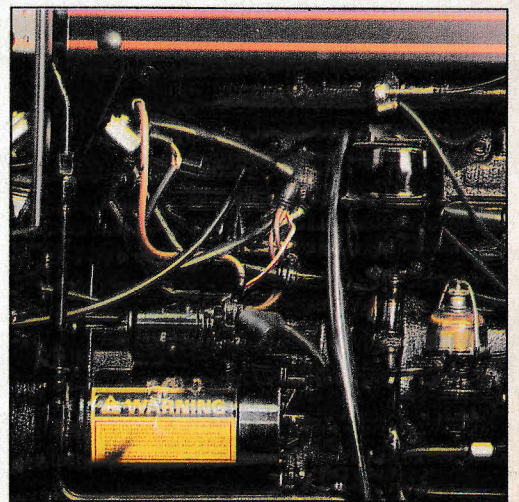
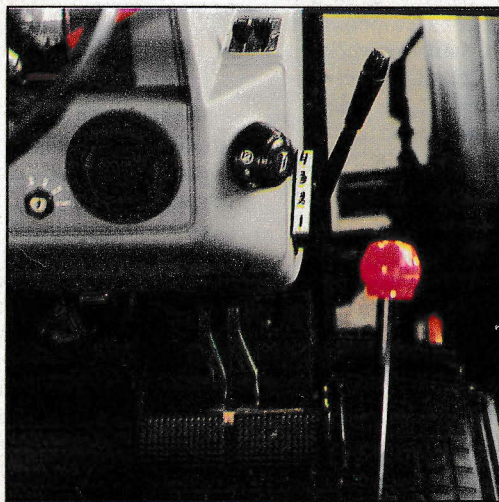




rechts: De 1494 Hydra  
 shift heeft een 3 + 1 groe-  
 schakeling (drie groe-  
 en vooruit en één achter-  
 it). Per groep is er een  
 nderverdeling in vier  
 ersnellingen. Deze ver-  
 ellingen (1, 2, 3, 4) zijn,  
 onder gebruik te maken  
 an het koppelingspedaal,  
 e schakelen met de hen-  
 el rechts naast het in-  
 trumentenpaneel. De  
 oepen die niet zijn ge-  
 nchroniseerd, zijn te  
 hakelen met de rode  
 ok op de voorgrond

**Geheel rechts:** De afwer-  
 king van het elektrische  
 systeem en dan met name  
 van de bedrading, laat te  
 wensen over. Ofschoon de  
 Case wordt gebouwd in  
 Engeland, is de omschrij-  
 ving „Franse slag” op dit  
 punt niet geheel onte-  
 recht.

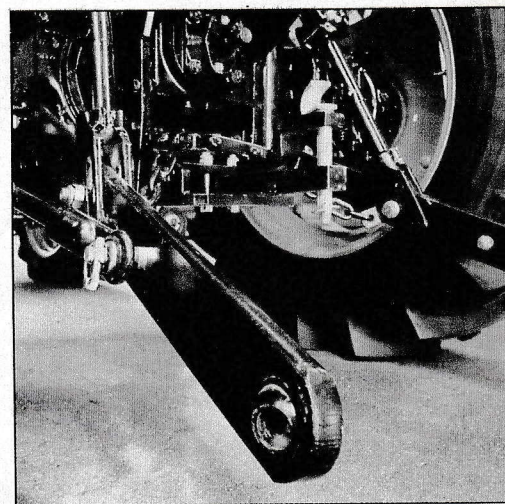
De trekker is op veel  
 plaatsen voorzien van ge-  
 le stickers met nuttige in-  
 formatie voor de gebrui-  
 ker. Hij moet dan wel  
 goed met de Engelse taal  
 uit de voeten kunnen





**Links:** In standaarduitvoering is de 1494 voorzien van twee buitenspiegels, één werkklamp en een zwaaiende trekhaak, terwijl de lengte van de rechter hefstang vanuit de cabine is in te stellen. De verlichting en de bevestigingsstrip voor een nummerplaat hebben voor Nederland weinig zin. Een tweede werkklamp op die plaats zou meer vruchten afwerpen

**Onder:** Het motorvermogen (61 kW) en de hefkracht (3.000 kg) stellen de 1494 in staat om met flinke werktuigen uit de voeten te kunnen. Je verwacht dan ook dat de hefinrichting, bij voorbeeld met snelkoppelingen, aan die zware werktuigen is aangepast. Bij de Case is dat in standaarduitvoering niet het geval



### Besturing en differentieel

Het stuurwiel zit op de goede plaats voor de gemiddelde bestuurder, maar het heeft verder geen verstelmogelijkheden. De hydrostatische besturing doet zijn werk goed, want de benodigde stuurkracht, zowel rijdend als stilstaand, is minimaal. Van uiterst linksom naar uiterst rechtsom zijn drie omwentelingen van het stuurwiel nodig en omgekeerd tweeënhalf. Dat is weinig.

