



Ja, ich bin der Lindner aus Tirol

Oostenrijkse tractorfabrikant wil met nieuwe Lintrac een nichepositie op de markt veroveren

Google Lindner en je komt waarschijnlijk bij chocolade uit Oostenrijk uit. Toch is Lindner naast een populair chocolademerkt ook een naam om te onthouden voor tuin- en parktractoren. Het marktaandeel is jammer genoeg voor importeur Duport zo klein dat het amper terug te vinden is in de statistieken, maar de nieuwe Lintrac is om een aantal redenen de moeite waard. Dit vakblad maakte de reis naar Tirol om dit snoepje van de week te proeven.

Auteur: Peter Jansen

Lindner is in Nederland in de brede agrarische markt zo goed als onbekend. Jaarlijks worden hier tussen de vijf en tien van deze tractoren verkocht en die vinden hun weg voornamelijk naar de gemeentelijke markt, sportvelden en golfbanen. Wilco Elkind van Duport: 'Een Lindner is een echte specialist tractor, een machine voor fijnproevers. Een machine die vooral uit de verf komt als het bijzonder moet zijn. Tot nu toen bood het Oostenrijkse bedrijf Lindner de Geotrac en de Unitrac, een tractor en een transporter. Deze zomer heeft Lindner naast bovengenoemde machinelijnen een derde ijzer in het vuur gelegd: de Lindner Lintrac. Deze Lintrac is voornamelijk ontwikkeld als antwoord op de komst van de reformtractoren. In Nederland zijn deze cross-overs tussen een tractor en een *utility vehicle* niet al te populair, maar in de bergachtige Oostenrijkse condities is een reformvoertuig een serieuze optie en daarmee ook een serieuze markt.

Dat wil niet zeggen dat je de Lintrac een reformtractor mag noemen. Het is en blijft een volwaardige tractor, maar wel een waarbij de cabine meer tussen de wielen zit, in plaats van boven op de achterwielen zoals bij een traditionele tractor.

Ook de bodemvrijheid, die bij een reformtractor relatief laag is, is bij de Lintrac hetzelfde als bij een normale tractor.

Je zou de Lintrac verder kunnen omschrijven als een combinatie van een trekker, een bermmaaier en een zeer wendbare shovel. Door het compacte ontwerp en lichte gewicht brengt de Lintrac minder schade toe aan de ondergrond dan veel andere tractoren. Met het roetfilter in de motor voldoet hij alvast aan de Stage 3B-emissie-eisen. De meesturende achteras maakt de Lintrac zeer geschikt voor sportvelden en golfbanen.

Diepte of breedte

Ing. David Lindner, zoon van de algemeen directeur en hoofd verkoop, vertelt in het Duits: 'Onze eerste vraag was of we breder wilden worden in onze productrange, met grotere voertuigen, of dat we meer de diepte in wilden gaan. We zochten iets tussen onze tractor Geotrac en onze transporter Unitrac in, maar het moest wel op een tractor blijven lijken. Al brainstormend kwamen we op de Lintrac, die wel het uiterlijk van een tractor heeft, maar dan met een aantal belangrijke verschillen. Daarvan springt de cabine

het meest in het oog. Bij "normale" tractoren is de cabine op de grote achterwielen geplaatst. Bij de Lintrac zit deze tussen de voor- en achterwielen in. Dat is het meest opvallende aan de Lintrac. De vergelijking met de tractor blijft, door de grote achterwielen en de kleinere voorwielen. Zo combineerden we het beste uit twee werelden.'

Motor

Net als andere voertuigen van Lindner is ook de Lintrac voorzien van een Perkins motor met 102 pk motorvermogen en een CVT-transmissie. Bijzonder aan deze CVT-transmissie, die splinternieuw van transmissiefabrikant ZF komt, is dat de ingevoerde standaarden blijven staan, ook nadat je de trekker opnieuw opstart. Je hoeft de waarden dus niet iedere keer als je de Lintrac wilt gebruiken opnieuw in te voeren. Een beetje zoals favorieten op je mobiele telefoon, dus.

De transmissiebak is in eerste instantie speciaal voor Lindner door ZF ontwikkeld. Dat op zich was al een hele uitdaging voor ZF, omdat de bak lichter en kleiner moest worden om in de Lintrac geïntegreerd te worden. Hoewel de ZF-transmissie nu een belangrijk pluspunt wordt



voor de verkoop van de Lintrac, is het niet te verwachten dat de TMT09 CVT-transmissie binnenkort ook toegepast zal worden in tractoren van de concurrentie. Met gepast tandengeknars begrijpen de woordvoerders van Lindner dat. Als de ontwikkelingskosten van deze transmissie alleen op het relatief kleine aantal Lintracs zou worden omgeslagen, zouden de Lintracs veel te duur worden.

