

Case International 585 XL

Een Engelse Cormick, zo wordt hij vaak genoemd. Het duidt op het land van herkomst. De ware naam is Case International en de typeaanduiding 585 XL. Deze trekker combineert 44 kW (59 pk) motorvermogen met een luxe cabine en vierwielaandrijving.

door Henk Beunk

Toen International nog op eigen benen stond, was de typeaanduiding van deze trekker 585 XLA.

Andere wijzigingen die geïmpard gingen met het samengaan van International en Case zijn de nieuwe kleuren (rood-zwart in plaats van rood-wit) en het knikje in de neus.

Motor

Het karakter van de motor van de 585 laat zich omschrijven als „normaal“: de kengetallen geven geen aanleiding tot krasse uitspraken. Met een specifiek vermogen van 77 kubieke cm per kW en een specifiek verbruik van 240 gram/KW/h zit hij boven gemiddeld. Dat komt omdat er geen turbo-compressor wordt gebruikt. Boven gemiddeld, maar dan positief, zit hij ook met de stijgingsfactor van het koppel: 0,54.

Er is geen voorfilter, maar wel een lampje voor een verstopt hoofdfilter. De startbeveiliging bestaat uit het intrappen van het koppelingspedaal. Mocht dat starten onverhoopt niet lukken, dan is de trekker, ondanks de onderbelasting schakelbare hoog-laag per versnelling, toch aan te slepen. Eén van de twee posities van die hoog-laag is namelijk mechanisch (veerbelast).

Koppeling

Het koppelingspedaal (de plaat) pakt laat. Dat wil „nieuwe“ bestuurders nog wel eens verrassen. Je denkt dan dat hij niet in de versnelling staat waardoor je het laatste stukje van de slag van het pedaal nonchalant laat opkomen.

De benodigde kracht is gering en de plaats van het pedaal goed.

Versnellingsbak

Voor het eerst sinds lange tijd hadden we met de Case International weer een trekker in de test met een hoog-laag die onder belasting schakelbaar is. Voor de bestuurder is dat een genot. Powershift noemt Case Internatio-

nal. Je kiest de versnelling waarvan je denkt dat hij het kan doen. Als dat dan op sommige plaatsen net niet lukt, verlaag je onder het rijden de snelheid met 15 procent. De trekkracht neemt dan met 15 procent toe.

De bediening van deze hoog-laag gaat bij de 585 via een klein hendeltje op het dashboard. De slag ervan is klein, waardoor het moeilijk te zien is of hij nu in de hoog of in de laag staat. Een lampje voor een van de beide standen zou helpen. Nog mooier was het geweest als de schakelaar op de versnellingsbak had gezeten.

De versnellingspook is goed gesynchroniseerd, schakelt soepel en is goed bereikbaar. Voor de groepenpook geldt alleen het laatste: de goede bereikbaarheid. De overige kwalificaties zijn: stug (voor een deel misschien het gevolg van nieuwigheid) en onge-

door, en omdat de bestuurder de afbeelding op de poken niet kan zien, is er een vrij grote kans op schakelfouten.

De verdeling van de 16 versnellingen vooruit en acht achteruit is redelijk. Het hand- en voetgas zijn goed te bedienen.

Remmen

De 585 remt via een schijvenpakket aan weerszijden van de achterbrug. Het remvermogen is goed. Dat merk je vooral als de achteras zwaar wordt belast. Als u rijdt met alleen de trekker, heeft deze door het ontbreken van voorwielberemming nogal de neiging om door te schuiven.

De rempedalen zijn plezierig te bedienen en zowel het koppelen als het ontkoppelen is met de voet te doen; een veiligheidsverhogend aspect.

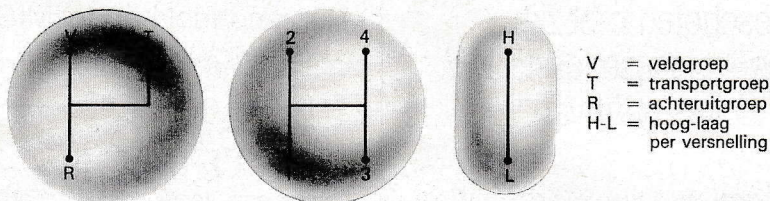
De handrem (eigenlijk een par-

draaicirkel die u in de technische gegevens vindt, geldt dan ook alleen als u werkt zonder voorspatborden. Wilt u die er op laten zitten, dan komt de draaicirkel zonder ingeschakelde vierwielaandrijving op zo'n negen meter en met de voorwielen erbij op ruim tien meter. Iets minder opzienbarend, maar nog steeds aantrekkelijk.

