



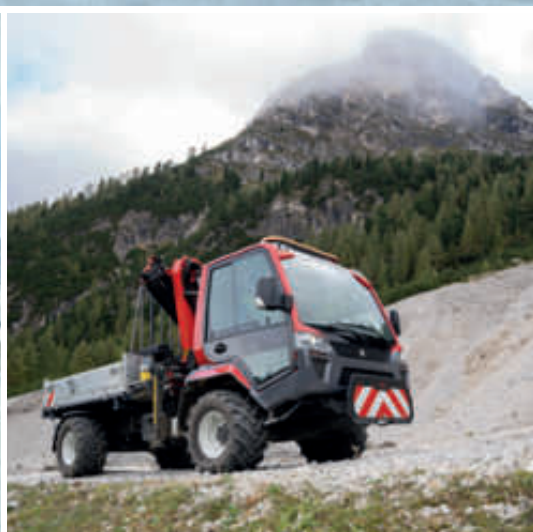
# UNITRAC

72 P5

92 P5

112 LDrive

122 LDrive





# Tout a commencé par une vision

Quand, il y a 70 ans, notre grand-père, Hermann Lindner, a commencé à fabriquer des tracteurs, il a grâce à ses innovations techniques, simplifié la vie des agriculteurs et facilité aux collectivités l'entretien, en particulier en hiver, des voies publiques. Présenté en 1963, le premier transporteur avait pour caractéristique de permettre l'accroissement de la charge utile. Dès le début il s'est avéré que la robustesse de nos véhicules, nécessaire pour l'agriculture de montagne, l'est également pour les services communaux. Bien ancré en nous, son esprit de pionnier et notre immense expérience auprès de nos plus de 40.000 clients spécialisés dans l'élevage, l'agriculture de montagne, la polyculture et dans le domaine des collectivités, ont été réunis en un même véhicule moderne. L'Unitrac 112 LDrive est un concentré d'innovations et d'efficacité. C'est le transporteur le plus intelligent jamais conçu par Lindner. Lindner augmente la productivité et le goût d'entreprendre de ses clients.

De gauche à droite:  
Ing. Stefan Lindner,  
Rudolf Lindner, KR Mag.  
Hermann Lindner

## Unitrac



À ce jour, plus de 3 500 Unitrac ont été livrés.  
Le concept Unitrac s'est imposé et a fait ses preuves dans une grande variété d'applications.

L'Unitrac est la combinaison d'un véhicule de transport et d'un porte-outils. Sa gamme d'équipements est aussi large que ses domaines d'application. Du transport à l'agriculture et à la sylviculture, en passant par l'aménagement paysager, les services municipaux et les services d'hiver, l'Unitrac peut être utilisé de manière universelle.

Plus de 10 000 accessoires pour le système Unitrac sont utilisés dans toute l'Europe, ce qui fait des modèles LDrive à variation continue et des transporteurs P5 des porte-outils polyvalents utilisables tout au long de l'année.

<b>Page 4</b>	L'Unitrac en collectivités
<b>Page 6</b>	Cabine confort basculante
<b>Page 8</b>	Visibilité panoramique
<b>Page 10</b>	Moteur
<b>Page 12</b>	Transmission
<b>Page 14</b>	Commande LDrive
<b>Page 16</b>	Hydraulique
<b>Page 18</b>	Châssis hautes performances
<b>Page 19</b>	4 roues directrices
<b>Page 20</b>	Freinage
<b>Page 21</b>	Eclairage intelligent
<b>Page 22</b>	Le système Unitrac
<b>Page 24</b>	TracLink
<b>Page 26</b>	Équipements
<b>Page 27</b>	Applications
<b>Page 28</b>	Données techniques



# L'Unitrac en collectivités

**Simple d'utilisation, maniabilité et force de traction, Unitrac ...  
le porte-outils parfait !**

La transmission à variation continue, les prises de force avant et arrière, le système hydraulique doté d'une pompe à cylindrée variable font de l'Unitrac le porte-outils idéal. Que ce soit avec une étrave ou une fraise à neige, le déneigement hivernal et le balayage des voies publiques deviennent, grâce aux 4 roues directrices, un jeu d'enfant y compris dans les rues les plus étroites. 5 000 kg de charge utile et une excellente force de traction permettent le transport de lourdes charges.





# Cabine confort Basculante

Pour s'assurer un niveau maximal de confort à l'entretien, la cabine peut, sans outil, être basculée latéralement de 50°.

Grâce au mécanisme de basculement hydraulique, le compartiment moteur et la transmission sont accessibles en un tour de main.



Basculement de la cabine sans outil



## Protection contre la corrosion

L'ensemble du châssis du véhicule et la cabine confort sont peints selon le procédé KTL, particulièrement résistant. Le boîtier de la batterie, le réservoir de carburant et les boîtes à outils disponibles en option sont en plastique résistant à la corrosion.



## Moniteur IBC

Le moniteur IBC affiche toutes les informations importantes relatives aux équipements périphériques. Charge par essieu, charge totale, état de l'outil, sont calculés par le système TracLink. Statut du véhicule ou des réglages hydrauliques, ainsi que des vues des caméras de recul et latérales peuvent y être affichées à la demande.



## Espace intérieur ergonomique

Réglable en hauteur et en inclinaison, le volant s'adapte idéalement à la taille du conducteur. Toutes les informations importantes telles que la vitesse, le régime du moteur, le niveau de carburant, la température du liquide de refroidissement ainsi que tous les voyants de contrôle, s'affichent sur l'écran central. L'heure et le temps de fonctionnement global et journalier peuvent être consultés sur le moniteur IBC. Toutes les touches et manettes de commande sont idéalement disposées à portée de main du conducteur. Tous les voyants et interrupteurs de l'Unitrac sont rétroéclairés.



## Siège confort LDrive

Réglable sur 8 positions, le siège pneumatique de l'Unitrac 112 et 122 LDrive offre un confort optimum. Le haut dossier avec appui-tête et ceinture de sécurité à 3 points intégrés ainsi que la suspension pneumatique à basses fréquences soulage votre dos lors des longues journées de travail. Le chauffage du siège peut être activé en hiver.





Unitrac 72 P5 / 92 P5

# Excellente visibilité panoramique

Rien n'échappe à votre regard. La vue offerte par le pare-brise panoramique chauffant est parfaitement dégagée. Les portes latérales sont vitrées et dotées de larges fenêtres coulissantes. Les rétroviseurs extérieurs avec clignotants intégrés sont réglables électriquement et chauffants.



Unitrac 112 LDrive / 122 LDrive



## Suspension de la cabine

Parfaitement capitonnée, la cabine confort est montée sur quatre paliers hydroélastiques et antivibratoires. Doté d'un niveau de confort comparable à une voiture, le poste de travail est très attrayant.

