

Technische Daten 956 XL 1056 XL

Motor

Fabrikat und Typ	D-358	D-358
Nennleistung, kW (PS)	70 (95)	77 (105)
Nenn Drehzahl, U/min	2200	2300
Zylinderzahl	6	6
Hubraum, cm ³	5867	5867
Bohrung/Hub, mm	98,4/128,5	98,4/128,5
Max. Drehmoment, Nm	355	371
bei Motordrehzahl, U/min	1400	1400
Drehmomentanstieg %	17	16
Kraftstoffvorrat, l	140	140

Getriebe

Ausführung	Totalsynchron	Totalsynchron
Anzahl der Gänge	16 + 8	16 + 8

Hydraulikanlage

Art der Regelung	Unterlenker-Sens-o-draulic	Unterlenker-Sens-o-draulic
Kategorie	II	II
Hubkraft, kN	42,4	42,4
mit Zusatzzylinder, kN	51,3	51,3

Abmessungen und Gewichte

bei Std.-Bereifung	956 XL	956 XLA	1056 XL	1056 XLA
Höhe mit Kabine, mm*	2770	2770	2795	2795
Abstand Mitte Hinterrad bis				
Kabinenoberkante	1975	1975	1975	1975
Länge, mm	4194	4260	4194	4260
Breite, bis Außenkante				
Radabdeckung, mm	2306	2306	2306	2306
Leergewicht, kg	4290	4670	4370	4750
Bereifung:				
vorn	7,50-20	12,4 R 28	7,50-20	13,6 R 28
hinten	16,9 R 38	16,9 R 38	18,4 R 38	18,4 R 38

* Die Schleppergesamthöhen sind errechnete Werte aus den Konstruktionsmaßen - Mitte Hinterachse/ Oberkante Kabine plus statischem Halbmesser nach WdK-Richtlinie (Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie). Abweichungen von diesen Maßangaben sind in Abhängigkeit der Reifenkombination und der verwendeten Reifenfabrikate möglich. In Grenzsituationen, bezogen auf die Durchfahrhöhe, ist das Maß nach Reifenherstellereangaben (statischer Halbmesser bei der entsprechenden Belastung und Reifenfülldruck) zu überprüfen.

Alle Angaben und Abbildungen sind annähernd und unverbindlich. Die in den Abbildungen gezeigten Maschinen können von der Standardausrüstung abweichen. Konstruktionsänderungen vorbehalten. Ausführliche technische Einzelheiten entnehmen Sie bitte dem jeweiligen Typenblatt.

GER-60 R



956XL 1056XL



J | Case GmbH
Ein Tenneco Unternehmen
Industriestraße 39
4040 Neuss am Rhein



Daß die „Neuen aus Neuss“ den höchsten Ansprüchen der Praxis gerecht werden können, dafür spricht die einmalige Abstimmung zwischen modernster Antriebstechnik, superschneller Hydraulik und ergonomischer Gestaltung des Arbeitsplatzes bis in den ins Kleinste durchdachten bedienungstechnischen Nahbereich.



Der neue Zentralantrieb von Case/IH erfüllt mit seiner elektro-hydraulisch gesteuerten und im Ölbad laufenden Lamellenkupplung alle Forderungen nach hoher Bedienungs-freundlichkeit und Wendigkeit.

Die Zuschaltung des Vorderrad-antriebs erfolgt über Kippschalter am Armaturenbrett und erlaubt somit ein schnelles Reagieren auf kritische Situationen bei jedem Belastungszustand. Das System spricht unmittelbar, aber in der Wirkung progressiv an. Die Viskosität des zwischen den Lamellen befindlichen Öls dient dabei der Harmonisierung zwischen Hinter-



Die „C-Familie“

rad- und Vorderradantrieb. Neben diesen geländedienlichen Eigenschaften bietet die neue Anordnung noch zwei weitere, wesentliche Vorteile:

1. Der Schlepper fährt grundsätzlich mit Allradantrieb an, ob dieser nun vorgewählt ist oder nicht, und
2. bei Abbremsen wird der Allradantrieb automatisch zugeschaltet und wirkt als Vierradbremse. Das bedeutet erhöhte Sicherheit am Hang, bei Transportarbeiten und jeglicher Fahrt vor schiebender Last.



Unterschiedliche Widerstandsmomente an den Vorderrädern werden durch ein Lamellen-Selbstsperrdifferential ausgeglichen, das diese Anpassung ständig und automatisch bewirkt. Doppelte Kreuzgelenke im Schwenkbereich der Räder sorgen für ruckfreies Abrollen, auch bei vollem Einschlag.