Van uiterst linksom naar uiterst rechtsom moet u 4 2/3 maal het stuurwiel ronddraaien. Dat is vrij vaak. Echt plezierig zit dat stuurwiel niet en er zijn geen verstelmogelijkheden. Verder „verloopt“ het stuurwiel vrij sterk. Dat is lastig tijdens transport.

Positief is dat het sturen, zelfs bij een stilstaande trekker, een minimale krachtsinspanning vraagt. Voor zover onze herinnering strekt, hebben we nog geen besturing gehad die weinig kracht vroeg. De stuurstangen van de cilinder liggen achterlangs de vooras.

Schakelpatroon



synchroniseerd. De vooruit-laag en de achteruit zitten tegenover elkaar, maar doordat de trekker eerst stil moet staan voordat je kunt schakelen, gaat het voordeel daarvan goeddeels verloren. Als de trekker bij die handeling in dezelfde versnelling blijft staan (het meest logische), gaat hij achteruit zo'n 25 procent sneller dan vooruit. Dat verschil is bijna geheel weg te werken door tegelijkertijd het hendeltje van de hoog-laag te bedienen.

Het schakelpatroon van de groepenpook is logisch, dat van de versnellingspook niet. Daar-

keerrem) doet zijn werk slecht; de bereikbaarheid is matig. Het is plezierig dat bij aantrekken behalve een rood controlelampje ook een oranje „alarmlampje“ gaat branden. De kans op vergeten is daardoor klein.

Voor het beremmen van getrokken werktuigen zijn er geen voorzieningen getroffen.

Besturing

Onze testtrekker draaide scherp. Zo scherp zelfs dat de voorspatborden werden ingedrukt door het motorblok. De

Elektrisch en verlichting

Vier werkampen op de dakrand: twee voor en twee achter. Rechtsvoor en rechtsachter zijn vanuit de cabine te bedienen en linksvoor en linksachter door de geopende ruit. Wat wil je als bestuurder nog meer?

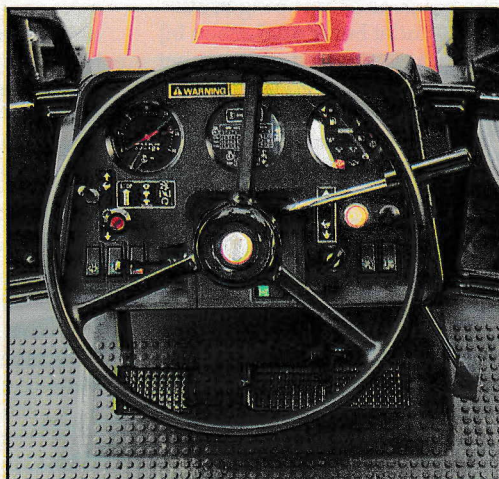
Het elektrische systeem valt op doordat het vermogen van de startmotor (2,7 kW) en de capaciteit van accu (95 Ah) en dynamo (45 A) aan de krappe kant zijn.

Hefinrichting

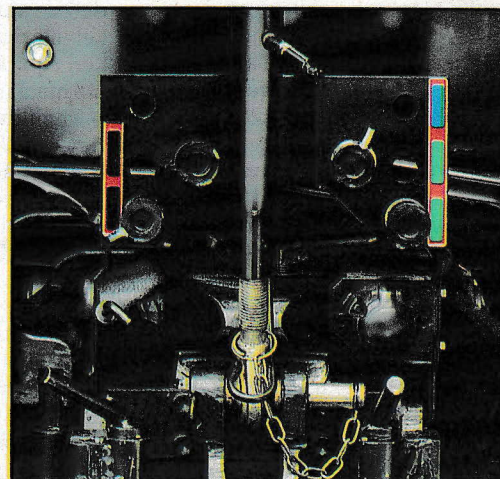
Een hef die niet zakken wil, dat is lastig. Als je daarvoor iemand van de importeur laat komen en het blijkt dat de hulphefcilinder niet goed is bevestigd, lig je daar verder niet wakker van. Zoiets is eenmalig. Storender is het dat de hef van de 585 geen afstandsbediening en geen snelkoppelingen heeft. Verder is de hefkracht bescheiden, is er geen mengvorm tussen positie en trekkracht, bestaat de stabilisatie uit ketting met »



Het oranje „alarmlampje” brandt bij aangetrokken handrem en bij ingeschakeld differentieel-slot; een duidelijke manier van attenderen. Met het knopje links naast de stopknop bedient u de hoog-laag per versnelling. In de middelste klok is een snelheidstabel aangebracht. Jammer dat er van iedere versnelling alleen maar de hoog-stand op staat



Bij een kleurcodering als deze, maar ook zonder die kleuren, verwacht je dat de beide linker snelkoppelingen bij de linker hendel in de cabine horen en de beide rechter bij de rechter hendel. De oplossing van Case International is verwarrend: de beide bovenste horen bij elkaar en de beide onderste





Spatbordverbreeders heeft de 585 niet; dat geeft hem een stoer uiterlijk. Bij regen houdt dat wel in dat je modder op de cabineruiten krijgt. Spatbordverbreeders zijn wel leverbaar. De lengte van de rechter hefstaang is vanuit de cabine in te stellen. Snelkoppelingen op de hef of andere vormen van aankoppelgemak zijn er niet

wagentrekhaak inclusief bevestigingspennen verwijderen. Anders is er onvoldoende ruimte voor de handen.