## Passage de câbles

L'Unitrac peut être équipé de multiples outils électroniques. Un passage de câbles, imperméable à la poussière, à l'humidité et aux bruits, permet de commander ces équipements à partir du poste de conduite.



## Agencement du toit

L'autoradio et le tachygraphe sont idéalement placés dans la console du toit. Des compartiments de rangement pour les papiers du véhicule ou les lunettes de soleil ont été aménagés derrière les pare-soleils. En plus de l'éclairage intérieur, des liseuses ont été intégrés pour le conducteur et le passager. Réglable en continu, la climatisation automatique garantit une température ambiante optimale.



## Grand confort

La grande ouverture des portes permet un accès aisé à la spacieuse et confortable cabine. En accédant dans la cabine, la vitre arrière s'ouvre automatiquement ce qui permet une fermeture en douceur des portes. La ventilation de la cabine est optimale. Une ergonomie et des rangements incomparables, avec les vide-poches antidérapants ou les filets à l'arrière du siège ainsi que le grand bac à boissons sont des plus pratiques.



## UNITRAC 72 P5



### Moteur Perkins Syncro

Le moteur turbo diesel Perkins Syncro à 4 cylindres de l'Unitrac 72 P5 offre une puissance de 55 kW/76 CV et un couple de 350 Nm à 1400 tr/min. Grâce à une injection Common Rail et au filtre à particules, il est conforme au niveau d'émissions 5 de la norme Euro. En raison de la puissance de traction particulièrement élevée du moteur, le véhicule répond aux exigences les plus strictes en matière d'utilisation professionnelle.

## UNITRAC 92 P5



### Moteur Perkins Syncro

Le moteur turbo diesel Perkins Syncro à 4 cylindres de l'Unitrac 92 P5 offre une puissance de 74,4 kW/102 CV et un couple de 430 Nm à 1500 tr/min. Grâce à une injection Common Rail, au filtre à particules et à la réduction catalytique sélective (SCR), il est conforme au niveau d'émissions 5 de la norme Euro. En raison de la puissance de traction particulièrement élevée du moteur, le véhicule répond aux exigences les plus strictes en matière d'utilisation professionnelle.

## UNITRAC 112 LDrive



### Moteur VM

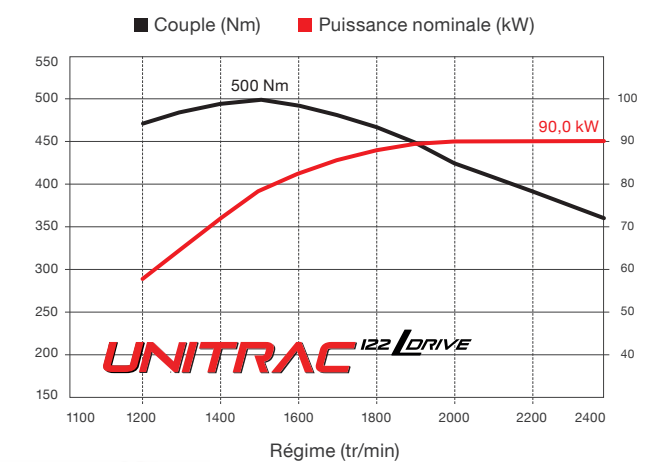
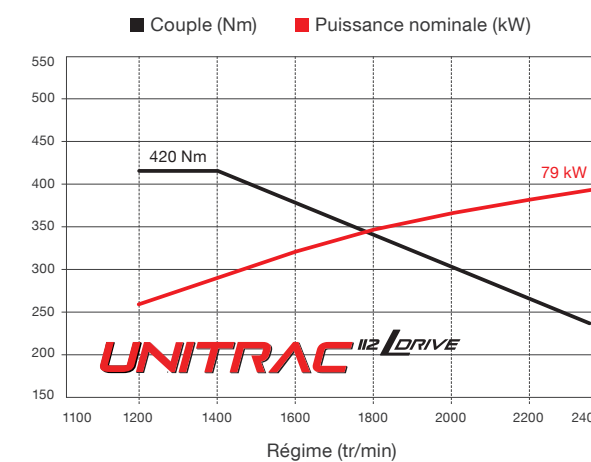
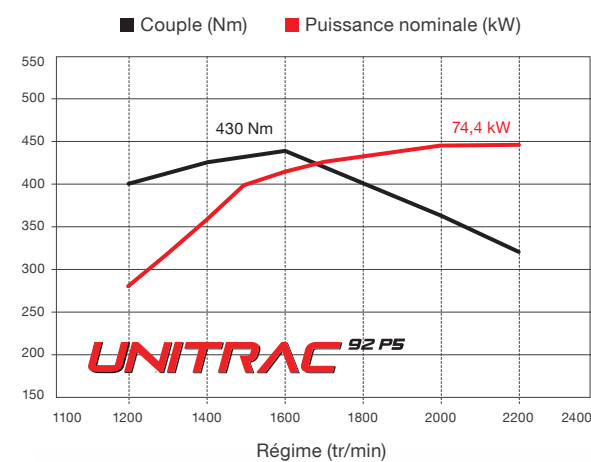
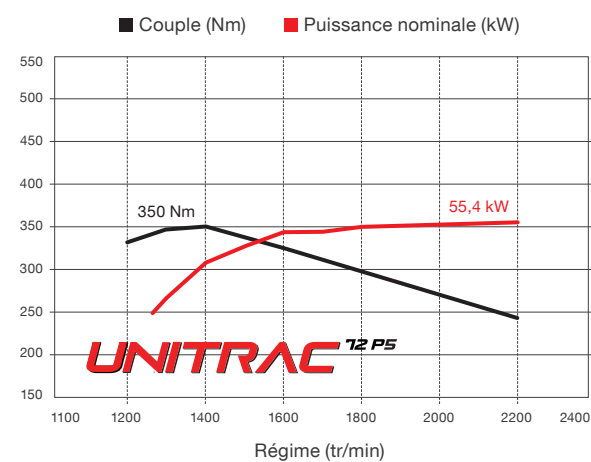
L'Unitrac 112 LDrive est équipé d'un moteur 4 cylindres turbo-diesel développant 79 kW/107 ch. à 2300 tr/min et doté d'un couple de 420 Nm à 1100 tr/min. Avec 3 litres de cylindrée et une excellente souplesse de fonctionnement ce moteur répond à la norme anti-pollution EURO6C. Particulièrement respectueux de l'environnement, l'Unitrac 112 LDrive a obtenu la „vignette verte“ qui permet l'accès aux centres urbains en Allemagne.

## UNITRAC 122 LDrive



### Moteur Perkins Syncro

Le moteur 4 cylindres turbodiesel Perkins Syncro de l'Unitrac 122 LDrive délivre une puissance de 90 kW/122 ch et un couple de 500 Nm à 1500 tr/min. Avec le système d'injection à rampe commune, le filtre à particules et la réduction catalytique sélective (SCR), il répond à la norme antipollution STAGE 5. Grâce au couple particulièrement élevée du moteur de 3,6 litres, le véhicule est en mesure de répondre aux exigences les plus strictes de la part des professionnels.