Ein besonderer Stellenwert wurde der ermüdungsfreien Bedienung des Schleppers zugemessen. So ist alles, was mit der Hand betätigt werden muß, blind tastbar und in kürzesten Griffwegen, zumeist mit der rechten Hand, erreichbar.



XL-Kabine mit beispielhaftem Komfort

Am Ende waren es die wechselhaften europäischen Wetterbedingungen, die bei der Entwicklung der XL-Kabine von Case/IH den Ausschlag gaben. XL, das ist eine Formel, die ganz auf Wohlbefinden und entspannte Konzentrationsbereitschaft des Fahrers gerichtet ist. Bequemlichkeit „zum Reinsetzen“ ist dabei eine schon selbstverständliche Begleiterscheinung.

Die Qualitätsmerkmale sind allerdings nicht zufällig. Der Immissionsschutz zum Beispiel wird durch eine Bauweise erreicht, die bei Ackerschleppern bisher wegen ihres Aufwands ungewöhnlich ist, nämlich die konsequente Verwen-

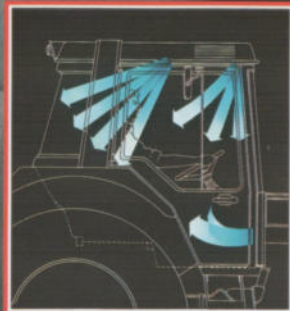
XL-Kabine

dung von Form- und Schalungsteilen, die im Tiefziehverfahren hergestellt sind, und die in Kombination mit dem starken Überrollbügel einen praktisch verwindungssteifen, dröhnfreien Sicherheitskäfig bilden. Die gesamte Kabine ist auf vier schwingungsdämpfenden Elementen gelagert, die in ihrer Geometrie die Wirkung einer Dreipunktlagerung haben und somit den Fahrer vor Vibrationen und ermüdenden Nickschwingungen besonders gut schützen.

Ein niedriger Geräuschpegel innerhalb der Kabine unterstreicht das Niveau von Komfort und Qualität.

Der sehr bequeme Sitz ist nach arbeitsmedizinischen Gesichtspunkten entwickelt und selbstverständlich in jede gewünschte Richtung verstellbar.

Richtiger Umgang mit der Luft im Innenraum schließlich schafft jene Atmosphäre, die für nachhaltige Freude an der Arbeit wesentlich ist.



Dafür sorgt ein dreistufiges Tangentialgebläse, das pro Stunde bis zu 600 m³ gefilterte Frischluft in die Kabine „atmet“, die durch neun im Innenraum verteilte Düsen nach Belieben in Richtung und Strömungsintensität eingestellt werden kann.



Die perfekte Antriebstechnik

Supersynchron, das ist „der kleine Unterschied“ zum landläufigen Vollsynchrongetriebe, dessen Bezeichnung irreführend sein kann, weil z. B. oft die Gruppenschaltung eben nicht synchronisiert ist und damit Zeitverluste und Kratzgeräusche in Kauf genommen werden müssen. Beim Supersynchron-Getriebe von Case/IH ist die Gleichlaufschaltung total, einschließlich der Reduzierstufe und der Gruppe. Schaltkomfort von 0-40 km/h also. Durch eine feine, lückenlose Gangabstufung steht im Arbeitsbereich bis ca. 12 km/h eine Palette von 12 Gängen zur Verfügung, mit denen alle in der Land- und Forst-



Getriebe

wirtschaft anfallenden Arbeiten ausgeführt werden können.

Die Geschwindigkeiten in der Rückwärtsfahrgruppe sind höher ausgelegt, was beim Frontladerbetrieb zeitsparend ist.

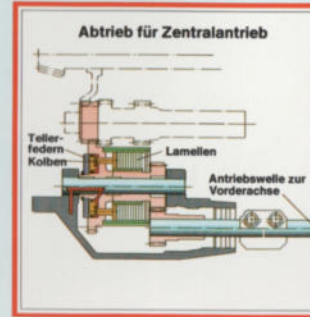
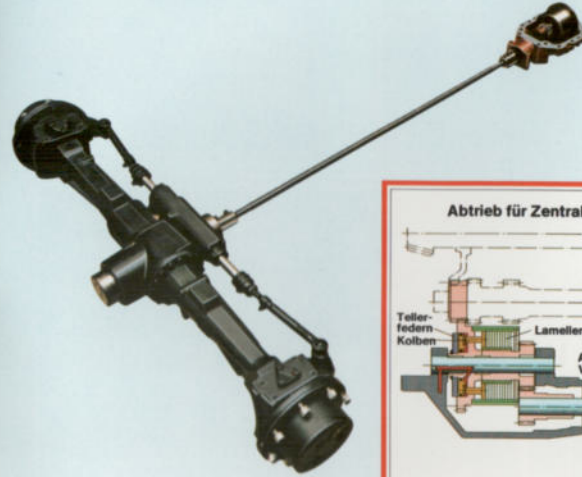
Durch die Betätigung eines Fußhebels wird die Differentialsperre eingeschaltet.

