

# International 856 XLA

door Henk Beunk

*Uit bekende trekkermerken als Deering, Farmall en McCormick is International ontstaan. Deze test behandelt het type 856 XLA, een vierwielangedreven trekker met een motorvermogen van bijna 65 kW.*

De International 856 XLA is afkomstig uit West-Duitsland, uit de IHC-fabriek in Neuss am Rhein. In de toevoeging XLA slaat A op Allrad (= vierwielaandrijving). XL heeft betrekking op de nieuwe comfort-cabine die International in 1981 introduceerde.

## Motor

De lange slag-motor (boring  $\times$  slag =  $98 \times 128$  mm) komt met behulp van een turbocompressor op een maximum vermogen van 64,8 kW volgens de OECD-test. International zelf geeft als maximum 63 kW op. Die 64,8 kW geven, in combinatie met 4.315 kg op de weegschaal, een specifiek gewicht van 67 kg/kW. Dat is een gemiddelde waarde. Met de acht frontgewichten en de fronttrekhaak erbij komt de weegschaal op zo'n 4.700 kg en dat geeft dan een specifiek gewicht van 72,5 kg/kW. Ter vergelijking: de Renault 95-14 TX en de Case 1494 (beide met vierwielaandrijving) hebben een specifiek gewicht van respectievelijk 74,4 en 60,8 kg/kW.

De 856 heeft een maximum koppel van 320 Nm en dat is zeer hoog voor een motor met een inhoud van 3,9 liter. Dat maximum koppel ligt bij 1.400 toeren. Gerekend vanaf het maximum vermogen, dat bij 2.200 ligt, kan de bestuurder onder moeilijk wordende (trekkracht) omstandigheden dus heel lang wachten met terugschakelen.

Het brandstofverbruik (233 gram per kilowatt per uur bij vol vermogen) geeft geen reden tot klagen.

Een interessant detail is dat de vloeistof in het koelsysteem een eigen filter heeft. Dit filter, dat om de 400 uren moet worden

vervangen, betekent een behoud voor het koelsysteem. Bij een verstopt luchtfilter wordt de bestuurder daarvan door middel van een controlelampje op de hoogte gebracht.

## Koppeling

De koppeling is van het type „dubbel”. Die term heeft betrekking op de twee platen die bij elkaar zitten, waarvan de één dient voor de voortbeweging en de ander voor de aftakas.

Over de rijkoppeling is niet veel schokkends te zeggen, of het zou moeten zijn dat de aangrijping wat soepeler kan. Het pedaal zit

uit tegenover de veldgroep. Daarbij rijdt de trekker, als u hem in dezelfde versnelling laat staan — dat werkt het gemakkelijkst — achteruit ongeveer twee maal zo snel als vooruit. Schakelt u van de achteruit naar de transportgroep, dan gaat de vooruit ongeveer twee maal zo snel. Niet bepaald ideaal. Nu hoeft die snelheid voor- en achteruit niet precies gelijk te zijn, maar een beetje bij elkaar in de buurt is wel plezierig. De hoog-laag wordt bediend met een hendel rechtsonder vlak naast de stoel en deze schakelt prima. Van laag naar hoog neemt de snelheid met ongeveer 20 procent toe. Ook de vierbak schakelt

voor zowel koppelen als ontkoppelen gemakkelijk met de voet te bedienen.

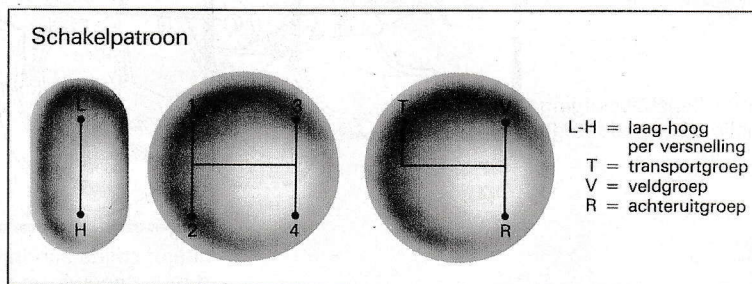
Een tweede compliment gaat naar de standaard aanwezige volgwagenberemming. Vergelijken met merken waarbij u voor dit extra apart moet betalen, levert de aanschafprijs van de 856 XLA zo'n f 1.000 aan „voordeel” op.

