



Geotrac 124: eigenzinnig

Afgelopen januari hebben we de Lindner Geotrac 124 een week volledig doorgelicht en getest. Hij is geen alledaagse trekker, maar Lindner heeft bij het uiterlijk zijn werk goed gedaan. In grote lijnen geldt dat ook voor de techniek.

Hef en hydrauliek voldoen goed. In de cabine is het goed toeven en een rijder past er redelijk bij in.

Lindner bouwt in het Oostenrijkse Kundl elk jaar zo'n 1.200 trekkers. Het merk heeft een goede naam bij 'bergboeren' door de compacte bouw en laag zwaartepunt. In Nederland draaien zo'n 100 stuks vooral bij groenbedrijven en gemeenten. Importeur Duport in Dedemsvaart verkoopt jaarlijks circa 15 stuks. De Geotrac 124 is de zwaarste. Verder zijn er de 104 en de 114. Ook die nummers slaan op het maximum aftakasvermogen in pk's. Er is ook een lichte serie met typen 64, 74, 84 en 94. Voor onze geteste Geotrac 124 geeft Lindner als maximum voor de 4,4 liter Perkins 136 pk op. Daarvan moet 124 pk aan de aftakas over-

blijven. 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 10 gram eronder.

Vier pto-snelheden

De aftakas heeft standaard vier snelheden: 540, 540 E, 1000 en 1000 E. Op de hendel



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



De fronthef tilt 3 ton; dat is voor deze klasse dik voldoende. De pto kan in- en uitschakelen op basis van de hoogte van de heflaten.



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

rechts achter op de zijconsole is lastig te zien in welke positie de hendel staat. 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-ptto. De felheid van de aangrijping is via de boordcomputer instelbaar. Dat heet praktisch denken.

36-traps transmissie

De vier versnellingen op de pook zijn gauw gevonden; het 'schuine' H-patroon vraagt gewenning. Naar de drie groepen kun je lang zoeken, tenzij je toevallig ziet dat de kleine symbooltjes haas of schildpad rechts onder in het dashboard wijzigen. Daarvoor moet je twee knopjes op de pook indrukken en moet die pook in neutraal staan. Samen met de drietraps powershift (via twee andere knopjes) zijn er tussen 0,3 en 52 km/h 36 keuzes vooruit. Het handgas werkt middels een draaiknop en dat went gauw. De koppeling is te bedienen via de versnellingspook; Lindner noemt dat 'comfortshift'. Starten kan met de versnellingspook en de hendel voor voor-/achterruit 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

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 voorwielaandrijving en ook dat kan zelfdenkend. De cardanas is netjes weggewerkt en de stuur- annex spoorstang ligt aan de achterzijde van de vooras en vrij hoog. Dat is een voordeel in de bosbouw. De rempedalen zijn met de voet te (ont)koppelen. Zo hoort dat.

Comfortabel

Het glas van de voorruit loopt een stukje door in het dak. Voor het werken met een voorlader is dat een voordeel. Ook het zicht door de onderruit op hef en trekhaken is bovengemiddeld goed. Haaks naar links en rechts hinderen de brede B-stijlen iets. 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. 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. De fronthef (optie) tilde 3.060 kg. Dat zijn prima waarden. De OTC-meter noteerde voor de hydrauliek een maximale olieopbrengst van 60 l/min. Dat is normaal in deze klasse.

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. Achter zijn er twee lampen. Da's karig. Alle schakelaars hebben onderverlichting, waardoor je ze in het donker moeiteloos vindt.

Kortom

De Geotrac is een werkpaard om een zwak voor te krijgen. Jammer dat de geluidsdruk subjectief boven het gemiddelde zit. Daar moet Lindner iets aan kunnen doen. De uitvoering zoals getest (kruipgroep, fronthef mét pto en geveerde vooras) komt op 88.730 euro excl. btw.

Motor & brandstofverbruik

Onze Geotrac bleef aan de vermogensrem ruim onder 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.



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-/achterruit is belast schakelbaar. Ook een top van ruim 50 km/h geeft weinig reden tot klagen.



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 armluning is het met de Geotrac prima werken met een voorlader.