Bij stilstande motor zijn beide aftakassen een stukje verdraaibaar. Dat kan net voldoende zijn om de tussenas van een werktuig waaraan niets te verdraaien valt erop te kunnen schuiven.

Knap van Case International is dat de toerenteller tot op de toer nauwkeurig aangeeft: bij het groene streepje (2.150 motortoeeren) draait de bovenste aftakas precies 540 en de onderste 1.000. Om de wijzer van de toerenteller op dat groene streepje te krijgen, is niet moeilijk, want het handgas laat zich prima doseren. Ook de bediening van de inschakelhendel rechts achter de bestuurder is gemakkelijk.

Van de 43,7 kW van de motor is bij 540 en 1.000 aan de aftakas nog 36,4 kW over. Dat is 16,7 procent verlies en dat is veel.

Voor- en achteras

Als we ervan uitgaan dat de gemiddelde boer het instructieboekje niet of slecht leest, kon hij wel eens moeite hebben met het differentieelslot. Het werkt nogal anders dan van de meeste trekkers. Eenmaal intrappen van het pedaal betekent dat het slot er altijd in blijft, ook als u zonder slip rechtuit rijdt. Trapt u een tweede keer op het pedaal, dan gaat het werken als een normaal slot: het springt eruit als de spanning eraf is. Een mooi systeem, zeker als de dealer het even aan de boer uitlegt. Beter zou natuurlijk zijn dat iedere dealer ervan kon uitgaan dat de koper het instructieboekje leest.

Als het slot is ingeschakeld, wordt u daar, behalve via het normale rode lampje, ook via een oranje alarmlicht van op de hoogte gesteld. In de vooras zit een automatisch differentieelslot; daar heeft u als het goed is geen omkijken naar. De aandrijfjas naar voren toe ligt mooi beschermd onder de trekker.

Het bijschakelen van de voorwielen gebeurt met een tuimelschakelaar op het dashboard. Als het moeilijk wordt in het veld, is een vingerdruk dus voldoende voor meer trekkracht zonder dat de trekker hoeft te stoppen. Een lampje in de schakelaar zorgt ervoor dat u niet vergeet de voorwielen weer los te koppelen.

schroefdraad, zijn er weinig instelmogelijkheden en wordt de schroefdraad van de topstang beschadigd door de houder waar hij in moet.

Voor de achterhaalde stabilisatie en het ontbreken van afstandsbediening kunnen flink storen.

Lichtpuntjes zijn er gelukkig ook. De belangrijkste daarvan is de topstang. Deze is aan de trekker bevestigd met een pen die categorie 1 en 2 combineert. Ook het andere uiteinde heeft zo'n pen. Bovendien is het ene oog van categorie 1 en het andere van categorie 2. Daardoor kunt u voor ieder werktuig zonder kunstgrepen en zonder opvulbusjes dezelfde topstang gebruiken.

Handig is ook dat zowel trekstangen als stabilisatie aan trekkerzijde aan een andere pen te bevestigen zijn. Bij gelijkblijvende lengte van de hefstangen kunt u een werktuig dan hoger heffen of dieper laten zakken.

Opvallend is dat bij gelijktijdig bedienen van de hendels de hefvoorrang heeft op het buitenwerkend circuit. Bij vrijwel alle andere trekkermerken is dat omgekeerd.

Tot slot een punt waar je als bestuurder van de 585 alert op moet zijn. De hef zakt vrij ver voordat de regelhydrauliek dit corrigeert.

De bestuurder voelt dat in de vorm van een schok(je). Tijdens het transport met een zwaar werktuig in de hef (weinig druk op de vooras) kan dat schokje er voor zorgen dat de voorwielen even het contact met de weg verliezen.

Hydrauliek

Gemeten aan de snelkoppelingen brengt de oliepomp het tot 35 liter per minuut bij een druk van 170 bar. Dat is een normale opbrengst. Tot 150 bar blijft de hendel uit zichzelf in de gekozen positie staan. Het is daar in de praktijk fijn mee werken. Dat geldt ook voor het feit dat (via de hendel) de stuurventielen zowel enkel- als dubbelwerkend te gebruiken zijn. Als de achterbrug tot normaal niveau met olie is gevuld — er zit dan 37,5 liter in — mag er rijdend 17 liter aan worden onttrokken. Dat is voldoende.

