentie, maar je ervaart dat wel zo. Mogelijk dat de geringe breedte die subjectieve druk negatief beïnvloedt. Dat de cabine niet breed is, zie je vooral als je er van achteren tegenaan kijkt. De afwerking van de cabine is goed, maar hij oogt door zijn vele knoppen en hendels wat 'druk'. Opbergruimte is er weinig tot niet. De cabine is niet geveerd (wel als optie), maar door de geveerde vooras is het rijcomfort bij 50 km/h goed. De kans dat je met een werktuig de geopende achterraut in elkaar drukt is vrij klein.

De achterkant

Op de hef en het werken ermee is weinig aan te merken. Bij Van Arendonk maten we

5.100 kg onderin; naar boven loopt dat op tot 5.600 kg. Dat zijn prima waarden. Ook het traject (dik 70 cm) waarover de vanghaken zich bewegen is ruim. De hefstanden zijn in lengte over een groot bereik verstelbaar, maar hebben geen tweede positie op de trekstang. De stabilisatie combineert schroefdraad en pennen. De topstang is buiten gebruik makkelijk op te hangen en heeft aan de trekkerzijde twee posities. De bediening in de cabine is in grote lijnen zelfverklarend. Alle instellingen die je van een Bosch EHR verwacht zijn aanwezig. De snelbediening is ook op de joystick te zetten, maar een neutraalstand ontbreekt dan. De fronthef (optie) zit ook op die joystick en die is omschakelbaar naar de voorlader. Met de trekstangen horizontaal maten we daar een hefkracht van precies 3.000 daN (3.060 kg). Met de OTC-meter noteerden we voor de hydrauliek een maximale olieopbrengst van 60 l/min. Dat is normaal in deze klasse en het is al beschikbaar bij 1.800 toeren. Standaard zijn er vier dubbelwerkende ventielen, waarvan er twee op de joystick op de rechterarmleuning zitten. De twee met mechanische bediening hebben hendels rechts op de console. Die bedienen normaal; de joystick prima. De doorstroming van de ventielen op het pientere pookje is via de boordcomputer te regelen. De beide mechanische zijn achteraan de trekker op doorstroming te sturen. Vreemd is dat de kleurcodering niet terugkomt in de cabine. De drukloze retour is standaard.

Onderhouds- en trekhaakkwesties

Naar het hendeltje voor het ontgrendelen van de motorkap kun je lang zoeken. Los daarvan is het openen en sluiten goed te doen. De motor komt dan in z'n geheel bloot, omdat er geen aparte zijpanelen zijn. De peilstok van de motorolie lijkt wat onder de aanbouwdelen van de voorlader. Dat is zoals onze zuiderburen zeggen een gekend probleem. Bij het aftappen van de motorolie moet u er goed om denken dat het carter uit twee helften bestaat en dus ook twee pluggen heeft. Van het liggende filter wordt je niet echt vrolijk, net zo min als van vijftien nippels op de Carraro vooras. Het peilglas van de achterbrug is goed afleesbaar. De hydrauliek heeft een eigen reservoir met 45 liter. Dat is een voordeel met het oog op biologische olie, maar een nadeel bij het verversen iedere 1.000 uur. De verschillende koelers in de neus zijn redelijk te reinigen; de zekeringen zitten inclusief een goed schema achter de stoel. Linksachter, onder het kinderzitje, zit een vakje waar eventueel wat klein gereedschap in kan. De wagentrekhaak van Scharmüller is zonder sleutelen op acht hoogtes tussen 51 en 96 cm vast te zetten. Hetzelfde geldt voor de kogeltrekhaak. Ze moeten er beide uit als je de topstang en aftakas tegelijk wilt gebruiken. De trekhaak aan de voorzijde voldoet goed. Met 73 kg per aftakas-kW is de Geotrac vrij gewichtig, maar dat komt mede door de fronthef en doordat de motor zijn vermogen niet haalde.

Kosten per draaiuur

Kosten per draaiuur over een periode van 8 jaar bij gemiddeld 500 draaiuren per jaar.

| | |
|---|----------------|
| Aanschafwaarde (zonder voorlader) excl. btw | € 88.730 |
| Restwaarde na 8 jaar 35% | € 31.055 |
| Afschrijving totaal | € 57.675 |
| Afschrijving per jaar | € 7.209 |
| Afschrijving per draaiuur | € 14,42 |

Renteverlies: 5% van gem. geïnvesteerd vermogen (88.730 + 31.055) : 2 = € 2.995 per jaar

Per draaiuur € 5,99

Verbruik per uur: 60% van het gemiddelde van maximumvermogen en maximumkoppel (26,1 + 18,9) : 2 = 22,5 x 60% x 1,00

Per draaiuur € 13,60

Stalling & verzekering: 2% van nieuwwaarde

Per draaiuur € 3,55

Reparaties: 2.5% van nieuwwaarde

Per draaiuur € 4,44

Periodieke onderhoudskosten: filters, olie, koelvloeistof e.d.

