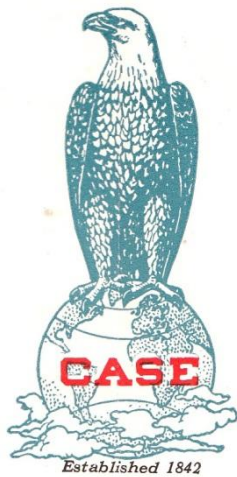


Case





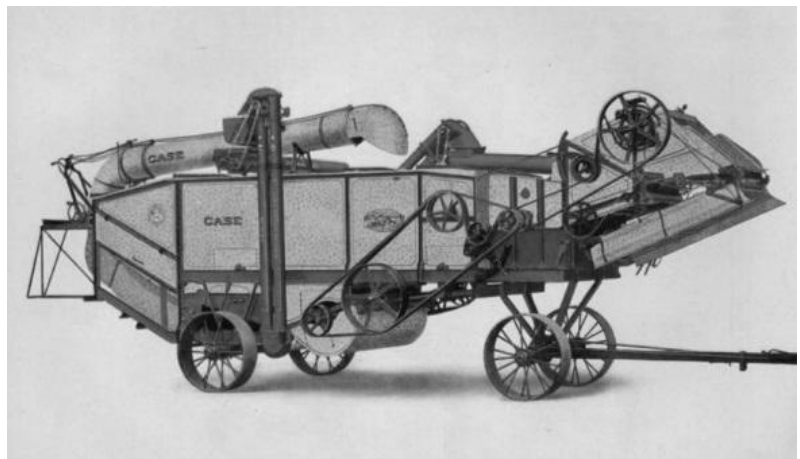
De historie van Case.

Case was in de 19^e eeuw één van de bekendste fabrikanten van o.a. ploegen, dorsmachines, locomobielen en stoomtrekkers. Het handelsmerk is een globe. De Case dorsmachines waren beroemd en zijn nog tot na 1945 gebouwd.

De Amerikaanse J.I. Case Threshing Machine Company uit Racine Wisconsin is opgericht in 1842 door Jerome Increas Case. Al kort na de oprichting verwierf hij beroemdheid als bouwer van stoommachines en dorskasten voor de landbouw.

Op 22 jarige leeftijd trok Jerome Case weg uit zijn geboorteplaats (Williamstown) naar het Midden Westen. Op deze verre reis had hij zes simpele dorskasten meegenomen (Groundhog) die hij onderweg aan de boeren sleet. Denk nu niet gelijk aan een grote dorskast want deze groundhogs dorsers waren niet meer dan een met hand aangedreven hekeldorstrommel met een draagbaar onderstel. Het was in ieder geval een hele verbetering dan het dorsen met de vlegel. Hij hield er één voor zichzelf en deed daar onderweg loonwerk mee, in het dorseizoen, om zo in zijn levensbehoefte te voorzien.

Na wat jaren te hebben rond gezworven vestigt hij zich in 1844 in Racine. Hier begint hij met het bouwen van een geheel verbeterde dorsmachine. De verbetering zat hem hierin dat deze machine niet alleen dorste maar ook het kaf van het koren scheidde.



Al vrij snel was Case in van de grootste producenten van dorsmachines.

In de daarop volgende jaren gingen de zaken zo goed dat Case in 1880 de grootste producent van dorsmachines in de USA was geworden.

Ja zeg maar van de hele wereld. De koning van de dorsmachines, zo werd hij genoemd.

De dorsmachines die tussen 1820 en 1860 zijn gebouwd worden allemaal aangedreven door handkracht of in sommige gevallen door een paard. Er zijn immers nog niet direct stoommachines voor handen en zeker geen verbrandingsmotoren.

Omdat de dorskasten steeds groter werden had men ook meer vermogen nodig en vandaar dat Case zich ook bezig ging houden met het bouwen van stoommachines. In 1876 wordt de eerste stoommachine gebouwd en in 1878 de eerste zelfrijdende stoomlocomobiel. Net als bij de dorskasten



Eén van de eerste stoomtractors van Case anno 1890.

wordt dit een groot succes. Vanaf 1876 tot 1924 had Case in het totaal al 36000 stoommachines gebouwd. Deze stoommachines zijn er tot een vermogen van 110 pk dat is meer dan nodig was om de grootste werktuigen van de ene boerderij naar de andere te verhuizen. In Nederland zijn ze praktisch niet verkocht. De stoommachines en stoomlocomobielen die hier werden verkocht komen allemaal uit Engeland of Duitsland.

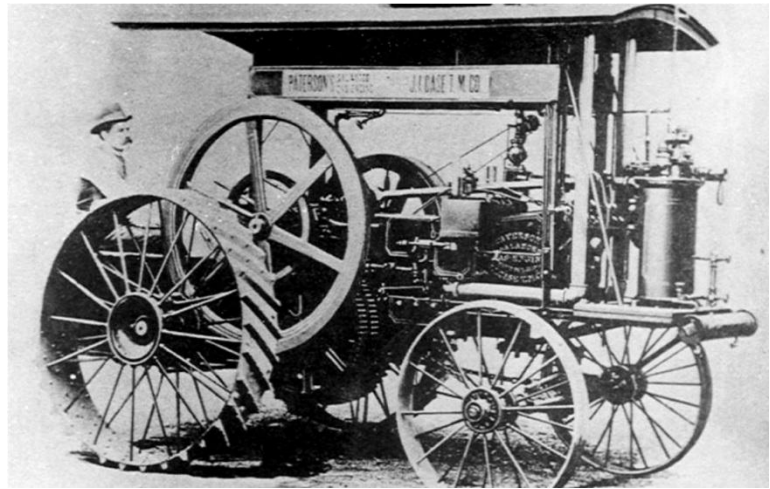


Case stoomtractor uit 1913 met een vermogen van 110 pk.

Men mag gerust stellen dat Case een vooruitziende blik had en inzag dat de stoommachine niet het eeuwige leven zou hebben en dat de verbrandingsmotor waarmee men hier en daar experimenteerde een beter alternatief was.

Al met al moest deze nog worden door ontwikkeld want ze waren lang niet zo betrouwbaar als een stoommachine.

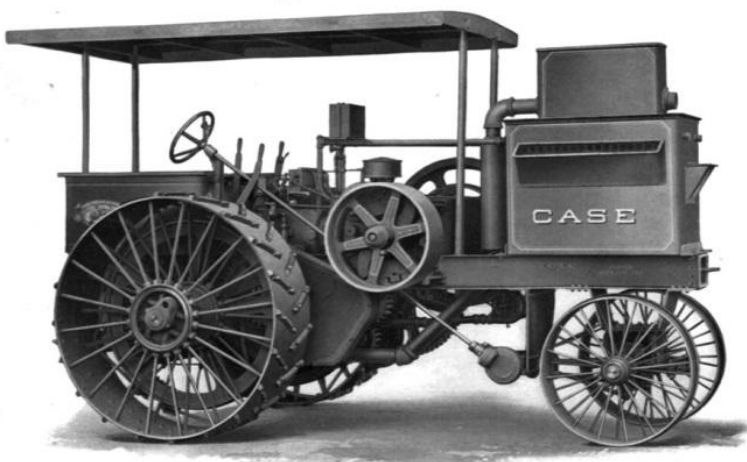
De eerste experimenten bij Case begonnen al in 1894 met de Case Patterson trekker. Doch de Patterson trekker met de verbrandingsmotor gaf veel problemen. Het ding had gewoon te weinig vermogen en gaf daardoor meer ellende dan voordeel. Toch gaf Case het



Case Patterson

hele project niet op maar het heeft zeker nog tot 1912 geduurd tot Case met een trekker op de markt kwam.

In de periode van 1902 tot 1912 waren er meer fabrikanten die met trekkers op de markt kwamen. Denk maar eens aan Hart-Parr, Rumely en niet te vergeten International. Deze bouwers hadden Case laten zien dat het wel mogelijk was. De allereerste trekkers waren bijna allemaal monsters van tractoren met een gewicht variërend van 5 tot 10 ton. Deze trekkers zijn zo lomp en onhandig dat ze enkel maar geschikt waren voor het aandrijven van machines. In een enkel geval als het droog weer was en het perceel was groot genoeg dan werden ze nog wel eens ingezet om te ploegen.