Het goed aansluiten van hydrauliekslangen kan voor een buitenstaander (denk aan een bedrijfsverzorger) problemen opleveren.

De snelsluitingen zijn netjes beschermd tegen vervuiling via veerbelaste klepjes. Ze zijn niet beveiligd op trekbelasting. Dat laatste wil nog wel eens tot schade leiden als wordt vergeten een

slang af te koppelen.

Aftakas

Bijzonder is dat de Case International twee aftakassen heeft. Ze zijn recht boven elkaar geplaatst en zitten (overdwars gezien) in het midden van de achterbrug. Het maken van een bocht naar rechts of naar links maakt daarvoor geen verschil.

Als er via het natte (in olie dus) en hydraulisch bediende lamellenpakket wordt ingeschakeld, draaien beide aftakassen: de bovenste 540 toeren en de onderste 1.000. Het inschakelen verloopt bij lage toerentalen soepel. Naarmate de motor meer toeren maakt, is de aangrijping bruiser. Omdat beide aftakassen bij inschakelen gaan draaien, moet de bestuurder er goed om denken dat hij steeds de aftakas die niet in gebruik is, afschermt met de metalen schroefkop. Achter bij de trekker is namelijk niet te zien welke 540 draait en welke 1.000. Dat staat alleen op een klein stic kertje op het instrumentenpaneel.

Om de tussenas van een 540-toerenwerktuig aan te kunnen sluiten, moet de wagentrekhaak opzij scharnieren. Als het een groothoekkrui koppeling of iets anders groots betreft, moet u de



Ruim zicht naar voren en opzij, maar minder zicht naar onderen. Dat laatste wordt veroorzaakt door de dichte onderkant van de beide portieren. Het „bankje” rechts is door de bestuurder te benutten als hij met zijn elleboog steun zoekt. De hendels rechts van hydrauliek, hef en aftakas laten zich fijn bedienen

tussen de frontgewichten te bevestigen is. Deze heeft de zwaarte van twee frontgewichten (= 70 kg).

Cabine

Over smaak valt te twisten, maar wij vinden de XL-cabine mooi. Hij vormt één geheel met de trekker. Een bezwaar vormde de brede zijstijlen. Bij werktuig naast of schuin achter de trekker zit de bestuurder daar geregeld tegenaan te kijken. Voor de rest het zicht goed.

De mogelijkheden om de stoel te verstellen, zijn ruim aanwezig in de lengterichting, maar verduidelijkt beperkt. Rug- en armleningen zijn niet aanwezig. Handig is wel het kleine (10 x 20 cm) gestoffeerde bankje op de rechtercabine-stijl. Daar kun je je arm opleggen zodat je bij saai werk toch wat steun hebt. Voor een bijrijder is plaats links achter de chauffeur.

Het geluidsniveau in de cabine is laag: 78 dB(a). Door het open van dakluik, achter- en zijruiter loopt het op tot 82 dB(a); nog steeds acceptabel. Een radio is standaard niet.

Het openen van de achterruit onder het rijden is lastig vanwege de onhandige sluiting. De voorruit kan niet open.

Onderhoud

Van een trekker die in zijn ba-

Trekhaken

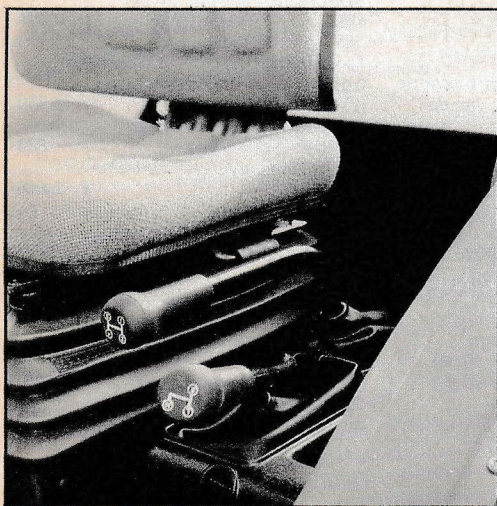
De wagentrekhaak van Nederlands fabrikaat heeft twee standen: 82 of 90 cm boven de grond. Om de topstang of de 540-toeren-aftakas te kunnen gebruiken, is hij zijdelings weg te draaien. Dat is op zich een aardige oplossing, maar het is verstandiger hem in zijn geheel weg te nemen (dat is

gemakkelijk te doen). Anders loopt u kans dat de vetnippel van de linker hefstang bij het omhoog gaan een keer onder de trekhaak blijft haken.