De continu variabele transmissie bestaat uit twee modules: een high-performance HST met 45 cc oliestroom en een planetair tandwielstelsel. De groepsmodule bestaat uit een dubbel koppelpakket, twee vooruitgroepen en een achteruitgroep. In tegenstelling tot zijn grote broers mist de transmissie een derde koppeling met revers-roterende bladen. Zo is hij compacter en lichter geworden.

De transmissie heeft vier rijstrategieën: PTO-modus, voetgas, eco-modus en pro-modus. Bij de laatste optie is alles handmatig in te stellen.

Ldrive

De Lintrac schakelt net zo gemakkelijk als een auto met automatische transmissie. Selecteer start, richting en gas. Met het gaspedaal versnel je continu en soepel 0,4 tot 43 km/h vooruit en 0,4 tot 20 km/h achteruit. Hetzelfde is ook mogelijk met het Ldrive-wiel in de armsteun. Met een

druk op het wiel is Ldrive geactiveerd. Door het draaien naar rechts of links kan de snelheid worden verhoogd of verlaagd.

Roetfilter

De Lintrac heeft veel extra's. Je kunt kiezen voor vier rijstrategieën: PTO-modus, eco-modus, gaspedaal en pro-modus. Afhankelijk van de ondergrond waarop je rijdt, zijn er instellingen mogelijk waardoor de Lintrac in de beste modus rijdt. Daarnaast zijn de parameters afzonderlijk instelbaar. Door de Bosch Load sense-hydrauliek haalt de 3,4 liter turbo-diesel een besparing van 20 % ten opzichte van een traditioneel hydraulisch systeem.

Het roetfilter in de motor reinigt zichzelf automatisch, waardoor er 3000 uur gereden kan worden zonder dat het filter hoeft te worden vervangen of schoongemaakt.

Rondjes

Door de meesturende achteras kan de trekker een draaicirkel van zeven meter maken; zonder de meesturende achteras is dit negen meter. Lindner zou volgens directeur Hermann Lindner de eerste fabrikant zijn die in dit segment een meesturende achteras levert. Deze bijzondere optie geeft ook de mogelijkheid om in hondengang een helling op te gaan. Dat levert een bijzonder voordelige footprint op, maar is daarnaast ook extra veilig. Afschuiven in hondengang is bijna onmogelijk.

De Lintrac kan met een draairing op de armleuning bediend worden, maar is ook met het touchscreen op het dashboard te gebruiken. In de cabine zelf heb je door de grote ramen 360 graden zicht. De cabine is ingericht als een klein kantoor, waar je alles bij de hand hebt en over de hele tractor controle hebt. Op warme dagen biedt de ingebouwde airco uitkomst. De stuurhoek aan de voorkant is 52 graden. Door een knop in te drukken, kan de achteras worden geactiveerd. Bij een snelheid van boven de 20 km/h schakelt hij automatisch uit. Mede om de achteras voldoende ruimte te geven, is de cabine tot 170 mm naar voren geschoven. In de cabine is ruimte gemaakt voor een redelijke passagiersstoel. Het voetgedeelte is vergeleken met de Geotrac 8 cm smaller, maar de zitting is wel 10 cm breder.

Multi-inzetbaar

De Lintrac is erop gebouwd om voor meerdere doeleinden ingezet te worden. 'Daar hielden wij ook rekening mee bij het ontwerpen', ver-

telt David Lindner. 'De machine kan optioneel voorzien worden van een frontheef en heeft standaard een hefinrichting die 3700 kg kan tillen.' In bepaalde gevallen, zoals in de wijnbouw in Oostenrijk of de tuinbouw in Nederland, is een smal voertuig een absolute must. Daarvoor heeft Lindner een wijnbouwuitvoering ontwikkeld met smallere wielen en een smallere cabine. De standaarduitvoering is breder.



David Lindner

De Nederlandse importeur van de Lintrac is Duport:

Duport BV

Postbus 149
7700 AC Dedemsvaart
T 0523 613 493
www.duport.nl



Stuur of twitter dit artikel door!

Scan of ga naar:

www.greenkeeper.nl/artikel.asp?id=9-4897