#### Filtre à particules

Tous les modèles Unitrac sont équipés de série d'un système de post-traitement des gaz d'échappement. 99,9 % des particules fines sont absorbées par le système de filtration des particules situé dans le compartiment moteur. Ce système de filtration se régénère automatiquement. Localisé à l'arrière de la cabine, le système SCR d'épuration par Ad-Blue complète l'épuration des gaz d'échappement de l'Unitrac 92 P5 et de l'Unitrac 122 LDrive.



Unitrac 92 P5, Unitrac 122 LDrive

#### Filtre à particules facile d'entretien

Le système de post-traitement des gaz d'échappement de l'Unitrac 122 LDrive se compose de deux modules. Dans le module filtre à particules (DOC & FAP), qui est situé dans le compartiment moteur, 99,9 % des particules fines sont collectées. Le système se régénère automatiquement et ne nécessite aucun entretien. Le module SCR situé derrière la cabine, permet par injection d'AdBlue de compléter le processus d'épuration des gaz d'échappement.



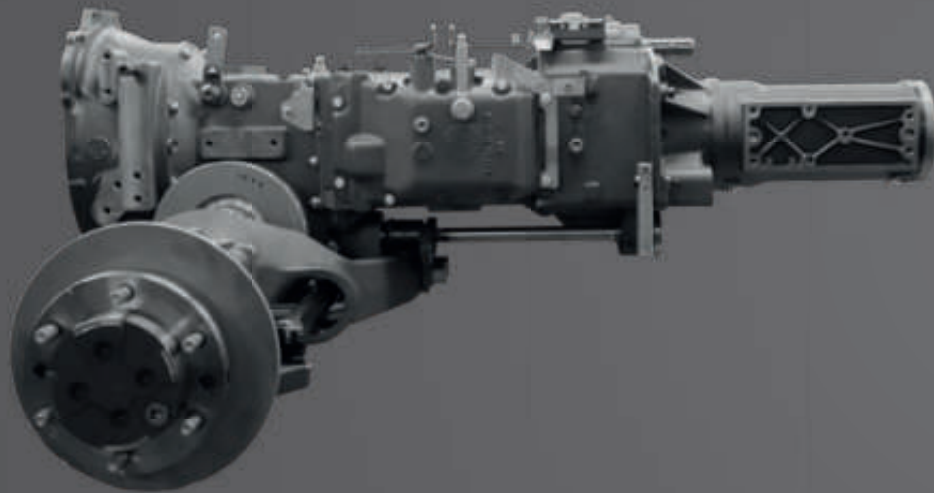
Unitrac 112 LDrive

#### Consommation et performances optimisées

Grâce à la précision du contrôle de l'admission d'air et des températures du moteur la gestion de l'injection est très précise. Ce moteur se distingue tout particulièrement par ses hautes performances et son caractère économique. Doté de poussoirs hydrauliques sans entretien et d'un carter fermé et ventilé, l'entretien du moteur est extrêmement simplifié.

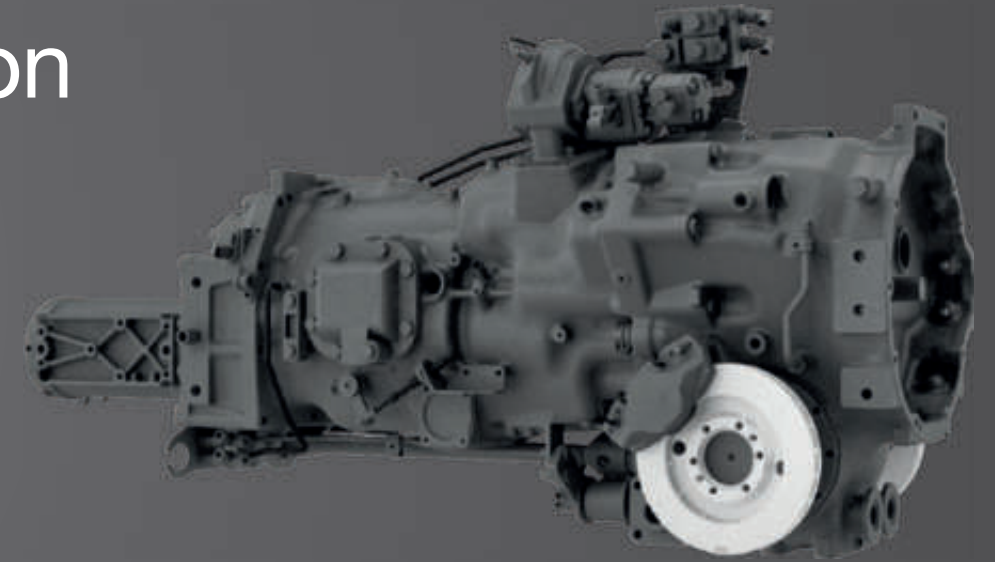


# Transmission à étagement

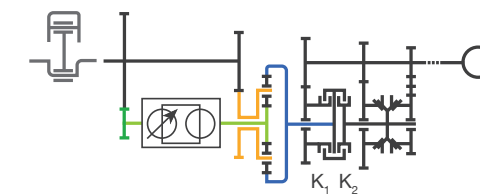
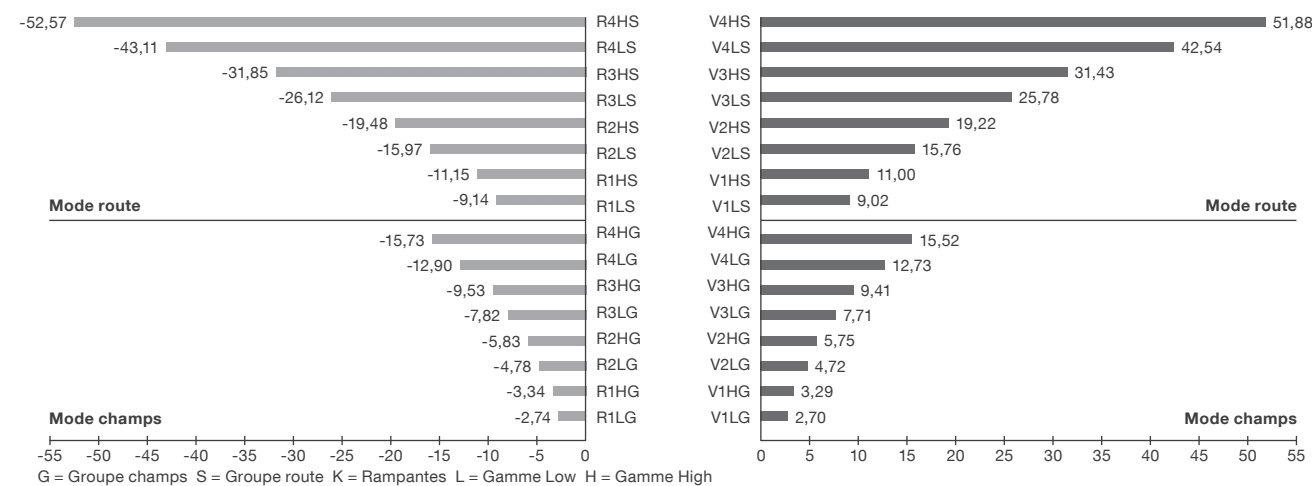


