

UNITRAC Collectivités

UNITRAC

A ce jour, Lindner compte déjà plus de 1.200 clients enchantés par leurs **UNITRAC**. Le concept **UNITRAC** s'est imposé en ayant fait ses preuves dans les domaines les plus variés, même en haute montagne ou dans les grandes collectivités locales. Véhicule tout terrain par excellence, l'**UNITRAC** allie les avantages d'un transporteur et d'un porte-outil. Ses possibilités d'équipements sont aussi vastes que l'est son rayon d'action. Du transport agricole et forestier à l'entretien des espaces verts en passant par le déneigement, l'entretien de voies publiques et autres applications communales, l'**UNITRAC** est un véhicule universel et polyvalent. L'**UNITRAC** est, assurément ...



... plus qu'un transporteur.

Après deux ans d'études et de développement, Lindner est particulièrement fier de présenter les premiers nés de la série 2, l'**UNITRAC 92** et l'**UNITRAC 102**. Ces nouveaux **UNITRAC** profitent des nombreuses qualités qui, pendant plus de dix ans, ont fait la renommée de leurs prédécesseurs. La puissance des moteurs, la capacité de chargement, le confort et le design ont été optimisés. Il était important, de réaliser un poste de conduite ergonomique et confortable qui répond aux hautes exigences des agriculteurs et des collectivités. Et cela dans un outil de travail écologique et facile à entretenir.



Les quatre zones d'attelage de l'**UNITRAC** permettent de multiples applications. Avec une charge utile de jusqu'à 4.500 kg et une capacité de remorquage de 10.000 kg, l'**UNITRAC** est, y compris sur champs, parfaitement adapté aux transports lourds. Grâce aux prises de force avant, intermédiaire et arrière, la puissance du moteur peut être mise à contribution pour animer de multiples équipements attelés ou portés.