## Stuurinrichting en differentieel

De groep trekkers die een verstelbaar stuurwiel heeft, is helaas kleiner dan de groep die het niet heeft. Tot die laatste groep behoort ook onze testtrekker. Gelukkig zijn de benodigde stuurkracht en het aantal omwentelingen dat u moet maken van de ene uiterste stand naar de andere gering. In die uiterste stand „knoekte” er iets bij het voorwiel dat de binnenbocht maakte, toen we met het stuurwiel daar echt tegenaan drukten. Het geluid klonk in de buurt van de kruiskoppeling, maar waar precies konden we niet ontdekken. Het differentieelslot in de achteras is er onder belasting in te brengen door middel van een pedaal dat u met de hak van de rechtervoet moet bedienen. Het pedaal én het slot ontgrendelen zichzelf zodra de spanning van het differentieel is. Een goede oplossing.

## Elektriciteit en verlichting

Opvallende zaken in de „stroomkring” van de 856 zijn er nauwelijks of het zou moeten zijn dat de dynamo met een capaciteit van 55 A dik boven het gemiddelde zit. Een uitgeputte accu wordt door deze dynamo snel weer op krachten geholpen.



precies recht voor het linkerbeen en de benodigde kracht is gering.

goed; de synchronisatie is prima en de kans op een schakelfout is gering.

## Versnellingsbak

Onze testtrekker was voorzien van de standaard 16 + 8 versnellingsbak. De 16 mogelijkheden vooruit en acht achteruit ontstaan uit de combinatie van een vierbak met drie groepen (veld, transport en achteruit) en een hoog-laag per versnelling. Daarvan zijn de vierbak en de hoog-laag gesynchroniseerd, maar de groepenschakeling helaas niet. Dat is vooral lastig bij werkzaamheden waarbij u veelvuldig voor- en achteruit moet.

Op de groepenpook zit de achter-

## Remmen

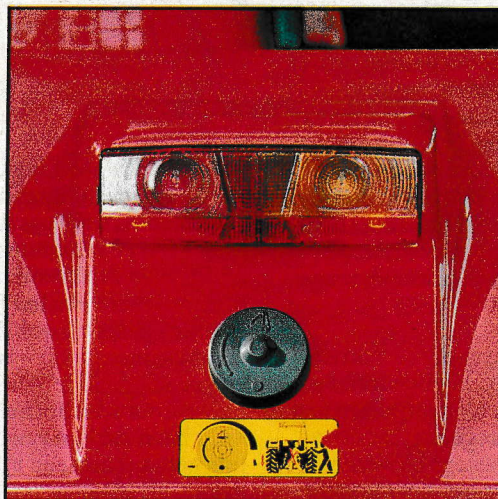
De 856 is voorzien van natte schijfremmen die hydraulisch worden bediend. De pedalen zitten op de goede plaats en de benodigde pedaaldruk is als „gemiddeld” te omschrijven. Die omschrijving geldt ook voor het remvermogen. De handrem daarentegen remt iets onder gemiddeld; plaats en bedieningsgemak zijn goed.

Een compliment moet naar International voor het koppelmechanisme van de rempedalen. Dit is



**Rechts:** Afstandsbediening voor de hefinrichting wordt op steeds meer trekkers gemeengoed. Ook de International is voorzien van dit hulpmiddel bij het aankoppelen van werktuigen. De uitvoering ervan, door middel van een draaiknop, wijkt echter nogal af van de uitvoering bij andere merken. Dit is een gevolg van het „Sens-o-draulic” hefsysteem. Bij dit systeem worden de bewegingen tussen hendels en stuurventielen niet mechanisch maar hydraulisch overgebracht