Case 30-60

De eerste trekker is het model 30-60. De type aanduiding zegt in die tijd meestal iets over het vermogen. Het vermogen is 30 pk aan de trekhaak en 60 pk aan de riemschijf en heeft een gewicht van meer dan 10 ton.

Je kan dus wel begrijpen dat er met zulke tractors niet veel te beginnen was. De tractor heeft een 2-cilinder boxer motor met een toerental van slechts 350 omw/min.

Omdat Case zelf nog niet in staat was om de tractor zelf te bouwen wordt er een contract afgesloten met Minneapolis Steel en Machinery Company die zelf dit soort tractors ook bouwde. De afspraak was dat er 500 gebouwd zouden worden. Het is er echter nooit van gekomen omdat Case inmiddels in staat was om zelf zo'n dergelijke machine te bouwen.



Case 20-40

In de periode van 1912 tot 1916 zijn er 493 geproduceerd. De Case 30-60 is nog geen enorm succes maar de kleinere 20-40

verkoopt al heel wat beter. Nou ja kleinere hij weegt toch nog altijd meer dan 6 ton. Toch zijn de verkoopcijfers nog altijd minder dan b.v. een Hart-Parr, Rumely of International. Dit type levert een vermogen van 20 pk aan de trekhaak en 40 pk bij 450 omw/min aan het vliegwiel. Deze was in productie vanaf 1912 tot 1918.



Case 12-25

De laatste en kleinste Case met een 2-cilinder boxermotor is de 12-25. Met zijn gewicht van 4 ton weegt hij toch nog altijd meer dan zijn tijdgenoten zoals de International Titan of Mogul. De 12-25 levert een vermogen van 12 pk aan de trekhaak en 25 aan het vliegwiel.

In tegenstelling van de andere twee is de versnellingsbak gesloten maar de eindaandrijving nog niet. In feite was de 12-25 tijdens zijn productie jaren vanaf 1913 tot 1918 al achterhaald, zeker omdat andere fabrikanten al veel verder zijn met de ontwikkeling van tractors. Bij al deze trekkers waren de motoren in de lengterichting op het frame geplaatst.



(Case 10-20 Grossmount)

Al in 1914 was Case al begonnen met het ontwerpen van een lichtere trekker. Van de zware 2-cilinder motoren was men inmiddels afgestapt en daarvoor in de plaats kwam een lichtere 4-cilindermotor uit een auto. Deze motoren zijn dwars op het frame geplaatst. Dit was kenmerkend voor Case tot 1929. Vandaar dat de hele serie met de dwarsgeplaatste motoren worden aangeduid als de Grossmount (dwarsgeplaatst). Deze apart uitziende trekkers zorgden er wel voor dat Case naar de derde plaats steeg op de lijst van de meest verkochte trekkers na Fordson en IHC. De eerste Crossmount is het model 10-20 dat in 1914 op de markt komt. Of deze nu zoveel beter is dan zijn voorgangers kan je je afvragen. Hij is wel lichter en weegt nog maar 2,5 ton. Maar hij grote nadeel is hij heeft maar 3 drie wielen.

Het rechter achterwiel staat in één lijn met het voorwiel en van de achterwielen is alleen het rechterachterwiel aangedreven. Het wiel mag dan wel twee keer zo breed zijn dan het als het andere wiel maar het blijft scheef trekken. Een differentieel is er niet maar het is wel mogelijk om in moeilijke omstandigheden beide wielen doormiddel van een koppeling te koppelen. Verder licht het zwaartepunt van de trekker veel te ver naar voren en het zicht naar voren is ronduit slecht. De pijl boven het stuurhuis is dan ook geen overbodige luxe. Door de mindere stabiliteit en de constructie met de driewielen is de trekker zeer gevoelig voor het omslaan op een oneffen terrein. Dit is ook één van de redenen dat men van deze constructie al na een paar jaar is afgestapt. Ondanks alle gebreken was de 10-20 toch nog een redelijk succes.



Case 9-18 (Crossmount)

Vanaf 1916 komt Case uiteindelijk uit met een echte kleine trekker die maar iets meer dan 1,5 ton weegt. Deze 9-18 heeft net als de meeste trekkers uit die tijd gewoon vier wielen en is op beide wielen



Case 10-18 (Crossmount)

aangedreven. De eerste 9-18 's hebben een aflopende motorkap met zijpanelen maar bij de latere modellen loopt deze horizontaal en is zonder zijpanelen.

Al in 1918 wordt de 9-18 alweer opgevolgd door de 10-18. Eén van de belangrijke verschillen

tussen die twee is dat het toerental van de 10-18 verhoogd is van 900 omw naar 1050 omw/min.

In 1919 waren er drie modellen leverbaar de bovengenoemde 10-18 daarnaast de 15-27 en de 22-40. Alle drie zijn ze uitgevoerd met een dwarsgeplaatste 4-cilindermotor, alleen is die niet meer afkomstig van een auto.



Case 15-27



Crossmount-tractoren

Case 22-40

Inporteur van Case voor Nederland in het begin van de jaren twintig was Boeke & Huidekoper. Waarschijnlijk zijn er tussen 1920 en 1929 enkele tientallen Crossmounts naar ons land gekomen.



Vanaf 1921 tot 1923 is ook de 40-72 leverbaar. Van dit model zijn er maar 41 gebouwd. Waarschijnlijk komt dit omdat de 40-72 duurder in aanschaf was dan een Case stoomtrekker van 110 pk. Wat men echter niet inzag dat je voor die prijs veel meer kreeg dan bij een stoomtrekker. Nog wel even leuk om te vermelden is dat bij de test in Nebraska een vermogen vrijkwam van 90 pk. De koppakkingen sprongen eruit en het petroleumverbruik was 43 liter per uur en tijdens die test die 38 uur duurde was het olieconsumptie maar liefst 21 liter.



Case 40-72 Crossmount

In 1922 werd de donkergroene kleur met rood van alle Crossmounts vervangen door een grijze kleur. Eind 1921 wordt de 10-18 upgradet naar een vermogen van 12 pk voor de trekhaak en 20 pk aan de riemschijf (Type 12-20).

In 1924 wordt door het toerental te verhogen de 15-27 nu de 18-32 en de 22-40 wordt opgewaardeerd naar de 25-45. Net als veel trekkers uit die tijd zijn de Crossmounts uitgerust met een handkoppeling. Hun uitvoering is simpel, overal in de trekker zijn rechte



Case 12-20 Crossmount

tandwielen gebruikt behalve de aandrijving, de nokkenas en de regelaar. Rechte tandwielen maken meer lawaai maar eenvoud is het kenmerk van Case en dat scheelt dan ook weer in de prijs Het smeren van het kleppenmechanisme gebeurt dan ook gewoon met de oliekan en ook de Stauffer smeerdoppen ontbreken niet (regelmatig met vet vullen en dan aandraaien.



Case 18-32 Crossmount

Het enige wat niet zo lekker loopt bij de Crossmounts is het spruitstuk. Omdat de trekkers petroleum gebruiken als brandstof is de hoeveelheid warme lucht regelbaar met hendels op het spruitstuk. Op zich een mooi systeem maar is nogal storing gevoelig.

Half de jaren twintig is de populariteit van de Crossmount trekkers over zijn hoogtepunt heen en wordt het tijd om naar een ander concept te kijken.

Het is inmiddels wel duidelijk dat een lichte goedkopere trekker aan populariteit wint. Kijk naar de lichtere goedkope Fordson F wat in die tijd een enorm succes is. Case mocht kwalitatief misschien wel beter zijn maar echt modern waren die Crossmount tractoren



Case 25-45 Crossmount

met hun dwarsgeplaatste motoren nou ook weer niet. De Crossmount tractors zijn in ons land maar in bescheiden aantallen ingevoerd. Zoals ik al eerder schreef bij de Crossmount trekkers kan men het vermogen aflezen zowel van de trekhaak als van de riemschijf aan de type aanduiding. Ze zijn geleverd in de vermogensklasse vanaf 18 tot 72 pk aan de riemschijf.