L'Unitrac P5 est équipé de série d'une boîte de vitesses à étagement entièrement synchronisée 16 vitesses avant et 16 vitesses arrière, avec une vitesse nominale de 40 km/h. Sur demande 20 vitesses avant et 20 vitesses arrière sont disponibles incluant les vitesses rampantes(400 m/h). Une vitesse nominale de 30, 40 ou 50 km/h peut être choisi.

# Transmission à Variation continue



La transmission CVT de l'Unitrac 112 LDrive a été conçue en collaboration avec ZF et est produite par Lindner. Grâce au transfert mécanique sans assistance hydrostatique de la puissance sur la plage d'utilisation principale du véhicule la transmission est extrêmement efficace. La plage de vitesse s'étend de -20 à +50 km/h à régime moteur réduit.



**Dosage précis & vitesse rampante**  
Une simple pression sur une touche permet d'activer mode vitesse rampante: cela permet de limiter une vitesse d'avancement maximale pour le travail. La plage de réglage de cette vitesse limite est entre 2 à 20 km/h. Il est ainsi possible de doser la vitesse d'avancement au travail avec une extrême précision.



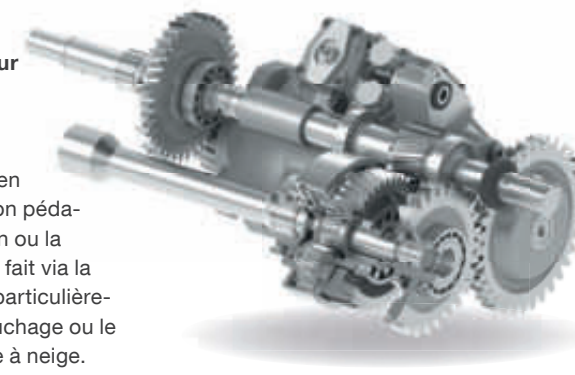
## Enclenchement de la prise de force et du blocage différentiel par pression d'un bouton

L'enclenchement des prises de force avant et arrière se fait par simple pression d'un bouton intégré au levier de commande correspondant. La prise de force arrière dispose de deux régimes 540 ou 1000 tr/min. La prise de force avant en option dispose d'un régime de 1000 tr/min. Le véhicule est doté d'une transmission intégrale permanente. Le blocage différentiel central et arrière de série peuvent être actionnés électro-hydrauliquement sur simple pression d'un bouton. En option : blocage de différentiel avant.



## Mode pédale d'accélérateur pour outils frontaux

En mode pédale de gaz, le régime du moteur donc de l'outil à la prise de force est en liaison directe avec la position pédale d'accélérateur. Le maintien ou la modification de la vitesse se fait via la commande Ldrive, cela est particulièrement appréciable pour le fauchage ou le déneigement avec une fraise à neige.



## Module hydraulique à haut rendement

Le secret de l'efficacité de la transmission CVT réside principalement dans le transfert mécanique de la puissance. La transmission est complétée par un très économique et compact module hydrostatique de 45 cm³. Ce qui en fait la transmission variation continue la plus efficace du marché.



# Commande LDrive

**S'installer au volant et conduire comme un „Pro“ grâce à la commande LDrive.**

Conduire l'Unitrac LDrive, rien n'est plus simple ! Démarrer le moteur, sélectionner le sens de marche, accélérer et tourner le volant. Situé sur l'accoudoir du siège, la commande LDrive permet d'optimiser l'efficacité au travail. Quand le "LDrive" est activé, il suffit de tourner le régulateur rotatif pour ajuster, en continu et de façon dynamique, la vitesse de déplacement. Des touches de la commande permettent d'activer les fonctions complémentaires.

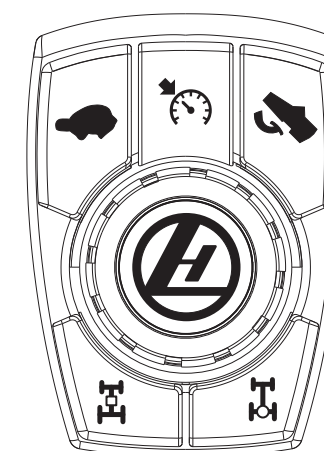
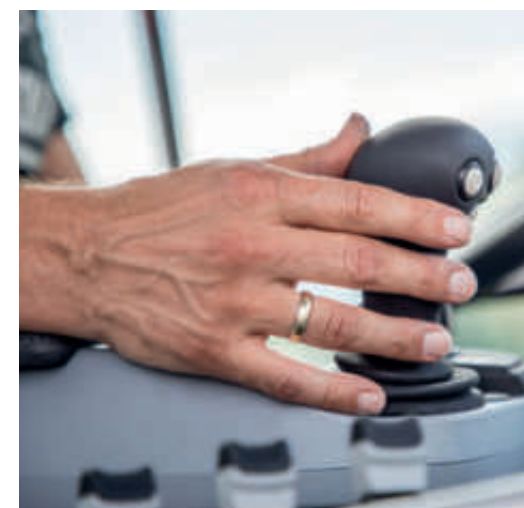


## Toutes les commandes en main

Les fonctions les plus importantes sont centralisées sur la commande LDrive : Activation de la vitesse rampe, régulateur de vitesse et mode accélérateur au pied sont agencés à l'avant. Les touches arrière permettent d'activer le blocage différentiel central et arrière. Il suffit d'appuyer sur le régulateur rotatif pour activer le LDrive. Celui-ci permet de régler en continu la vitesse d'avancement, l'accélération ou la décélération de l'Unitrac.

**Tout sous les yeux avec le moniteur IBC**  
Toutes les informations importantes concernant le véhicule et les outils annexes TracLink s'affichent sur la page conduite du moniteur IBC. Le conducteur a le choix entre divers aperçus : page hydraulique, instructions, réglages du véhicule, entretien, caméras ou données d'utilisation.

Le choix du menu peut se faire via le régulateur rotatif avec touche de confirmation sur le moniteur ou via la télécommande LDrive sur l'accoudoir.