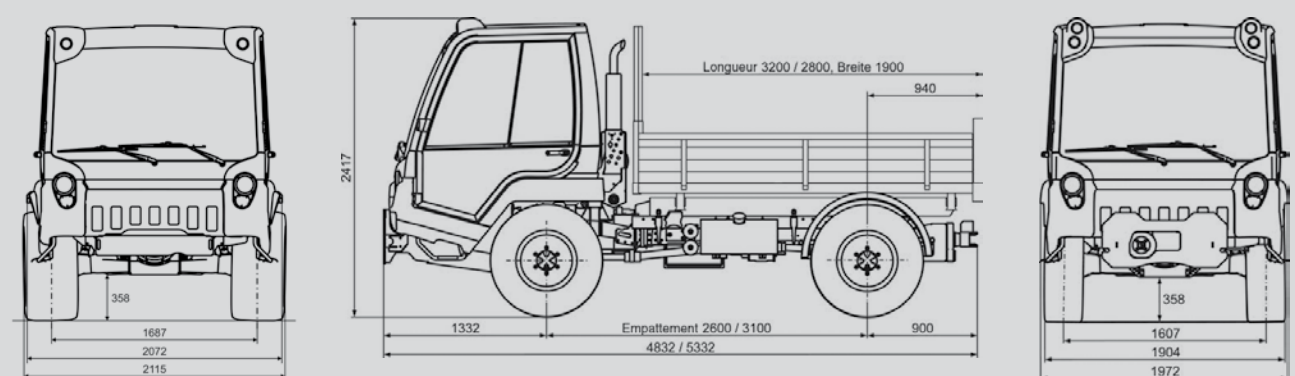


UNITRAC Série 2

EMBRAYAGE Embrayage d'avancement Embrayage de Pdf	Double disques à sec Commande hydraulique par pédale Commande électro-hydraulique par touche
DIRECTION Option Rayon de braquage	Hydrostatique 4 roues directrices à commande confort 6 m (3,5 m si 4 roues directrices)
TRANSMISSION Option Vitesses	16 av. / 16 arr. avec étagements 20 av. / 20 arr. avec étagements + vitesses super-rampantes Choix entre 30, 40 ou 50 km/h
PRISES DE FORCE Centrale (derrière la cabine) Option	A engagement sous charge 540/1000 tr/min Prise de force arrière, prise de force avant 1000 tr/min
BLOCAGE DE DIFFÉRENTIELS Arrière et central Option	A engagement sous charge, commande électro-hydraulique Blocage avant, engagement sous charge, commande électro-hydraulique
ESSIEUX	Essieux planétaires avec freins à disques
FREINS Essieu avant Essieu arrière	Avec 2 disques ventilés côté intérieur et 2 disques côté extérieur. Options : Frein moteur**, ralentisseur électrique* Avec 2 disques ventilés côté intérieur
SUSPENSION	Suspension oléopneumatique avec compensateur d'assiette
SYSTEME HYDRAULIQUE Circuit avant (option)	Pression: 180 bars Débit maxi: 33 l/min à 2250 tr/min Distributeurs: 1 x DEF, 1 x DE, 1 x retour libre, joystick et plaque d'attelage Euro 3 Inklus
Circuit arrière	Pression: 190 bars Débit maxi: 78 l/min à 2250 tr/min Distributeurs: 1 x DE débit proportionnel, 1x SE POWERLINK avec Load Sensing (maxi 78 l/min) Option: 4 x SE ou 2 x DE supplémentaires
POIDS	Emp. 2600 Emp. 3100 Service hivernal
Poids maxi autorisé en charge	7.500 kg 7.500 kg 8.000 kg
Charge maxi sur essieu avant	4.200 kg 4.200 kg 4.200 kg
Charge maxi sur essieu arrière	4.400 kg 4.400 kg 4.400 kg
Poids à vide (véhicule de base)	2.990 kg 3.130 kg
Poids (avec benne basculante)	3.590 kg 3.730 kg
Charge utile (av. b. basculante)	3.910 kg 3.770 kg + 500 kg
CABINE CONFORT	Cabine basculante montée sur paliers élastiques
EQUIPEMENT ELECTRIQUE Tension Alternateur Batterie Éclairage principal Phares sur toit	12 Volt 100 A 100 Ah H4 avec feux de route et de croisement H7 avec feux de route et de croisement (option)
PNEUMATIQUES DE SERIE	15,0/55-17 Conti Traction Farmer 265/70 - R19,5 (version collectivités)

* Ralentisseur électrique uniquement avec empattement 3100 mm.
** Frein par arrêt moteur uniquement sans filtre à particules.

Photos et données techniques non contractuelles. Lindner se réserve le droit à toute modification



UNITRAC 92

MOTEUR Type/Version Puissance/Régime Cylindres/Refroidissement Alésage/Course/Cylindrée Couple maxi A régime Capacité du réservoir	Perkins - Turbo-diesel (niveau 3A) 1104C-44 Turbo 67 kW (91 ch) / 2200 tr/min 4 / Eau 105/127/4.400 cm³ 370 Nm 1400 tr/min 100 l
--	---

UNITRAC 102s

MOTEUR Type/Version Puissance/Régime Cylindres/Refroidissement Alésage/Course/Cylindrée Couple maxi A régime Capacité du réservoir	VM - Turbo-diesel (Euro 4) R754EU4 Common Rail 72 kW (98 ch) / 2600 tr/min 4 / Eau 94/107/2.970 cm³ 350 Nm 1400 tr/min 100 l	Avec filtre à particules
--	---	------------------------------

UNITRAC 102

MOTEUR Type/Version Puissance/Régime Cylindres/Refroidissement Alésage/Course/Cylindrée Couple maxi A régime Capacité du réservoir	Perkins - Turbo-diesel (niveau 3A) 1104D-E44T Common Rail 74,5 kW (102 ch) / 2200 tr/min 4 / Eau 105/127/4.400 cm³ 420 Nm 1200 tr/min 100 l	Avec filtre à particules
--	--	------------------------------

EQUIPEMENT DE SERIE (Extrait): Cabine confort montée sur paliers élastiques avec portes (conformément à l'CEC), basculement latéral, pare-brise panoramique dégivrant, rétroviseurs extérieurs dégivrants à réglage électrique, clignotants et feux de position sur les rétroviseurs latéraux, 2 essieux-glaces avec vitesse intermittente, sièges confort, pare-soleil, préséjour auto-régulé, prise 12 volts pour portable, retour automatique du clignotant, chauffage, 2 régimes de ventilation, serrures de portes, console de commande ergonomique, centrale de contrôle VDO, éclairage intérieur, suspension oléopneumatique à bras indépendants et correcteur d'assiette, commande électro-hydraulique d'engagement sous charge du blocage des différentiels en long et arrière, double circuit de freinage, 4 disques de freinage dont deux à ventilation interne à l'avant, 2 disques de freinage à l'arrière, double circuit hydraulique, système Load Sensing, réservoir de 50 litres. Circuit arrière : 1 distributeur SE et 1 DE à débit proportionnel, raccordement Load Sensing (POWERLINK), débit hydraulique de 78 litres (circuit avant : 33 l, circuit arrière : 45 l). **U102** : Avec feux H7 (route et croisement) sur le toit.