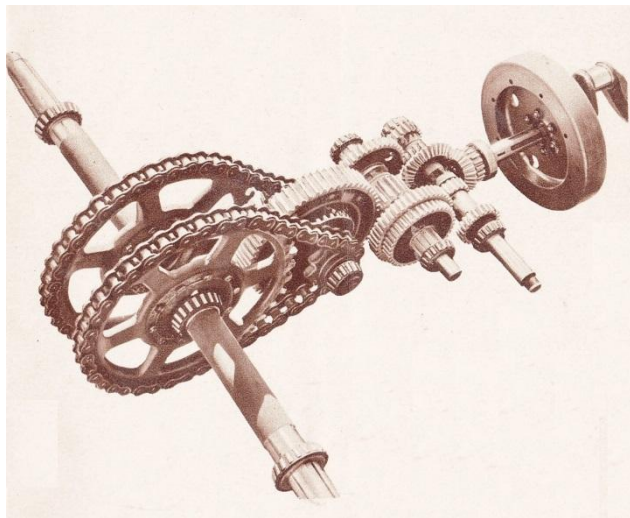
In 1929 is het dan zover en komt er een geheel nieuw concept op de markt. De dwarsgeplaatste motoren maken nu plaats voor een motor die net als bij de meeste trekkers uit die tijd geplaatst is in de lengte richting. Als eerste verscheen de Case L, in dat zelfde jaar gevolgd nog door de kleinere C. Beide trekkers worden aangedreven door een 4-cilinder

petroleum/benzinemotor

Het zijn al met al conventionele tractoren en dat is precies wat Case nodig heeft om op gelijke voet te komen met zijn concurrenten. Zowel de L als de C hebben 3 versnellingen vooruit en 1 achteruit en zijn uitgevoerd met kettingaandrijving.



Case L is alleen in standaarduitvoering leverbaar.



Kettingaandrijving van Case.

De koppeling wordt met de hand bediend maar net iets anders dan bij andere trekkers uit die tijd. Koppelen is van je af duwen en ontkoppelen is naar je toe trekken en denk maar niet dat dit echt licht gaat. Tussen de L en de C zaten geen verschillen wat constructie betreft alleen in het vermogen, de L is 44 pk en de C is 27 pk In Amerika wordt het vermogen ook wel uitgedrukt is

ploeg scharen De L is goed voor 3 a 4 ploegscharen en de C is goed voor 2 a 3 ploegscharen. Dat is een wijd begrip.

In tegenstelling tot de L is de C ook verkrijgbaar als row-crop uitvoering met een verstelbare spoorbreedte van de achterwielen (type CC later CC-3). De meeste Case CC/ CC-3 tractoren zijn uitgevoerd met een smalle vooras De 3 staat er enkel maar ter onderscheiding van de CC-4.



Case C

Verschillen tussen de CC en de CC-3 zijn er nauwelijks Van het type CC-4 zijn er maar weinig gemaakt. De tweede C geeft aan dat het om een row-crop uitvoering gaat en de 4 staat voor vier wielen (brede vooras)



Case CC-4

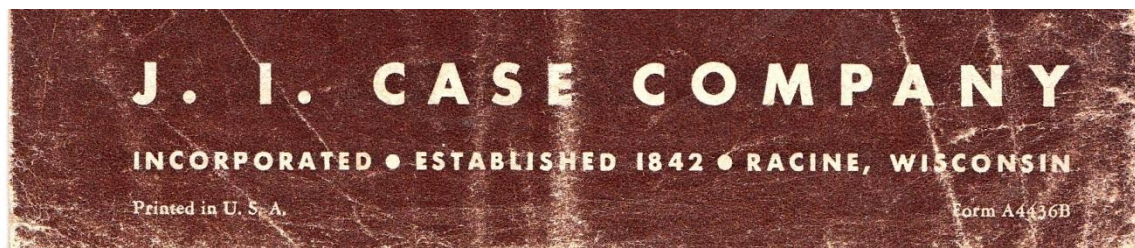
Bij een tractor met een smalle vooras gaat met uit van 3 wielen en worden ook de twee dicht bij elkaar staande wielen als één wiel beschouwd vandaar de 3 bij de CC-3 Het type C0 is een smalle uitvoering voor de fruitteelt en zelfs voor de suikerrietvelden was er een speciaal type van de C leverbaar als CCS met een grondspeling van 75cm. Tenslotte is er ook nog een verhoogde uitvoering namelijk de CH. Hiervan zijn er in het totaal maar 9 van gebouwd.

De spoorbreedteverstelling is niet zo eenvoudig als bij een b.v. een Farmall of een John-Deere waar je de spoorbreedte traploos kan verstellen. Bij de CC gaat dat iets anders. In stappen van 10 cm zijn de achter-



Case CC/ CC-3 Let op de speciale stuurinrichting.

wielen te verstellen van 1,22 m tot 2,13 m Dit geschiedt door de wielen te wisselen en of om te draaien en door blokken tussen de achteras en het wiel te plaatsen. Deze blokken zijn er in verschillende diktes. De CC/CC-3 heeft een eigenaardige stuurinrichting. Doordat de stuurstang tamelijk ver van de tractor uitwijkt beschrijft hij een hele bocht om zo weer terug te komen aan de voorkant van de trekker. De C en de L hebben nog geen onafhankelijke remmen dus afremmen op één wiel was er nog niet bij Tijdens de productie periode vanaf 1929 tot 1939 is de C/CC maar weinig veranderd.



In 1935 introduceerde Case de motorlift, dat is een mechanische koppeling voor werktuigen, en waren uitsluitend als optie verkrijgbaar op de CC /CC-3.

Vanaf 1938 bestond er ook een optie voor een elektrische starter. De L en de C zijn standaard niet uitgevoerd met een aftakas maar is deze tegen meerprijs beschikbaar.



Case R

In 1936 wordt de R aan de serie toegevoegd. Ook is deze weer als row-crop beschikbaar, als RC. De R/ RC beschikt over een 4-cilinder Waukesha benzine motor. Case heeft zelf geen motor die klein genoeg is voor de tractor. De R/ RC heeft een vermogen

van 11 pk aan de trekhaak en 18 pk aan het vliegwiel. Omdat deze trekker in vergelijking met een andere trekker in zijn klasse uit die tijd goed aan de prijs zat werd het niet echt een groot succes.

In 1937 kocht Case The Rock Island Plow uit Illinois op en in 1939 wordt flambeaurood de standaard kleur voor alle Case tractoren en werktuigen en hiermee verdween de grijze grauwe kleur. Dit ging gepaard met een introductie van een nieuwe vloot tractoren te beginnen met de LA. en de D. Op hun styling en kleur na zijn



Case RC

er op deze tractors weinig veranderingen te bespeuren. Het is zelfs zo dat de eerste 553 nog de band verlieten als het type C in plaats van het type D. De LA is de opvolger van de L en de D volgt de C op.



Case LA was ook in rupsuitvoering leverbaar.



Case LA

De LA bleef technisch zo ongeveer hetzelfde als de L. en is alleen in standaard uitvoering leverbaar dus zonder verstelbare spoorbreedte.

Bij de D is nu de motorlift standaard evenals de aftakas. In de loop der jaren zijn er natuurlijk wel wat verbeteringen aangebracht en vanaf 1940 is er bij alle uitvoeringen een vierde versnelling toegevoegd en is de spoorbreedteverstelling niet meer met klossen maar nu traploos schuivend op een steekas. Eindelijk tegen het eind van de productie periode wordt de handkoppeling vervangen door een voetkoppeling en worden de beide rempedalen aan de rechterkant geplaatst.



Case D het standaard model.

Van de D zijn ook weer verschillende varianten verkrijgbaar. Ik zal proberen te vertellen wat de verschillen zijn. Soms kan ik er ook niet goed hoogte van krijgen. Allereerst de D dat is het gewone standaard model, de DC is als eerste verschenen in row-crop

uitvoering. Dan verschijnt de DC-4 dat is de row-crop uitvoering met een brede vooras en om de row-crop modellen niet door elkaar te gooien wordt nu de DC met (smalle vooras) aangeduid als DC-3. Deze kon worden geleverd met een brede vooras maar dan afneembaar.

Dan hebben we nog de DEX. Dit is een tussenmodel tussen de D en de DC in bedoeld voor de export.



Case DC/ DC-3 met een brede vooras.