**Toujours le mode de conduite optimal**  
L'Unitrac LDrive démarre toujours en mode standard „drive“ avec de bonnes performances à l'accélération et à la motorisation. Il suffit de pousser le bouton LDrive vers l'avant ou vers l'arrière pour passer au mode suivant.

En mode "Eco" l'Unitrac LDrive est particulièrement économique. En mode "Power" il se caractérise par son efficacité en conditions de travail difficiles. Toutes les valeurs du mode "Pro" peuvent être adaptées individuellement par le conducteur lui-même selon le travail en cours.



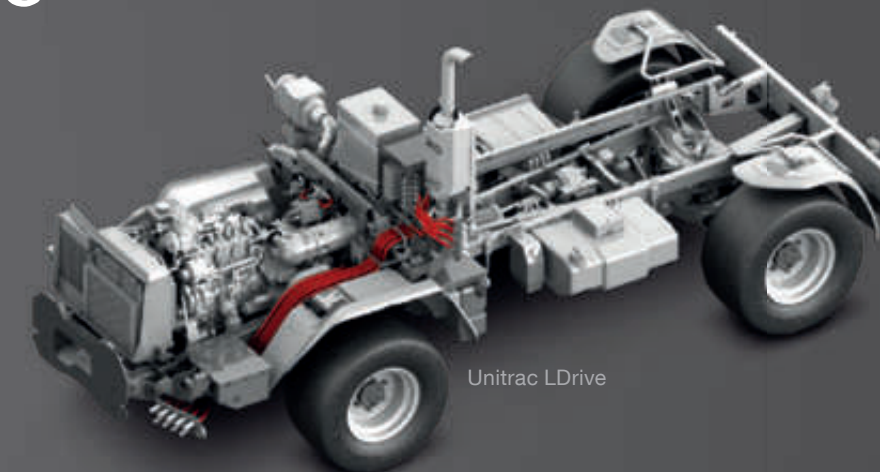
# Double circuit hydraulique



Unitrac P5

L'Unitrac 92 P5 est équipé d'un double circuit hydraulique ultra performant avec commande confort. Ce concept permet de travailler simultanément avec des équipements attelés à l'avant et à l'arrière avec un maximum d'efficacité, comme par exemple une lame à neige et une saleuse. Un réservoir de 50 litres d'huile hydraulique et un débit hydraulique de 85 l/min (circuit avant : 36 l, circuit arrière : 49 l) permettent d'entraîner simultanément un grand nombre d'équipements hydrauliques. La pression de fonctionnement est de 185 bars.

# Système hydraulique avec pompe à cylindrée variable



Unitrac LDrive

L'Unitrac LDrive est équipé d'une pompe à pistons axiaux à cylindrée variable débitant jusqu'à 88 l/min. La pompe ne débite que le volume d'huile nécessaire au travail en cours. Les prestations inutiles sont ainsi éliminées. Jusqu'à 5 distributeurs EHS à débit réglable sont possibles. Ces distributeurs sont à débit proportionnel et d'une extrême précision. Le réglage du système est réalisé via le moniteur IBC. L'Unitrac LDrive est, comme tous les véhicules Lindner, doté d'une gestion séparée des huiles hydraulique, de transmission et de direction avec refroidisseur spécifique. Un débit de 50 l/min peut déjà être disponible à un régime de 1.300 tr/min.



Unitrac 72/92 P5



## Assistance par TracLink

Lors d'un changement d'équipement le système TracLink détecte les nouveaux accessoires et indique sur le moniteur IBC quelles connexions utiliser et avec quel débit hydraulique la machine est la plus performante. Le conducteur le plus néophyte peut ainsi travailler comme un professionnel expérimenté.



## Circuits avant

Les circuits hydrauliques avant confortablement commandés via un joystick. Deux distributeurs EHS double effet équipent l'espace d'attelage avant. Une étrave à neige ou un relevage avant fixé sur la plaque d'attelage peuvent être commandés d'une main via le joystick. En combinaison avec la prise de force avant il est possible de travailler avec une faucheuse ou une fraise à neige.

## Joystick

Le circuit hydraulique avant est confortablement commandé par un joystick. Celui-ci peut être doté en option de micro-contacteurs permettant de commander plusieurs fonctions. Sur demande les distributeurs du circuit hydraulique arrière peuvent également être commandés par un joystick.



Unitrac 112/122 LDrive



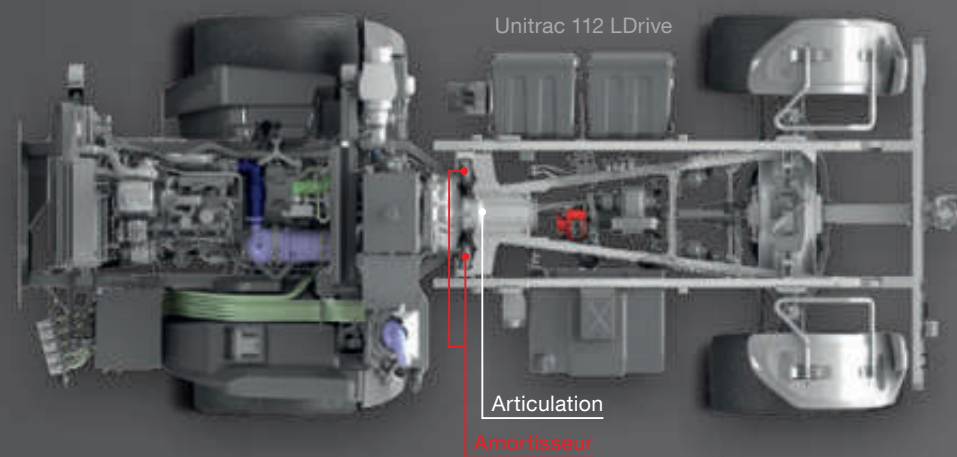
## Circuits arrière

A l'arrière, l'Unitrac 122 LDrive dispose de 3 distributeurs dont un simple effet et 2 double effet tous avec position flottante. Ces distributeurs peuvent entraîner des tapis mouvants pour, par exemple, alimenter une saleuse. L'activation est commandée par un interrupteur à bascule sur la console de commande ou via le joystick. En option, le circuit arrière peut recevoir jusqu'à 4 distributeurs double effet.

Le repérage en couleur des connexions hydrauliques facilite et sécurise les branchements et simplifie la compréhension des fonctions.