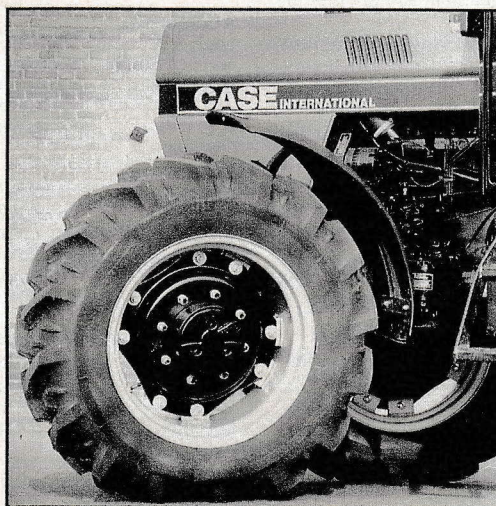
De zwaaiende trekhaak heeft twee standen in de lengte en vijf in de breedte. Om die te kunnen benutten, moet de dealer eerst de olieleiding van de voorwielaan-

drijving verleggen en een aantal millimeters staal uit het frame slijpen. Bij ons was dat niet gebeurd, vandaar dat we maar één stand in de lengte hadden en drie in de breedte.

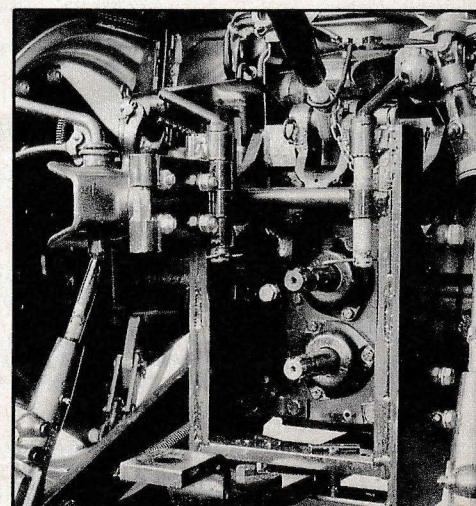
Kipperknobbel en gatenbalk moet u, als u daar behoefte aan heeft, apart bijkopen. Dat geldt ook voor een fronttrekhaak die



De versnellings- en de groepenpook bevinden zich links van de bestuurder. Daar is goed mee te werken. Voor een „nieuwe” bestuurder is het lastig omdat hij of zij zich voorover moet buigen om de (onlogische) schakelpatronen te kunnen bekijken. Het laatste stukje van de poken had rechtop moeten staan



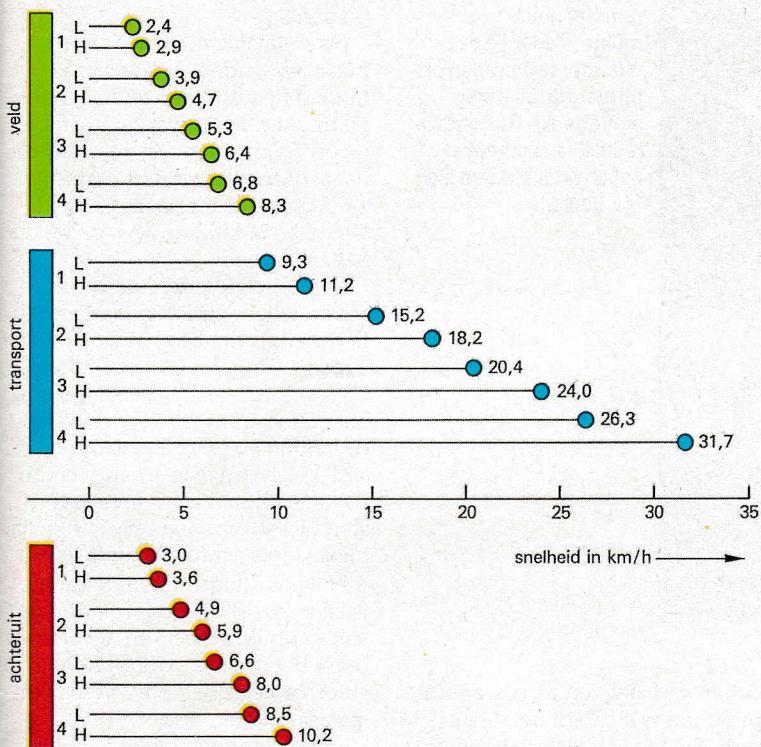
Onze testtrekker kon de voorwielen zo „haaks” zetten dat de voorspatborden werden ingedrukt door het motorblok. Dat levert een kleine draaicirkel op, maar het is geen praktijksituatie. Als u zo een aantal dagen scherp manoeuvrerend zou werken, zijn de voorspatborden aan vervanging toe