Case DEX

De verhoogde D wordt aangeduid als DH en niet te vergeten de DO is voor de fruitteelt. Na de oorlogsjaren (1949) verscheen Case ook met



Case DC/ DC-3 met een smalle vooras

een eigen driepuntshefinrichting (Eagle Hitch) verkrijgbaar op de DC. De aftakas is nu onafhankelijk en er is een thermostaat aangebracht in het koelsysteem van de motor. Voor zover ik weet bleef de kettingaandrijving zowel op de D als op de LA en later ook op de S gehandhaafd.

Tijdens of na de gedaante verwisseling is wel het vermogen van de LA en de D in stappen respectievelijk verhoogt van 44 naar 55 pk en van 27 naar 37 pk. De LA en de D waren beresterk maar om eerlijk te zijn waren eigenlijk al niet meer van deze tijd toen ze de markt opkwamen.



Case DC-4 herkenbaar aan de vaste brede as.



Case L met het Hesselman systeem, waarschijnlijk later aangebracht want volgens de gegevens was het Hesselman systeem pas leverbaar (1942) toen de L al uit de productie was genomen.

Vanaf 1942 konden de LA'S worden uitgerust met het Hesselman benzine-injectie systeem en werden op de markt gebracht als LA-H. Dit systeem maakt het mogelijk om met de standaard Case ontsteking dieselolie te verbranden. Deze technologie werd ontwikkeld in Zweden en werd in licentie gegeven aan de Waukesha motoren fabriek.

Het grootste voordeel van dit systeem was, dat er veel beter kon worden gestart dan, vooral bij koude temperaturen, bij een conventionele dieselmotor met een hoge depressie. Een tractor uitgerust met dit Hesselmansysteem kan bij elke willigkeurige temperatuur worden gestart.

De Case R heeft in 1939 een nieuwe styling gekregen en is ook weer als RC row-crop leverbaar



Case R in standaard uitvoering.

Tussen 1940 en 1941 werden de V en de S aan de Case lijn toegevoegd. Deze twee vervangen de R die nu uit de productie wordt genomen. In 1942 wordt de V weer al weer vervangen door de VA maar door de tweede wereld oorlog wordt de productie in 1942 gestaakt. In oorlogstijd produceerde het bedrijf honderdduizenden granaten, vleugels voor de B-26 bommenwerpers en koelers voor de Rolls-Royce vliegtuigmotoren.

Na de oorlog wordt de productie van de vooroorlogse modellen weer hervat. Net als de zwaardere typen is de VA ook uitgevoerd met vier versnellingen vooruit en één achteruit en is ook in verschillende uitvoeringen leverbaar o.a. V, VC en V0. Bij de S geldt hetzelfde als bij de D wat varianten betreft. De V en de S beginnen met een vermogen van 18 en 27 pk.



Case V als standaard uitvoering.



Case VA als standaarduitvoering.

Aan het eind van de productieperiode in 1955 heeft de S volgens de folders van Van Driel en van Dorsten een vermogen van 32 pk. Nu moet ik er bij vertellen dat het vermogen aan het vliegwiel gemeten zoals dat voor 1950 meestal gebeurde altijd lager uitvalt dan direct aan de motor.

Vandaar waarschijnlijk de grote vermogen verschillen.



Case VAC met een smalle en een brede vooras.



Case SC/ SC-3



Case S als standaarduitvoering.

Over de verschillen tussen de V en de VA weet ik weinig te vertellen waarschijnlijk zij er gewoon wat verbeteringen aangebracht. Ook is de motorkap iets anders. De VA is in dezelfde uitvoeringen leverbaar als de V. Vanaf de introductie van de V beschikten ze in tegenstelling tot de andere Case typen al over een voetbediende koppeling. Omdat Case nog steeds niet de beschikking had over een kleine passende motor werd deze 4-cilinder betrokken bij Continental.

Vanaf 1949 wordt de VAC-14 aan de VA serie toegevoegd. Dit is een row-crop trekker met een brede vooras. Standaard is dat de eerste trekker voorzien van Eagle Hitch een

hydraulische

driepunts

hefinrichting die in dat jaar werd geïntroduceerd.

Op de andere trekkers uit de VA serie bleef het een optie. De VA serie is met zijn lage gewicht van 1165 kg wel één van de populairste modellen

geweest die Case ooit heeft verkocht. Vanaf het productie jaar 1940 tot 1955 zijn er in totaal van de V/ VA serie meer dan 60.000 verkocht.



Case VAC-14

Tussen 1953 en 1956 vinden er weer verschillende veranderingen plaats. De flambeau rode kleur verdwijnt en daarvoor in de plaats komt een woestijnachtige kleur voor het plaatwerk en het chassis blijft flambeau rood.



Case 500

In 1953 wordt de LA vervangen door de 500. In feite is het nog precies dezelfde tractor als de LA maar is alleen leverbaar met een 6-cilinder dieselmotor (6178 cc) met een vermogen van 65 pk. Ook bleef de oude versnellingsbak gehandhaafd. Zelfs de kleuren zijn niet veranderd.

De S en de D gaan in 1952 uit de productie waarschijnlijk omdat er weinig vraag meer is naar die verouderde standaard modellen. De SC en de DC gaan nog enige tijd door en worden in 1954 opgevolgd door het type 400. Motorisch vergelijkbaar met de 500 maar dan een 4-cilinder van 50 pk. De 400 is uitgevoerd met een Power Range transmissie met 8 versnellingen vooruit en twee achteruit bediend met



Case 400

(type 411 Benzine-uitvoering row-crop).

één hendel. Op de trekkers die uitgevoerd zijn met ijzeren wielen worden de zevende en de achtste versnelling vergrendeld.

In 1955 wordt de VA serie opgevolgd door de 300 met een vermogen van rond de 30 pk. Vanwege de dure dollar was voor ons land niet meer interessant om dure tractors uit Amerika te importeren.

Bovendien waren de Europese tractor zeker zo modern als die om zo maar eens te zeggen die verouderde Amerikaanse trekkers. Vandaar dat er sinds half de jaren 50 bijna geen één Case meer naar Nederland is geïmporteerd. Van deze nieuwe 300 en 400 series zijn er in ons land dan ook bijna geen verkocht.



Net als bij de lettercode serie zijn er bij de 300 en de 400 series weer verschillende aanduidingen leverbaar. Zo worden de row-crops aangeduid met 301 /401, de smalspoor met 302/ 402 en de benzine uitvoering wordt aangeduid met 310 / 410. En zo zijn er nog meer varianten. De getallen vanaf de 310 /410 en daar boven zijn allen benzine motoren met dezelfde varianten als bij de dieselu uitvoering. Volgens mij werden die verschillende typeaanduidingen tussen diesel en benzine, row-crop of standaard alleen maar op papier gebruikt want op de meeste tractors kom je de aanduiding bijna niet tegen.



Case 350 (type 351 row-cropuitvoering).

Om het gat op te vullen tussen de 400 en de 500 wordt in 1957 de 350 / 351 (Standaard en row-crop) met een vermogen van 45 pk aan de serie toegevoegd. Dit zijn beiden benzine uitvoeringen. In dat zelfde jaar wordt de 500 vervangen door de 600. Deze heeft dezelfde 6-cilindermotor van de 500 en is ook alleen weer in

standaard uitvoering verkrijgbaar maar heeft nu zes versnellingen vooruit en 1 achteruit.



Case 600

Na een jaar (1958) wordt deze en ook de 300 en de 400 serie uit de productie gehaald en komt er een geheel nieuwe serie op de markt die men de B serie genoemd. Waarom ze dat de B serie noemen is niet helemaal duidelijk maar ik denk ter onderscheiding van



Case 210-B de standaarduitvoering uit de 200-B.

voorafgaande series omdat er trekkers bij zijn met dezelfde typeaanduiding als uit de voorafgaande serie. De trekkers uit de B serie hebben allemaal dezelfde nieuwe styling waarin ze duidelijk te onderscheiden zijn van hun voorgangers.