Zapfwelle

Der Schlepper kann ab Werk mit zwei Zapfwellen von 540/min und 1000/min oder einer von der Kabine aus umschaltbaren Zapfwelle ausgerüstet werden. Diese vom Fahrantrieb völlig unabhängige Motorzapfwelle ist durch die Zweifachkupplung unter Last in Eingriff zu bringen. Die Kupplungsbeläge sind hitzeunempfindlich, extrem verschleißfest und zur Übertragung sehr hoher Drehmomente geeignet.



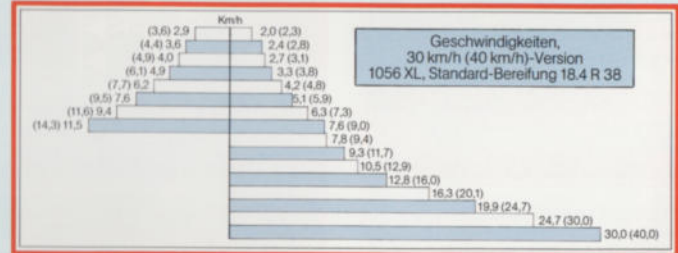
Für zentimetergenaues Fahren und Richtungsstabilität sorgt eine hydrostatische Lenkung, deren Gleichlaufzylinder in den rückwärtigen Teil des robusten Vorderachskörpers einbezogen ist. Das kraftsymmetrische Einschlagverhalten und die sehr präzise Radführung entsprechen dabei dem natürlichen Lenkempfinden des Fahrers.



Die zentrale Kraftwelle verläuft – ohne Kardangelenke – in einem flachen Tunnel unterhalb des glatten Schlepperrumpfes und erreicht, bei vorbildlicher Bodenfreiheit, mittig die Vorderachse. Das Wickeln von Erntegut oder gar das Auflaufen im Gelände ist damit wirksam vermieden.

Der beiderseitige Pendelwinkel von 12° ist wesentlich für satten Bodenkontakt der Vorderräder auf sehr unebenem Grund.

Entscheidend für die volle Ausnutzung der neuen Antriebs- und Fahrwerkstechnik ist allerdings die optimale Gewichtsverteilung auf beide Achsen, die bei der Bodenbearbeitung durch die besondere Charakteristik der Hydraulik eine ideale Ergänzung findet.

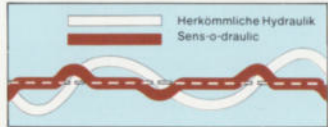


Sens-o-draulic... das überlegene Hydrauliksystem

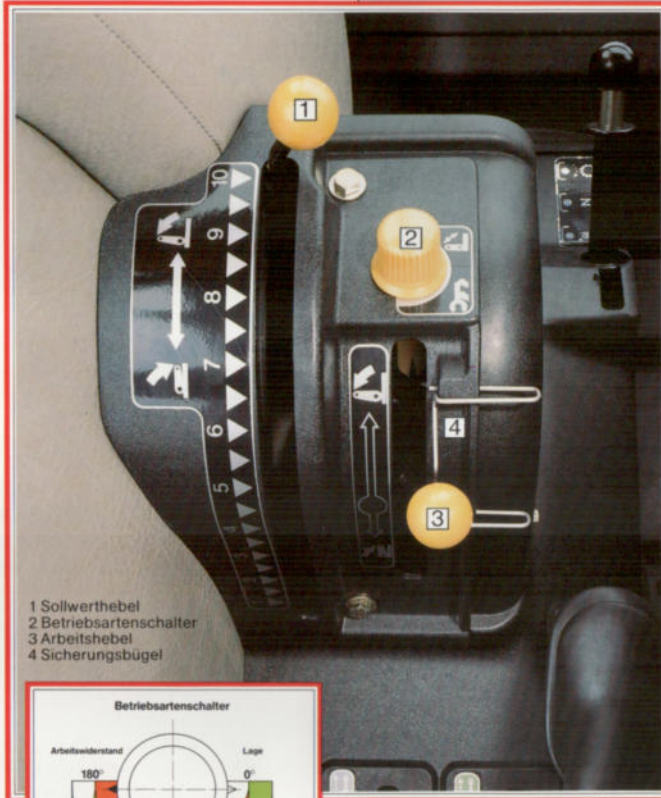
Jetzt lassen sich mit der gleichen Schlepperleistung größere Flächenleistungen erzielen. Auch ungünstige Bodenverhältnisse mit wechselnden Strukturen sind kein Problem mehr. Bei der Sens-o-draulic erfolgt die Übertragung der Regelimpulse nicht mehr mechanisch, sondern über den Servo-Hydraulikkreis. Die Anlage arbeitet bei höchster Empfindlichkeit mit einer bisher nicht gekannten Reaktionsschnelligkeit im Regelvorgang. Der Schlepper fährt aufgrund der direkten Regelung immer mit optimaler Reifenhftung, weil durch die gleichbleibende Belastung der Hinterachse der kraft- und kraftstoffzehrende Reifenschlupf weitestgehend vermieden wird.