In combinatie met de geringe benodigde kracht, zal het sturen met de Case het laatste zijn waar de bestuurder zich voor hoeft in te spannen. Ook op het punt van de draaicirkel scoort de 1494 goed. Met ingeschakelde voorwielaandrijving is die draaicirkel al niet groot, maar met de voorwielaandrijving uitgeschakeld, draait de Case helemaal scherp. Het differentieelslot in de achteras is er onder belasting in te brengen. Het slot is te ontkoppelen door het intrappen van één of beide rempedalen — een mooi systeem — maar het springt er pas uit als de spanning er af is. Hiervoor moet de bestuurder wel enig

gevoel ontwikkelen, want er is geen waarschuwingslampje.

### Elektriciteit en verlichting

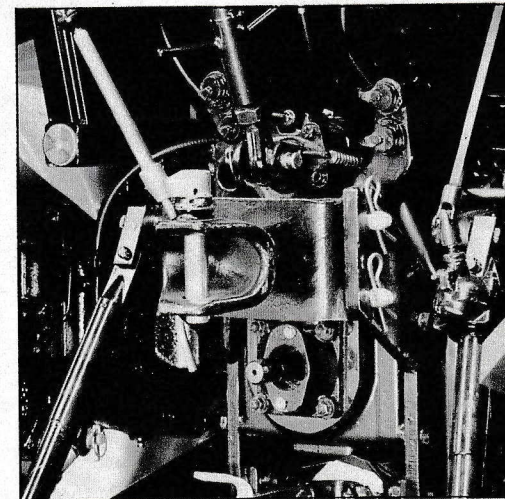
Op het punt van het elektrisch systeem valt de 1494 op door het vermogen van de startmotor; met 2,3 kW is dat laag ten opzichte van de concurrentie. Een ander opvallend punt is de afwerking van de bedrading; die is slordig. De verlichting van de 1494 is aan de karige kant; er is niet meer aanwezig dan strikt noodzakelijk. Handig is wel dat het stopcontact voor verlichting van volgwerktuigen middenachter zit. Bij het maken van bochten met getrokken werktuigen maakt het dan, wat de lengte van het snoer betreft, niet uit of u links- of rechtsom draait.

### Hefinrichting

Op de hefinrichting van de Case hebben we wat kritiek. De belangrijkste reden daarvoor is het ontbreken van de een of andere vorm van snelkoppelingen. Bij een trekker met een hefvermogen van 3.000 kg hoort zo iets erbij. De tweede reden is dat de hoogte-

**Rechts:** De trekkrachtregeling van de hefinrichting loopt via de topstang. Bij trekkers in deze vermogensklasse bevat een regeling via de trekstangen over het algemeen beter.

Topstang en trekhaak zijn maar op één plaats te bevestigen; dat is weinig. De vier hydraulische aansluitingen (twee dubbele; beide ook enkelwerkend te gebruiken) zijn standaard. De aftakas zit — bekeken over de breedte van de trekker — precies in het midden en dat is de enig juiste plaats



instelling moeilijk is te doseren. Als je de trekogen drie cm omhoog wilt hebben, zijn het er soms vijf en als je ze er dan weer twee wilt laten zakken, zijn het er drie. De verstelmogelijkheden zijn erg beperkt. De hefstanden zijn maar op één plaats op de trekstangen te bevestigen en ook de topstang heeft maar één punt van bevestiging. Om die topstang te kunnen gebruiken, moet de wagentrekhaak worden verwijderd. De hefinrichting is niet van buitenaf te

bedienen. Tot zo ver onze kritiek. Uiteraard zijn er ook pluspunten. De bedieningshendels van de hefinrichting zitten op een plezierige plaats rechts naast de bestuurder. De lengte van de rechterhefstang is vanuit de cabine in te stellen. De daalsnelheid is regelbaar en voor de trekkrachtregeling die via de topstang loopt, zijn drie gevoelheden in te stellen. Bij gebruik van werktuigen met trekpenen categorie I zijn de trekstangen in hun geheel o

**Onder:** De bedieningshendels van hefinrichting, aftakas en hydraulisch systeem zitten rechts van de bestuurder. Een geslaagde oplossing. De hendels van de hefinrichting vragen echter wel de nodige studie, met het instructieboek erbij, voor men de bediening onder de knie heeft. Meer eenheid op dit gebied bij de verschillende merken zou een zinvolle zaak zijn

**Rechts:** De cabine heeft een warme en rustige aankleding, waardoor de bestuurder zich snel „thuisvoelt“. De ruimte is voldoende en het zicht naar alle kanten is goed. Het geluidsniveau is met 82,5 dB(a) acceptabel. Voor een eventuele bijrijder is in de cabine geen plaats gereserveerd. Opbergvakken zijn, op een gereedschapskist achter de stoel na, niet aanwezig



te draaien. Het bekende „opvulbusje“ komt dan aan de trekkerzijde te zitten, waardoor de kans op verliezen ervan minimaal is.