Deze nieuwe serie bestaat uit de volgende typen . Te beginnen met de 200-B, deze is onderverdeeld in de 210-B en de 211-B standaard en row-crop. De 200-B serie heeft een vermogen van 33 pk. Ook de 400-B, de 500-B en de 600-B zijn maar onderverdeeld in twee uitvoeringen waar net als bij de 200-B een 10 is toegevoegd voor standaard



Case 511B uit de 500-B serie.

uitvoering en een 11 voor de row-crop uitvoering Alleen bij de 600-B serie is ook een boomgaard uitvoering leverbaar aangeduid als 614-B. Wat de transmissie betreft zijn de 200-B en de 500-B uitgerust met de oude vier-versnellingsbak met één achteruit

Terwijl de 400-B en de 600-B zijn uitgerust met het Case Ó Matic transmissie systeem met acht versnellingen vooruit en twee achteruit. Alle bovenstaande B series zijn allen uitgerust met een 4-cilinder benzinemotor. Let wel de 400-B is niet te vergelijken met de voorafgaande 400 serie en is ook niet de opvolger hiervan.

De 300 serie is overgebleven van de vorige serie maar dan wel met de styling van de B serie. Ook hier weer in verschillende varianten leverbaar. De 700B is de opvolger van de 400 serie alleen is het vermogen van 50 pk naar 56 pk



Case 700-B diesel

opgeschroefd. Uiteraard is deze ook weer leverbaar als row-crop uitvoering met de keuze tussen een dieseluitleiding of L.P.G. De 800-B

1



heeft een vermogen van 66 pk is ook verkrijgbaar in met een diesel of een LPG motor, een row-crop en een boomgaard uitvoering. Tegen optie is op de meeste typen Triple Range leverbaar waardoor het aantal versnellingen wordt verdrievoudigd tot 12 vooruit en drie achteruit. Het zou ook mogelijk kunnen zijn dat dit enkel verkrijgbaar was op de typen met de 4 versnellingsbak.

2



De 900-B is enkel als standaarduitvoering leverbaar. Veel meer dan de oude 500 is het eigenlijk niet.

(1) Case 811-B uit de 800-B serie.

(2) Case 900-B

De versnellingsbak is nog steeds dezelfde als bij de 600 alleen levert de 6-cilinderdiesel motor nu een vermogen van 78 pk en er is een keuze tussen diesel of L.P.G.



Case Vierzon 403



Case Vierzon Super 204

In 1957 gaat Case een fusie aan met het Franse concern Société Francaise Vierzon en krijgt daar een meerderheidsbelang om zo meer invloed te krijgen op de Europese markt. Er zijn in die periode ook in de fabriek in Vierzon (Frankrijk) nog verschillende Case tractors gebouwd. De allereerste zo rond 1960 waren gewoon in de Case gespoten kleuren Vierzon trekkers het betrof de typen Super 204 en 403.



Case CF-250

Vanaf 1964 verwierf Case alle aandelen van de Société en worden er nog een tijd lang Case tractoren gebouwd, afgeleid van de Amerikaanse Case tractoren. Bij de Franse Case trekkers begint het type aanduiding met CF (Case Frankrijk). Vanaf 1964 waren leverbaar de CF-250 van 25 pk, de CF-350 met een vermogen van 35 pk en de CF-400 levert 40 pk.



Case CF-350



Case CF-400

Het zijn alle drie 4-cilinders en in tegenstelling tot de Amerikanen hebben ze 8 versnellingen vooruit en 4 achteruit. Waarschijnlijk zijn er nog meer typen gebouwd maar daarvan is mij niets bekend. Ook niet hoelang ze nog Case trekkers in Frankrijk hebben gebouwd.

Alweer in 1959 wordt de B serie opgevolgd door de 30 serie. Achter alle modellen werd het getal 30 toegevoegd en de B werd verwijderd. De 400-B werd 430, de 500-B werd 530. In dezelfde serie is ook de 630, 730, 830, 930 en de 1030 leverbaar. Een serie van 35 tot 103 pk.



Case 430



Case 630 Row-Crop diesel (631)

De 6-cilinder 930 diesel is nog steeds gebaseerd op het ontwerp van zijn voorgangers en is inmiddels verouderd want als enigste is deze nog steeds leverbaar met de 6+1 versnellingsbak terwijl bij de meeste andere typen er een keuze was tussen 8 (Case Ó Matic of de Dual-Range) of 12 (Triple Range) versnellingen.

Er is nog steeds een standaard of een row-crop versie beschikbaar en ook de keuze tussen diesel of L.P.G blijft gehandhaafd. Hydraulische hefinrichting behoort tot het standaard pakket en tegen meerprijs is er ook stuurbekrachtiging leverbaar.



Case 930 Konform King is ook als row-crop verkrijgbaar.



Case 1030 Konform King met 4 wielaandrijving.

Vermogen dat is waarom het draait in de jaren 60 en om daaraan te voldoen komt Case met de 1030 Conform-King met een watergekoelde 6-cilinder van 100 pk later om nog meer vermogen te verkrijgen wordt er een turbocompressor aan toegevoegd. Als optie was er zelfs op de 1030 wielaandrijving leverbaar. Vanaf 1964 wordt de 1200 Traction King met een vermogen van 119 pk, met vieraandrijving en een turbo gelanceerd. Deze tractor is hoofdzakelijk bedoeld voor de grotere bedrijven.



Case 1200 Traction King

In 1967 wordt het Case concern overgenomen door Tenneco Inc uit Houston (Texas). De overname verleende het bedrijf financiële zekerheid en stelde het in staat om de productie in verschillende sectoren voort te zetten.

In 1969 verschijnen er nieuwe modellen te weten 470, 570 , 770, 870, 970 en 1070. Een reeks met vermogens tussen 35 tot 113 pk De typen 470 en 570 zijn nauwelijks veranderd ten opzichte van hun voorgangers de 430 en de 530. Ze zijn voor wie dat wil ook nog gewoon met een benzine motor leverbaar. De 770 t/m de 1070 hebben een geheel nieuwe styling en kregen de naam van Agri-King. Naar keuze waren deze modellen leverbaar met een volledig gesloten cabine.



Case 470, de eersten zijn nauwelijks veranderd.



Case 770 Agri-king

De 1470 met vierwielaandrijving, die de 1200 opvolgt, is de grootste trekker ooit toen door Case gebouwd De 6-cilinder motor met turbo levert een vermogen van 145 pk. In 1971 en 1972 worden de 1170, de 1175, de 1270, 1370 en in 1976 ook nog de 1570 aan het programma toegevoegd.

In 1970 ontwikkelt Case 4 en 6-cilinder lijnmotoren met directe dieselinspuiting en begint deze motoren ook voor andere fabrikanten te maken. Het jaar 1972 betekende een top jaar voor Case en in 1974 had het concern meer dan een miljard dollar omzet.



Case 1470

Door de overname (1972) van de David-Brown Company door Tenneco Inc wordt de woestijnzand-gele kleur vervangen door de witte kleur van de David-Brown tractoren. Het chassis en het motorblok behoudt de rood/oranje kleur van de Case tractoren. Door deze overname worden er een hele reeks David-Brown modellen aan het leveringsprogramma toegevoegd.



David-Brown Case 990 en 996

Ook in ons land worden er weer Case trekkers door Techno Import N.V. geïmporteerd. Het betreft vooral typen van 100 pk of meer. Net als alle andere fabrikanten heeft Case om aan de vraag naar nog meer vermogen te voldoen een aantal grote trekkers aan het programma toegevoegd het gaat om de typen 2470, 2670 en 2870. De 2470 en de 2670 hebben een 6-cilindermotor van Case en de 2870 heeft een 6-cilinder Scania motor met een vermogen van 300 pk.



Case 2470



Case 1570

In 1980 wordt de hele 70 serie vervangen door de 90 serie. De 1290, 1390 en de 1490 zijn allen vier cilinders in de vermogen klasse van 58 tot 83 pk. De 1690 is een 6-cilinder van 103 pk. De 1190 is een 3 cil van 48 pk.



Case 1570 Spirit of 76 Agri-king Een speciale uitgave van de 1570 in 1976. Dit is een limed edition waarvan maar een beperkt aantal is gemaakt

De 1490 en de 1690 kunnen worden geleverd met vierwielaandrijving. Alle tractoren vanaf de 1190 t/m de 1690 hebben een motor van David-Brown. De zwaardere typen de 2090, 2290, 2390 en 2590 zijn allen voorzien van een 6-cilinder Case motor met vermogens van 108,122, 160 en 180 pk. Voor de aller grootste bedrijven zijn er drie grote trekkers leverbaar met knikbesturing de 4490, 4690 en de 4890.