Er zijn maar weinig trekkers op de markt met twee aftakassen. De bovenste draait 540 en de onderste 1.000. Beide hebben zes spiebanen en een doorsnede van 35 mm (1 1/8 inch). Om de kans op fout aansluiten te verkleinen, past op beide een metalen schroefdoop

Technische gegevens Case International 585 XL

Snelheden per versnelling in km/h bij nominaal toerental (2300 omwentelingen per minuut) en op 16.9 R 34 achterbanden



liters voor extern gebruik: 17 liter bij rijdende trekker

Aftakas
onafhankelijk, met hydraulisch bediende natte lamellenkoppeling twee aftakassen, beide met zes spiebanen en 35 mm doorsnede, waarvan één 540 draait en de ander 1.000 maximumvermogen 39,5 kW bij 2.300 motortoeren vermogen bij 540 en 1.000: 36,4 kW bij 2.150 motortoeren

Voor- en achteras
voor: centraal mechanisch aangedreven, onder belasting in- en uitschakelbaar; automatisch differentieelslot
achter: planetaire eindvertraging in binnenzijde ashuis; differentieelslot onder belasting inschakelbaar

Spoorbreedte
voor: 152 cm, in acht stappen in te stellen van 152 tot 198 cm
achter: 152 cm, in zes stappen van ongeveer tien cm in te stellen van 143 tot 193 cm

Geluidsniveau
in cabine: 78 dB(a) bij onbelast stilstaande trekker met vol motortoerental omgeving: 85 dB(a)

Inhoud

motorcarter	:	9,5 liter
versnellingsbak	:	
differentieel achter	:	
eindvertraging achter	:	36,5 liter
hydrauliek	:	
hydrauliek extern	:	
stuurinrichting	:	
differentieel voor	:	4,5 liter
eindvertraging voor	:	2 x 0,75 liter
brandstoftank	:	112 liter
koelsysteem	:	13,7 liter

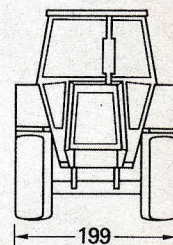
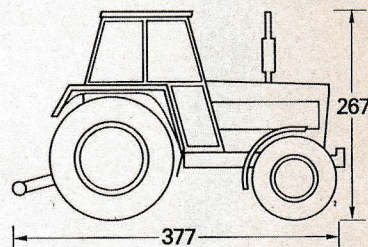
Verversingstermijn
motorolie : 200 uur
overige reservoirs : 800 uur of eenmaal per jaar

Garantie
een jaar op arbeidsloon en onderdelen

Afmetingen
wielbasis : 216 cm
bodenvrijheid : 39 cm
laagste punt : aandrijfhuis onder de achterbrug van de voorwielaandrijving

Banden
achter : 16.9 R 34 Kleber
voor : 12.4 R 24 Kleber
Maximale asbelasting op banden zoals vermeld en een snelheid tot 30 km/h:
achter : 4.930 daN bij 1,7 bar
voor : 2.670 daN bij 1,6 bar

Gewicht zonder frontgewichten
op vooras : 1.340 kg (= 40 %)
op achteras : 2.040 kg (= 60 %)
totaal : 3.380 kg
specifiek : 77 kg/kW



Gewicht met zes frontgewichten en -trekhaak

1.670 (= 46 %)
1.980 (= 54 %)
3.650
84 kg/kW

Gewicht in tweewielaangedreven versie
1.050 (= 38 %)
1.710 (= 62 %)
2.760
63 kg/kW

Importeur
Boeke Heesters bv
Industrieweg 9
3812 RX Amersfoort
Tel. (033) 60 16 01
Aantal dealers: 72

Brutoprijs in standaarduitvoering
met 13.6 R 38 achterbanden f 68.500

Meerprijs 16.9 R 34 achterbanden f 1.100
zes frontgewichten en -trekhaak f 704

Brutoprijs in geteste uitvoering f 70.304

Meerprijzen bij directe levering
fronthefinrichting + -aftakas (Zuidberg) f 8.950

extra dubbelwerkend stuurventiel f 680
hydraulisch volgwagenberemming f 1.660
frontgewicht f 84
kruipversnellingsbak niet leverbaar
kipperknobbel niet leverbaar

Brutoprijzen alternatieve versies
585 XL tweewielaandrijving f 54.000
585 met eenvoudige lage

cabine 2WD f 44.900
4WD f 59.400

585 met veiligheidsbeugel 2WD f 39.900
4WD f 54.400

Motor
merk en type : International D 206
soort : viercilinder viertakt diesel
compressieverhouding : 16 : 1
boring x slag : 98 x 111 mm
inhoud : 3.382 cm³
maximumvermogen : 43,7 kW bij 2.300 omwentelingen per minuut
specifiek vermogen : 77 cm³/kW
maximumkoppel : 220 Nm bij 1.400 omwentelingen per minuut
koppel bij maximumvermogen : 182 Nm
stijgingsfactor van het koppel : 0,54
merk en type brandstofpomp : Bosch roterend
specifiek brandstofverbruik : 240 gram/kW/h bij maximumvermogen
soort koeling : vloeistof
luchtfilter : droog zonder voorfilter