EQUIPEMENT PARTICULIER: L'**UNITRAC** est, même en version standard, équipé pour réaliser les travaux les plus divers. Pour les collectivités locales nous recommandons le **kit spécial collectivités**. De multiples équipements attelés ou portés permettent d'équiper l'**UNITRAC** selon les vœux et exigences de chaque client. N'hésitez pas à solliciter votre conseiller Lindner!

Exemples d'équipements complémentaires (Extrait): Relevage avant, relevage arrière, climatisation, peintures spéciales (RAL/RAL métallisées), support de phares, filtre à particules, 4 roues directrices, amortisseur de l'articulation centrale, ralentisseur électrique, verrouillage de sécurité, freinage pneumatique, freinage hydraulique pour remorques, et bien davantage ...

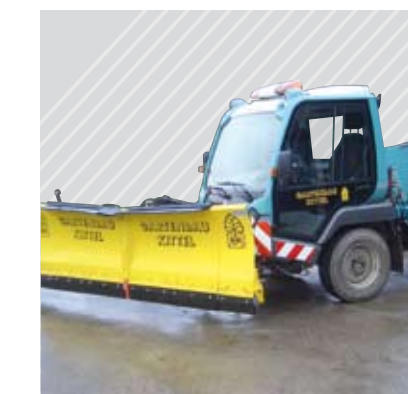
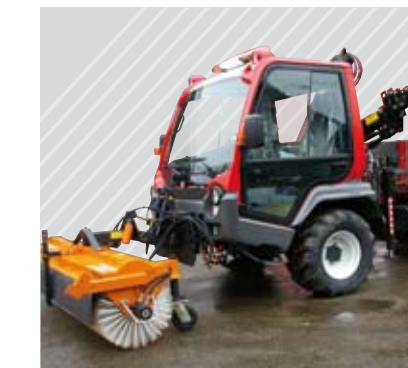
UNITRAC 92/102

... plus qu'un transporteur



Lindner

UNITRAC Agrar



UNITRAC Série 2

CABINE CONFORT BASCULANTE

Dotée de clignotants intégrés et de rétroviseurs extérieurs dégivrants à réglage électrique, la cabine confort offre une excellente visibilité panoramique. Inclinaison et réglable en hauteur, le volant s'adapte idéalement à la taille du conducteur. La centrale d'informations et de commande affiche tous les points de contrôle ainsi que la vitesse, le régime moteur, le niveau de carburant, la température du liquide de refroidissement, etc. Une montre est logée près du tachymètre journalier et totalisateur. Les ceintures de sécurité à trois points sont de série. Bien accessibles, un autoradio et un mouchard numérique peuvent être installés sous



le toit. Des vide-poches sont aménagés derrière les pare-soleils. Le basculement latéral de la cabi-

ne sur 50° et sans outil garantit un confort optimal lors des opérations d'entretien.

MOTEUR

L'UNITRAC est disponible en trois motorisations. L'UNITRAC 92 est doté d'un moteur Perkins turbo diesel de 4,4 litres de cylindrée développant 67 kW (91 ch) et un couple de 370 Nm à 1350 tr/min. Grâce à son système d'injection mécanique le moteur est très facile à entretenir. L'UNITRAC 102S est doté d'un moteur turbo diesel de 3 litres de cylindrée qui développe 72 kW (98 ch) et un couple de 350 Nm à 1400 tr/min. Le refroidisseur d'air est conforme à la norme EU-

R04 sur les gaz d'échappement. Ce moteur est particulièrement intéressant en ville car le couple y est moins important. L'UNITRAC 102 est doté d'un moteur Perkins turbo diesel de 4,4 litres de cylindrée à injection électronique Common Rail. Celui-ci développe 74,5 kW (102 ch) et un couple de 420 Nm à 1350 tr/min. L'énorme puissance constante de ce moteur confère à l'UNITRAC des qualités d'adaptation aux conditions de travail les plus extrêmes.