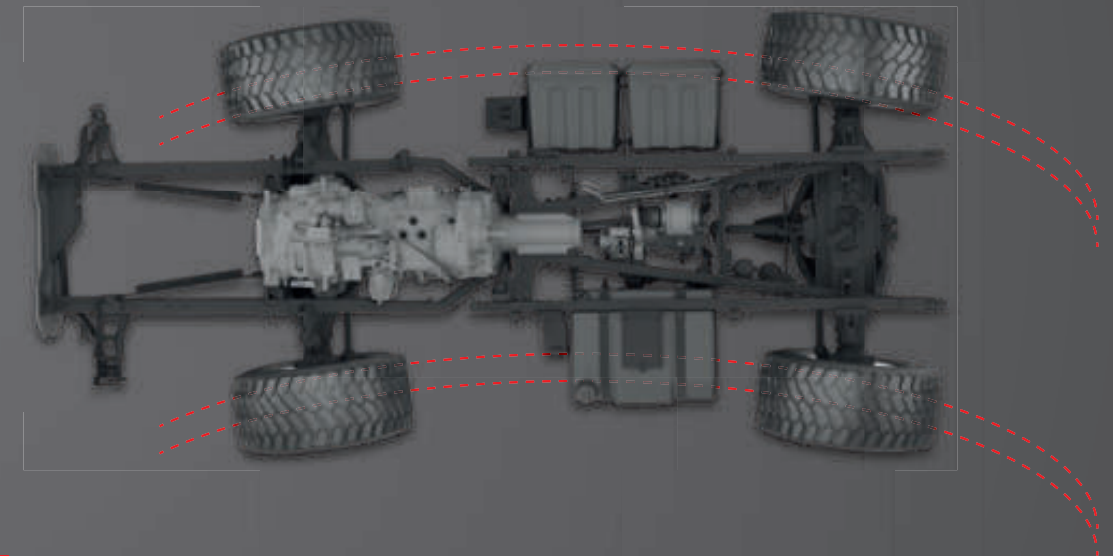


# Châssis hautes performances



Le concept du châssis de l'Unitrac a déjà été éprouvé sur plus de 3 000 véhicules en service dans des exploitations agricoles, de remonte-pentes, en industrie et au service des collectivités. Associée à la pièce pivotante entre le châssis avant et arrière, la suspension oléopneumatique indépendante sur les quatre roues garantit un confort et une adhérence de très haut niveau.

# 4 roues directrices



L'Unitrac 112 LDrive peut, sur demande, être doté de 4 roues directrices. Très favorable son rayon de braquage passe de 6 m à 3,5 m en 4 roues directrices. La fonction „marche en crabe“ est disponible en option. Grâce au retour confort à la position initiale des roues et à l'affichage sur le moniteur IBC, le retour en ligne est simple et pratique.



## Amortisseur de torsion

Sur demande l'amortisseur de torsion augmente la stabilité lors d'utilisation avec des centre gravité élevé comme par exemple des saieuses.

L'activation est entièrement automatique et dépend de la vitesse d'avancement.



## Maniabilité optimale

Le mode 4-roues directrices peut être désactivé quelle que soit la position des roues. Le système verrouille automatiquement la direction de l'essieu arrière dès que les roues arrière sont revenues au point zéro. Divers signaux acoustiques alertent le conducteur en cas de risques de sécurité. Ainsi, même un conducteur inexpérimenté sera en sécurité sur la route.

## Traction élevée

Grâce au châssis articulé, les quatre roues sont en contact avec le sol à tout moment et assurent ainsi la plus grande traction possible.

Le système de régulation assure une stabilité maximale sur les terrains difficiles.

Grace à la conception de la suspension, nous bénéficions d'une hauteur de chargement particulièrement faible et cela même avec des gros pneumatiques.



## Suspension

L'Unitrac possède une suspension hydraulique brevetée avec contrôle de niveau. En plus de sa capacité à braver tous les terrains, le confort de la suspension est presque équivalent à celui d'une voiture. L'Unitrac est déjà conforme à la directive européenne concernant l'exposition aux vibrations sur le lieu de travail (2002/44/EG).

- Accumulateur à membrane d'azote
- Vérin hydraulique
- Contrôle de niveau
- Entraînement planétaire

## Essieux performants

Grâce à ses essieux avec réducteurs à 4 satellites, l'Unitrac peut supporter à long terme des charges à l'essieu même élevées. La colonne de direction, les freins et les arbres de transmission sont intégrés dans les fusées d'essieu. La base fermée de l'essieu protège les composants mobiles contre les dommages en terrain accidenté.





# Freinage

L'Unitrac est équipé de série d'un système de freinage à double circuit et de freins à disques ventilés à l'avant et à l'arrière. Grâce au booster de frein, une pression réduite sur la pédale et un faible développement calorifique sont gages de confort et de sécurité. L'Unitrac peut être doté en option d'un ralentisseur électrique. L'Unitrac peut, au choix, être équipé d'un freinage de remorque pneumatique ou hydraulique.

## Frein de parking

L'Unitrac 112 LDrive est équipé d'un frein de parking électromécanique à ressort. Ce frein sert aussi bien de frein de parking que, selon les circonstances, d'assistant au démarrage en côte. Le frein de parking est commandé par la touche „Park“ située sur la console centrale.

- Freins à disques ventilés
  - Servofrein
  - Frein de parking électrohydraulique

## Options:

- Ralentisseur électrique
- Freinage pneumatique
- Freinage hydraulique pour remorques



# Eclairage intelligent

L'Unitrac est équipé de feux arrière et de feux de jour à LED. Les diodes électroluminescentes ne consomment que peu de courant électrique. Leur durée de vie atteint jusqu'à 20.000 heures soit l'équivalent de celle du véhicule. Pour les feux de route et de croisement, l'Unitrac dispose de puissants projecteurs LED qui, grâce à leur puissance, conviennent parfaitement aux travaux de nuit. De puissants projecteurs halogène H7 ou des projecteurs de travail par LED sont disponibles sur demande.



## Feux de signalisation LED

Pour les collectivités, l'Unitrac dispose de gyrophares et de rampes de signalisation lumineuse parfaitement visibles. Les feux de signalisation par LED au niveau du parechocs sont, sur l'Unitrac, de série.