David-Brown Case 1190



Case 2290

Met vermogens uiteen lopend van 225 pk tot 300 pk. De laatste is net als de 2870 uitgevoerd met een 6-cilinder Scania motor. De meeste trekkers zijn leverbaar met de 12 speed powershift transmissie .

Met de 94 serie in 1984 verdwijnt na een tijdje de naam David-Brown voorgoed uit de merkaanduiding. Chassis en motorblok worden nu zwart van kleur. Wat de typen betreft verandert er niet veel in plaats van 90 staat er nu 94.



Case 1594, Op de eerste geleverde tractors stond nog David-Brown

Er is wel wat meer aandacht besteed aan het comfort voor de chauffeur ,dat betekent een comfortabele stoel, beter zicht en ventilatie in de cabine en nu kunnen alle tractors worden geleverd met vierwiel-aandrijving. De trekkers boven de 1694 zijn uitgerust met een boordcomputer bestuurd elektronische

instrumentatie waardoor wat efficiënter kan worden omgegaan met het brandstofgebruik.

Nieuw is de 1594 met een 6-cilindermotor van 95 pk die het gat opvult tussen de 1494 en de 1694. Bovenaan de zwaarste klasse is de 4994 toegevoegd. Deze reus heeft een 8-cilinder V-Motor met een vermogen van 400 pk.



Case 2594

Op de 2394, 2594, en de 4494 na komen alle anderen ook voor in het verkoop programma voor Nederland. Maar of er ooit trekkers net als de 4694 en de 4894 hier zijn verkocht betwijfel ik ten zeerste.



In een nog grotere stap om de marktpositie te verbeteren verwerft Tenneco in 1985 aandelen van trekker fabrikant International Harvester. Case wordt hierdoor de op één na grootste fabrikant van landbouwmachines. Aan de merknaam worden nu de letters IH toegevoegd.

Fruitteelt tractoren



Case CO (1931) Orchard



Case CO (1937) Orchard

Twee verschillende uitvoeringen van de Case CO

Vanaf de C serie bouwde Case ten behoeve van de fruitteelt en andere speciale gewassen ook speciaal uitgevoerde tractoren daarvoor. De CO was er speciaal voor de fruitteelt en was wat smaller uitgevoerd dan de normaal uitgevoerde trekkers voor de landbouw, zo was er ook nog een speciale uitvoering voor de rietvelden als CCS.



Case SO (Ochard)



Case DO (Ochard)

Ook de latere typen zoals de S, de D en de V/ VA hadden die speciale uitvoeringen. De trekkers die speciaal voor de hoge gewassen zijn gemaakt kregen meestal een H achter de type aanduiding dit klopt niet altijd kijk maar naar de LA-H Daar staat de H voor Hesselman.

Importeurs:
G. W. van Driel & van Dorsten
Hoofddorp - Telefoon 241



Case VO (Ochard)



Case VAH (High-crop)



Case VAO (Ochard of Vinnegard)

De 400 had er zelfs twee uit voeringen één voor de wijngaard (402) en en één voor de fruitteelt (type 405).



Case 402 Orchard



Case 405 (Vinnegard)



Case 413 (High-Crop)



Case 702-B (Ochard of Vinnegard)

Van de B serie is er enkel uit de 700 serie een fruitteelt type beschikbaar. Type 702-B en de 712-B de ene is een diesel en de andere is een LPG uitvoering.



Case 734 in twee verschillende uitvoeringen. Ze werden zowel in de fruitteelt als in de wijnbouw gebruikt.

De 734 diesel en de 744 Gas fruitteelt komt uit de 730 serie. Waarschijnlijk zijn ze toen gestopt met de smalspoor tractoren. Tijdens de overname van David-Brown bleef de 885

smalspoor in de productie omdat er geen andere smalspoor voor handen was.



Case 744 Orchard



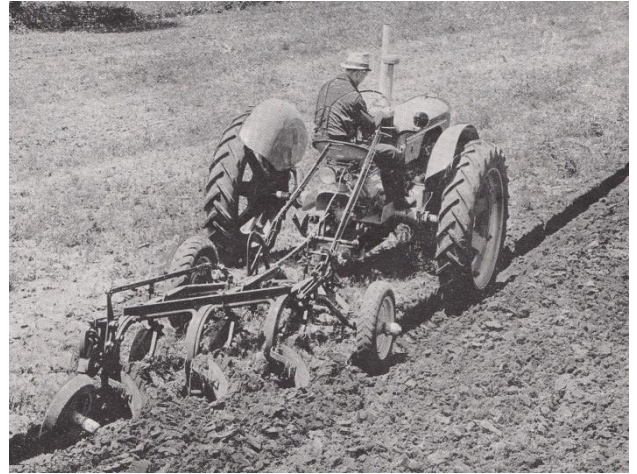
David-Brown Case 885

Case en werktuigen.

Door de al de jaren heen was Case ook producent van werktuigen want achter paard en trekker hoort immers een werktuig. Hier een kleine greep uit het werktuig assortiment van Case.