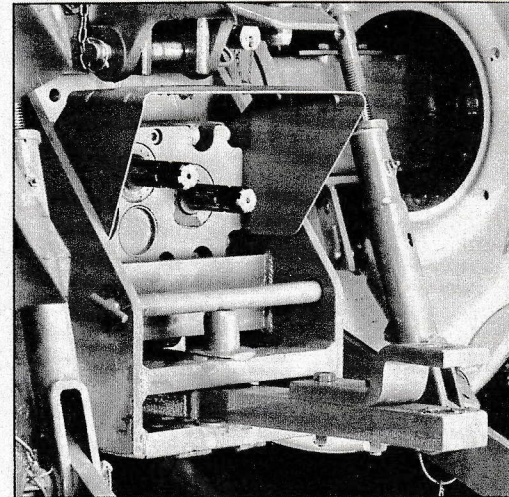
**Geheel rechts:** De XL-cabine biedt de bestuurder een prima zicht naar voren en naar achteren. Naar de zijkanten wordt het enigszins gehinderd door de brede cabinestijlen, maar de praktijk blijkt hier weinig hinder van te ondervinden. De uitvoering van de cabine is uitermate compleet: vier werkclampen, een dakluik, een binnenspiegel, getint glas en een geluidsniveau van 81 dB(a) horen er standaard bij. Luchtverversing en verwarming hebben voldoende capaciteit





**Links:** De verlengde trekpen wekt de indruk dat je hem vanuit de cabine kunt bereiken. Dat lukt echter alleen als de topstang is verwijderd; pas dan kan het onderruitje open. Voor het stopcontact (naast de linker hefstang) had International wel een betere plaats kunnen vinden. In standaarduitvoering zijn er voor het buitenwerkend hydraulisch circuit een enkel- en een dubbelwerkend regelventiel aanwezig. Tot die standaarduitvoering behoort ook hydraulische volgwagenberemming

**Onder:** In afwijking van de meeste andere trekkers, beschikt de 856 XLA over twee aftakassen. Bij 2.000 motortoeeren draait de linker aftakas op 1.000 en bij 1.920 motortoeeren de rechter op 540. De aftakassen zijn niet afzonderlijk te bedienen. Beide hebben ze een doorsnede van 35 mm in combinatie met zes spiebanen. Door dit laatste zijn er geen problemen met het uitwisselen van machines, maar de kans is wel aanwezig dat een werktuig een keer verkeerd wordt aangesloten



De verlichting van de 856 munt uit door compleetheid. Naast twee koplampen in de grill en de nodige stads-, rem en contourverlichting, zijn er vier werkklampen bovenop de cabine. Twee aan de voor- en twee aan de achterkant. Rechtsvoor en rechtsachter zijn vanuit de cabine te bedienen. Het zekeringenkastje zit aan de voorkant bovenop het instrumentenpaneel net achter de voorruit. Een moeilijke omschrijving, dat klopt. Het komt er op neer dat u kunt zien of er een zekering kapot is, door vanaf de motorkap door de voorruit in de cabine te kijken.

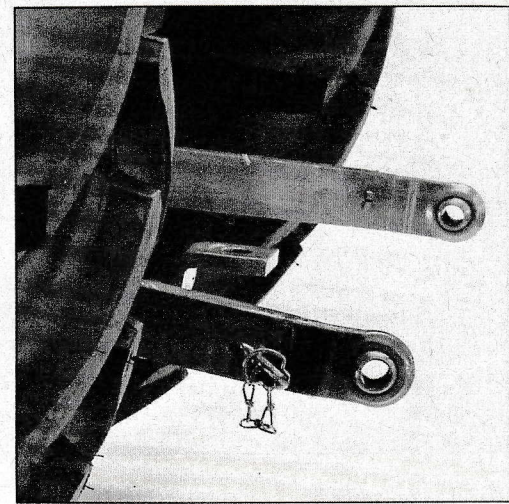
### Hefinrichting

De 856 XLA valt op doordat er een groot verschil zit tussen de hefkracht door het gehele traject (2.660 daN) en de hefkracht maximaal (3.800 daN). Ter verduidelijking: daN = decaNewton = tien Newton = ongeveer een kg. In plaats van 2.660 daN mag u dus voor uzelf 2.660 kg lezen. Officieel mag de kg echter niet meer worden gebruikt als eenheid van kracht, het moet de N zijn.