FREINAGE

L'UNITRAC est doté de série de 4 freins à disques internes et 2 freins à disques externes. La souplesse de réactivité de la pédale de frein et le bon refroidissement des disques garantissent un haut niveau de confort et de sécurité. L'UNITRAC peut également être équipé en option d'un ralentisseur électrique et d'un freinage par arrêt du moteur. Disponible en option, le verrou de sécurité breveté agit directement sur le frein principal et assure un

stationnement sûr y compris en pente. L'Unitrac peut être équipé d'usine avec des freins pneumatiques.

- 6 freins à disques
- Verrouillage de sécurité
- Frein par arrêt moteur
- Ralentisseur électrique
- Frein pneumatique
- Frein hydraulique pour remorque



EQUIPEMENTS GRAND CONFORT

L'UNITRAC est doté de série d'un pare-brise panoramique à dégivrage électrique. Rien n'échappe à votre regard et le confort est optimal. Les trois régimes de la ventilation assurent une température et une ambiance des plus agréables. Disponible en option, la climatisation est idéalement agencée dans le toit de la cabine.



ZONE D'ATTELAGE AVANT

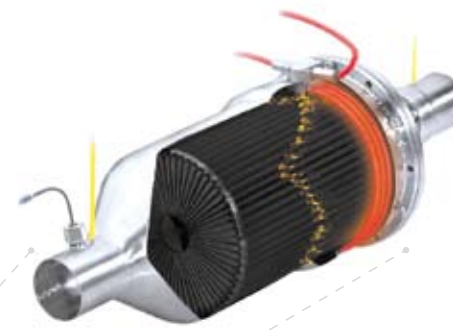
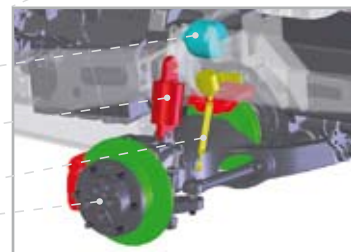
Le circuit hydraulique avant est commandé confortablement par un joystick. Deux distributeurs double effet, dont un avec position flottante, sont localisés dans le bâti avant. Commandées par un joystick, ces fonctions permettent de commander d'une main toutes les manœuvres d'un relevage avant ou d'une étréve à neige.



SUSPENSION

L'UNITRAC est doté d'une suspension oléopneumatique avec correcteur d'assiette. Bien que de conception tous-terrains, le confort de la suspension est proche de celui d'une voiture. L'UNITRAC est parfaitement conforme aux directives de la

- CE en matière d'oscillations du poste de travail (2002/44/La CE).
- Boule d'azote
 - Amortisseur hydraulique
 - Valve et bielle du correcteur d'assiette
 - Train planétaire



FILTRE A PARTICULES

L'UNITRAC peut être équipé en option d'un système de filtrage de particules. Ce système permet d'éliminer jusqu'à 99,9 % des particules par postcombustion électrique. Un additif au carburant garantit une capture efficace des microparticules par le filtre ainsi que leur cycle de combustion.

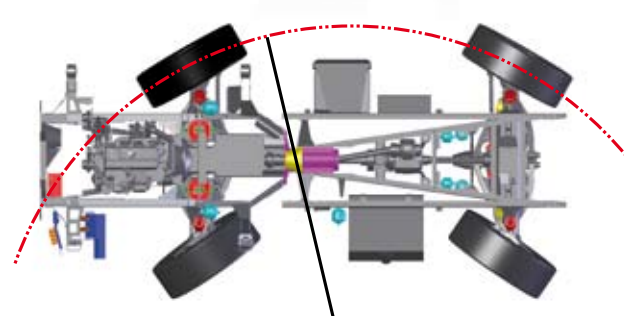
AMORTISSEUR DE L'ARTICULATION CENTRALE

L'UNITRAC peut être doté en option d'un amortisseur électro-hydraulique de l'articulation centrale du châssis. Parfaitement autonome, ce système freine et adapte le débattement à la vitesse d'avancement. Que ce soit à vitesse rapide ou dans les virages, le niveau de sécurité s'en trouve considérablement relevé.



QUATRE ROUES DIRECTRICES

Sur demande, l'UNITRAC peut être doté de quatre roues directrices. Un système de sécurité acoustique assure un confort optimal lors du retour des roues en position d'origine. Le braquage des quatre roues peut être désactivé quelle que soit la position des roues. Les roues arrière sont automatiquement bloquées dès que celles-ci sont revenues en position droite.