### Hydrauliek

De 1494 heeft in standaarduitvoering twee dubbelwerkende regelventielen die ook enkelwerkend zijn te gebruiken. De bedieningshendels zitten rechts naast de bestuurder en het bedieningsgemak is goed. De hendel van de hefinrichting heeft een stand voor „constant pompen“, wat bij voorbeeld van pas kan komen bij het gebruik van een hydromotor. De 1494 heeft twee oliepompen. De pomp voor hefinrichting en buitenwerkend circuit zit aan de voorkant van de trekker in het verlengde van de krukas. De pomp voor de stuurinrichting heeft als bijzonderheid dat hij midden in zijn eigen oliereservoir zit. Voor de olie van het buitenwerkend circuit, die uit de achterbrug wordt gehaald, zijn er een filter in de persleiding en een fijnfilter in de aanzuigleiding. De pomp heeft bij een werkdruk van 176 bar een opbrengst van 33

liter per minuut. Met dat laatste zit hij iets onder het gemiddelde. Voor het buitenwerkend circuit is 13 liter olie beschikbaar als de trekker rijdt en 18 liter als de trekker stil staat. Dit zijn normale hoeveelheden.

De snelkoppelingen zijn beveiligd op trekbelasting, dat wil zeggen: ze ontkoppelen automatisch als er (hard) aan wordt getrokken.

### Aftakas

Over het aftakasgebeuren van de Case zijn we tevreden. Dat komt in de eerste plaats door de beveiliging op de handkoppeling. Deze kan vanuit ontkoppelde toestand niet per ongeluk „in het werk“ worden gestoten. De tweede reden is dat deze handkoppeling, die linksonder zit, zich goed en gemakkelijk laat bedienen. Als derde reden willen we noemen dat het symbool voor 540 en 1.000 op de toerenteller precies overeenstemt met de werkelijkheid. Dat is een uitzondering. Bij de meeste trekkers wijkt het meer of minder af.

De beide toerentallen, 540 en 1.000, zitten op één aftakas met

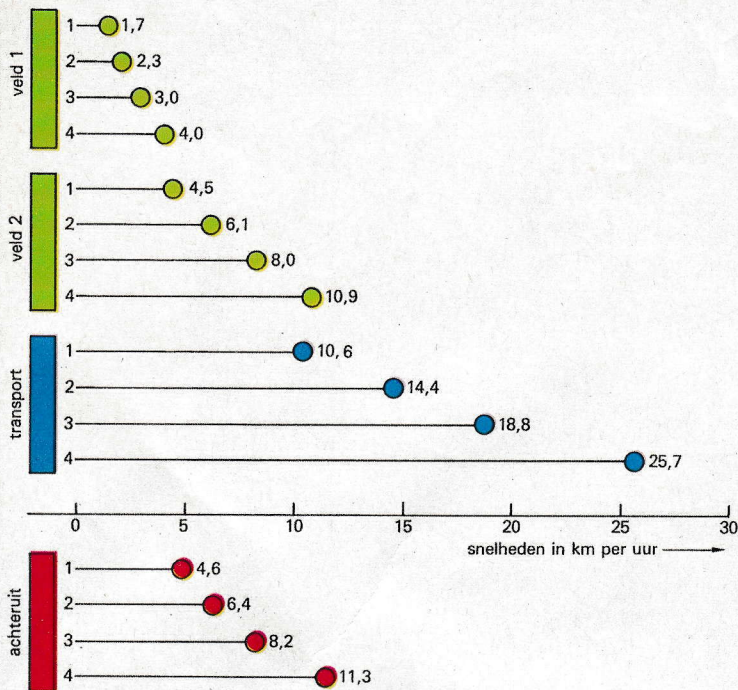
zes spiebanen en een (genormaliseerde) doorsnede van 33 mm, (1 3/8 inch). De keuzehendel voor deze toerentallen zit rechtsachter de bestuurder en daardoor laat het bedieningsgemak te wensen over. Met de hendel in neutraalstand is de aftakas draaibaar, wat het aankoppelen van werktuigen vergemakkelijkt. De standen 540, neutraal en 1.000 zijn bij de keuzehendel gemakkelijk te onderscheiden. Desondanks was een controlelampje op het instrumentenpaneel voor de stand 1.000 welkom geweest. Van het maximummotorvermogen van 61 kW is bij 540 aan de aftakas nog 52 kW over. Dat is een verlies van 15 procent. Voor een 540-toerenaftakas is dat een normale waarde, omdat er meestal van wordt uitgegaan dat die niet meer dan zo'n 50 kW hoeft te kunnen overbrengen. Hetzelfde verlies is er echter ook als de aftakas op 1.000 toeren wordt geschakeld; voor een 1.000-toerenaftakas zou dat wel wat minder mogen zijn.