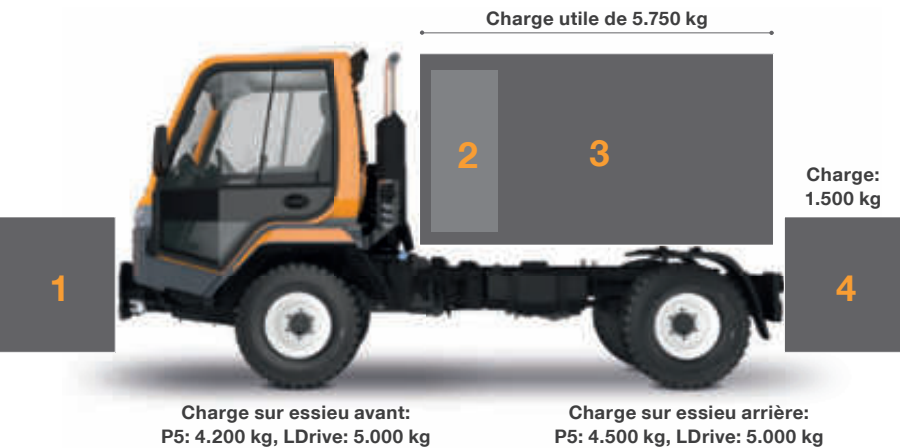


# Le système Unitrac

Doté de quatre zones d'attelage, l'Unitrac offre d'innombrables possibilités. Avec sa capacité de charge utile jusqu'à 5.750 kg et une charge tractable de 10 000 kg, l'Unitrac 112 LDrive est également parfaitement adapté aux travaux de transports lourds notamment avec sa capacité de traction intégrale. Les prises de force avant, centrale et arrière permettent l'utilisation des performances du moteur sur les trois zones d'attelage pour animer divers équipements. Jusqu'à 88l/min d'huile hydraulique débités par la pompe hydraulique à cylindrée variable sont mis à disposition des circuits multiples via des distributeurs EHS simple ou double effet. L'ordre des priorités d'alimentation des distributeurs est programmable. Le réglage de la temporisation et du débit sont de série. L'Unitrac est un véhicule qui s'adapte idéalement à chaque besoin.



**Affichage des charges par essieu sur le moniteur IBC**  
L'Unitrac affiche sur le moniteur IBC la charge instantanée sur l'essieu avant, sur l'essieu arrière ainsi que la charge totale. Avec le système TracLink il est en outre possible d'afficher le niveau de remplissage d'un équipement comme, par exemple, une saleuse ou une gravillonneuse.



- Zones d'attelage et équipement du véhicule**
- 1** • Relevage avant • étrave à neige • fraise à neige • débrousailluse de bas-côtés • treuil avant • balayeuses avant, ...
  - 2** • Grue centrale • Treuil • débrousailluse latérale, ...
  - 3** • Tribenne • plateau de chargement • gravillonneuse • balayeuse portée • benne amovible à rouleau • multibenne • potence à crochet bras ampliroll, ...
  - 4** • Grue arrière • relevage arrière • remorque (charge tractable : 10.000kg), broyeur, ...

Équipement	JAN.	FÉV	MARS	AVR.	MAI	JUIN	JUIL.	AOÛT	SEPT.	OCT.	NOV.	DÉC.
Relevage avant												
Faucheuse avant												
Débrousailluse												
Treuil												
Étrave à neige												
Fraise à neige												

Benne basculante												
Relevage arrière												
Autochargeuse												
Épandeur à fumier												
Épandeur latéral												
Combi-Tonne												
Balayeuse												
Potence à crochet												
Benne amovible												
Grue centrale												
Gravillonneuse												

• = Utilisation toute l'année    • = Utilisation estivale    • = Utilisation hivernale



# TracLink

Grâce au système TracLink de Lindner, l'Unitrac LDrive est le véhicule le plus intelligent de sa catégorie. TracLink est l'assistant idéal au fonctionnement de tous les équipements annexes. Ce journal de bord électronique simplifie la maintenance et documente l'utilisation des équipements et des trajets parcourus. TracLink assure une visibilité optimale des coûts de fonctionnement.



**Intégration des partenaires du système TracLink**  
Très nombreux sont les terminaux de commande courants d'autres constructeurs de machines à pouvoir être intégrés dans le système TracLink. Ainsi, même les capteurs équipant les outils annexes tels le contrôle du dosage de l'épandage ou la détection de la température de la route, peuvent y être intégrés.



**TracLink dans l'Unitrac**  
Reconnaissance des équipements, assistance aux connexions et aux commandes, rappels à la maintenance et exploitation des données, tout s'affiche directement sur le moniteur IBC de l'Unitrac. Toutes les informations sur les opérations en cours sont directement disponibles dans le cockpit.



**Portail TracLink pour une planification optimale**  
Le portail TracLink présente les informations transmises par la télématique de l'Unitrac. Et cela que vous soyez derrière votre bureau ou que vous vous serviez d'un terminal mobile. Tous les trajets sont clairement représentés sur une carte, y compris les informations importantes concernant l'intervention, et le tout en temps réel. TracLink crée un journal de bord numérique. Les alertes pour maintenance sont anticipées ce qui permet une planification optimale des missions. Travailler avec TracLink c'est gérer avec une efficacité sans précédent.



**TracLink prend en charge vos documents d'intervention**  
Le portail TracLink dispose d'une vaste plage de gestion des surfaces et des clients. Définir sur une carte les zones d'intervention pour votre commune ou pour d'autres clients se fait en quelques clics. Vous vous concentrez sur le travail et TracLink définit électroniquement le journal de bord. Il est ainsi possible d'éditer facilement des factures mensuelles. Un protocole d'épandage peut à tout moment être réalisé et édité.

TracLink pour les pros	<div>TRAC LINK BASIC</div> <div>Lintrac, Unitrac P5</div>	<div>TRAC LINK BASIC WINTER</div> <div>Lintrac, Unitrac P5</div>	<div>TRAC LINK PRO</div> <div>Unitrac LDrive</div>
Accès au portail TracLink	X	X	X
Suivi GPS & historique des routes Détection de position de véhicule et de trajets d'utilisation ; affichage en ligne sur carte numérique	X	X	X
Documentation temps de fonctionnement Présentation des temps de fonctionnement sous forme de liste, Fonction d'exportation dans des formats de données de tableaux ouverts	X	X	X
Gestion des clients avec carte Fichier client en ligne avec enregistrement des clients sur une carte numérique en cliquant sur la zone de sélection	X	X	X
Gestionnaire d'alarmes Alarmes définissables par email p. ex.: Alarme de niveau, exigences de service, minuterie utilisation, vol	X	X	X
Affichage de 2 signaux numériques Représentation dans le portail en ligne par exemple, marche/arrêt de la prise de force	X		X
Affichage position de chasse-neige *Via Interrupteur de pression séparé		X	X
Appareil d'épandage pour service d'hiver sur l'interface de données activée DIN EN 15430 sur le panneau de commande de l'épandeur		X	X
Reconnaissance de dispositif Pro La reconnaissance des appareils enregistrés sur le moniteur IBC avec aide pour l'opérateur			X
Données relatives aux véhicules *Nombres de données selon le modèle	X*	X*	X
Enregistrement de l'appareil Incluant la puce TracLink, l'entretien selon le constructeur et l'historique	Rarement nécessaire	Enregistrement chasse neige et saleuse	Enregistrement de tous les outils (conteneur seulement pour localisation)



# Equipements

L'Unitrac est déjà équipé en standard pour d'innombrables applications. Pour les collectivités, il est recommandé d'ajouter le pack collectivités. En fonction des besoins du client, l'Unitrac peut être complété par une large gamme d'équipements et d'accessoires supplémentaires. Votre concessionnaire Lindner se fera un plaisir de vous aider.