Ploegen met de 9-18



of

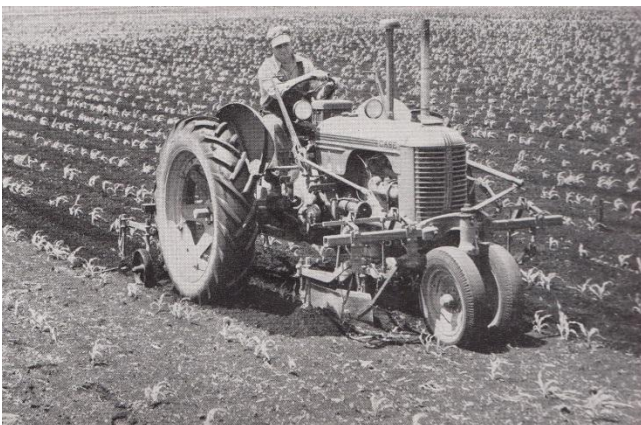
Ploegen met een DC



Rollen met een VAC



Ploegen met een 401 en een schijvenploeg van Case

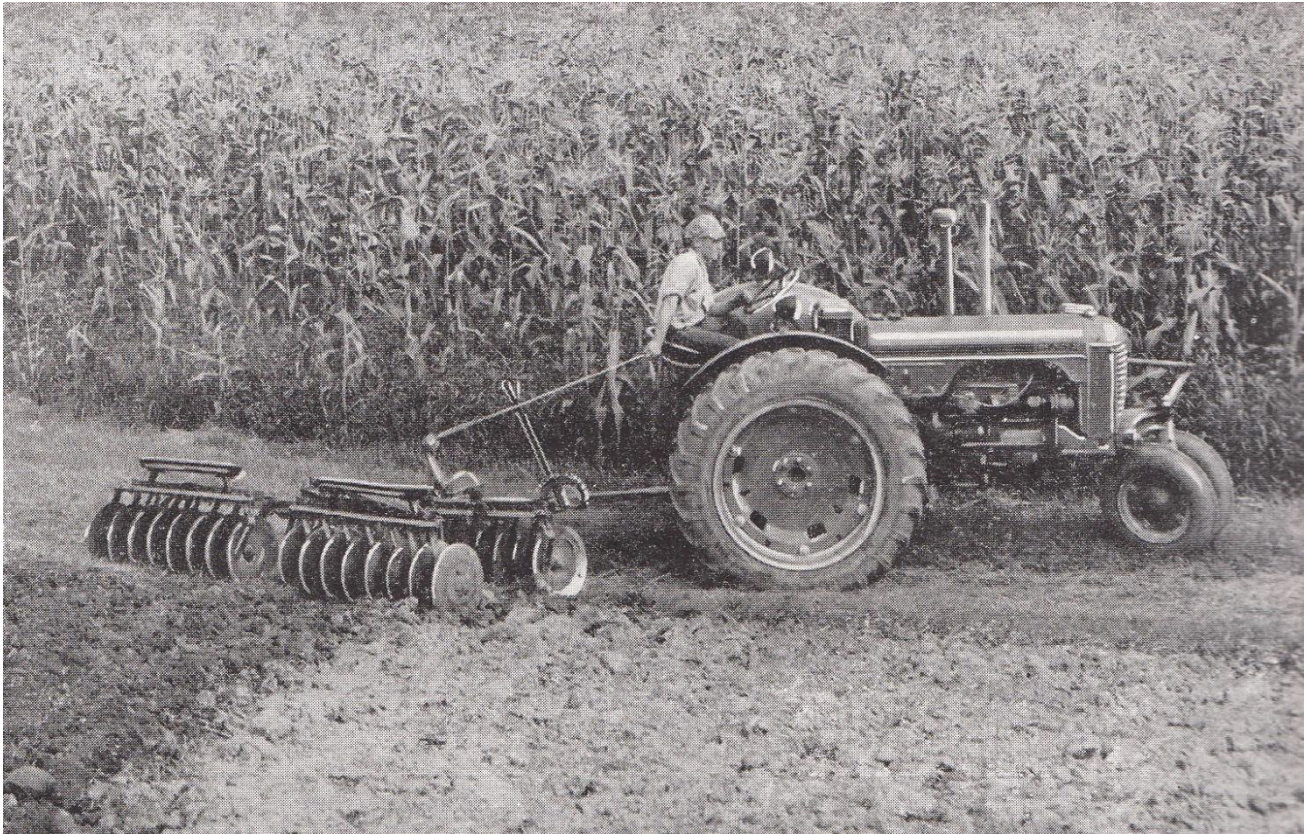


Wieden met een DC

of



wieden met een VAC-14



Schijfeggen met een Case DC/DC-3.



Maaidorsen met een DC/ DC-3 en een Case maaidorser.

Case Tractors

Meltham, Huddersfield, Engeland HD7 3AR

Een Tenneco Maatschappij

Aangesloten bij J.I. Case

Case Tractors is een divisie van Case Poclain Corporation Ltd.



Case 1594



Case 4994

94 Met een Case kan alles



Importeur:

B.V. TECHNO-IMPORT

Aamsestraat 32,

Postbus 145, 6660 AC Elst

Telefoon 08819-5525

Telex 48080



Boeke-Heesters

Boeke-Heesters bv - Postbus 249, 3800 AE Amersfoort
Tel. 033 - 630434 - Telex: 79120

J.I. Case

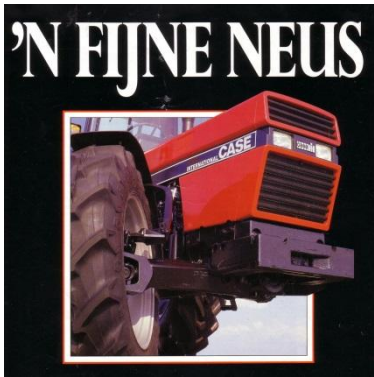
A Tenneco Company

700 State Street Racine, WI 53404 U.S.A.





Na de overname van IH door Tenneco bleven de meest bestaande typen van IH en Case gehandhaafd. Vrij snel na de overname krijgen alle trekkers dezelfde kleur en in 1986 een opvallende hoekige vormgeving ('N Fijne Neus). In 1988 introduceert Case IH haar



eerste serie tractoren. Deze Magnum serie bestaat uit vier typen vanaf 155 tot 230 pk en wordt in Racine

(Wisconsin, USA) gebouwd. Alle typen hebben 6-cilinder motoren met een turbo-compressor. De ingebouwde elektronica zorgt voor een interessante vernieuwing. Bij een motorstoring (wegvallende oliedruk of een te hoog oplopen-de motortemperatuur) slaat de motor binnen 30 seconden af. Vanaf 1990 komt naast de Magnum de Europese Maxxum serie van 90 tot 110 pk en wordt in 1992 uitgebreid met de 5150 van 125 pk. De powershift transmissie maakt het mogelijk om zonder te koppelen onder belasting van vooruit naar achteruit te schakelen. Bij de kleinere trekkers wordt in 1990 de bestaande 33 serie vervangen door de 40 serie en lanceert Case IH haar nieuwe 95 lijn, welke gebouwd wordt in Doncaster. Dat Case International aan de weg blijft timmeren blijkt wel in 1993 als Case met een grote trekker type 9370 met een motor van 14 liter en een vermogen van 360 pk op de markt komt.



Case IH Magnum 7130



Case IH Maxxum 5150



Case IH 795

Deze kniktractor wordt gebouwd bij Steiger in Fargo (North Dakota, USA). In 1994 wordt de in Doncaster gebouwde nieuwe tractor range geïntroduceerd, de 3200/4200 reeks van 45 tot 90 pk. Deze bestaat uit modellen met een laag profiel (LP) of de versies van Cabine-De-luxe in 2&4wd. Er komt ook een luxe uitvoering van de Maxxum met airco en fronthef. Eind 1996 neemt Case IH een meerderheidsbelang in

de Oostenrijkse firma Steyr. De Case IH CS-150 en de latere CS serie, gebaseerd op de Steyr modellen worden in de Oostenrijkse fabriek gebouwd. In het kader van de herstructurering wordt in 1997 de fabriek in Neuss gesloten. Hiermee komt een eind aan de productie van de laatste Duits-Franse IH trekker de 1455. In dat zelfde jaar wordt de nieuwe CX trekkerrange geïntroduceerd, gebouwd in Doncaster. In het begin van 1998 begint men in Doncaster met het bouwen van de Maxxum MCX serie. De transmissies worden nog in de Franse Fabriek in ST Dizier geassembleerd, maar de tractoren worden in Doncaster in elkaar gezet. In 1999 gaat Case IH een fusie aan met New-Holland. Het nieuwe bedrijf gaat Case New Holland Globaal N.V. heten (CNH). Het jaar daarop (2000) wordt de fabriek in Doncaster verkocht aan ARGO, een Italiaans concern waaronder ook o.a. Landini valt.



Case IH MX-120 en MX-135



Case IH MX-100 en MX-110

In 2001 gaat het nieuwe bedrijf in Doncaster o.a. de afgestoten series van Case IH produceren, de CX en de MC Range, onder de naam Mc Cormick. Ook dit jaar neemt ARGO de transmissie-faciliteit in ST Dizier Frankrijk van CNH globaal over.



Case IH JX serie

Hiermee geeft ARGO te kennen dat men voortaan in St. Dizier de transmissies voor MC Cormick gaat bouwen. Al in 2002 omvat de distributie Mc Cormick Europa, Australië, Nieuw Zeeland, Zuid- Afrika en de VS. Mc Cormick is inmiddels in de Verenigde Staten gevestigd om producten te importeren. Momenteel, levert Mc Cormick een serie van 35 tot 230 pk waaronder ook rupstractoren. Na de fusie tussen Case IH en New Holland heeft CNH vanaf 2001 tot 2011 verschillende series op de markt o.a. de CS serie, Maxxima, Maxxum, de CVX, JXU reeks en de Puma serie. Anno 2016 heeft CNH wereldwijd meer dan 11 ranges van 44 tot 550 pk. Daarbij zijn nog niet mee geteld de Steyr en de New Holland tractoren die nog steeds afzonderlijk gebouwd worden, wie weet hoe lang nog. Tegenwoordig kan elke tractor worden uitgerust met G.P.S. die werk van de bestuurder overneemt. Nog even en er komt een einde aan de tractor en zijn bestuurder want dan zullen de trekkers volledig onbemand over de akkers rijden. Vanaf de computer kan de boer zijn tractors observeren en zo gaat er weer een prachtig beroep verloren.



En tenslotte nog een greep uit het leveringsprogramma van 2016.

De Case-IH Quantum serie is weer onderverdeeld in de serie V, N en F en deze zijn op hun beurt weer te onderscheiden een aantal typen vanaf 65 tot 106 pk



Case Quantum 85 F



Case IH Farmall 115 U.

Vernoemd naar de legendarische Farmall uit vervlogen tijden

Case-IH Farmall. Ook deze zijn weer onder verdeeld in A, C,,U en U-Pro met ook weer verschillende typen in de pk klasse van 55 tot 103 pk.

Case-IH Maxxum is verdeeld in 6 typen vanaf 121 tot 154 pk

De Case-IH Puma begint met een vermogen van 148 pk en eindigd met 234 pk.