### Voor- en achteras

De 1494 met vierwielaandrijving

heeft een mechanisch centraal aangedreven vooras met daarin een zelfblokkerend differentieel. De stuurstang loopt achter de vooras langs, wat een goed systeem is om „kromrijden“ te voorkomen. De spoorbreedte van de voorwielen is in zes stappen instelbaar tussen 1,50 m en 1,94 m en de voorspatborden zijn gemakkelijk bij deze breedtes aan te passen. De achterwielen stonden op de kleinste breedte van 1,52 m. Daarnaast zijn er nog zes trappen die oplopen tot 2,03 m. De aandrijving van de voorwielen is tijdens het rijden in te schakelen. Uitschakelen lukt alleen als er geen spanning op de aandrijving zit. Dat is een verschijnsel dat bij meerdere merken voorkomt. Bij ingeschakelde voorwielaandrijving is er geen lampje dat dit aangeeft. Zoiets is eigenlijk wel gewenst. Onze trekker was voorzien van acht frontgewichten van 40 kg elk. Deze gewichten hebben elk een eigen bevestigingsbout, waardoor het aanbrengen of verwijderen nogal wat tijd kost. Een voordeel van die afzonderlijke bouten is wel dat de gewichten, ongeacht het aantal, altijd goed

Snelheden per versnelling in km per uur bij nominaal toerental (2200 omwentelingen per minuut) en op 16.9 R 34 achterbanden



beschikbaar voor extern gebruik:  
13 liter rijdend en 18 liter stilstand

#### Aftakas

onafhankelijk, met enkelvoudige droge-plaatkoppeling, 540 en 1.000 toeren per minuut op één aftakas met zes spiebanen, doorsnede 33 mm (1 1/8 inch)  
**maximumvermogen:**  
53 kW bij 2.200 motortoeren  
**vermogen bij 540:**  
52 kW bij 2.000 motortoeren  
**vermogen bij 1.000:**  
52 kW bij 2.000 motortoeren

#### Aandrijving

**achteras:**  
eindvertraging in wielnaaf, differentieelslot mechanisch onder belasting inschakelbaar

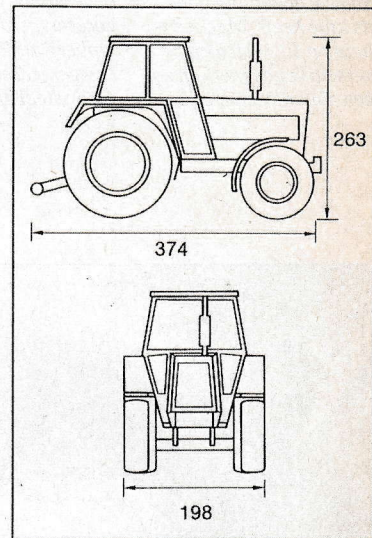
**vooras:**  
merk Carraro  
centrale aandrijving met automatisch differentieelslot  
klauwkoppeling onder belasting inschakelbaar

#### Banden

voor: 12.4 R 24 Kleber  
achter: 16.9 R 34 Kleber  
spoorbreedte voor: 161 cm, instelbaar van 150 cm tot 194 cm in zes trappen  
spoorbreedte achter: 152 cm, instelbaar tot 203 cm in zeven trappen  
maximale asbelasting vóór: 2.400 kg op Kleber 12.4 R 24 6 PR bij 1,7 bar en een snelheid tot 30 km/h  
maximale asbelasting achter: 4.760 kg op Kleber 16.9 R 34 8 PR bij 1,7 bar en een snelheid tot 30 km/h

#### Afmetingen (test)

bodemvrijheid: 37 cm  
laagste punten: differentieel vooras en bevestigingspunt bedieningskabel voorwiel aandrijving



#### Importeur

Techno Import bv,  
Aamsestraat 32, 6660 AC Elst.  
Tel. (08819) 55 25.  
Aantal dealers: 69.