Koppeling
enkele droge plaat, doorsnede 280 mm, zelfnastellend met ingeschakelde voorwielaandrijving: rechts- en linksom: 9,60 m

Versnellingsbak
fabrikaat Case International, 16 versnellingen vooruit en acht achteruit

Elektrisch systeem
12 volt; capaciteit accu 95 Ah; capaciteit dynamo 45 A; vermogen startmotor 2,7 kW

Remmen
nat schijvenpakket in binnenzijde ashuis; hydraulisch bediend; geen voorwielberemming

Hefinrichting
categorie 2; trekkrachtregeling via de topstang; maximumhefkracht 2.330 daN (2.380 kg)

Besturing
hydrostatisch

Hydrauliek
één pomp voor hefinrichting, buitenwerkend circuit en stuurinrichting; capaciteit (gemeten aan de snelkoppelingen): 35 liter/min. bij een druk van 170 bar; maximaal haalbare druk: 180 bar twee stuurventielen, beide zowel enkel- als dubbelwerkend te gebruiken aantal

Draaicirkel
ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel zonder ingeschakelde voorwielaandrijving: rechts- en linksom: 8,50 m

Opmerkingen importeur

Door omstandigheden was onze voorbereidingstijd voor deze test kort. Daardoor heeft het testteam enkele „problemen“ gesignaleerd die anders in de nulbeurt waren verholpen. Voor deze trekker is af-fabriek een verlaagd dak leverbaar en de dealer kan vrij eenvoudig een afstandsbediening voor de hef aanbrengen.

sisvorm al vele jaren op de markt is, verwacht je geen „onvolkomenheden“ die de fabriek had kunnen vermijden. Het luchtfilter dat wij niet uit de trekker konden krijgen, is daarvan een voorbeeld. Als het draadeind twee cm korter was geweest, had het wel gekund.

Voor de rest is het onderhoud aan de 585 te omschrijven als redelijk uitvoerbaar. Er zijn weinig vetnippels, maar wel twee lastige (bovenaan de fusees). De V-snaar zal, als die kapot is, flinke problemen geven om hem te kunnen vervangen, maar de accu daarentegen is weer prima bereikbaar. Het laatste geldt ook voor de vuldop van de brandstoftank. De inhoud daarvan is 112 liter. Dat is aangenaam te weten als u aan een lange dag begint. De verversingstermijnen (200 en 800 uren) zijn normaal te noemen, evenals de inhoud van de motorcarter. De inhoud van de overige oliereservoirs is gering.

Maten en gewichten

Met 267 cm is de Case International zo'n 12 cm hoger dan het gemiddelde van de vijf voorgaande trekkers. Als het om de laatste centimeters gaat, is het goed dat vooraf te weten. Het kan soms net het verschil maken tussen wel of niet door een lage deur naar binnen kunnen.

Met een gewicht van 77 kg per kW zit de 585 aan de zware kant van gemiddeld. Om te vergelijken: de Fendt 305 LSA zit ook op 77 kg per kW, terwijl de Steyr 8070 tot 64 kg per kW komt.

De 585 heeft 40 procent van het gewicht op de vooras. Dat is een goede verdeling. Hangt u, zoals wij dat ook hadden, 270 kg frontgewichten aan de neus, dan komt er 46 procent op de vooras. De kans is dan wel vrij groot dat die 46 procent er nooit weer af komt, want het bevestigingssysteem van de gewichten is omslachtig.

Samenvatting

De (Engelse) Case International 585 is een trekker met tegenstrijdigheden. Zo begonnen we twee jaar geleden ook de samenvatting van de (Duitse) 856. Bij de 856 was de totaalindruk echter positief; bij de 585 is dat niet het geval. Deze scoort aanzienlijk minder. Belangrijke oorzaken daarvan zijn een paar „onvolkomenheden“: het luchtfilter dat we

Gebruikerservaring

Met gebruikers van de Case International was het soms lastig praten. Veel van hen hebben namelijk het „oude“ type 585, het type dat in de eerste helft van 1986 werd verkocht. Behalve de niet-centraal aangedreven vooras verschilt deze ook nog op andere punten van de huidige 585.

In grote lijnen kwam echter het volgende uit onze gebruikersrondvraag.

Sterke punten van de 585 zijn de onderbelasting in- en uitschakelbare hoog-laag per versnelling en de eveneens onderbelasting in- en uitschakelbare voorwielaandrijving. Verder is men tevreden over de cabine en met name over de verwarming. Een aantal gebruikers laat doorschemeren dat bij de aankoop ook een rol heeft gespeeld dat ze de 585 mooi vinden.