Per draaiuur € 1,18

Totale kosten per draaiuur € 43,18

Licht in de duisternis

De acht lampen aan de voorzijde (vier in de neus, vier in de dakrand) zijn niet instelbaar, maar ze stralen redelijk in de breedte en hebben een knappe lichtopbrengst. Bovendien gaan de 'koplampen' in de dakrand branden als je rijverlichting in de neus op groot licht zet. Werklampen aan de voorzijde mis je dus niet. Voor het zicht overdag mogen er wel werklampen aan de A-stijl. Achterop zijn er maar twee lampen. Da's karig. De controlelampjes in de cabine zijn overdag matig zichtbaar. Ze maken deel uit van het display van de IBC, de intelligente boordcomputer. Om daar goed in door te dringen, is het zaak een paar uur met het instructieboek in de cabine te gaan zitten. Lastig is dan dat dat boek in het Duits is. Lindner verdient wel een pluim voor het feit dat alle schakelaars voorzien zijn van onderverlichting, waardoor je ze in het donker moeiteloos vindt. Ook de binnenlamp die de treden verlicht als je het portier opendoet valt onder 'Gründlichkeit'.

In 't kort

De Geotrac is geen alledaagse trekker, maar wel een werkpaard om een zwak voor te krijgen. Lindner heeft bij het uiterlijk zijn werk goed gedaan. In grote lijnen geldt dat ook voor de techniek. Hef en hydrauliek voldoen goed en de aftakas heeft vier snelheden. Met 36+12 keuzes inclusief een belast schakelbare voor-/achteruit en een drietraps (deels automatische) powershift, biedt de transmissie voldoende mogelijkheden. In de cabine is het goed toeven en een bijrijder past er rede-

Cabine & comfort

De cabine is niet al te breed, wat zich vertaalt in een gebrek aan opbergruimte. De bijrijder kan acceptabel zitten, de in- en uitstap kunnen (iets) beter. De geluidsdruk is objectief normaal, maar subjectief hoger. Door de geveerde vooras is het rijcomfort goed. Cabinevering is een optie.



lijk bij in. Jammer dat de geluidsdruk subjectief boven het gemiddelde zit. Daar moet Lindner iets aan kunnen doen; importeur Duport moet met de motor in conclaaf. De prijs van de 124 is gunstiger dan verwacht van een trekker in kleine series. Met 770 euro per kW maximummotorvermogen (opgave fabrikant) zit hij tussen de voorgaande testen van de New Holland T6060 Elite (661 euro/kW) en de Deutz-Fahr Agrotion K420 (873 euro/kW). Een objectieve vergelijking per kW aan de aftakas is lastig, omdat onze Lindner zijn vermogen niet haalde. Zou hij dat laatste wel doen, dan komt de uitvoering zoals getest (met kruipgroep, fronthef mét pto en geveerde vooras) op 88.730 euro exclusief btw; ook dat is niet verkeerd. Het best komt de Geotrac 124 uit de verf met voorlader. Hij kost dan 97.780 euro. **LM**

Details onder de loep



▲ Over smaak valt te twisten, maar bij de Geotrac zijn vriend en vijand het er over eens dat het uiterlijk van deze alpinist goed geslaagd is.

▲ De hef tilt bovenin 5,5 ton, dat is dik voldoende. Ook de opbrengst van de hydrauliek is oké. Het zicht op de vanghaken en trekhaak is goed.



Voor en tegen

Plus

- + 36+12 transmissie, vier snelheden op de pto
- + goede prestaties van hef en hydrauliek
- + perfect zicht naar boven op voorlader
- + verrassend mooie trekker (= subjectief)

Min

- geluidsdruk subjectief hoog
- toegankelijkheid van de bediening kan beter
- weinig opbergruimte in de cabine

◀ De motorkap gaat als één geheel open. Er bevinden zich geen zijpanelen bij de Perkins motor waardoor die goed toegankelijk is. Dit geldt ook voor de koelers voorop.