Sens-o-draulic

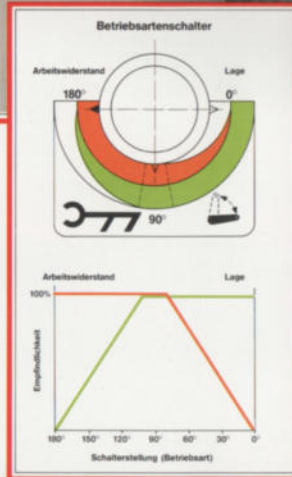
Durch Betätigung leichtgängiger Schiebhebel werden die Sollwerte für die Bodenbearbeitung vorgegeben. Diese Werte können auch manuell übersteuert werden, z.B. für ein schnelles Einziehen des



Pfluges, der sofort danach seine vorgegebene Lage selbsttätig wieder aufsucht. Eine ganz neue Regelungsart ist die „Kombinationsregelung“. Hier sind die Betriebsarten „Lage“ und „Arbeitswiderstand“ ohne Verlust der Regelempfindlichkeit miteinander kombinierbar – im Gegensatz zur herkömmlichen „Mischregelung“. Dadurch werden starke Arbeitstiefenänderungen bei wechselnden Böden vermieden und ein sauberes Pflugbild erreicht. Da die Sens-o-draulic durch ihr äußerst feinfühliges Ansprechvermögen mit deutlich kleineren Regelaus-



- 1 Sollwerthebel
- 2 Betriebsartenschalter
- 3 Arbeitshebel
- 4 Sicherheitsbügel



schlagen arbeitet, erhöht sich der Wirkungsgrad. Der Verbrauch an Hubenergie ist verringert, was mit einer spürbaren Ersparnis an Kraftstoff verbunden ist.

Externe Lageregelung

In Sekundenschnelle können Anbaugeräte mit Hilfe eines Fernbedienungsknopfes, der sich hinten am rechten Kotflügel befindet, angekuppelt werden.

Zusatzsteuergeräte

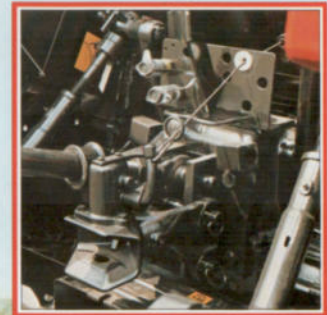
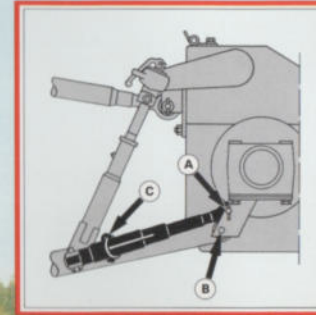
Die doppelwirkenden Steuergeräte bieten vier Schaltpositionen: Hebel, Neutral, Senken, Schwimmstellung und sind mit automatischer Sicherung versehen. Zur Standardausrüstung gehört ein doppelwirkendes Zusatzsteuergerät ohne Sperrblock mit Schnellverschlusskupplungen.

Werkseitig können bis zu 3 doppelwirkende Zusatzsteuergeräte montiert werden. Ein viertes kann über Feldanbau angebracht werden.

Weiterhin stehen Zusatzsteuergeräte mit ein- und zweiseitigem Sperrblock zur Verfügung.

Teleskop-Seitenführungen

Werden die Seitenführungen im Punkt „A“ der Halter angelenkt, so ist der Pflug in Arbeitsstellung frei beweglich, im ausgehobenen Zustand jedoch seitlich starrgestellt, um einen sicheren Transport zu gewährleisten. Im Punkt „B“ angelenkt sind die unteren Lenker über den gesamten Hubbereich starrgestellt. Nach Herausziehen der Steckstifte („C“) sind die unteren Lenker frei beweglich.



Automatische Anhängerkupplung