Soms heeft een rol gespeeld dat deze Engelse Cormick aanzienlijk lichter is dan een Duitse.

Als beperkingen worden genoemd: het moeilijke vertrouwd raken met de schakeling, de smalle spatborden (modder op de cabine), de verwarrende hydrauliekaansluitingen en de summierhef. Echt lastig vindt men de ongesynchroniseerde groepen-

schakeling.

Enkele gebruikers hadden wat mankementen gehad aan het hydraulisch systeem. Eén had zelf een afstandsbediening gemaakt voor de hef.

De werking van het differentieelslot was in de meeste gevallen door de dealer uitgelegd en deze had ook vaak een aanpassing verricht bij het luchtfilter waardoor dat wel uit kan. □

niet uit de trekker konden krijgen, is daarvan een voorbeeld. Ook de afwerking als geheel laat te wensen over. Verder zijn de sobere hefinrichting, de ongesynchroniseerde groepenpook en het niet-verstelbare stuur zaken waarmee een bestuurder dagelijks wordt geconfronteerd. De sterke punten die de trekker ook heeft, sneeuwen daarbij onder.

Bij de sterke punten denken we aan de hoog-laag per versnelling, de plezierig te bedienen voorwielaandrijving, de korte draaicirkel en de luxe cabine. Ook de vier werkklampen die bij de standaard-

uitvoering zijn inbegrepen, doen het goed.

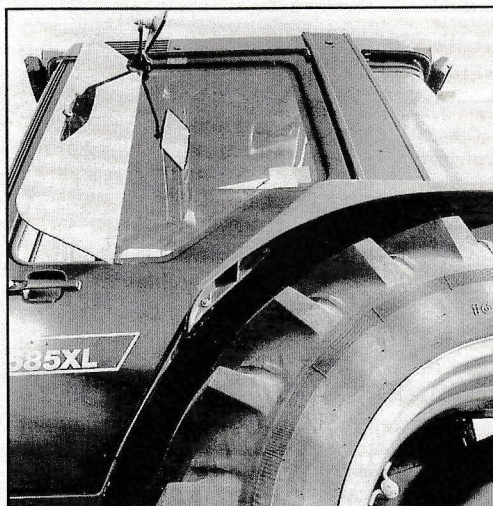
Met een brutoprijs per kW motorvermogen van f 1.598 in de uitvoering zoals wij hem hebben getest, is de 585 XL niet duur. Gezien het voorgaande hangt het echter af van de eisen die u stelt of u de 585 ook werkelijk als „niet duur“ zult ervaren.

Het merk- en dealer-imago van Case International zijn goed, maar wij hebben de indruk dat wat International betreft de Duitse trekkers daaraan momenteel meer bijdragen dan de Engelse. □

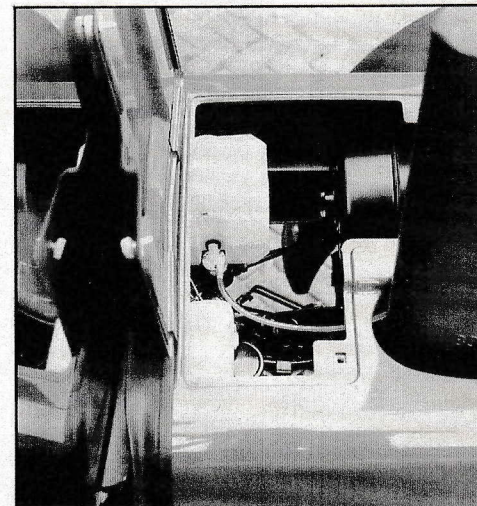
In het kort

- + onder belasting schakelbare hoog-laag per versnelling
- + onder belasting in- en uitschakelbare voorwielaandrijving
- + laag geluidsniveau in cabine
- dealer moet zaken rechtzetter die de fabriek had kunnen doen
- sobere hefinrichting
- ongesynchroniseerde groepenschakeling
- vrij veel verlies tussen motor aftakas

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk



De grote zijruit bestaat uit twee delen. Het voorste deel is open te zetten. Als dakluik en/of achterruit ook open staan, waait het goed door. De brede cabine stijl en in mindere mate de dichte onderkant van de deur beperken het zicht naar opzij. In de praktijk heeft u daarvan weinig hinder



Nalatig, dat is het enige dat we kunnen zeggen. Het luchtfilter kan er niet uit, zelfs niet na verwijdering van het ruitesproeierreservoir. Zo mag een fabriek geen trekker afleveren. Een voorbeeld van een probleem dat voorkomen had kunnen worden