Meetresultaten en technische gegevens Lindner Geotrac 124

Meetgegevens Tuin en Park Techniek

Nominaal aftakasvermogen:	69,2 kW bij 2.150 omw./min met specifiek brandstofverbruik:	319 g/kWh
Maximumaftakasvermogen:	79,1 kW bij 1.740 omw./min met specifiek brandstofverbruik:	279 g/kWh
Maximumdraaimoment:	518 Nm bij 1.200 omw./min met specifiek brandstofverbruik:	254 g/kWh
Olieopbrengst hydrauliek:	60 l/min via één ventiel	
Maximumdruk:	200 bar	
Maximumhefkracht:	5.500 daN (5.600 kg)	
Draaicirkel zwd/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 (met opgeklapte frontheff)	436 cm	
Wielbasis:	2.420 mm	
Bodemvrijheid:	31 cm	
Gewicht*:	5.740 kg	
Gewichtsverdeling* v/a:	2.460 kg/3.280 kg	
Banden:	voor 480/65R24, achter 540/65R38 Michelin Multibib	
	*incl. frontheff	

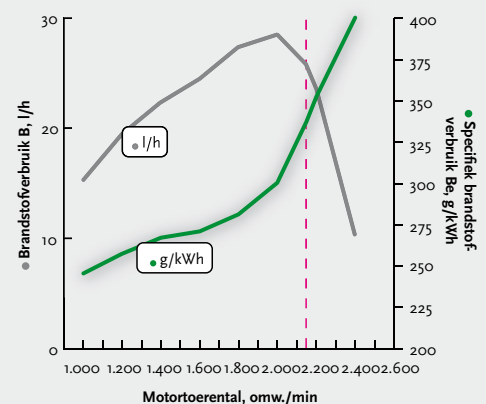
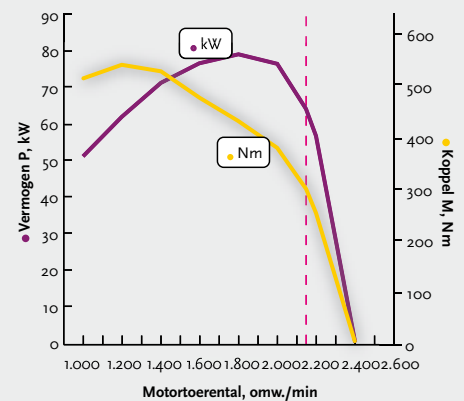
Opgave fabrikant

Motor:	Perkins 1104D-E44TA
Cilinders en inhoud:	vier, 4.400 cm ³
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
Aftakstoeren:	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; frontheff 3.500 kg
Achterbrug- en hydrauliekolie:	63 + 45 l
Vooras totaal:	4 l
Verversingstermijn:	1.000 uren
Motorolie:	9 l; termijn 500 uren

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

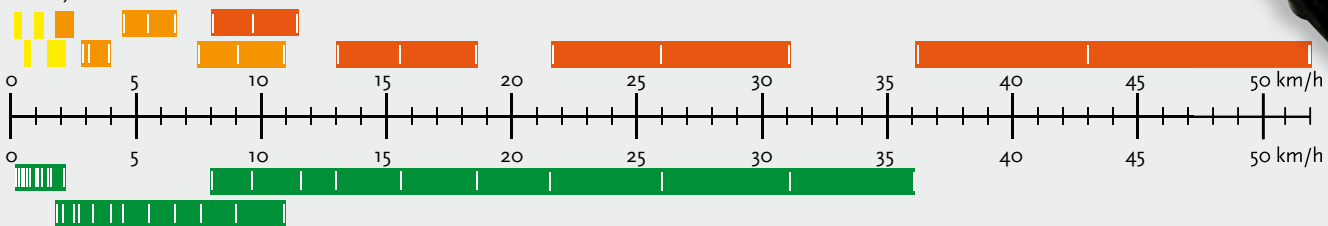
Onderdelenprijzen excl. btw	
tankdop:	€ 37
rechterbuitenspiegel (glas):	€ 63
voorspatbord (rubber):	€ 90
achterlichtunit:	€ 169
koplamp:	€ 121
achterraut (alleen glas):	€ 257
linkerportier (glas):	€ 515



Snelheidsopbouw transmissie Lindner Geotrac 124 op 540/65R38 achterbanden

De streepjes geven de snelheden weer bij nominaal 2.150 toeren

F (vooruit)



R (achterruit)

■ Kruipgroep: 12 keuzes van 0,34 tot 2,17 km/h ■ Transport: 12 keuzes van 8,08 tot 51,69 km/h

Onderhoud & kosten

Het dagelijkse en periodieke onderhoud is over het algemeen goed te doen. Wel zitten er veel smeernippels 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.



Cabine & comfort

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



Plus en min

- + 36 +12 transmissie, vier snelheden op de pto
- + goede prestaties van hef en hydrauliek
- + perfect zicht naar boven op voorlader
- + verrassend mooie trekker (= subjectief)
- geluidsdruk subjectief hoog
- toegankelijkheid van de bediening kan beter
- weinig opbergruimte in de cabine