#### Prijzen

**Brutoprijs in standaarduitvoering** (exclusief btw)  
inclusief Hydra Shift-transmissie, twee dubbelwerkende hydraulische aansluitingen, 12.4 R 24 en 16.9 R 34 banden, acht frontgewichten en voorspatborden f 80.100

**Brutoprijs in geteste uitvoering** (exclusief btw) f 80.100

**Meerprijzen bij directe levering** (exclusief btw)  
fronthefinrichting plus aftakas f 9.800  
extra dubbelwerkende hydraulische aansluiting f 965  
hydraulische volgwagenberemming f 1.715  
frontgewichten per stuk f 160  
gatenbalk f 150  
kipperknobbel f 850

**Gewicht** in standaarduitvoering (zonder frontgewichten)

op vooras: 1.474 kg (= 40 %)  
op achteras: 2.236 kg (= 60 %)  
totaal: 3.710 kg  
specifiek gewicht: 60,8 kg/kW

#### Geluidsniveau

in cabine: 82,5 dB(a) (test)  
omgeving: 86 dB(a), no. 70311 E Imag

#### Inhoud

motorcarter: 7,4 liter  
versnellingsbak }  
differentieel } 43 liter  
hydraulisch systeem }  
eindvertraging: 2 x 3,4 liter  
stuurbechrachting: 1,4 liter  
differentieel vóór: 6 liter  
eindvertraging vóór: 2 x 0,75 liter  
brandstoftank: 136 liter

#### Verversingstermijn

motorolie: 100 uur  
versnellingsbak etc.: 800 uur of eenmaal per jaar

#### Koppeling

enkele droge plaat, 305 mm doorsnede, zelfnastellend

#### Versnellingsbak

fabrikant Case  
12 versnellingen vooruit en 4 achteruit

#### Remmen

schijfremmen op de achterassen

#### Besturing

hydrostatisch

#### Draaicirkel (test)

ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel

zonder ingeschakelde voorwiel aandrijving: rechtsom 9,90 m, linksom 9,95 m

met ingeschakelde voorwiel aandrijving: rechtsom 11,05 m, linksom 11,10 m

#### Elektrisch systeem

12 volt

#### Hefinrichting

categorie 2  
trekkrachtregeling via de topstang  
maximumhefvermogen 2.940 daN = 3.000 kg

#### Hydrauliek

twee pompen: één voor hefinrichting en buitenwerkend circuit, capaciteit 33 liter per minuut bij een druk van 176 bar

één voor stuurinrichting, capaciteit 29 liter per minuut bij een druk van 130 bar  
twee dubbele aansluitingen, beide ook enkelwerkend te gebruiken

## Technische gegevens Case 1494 A\*

#### Motor

merk en type : Case  
soort : viercilinder viertakt met turbocompressor

boring x slag : 100 x 114 mm  
inhoud : 3.594 cm<sup>3</sup>

maximumvermogen : 61 kW bij 2.200 omwentelingen per minuut

specifiek vermogen : 59 cm<sup>3</sup>/kW

compressieverhouding : 16:1

maximumkoppel : 296 Nm bij 1.600 omwentelingen per minuut

koppeling bij maximumvermogen : 260 Nm

stijgingsfactor van het koppel : 0,51

merk en type : CAV roterend

brandstofpomp : specifiek brandstofverbruik : 227 gram dieselolie per kW per uur bij max. vermogen

soort koeling : vloeistof

\* Gegevens afkomstig van fabrikant of importeur tenzij anders vermeld.

Test = Boerderijtest.

Van de Case 1494 is geen OECD (= Officieel testrapport van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) voorhanden.

## Opmerkingen importeur

Tegen geringe meerprijzen is de 1494 te voorzien van een afstandsbediening voor de hefinrichting en een schuifruit achterin de cabine. Ook snelkoppelingen op de hefinrichting zijn tegen meerprijs leverbaar. Hetzelfde geldt voor een hydraulische kruipbak; de snelheden van deze „bak“ zijn traploos instelbaar tussen 0 en 1.500 meter per uur. Voor de gewone versnellingsbak (dus niet voor

de Hydra Shift) is er een snelgang leverbaar. Een in hoogte verstelbare wagentrekhaak komt binnenkort standaard op alle Case trekkers.

De geteste trekker was voorzien van een set Engelse frontgewichten. Normaal zijn dat Nederlandse met daarin een metrische spanschroef en een fatsoenlijke fronttrekhaak.