2 ou 4 phares de travail LED à l'avant sur le rétroviseur



Feux de position extensible



Bloc hydraulique Synchro-Lock avant avec 4 conduits et prise



Coupleur CEJN Multi-X



Bande LED et plaque TracLink



Vanne de commutation pour 8 lignes + 1 ligne de retour à l'avant (pour la fraise)

## SCHÉMA HYDRAULIQUE UNITRAC 112 LDRIVE / 122 LDRIVE

**ARRIERE** (Raccords sur la console derrière la cabine)

Occupation			5 conduites	7 conduites	3 conduites
			1 x SE + 2 x DE	1 x SE + 3 x DE	1 x SE + 1 x DE
AVANT	<b>Avant libre</b>		<b>U701A - SERIE</b>	U701B	
	4 conduites	2 x DE	Raccords rapides gauche		U701B1
	4 conduites	2 x DE	Multicoupleur gauche	U701E + U770B	U701B1 + U770B
	4 conduites	2 x DE	Multicoupleur + prise gauche	U701E + U770D	U701B1 + U770D
	4 conduites	2 x DE	Multicoupleur CEJN Multi-X gauche	U701E + U770J	U701B1 + U770J
	4 conduites	2 x DE	Multicoupleur CEJN Multi-X droite	U701E + U772B	U701B1 + U772B
	6 conduites	3 x DE	Raccords rapides gauche	U701G	
	6 conduites	3 x DE	Multicoupleur gauche	U701G + U770C	
	6 conduites	3 x DE	Multicoupleur CEJN Multi-X gauche	U701G + U770K	
	8 conduites	4 x DE	Raccords rapides gauche	U701V	U701U
	8 conduites	4 x DE	Raccords rapides gauche & droite		U701X
	8 conduites	4 x DE	Multicoupleur gauche & droite	U701V + 770 E	
	8 conduites	4 x DE	Multicoupleur CEJN Multi-X gauche & droite	U701V + U770J+U772	U701U + U770J+U772

Remarque: Le retour arrière est de série. Si des conduites avants sont choisis, un retour sera également monté à l'avant gauche  
SE = Distributeur simple effet avec position flottante  
DE = Distributeur double effet avec position flottante

# Applications



Plus d'informations sur  
[www.lindner-traktoren.at](http://www.lindner-traktoren.at)



Données techniques	Unitrac 72 P5	Unitrac 92 P5	Unitrac 112 LDrive	Unitrac 122 LDrive
Cabine	Cabine confort montée sur paliers élastiques avec portes (contrôlées par l'OCDE), basculement latéral, pare-brise «Panorama» chauffant à grande visibilité, rétroviseur avec clignotant intégré, chauffant et réglable électriquement, clignotants haut sur rétroviseur, 2 essuie-glaces avec position intermittente, siège confort, pare-soleil, pré équipement autoradio, prise 12 Volts pour téléphone mobile, retour automatique du clignotant, chauffage, serrures de portes, console de commande ergonomique, éclairage intérieur, accès confort, feux de route et croisement supplémentaires en haut			
Finition de cabine	4 niveau de ventilation		Accoudoir LDrive sur siege, 4 niveaux de ventilation	
Affichage	Tableau de bord central VDO		Tableau de bord central VDO & IBC avec commande à distance	
Moteur	Perkins Synchro – 904J-E36TA – Stage 5		VM-Turbodiesel (Euro6)	Perkins Synchro – 904J-E36TA – Stage 5
Puissance selon ISO14396 / Régime	55 kW (76 CV) / 2200	74,4 kW (101 CV) / 2200	79 kW (107 CV) / 2300	90 kW (122 CV) / 2200
Cylindre / Cylindrée / Refroidissement	4 / 3600 cm³ / Eau		4 / 2970 cm³ / Eau	4 / 3600 cm³ / Eau
Couple maxi à régime	350 Nm à 1400 Tr/min	430 Nm à 1500 Tr/min	420 Nm à 1100-1400 Tr/min	500 à bei 1500 Tr/min
Efficient Power Program	Common Rail, ventilateur visco statique, affichage numérique, suivi de consommation, accélérateur manuel électrique avec touches programmables, niveaux d'huile séparés, limiteur de régime moteur		Common Rail, ventilateur visco statique, affichage numérique, suivi de consommation, accélérateur manuel électrique avec touches programmables, niveaux d'huile séparés, <b>pompe à cylindrée variable</b>	
Châssis hautes performances	Suspension indépendante des 4 roues, suspension oléopneumatique avec correcteur d'assiette, engagement sous charge du blocage de diffé-rentiel inter pont et arrière électro hydraulique par bouton. Options: Blocage du différentiel avant, 4 roues directionnelles avec retour confort			
			Suspension confort, affichage de charge sur essieu avant et arrière en temps réel	
Transmission	Lindner-ZF, boîte 16/16 vitesses, 40 ou 50 km/h Embrayage électro-hydraulique de la prise de force sur simple pression d'un bouton		Lindner-ZF-Variation continue, 0 - 40 ou 0 - 50 km/h, commande LDrive, Embrayage électro-hydraulique de la prise de force sur simple pression d'un bouton avec démarrage progressif	
Prise de force	Sous charge			
Régime prise de force	540 / 1000 Tr/min			
Régime prise de force avant	1000 Tr/min			
Freins	Double circuit de freinage	Double circuit de freinage, freins à disque avant et arrière ventilés	Double circuit de freinage, disques de freins avant et arrières à ventilation interne et booster de freinage, Frein à main électromécanique., ALB	
Système hydraulique	Double circuit hydraulique avec commande confort, système Load-Sensing		BOSCH Rexroth circuits hydrauliques multiples / Load-Sensing - pompe à cylindrée variable	
Pression	185 bars		200 bars	
Débit maxi	85 l/min		88 l/min	
Distributeurs / Lignes hydrauliques	Fonction entraînement moteur hydraulique, 1 x DE avec position flottante et 1 x SE avec position flottante et commande par levier		2 x DE avec position flottante / 1 x SE avec position flottante commande par Joystick / Fingertip	
	Distributeur fonction entraînement moteur hydraulique proportionnel avec position flottante, réglage de débit et temporisation			
Eclairage	Feux de croisement en haut et en bas, feux de travail H3 en haut		Projecteur principal à LED avec Feux diurnes à LED, feux de route et de croisement H7 supplémentaires, feux arrière à LED	
Dimensions et poids	3350 kg	3450 kg	3850 kg	3975 kg
PTAC	7.500 kg	8.500 kg	9.500 kg	
A Longueur maxi / B Largeur maxi	4872-5372 mm / 1972-2072 mm		5067-5567 mm / 1972-2078 mm	
C Hauteur maxi / D Empattement	2470 mm / 2660 - 3160 mm	2470 mm / 2660 - 3160 mm	2470 mm / 2750-3250 mm	
Pneumatiques de série	15,0/55-17	425/55-R17	425/55-R17	
			Garantie de 3 ans avec TracLink	