Rayon de braquage : 3,50 m

DOUBLE CIRCUIT HYDRAULIQUE

L'UNITRAC est équipé d'un double circuit hydraulique ultra performant. Avec un volume de 50 litres d'huile exportable et un débit de 78 l/min, le système hydraulique est en mesure d'animer simultanément et sans perte de performances, les équipements les plus divers. Le circuit hydraulique arrière comprend de série un distributeur simple effet et d'un distributeur double effet à débit proportionnel. Les distributeurs sont commandés

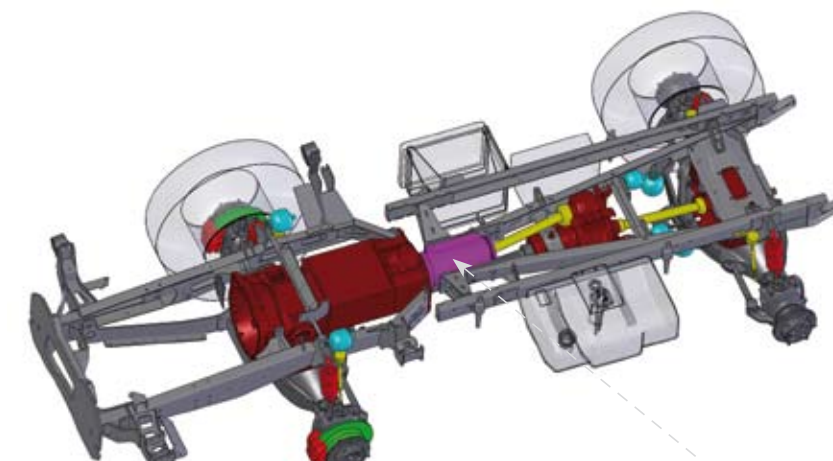
électriquement par simple pression sur une touche. L'équipement hydraulique arrière peut, en option, être complété par jusqu'à quatre distributeurs simple effet ou jusqu'à deux distributeurs double effet. L'UNITRAC est équipé de série du LINDNER-POWERLINK-System. Cette connexion arrière comprend de série un distributeur simple effet et d'un distributeur double effet à débit proportionnel. Les distributeurs sont commandés



CHÂSSIS À HAUTS RENDREMENTS

Le concept breveté du châssis de l'UNITRAC a fait ses preuves sur plus de 1.200 véhicules. Associée à

l'articulation centrale entre le châssis avant et arrière, la suspension oléopneumatique des quatre roues à bras indépendants, garantit un confort et une adhé-



Joint d'articulation

rence étonnants. Grâce au châssis articulé, les quatre roues sont en permanence au contact du sol. La force de traction est ainsi optimisée. Monté de série, le compensateur d'assiette assure, y compris dans les zones à reliefs très prononcés, une parfaite stabilité de l'UNITRAC. Bien que l'UNITRAC soit équipé de pneus très largement dimensionnés, son plateau de chargement est particulièrement bas. Les essieux planétaires à hauts rendements ont, y compris avec des charges très importantes, fait la preuve de leur fiabilité. La bielle de direction, les freins et arbres d'entraînement sont intégrés dans les fusées des roues. Un carrossage fermé protège les composants mobiles lors de déplacements en zones accidentées.

TRANSMISSIONS

L'UNITRAC est équipé de série d'une boîte de vitesses à 16 rapports avant et arrière totalement synchronisés. Sur demande, une boîte à 20 rapports avant et arrière avec une gamme de vitesses super rampantes (400 m/h) est disponible. La vitesse maximale peut, selon le modèle commandé, atteindre 30, 40 ou 50 km/h. Idéalement intégrée dans le levier de commande, la touche de commande de l'embrayage permet d'engager la prise

de force avant, centrale ou arrière avec un confort optimal. Les prises de forces arrière et centrale disposent de régimes 540 et 1.000 tr/min. La prise de force avant (option) dispose de 1.000 tr/min. L'UNITRAC est doté d'un entraînement permanent des quatre roues motrices. Les blocages des différentiels longitudinaux et arrière montés de série ainsi que le blocage du différentiel avant (en option) peuvent être activés par une simple pression sur une touche.