Case IH Maxxum 130 CVX



Case IH Puma 185 CVX

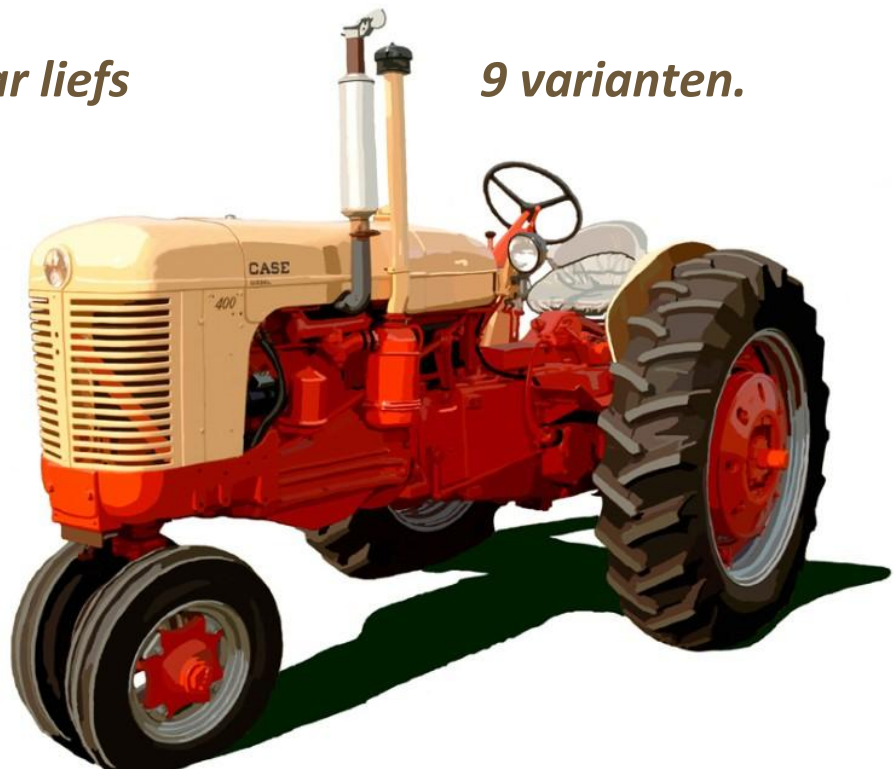
Dit zijn de meest voorkomende typen die er in Nederland worden verkocht . De Magnum en de grote Steiger modellen zijn ook nog leverbaar. En sommige modellen zijn ook als Steyr of New-Holland leverbaar

Case 400

Keuze uit maar liefs

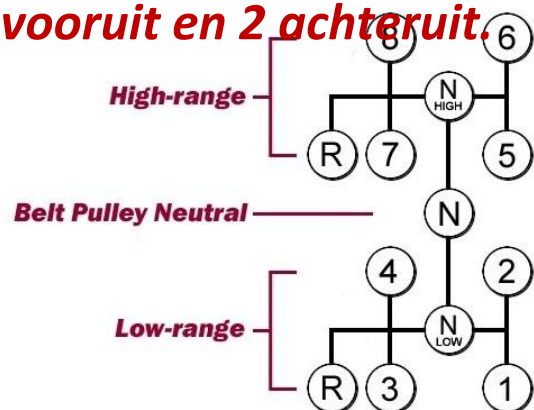
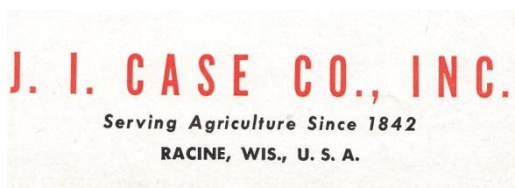
9 varianten.

400: Standaard diesel.
401: Row-crop diesel.
402: Wijngaard diesel.
403: High-crop diesel.
405: Fruitteelt diesel
410: Standaard Benzine
411: Row-crop L.P.G.
413: High-crop L.P.G.
420: Industrie diesel



Nu Power Range transmissie

met 8 versnellingen vooruit en 2 achteruit.



U moet ze zien om overtuigt te zijn dat Case toch beter is

vraagt het anders maar eens aan de gebruikers.



*Folders
Oldtimers
Miniaturen*

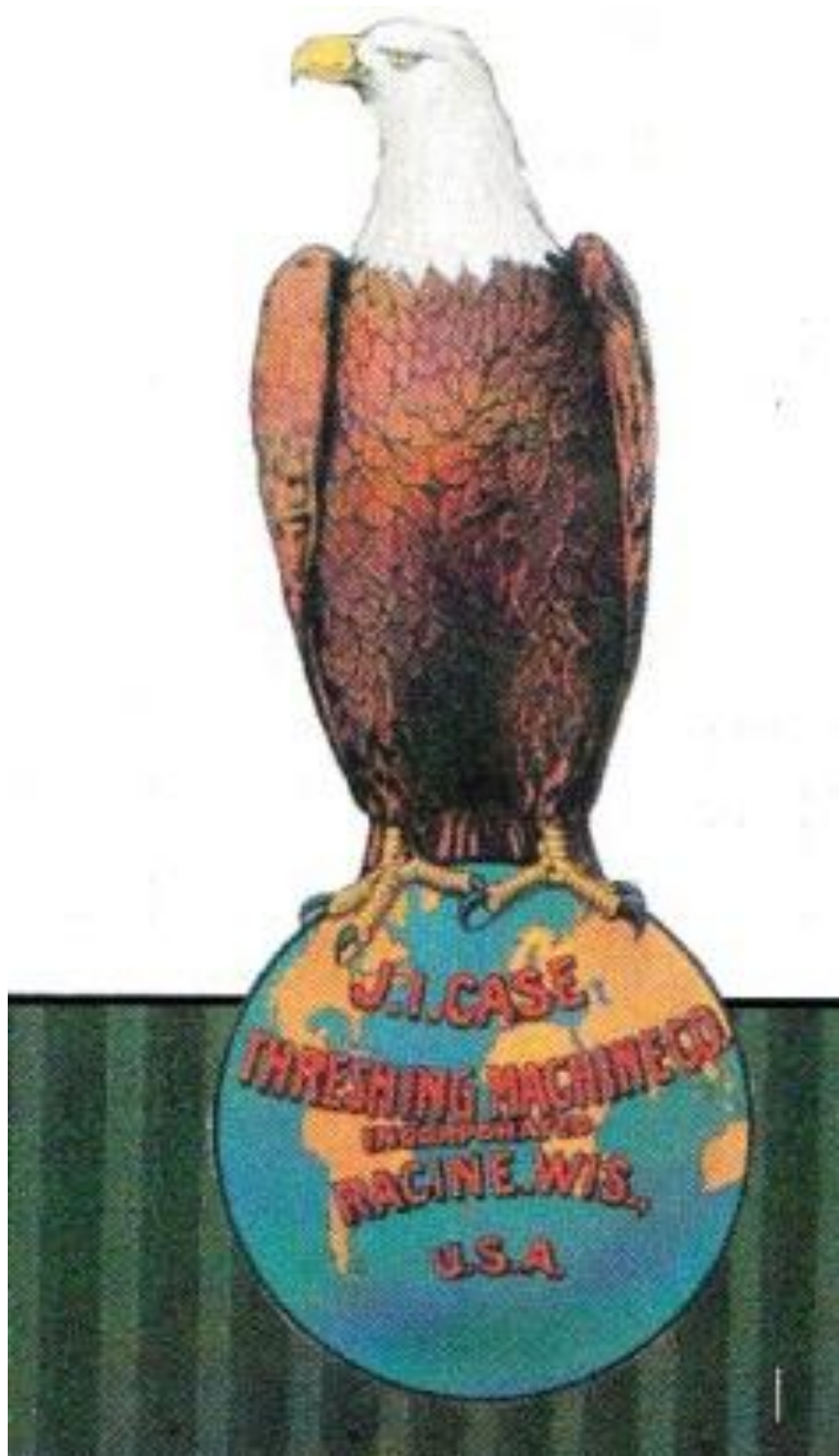
*Adrie Mol
v/d Poest
Clementstraat 14
4443 AM Nisse*

*E-mail
moldjonge@zcclandact.nl*

Tel 0113-649525

Alle rechten voorbehouden geheel of gedeeltelijke
overname is niet toegestaan

Auteur Arjaen



CASE