Terug naar de 856. De hefkracht waarmee u als gebruiker kunt werken, is dus 2.660 daN, omdat de hefinrichting dat door het gehele traject kan halen. In vergelijking met de concurrentie is dat een gemiddelde waarde. De hefinrichting is van categorie „twee” en de trekkrachtregeling loopt via de trekstangen. In deze vermogensklasse mag je dat verwachten. Je verwacht dan ook snelkoppelingen op de trekstangen, maar die zijn bij de standaardprijs niet inbegrepen. Wél standaard is het zogenoemde Sens-o-draulic regelsysteem. Dit houdt in dat de verbinding tussen bedieningshendels, stuurscherven en trekkrachtregeling niet meer door stangen wordt gevormd, maar door olieleidingen. De bestuurder merkt dat doordat het bedienen van de hendel heel soepel verloopt en doordat de hefarmen er heel direct op reageren.

Over het echte voordeel van de Sens-o-draulic, het bijzonder accuraat reageren op impulsen van de trekkrachtregeling, moet ons oordeel achterwege blijven. We hebben met de trekker namelijk

**Rechts:** De hefinrichting van de 856 is een wat tegenstrijdig geheel. Aan de ene kant zijn er moderne voorzieningen zoals een trekkrachtregeling via de trekstangen en het Sens-o-draulic regelsysteem, maar aan de andere kant zijn er de trekstangen die geen enkele voorziening hebben om het aankoppelen van werktuigen te vergemakkelijken. Bij een trekker met een eigen gewicht van dik vier ton (waar dus niets aan te verzetten is), hoort volgens ons zo'n voorziening gewoon standaard

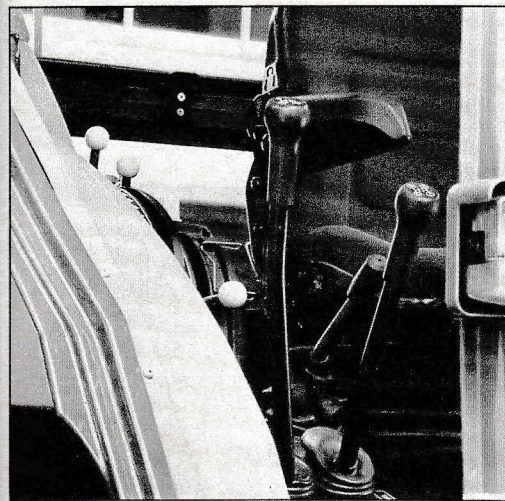


geen grondbewerking uitgevoerd. De gevoeligheid voor die „prikkel” is traploos instelbaar tussen nul en maximum door middel van een draaiknop. Een bijzonderheid van het Sens-o-draulic systeem is ook dat een eenmaal ingestelde werkdiepte en gevoeligheid feilloos in tact blijven, doordat het heffen en weer laten zakken van het werktuig gebeurt met een aparte hendel.

Handig bij de 856 is dat de hefstangen zijn te bevestigen aan twee vaste punten aan weerskanten van de achterbrug. Bij gebruik van de gatenbalk voor het trekken, blijft deze dan op een vaste hoogte waardoor een geknikte aftaktussenas niet tot de mogelijkheden behoort. Handig is ook de bevestiging door middel van een ring van de topstang wanneer deze niet wordt gebruikt.

**Onder:** Voor het bedienen van de versnellingsbak zijn er drie poken binnen bereik rechts van de bestuurder. De grote pook op de voorgrond herbergt de groepen: veld, transport en achteruit. Deze groepen zijn niet gesynchroniseerd. De pook rechts herbergt 1, 2, 3 en 4 en deze zijn, evenals de hoog-laag op het kleine pookje op de achtergrond, prima gesynchroniseerd. In totaal heeft de 856 de beschikking over 16 keuzemogelijkheden vooruit en acht achteruit

**Rechts:** De inrichting van de cabine is zodanig dat er voor een „nieuwe” bestuurder weinig verwarring mogelijk is. Met de 856 raak je heel snel vertrouwd. Voor een eventuele bijrijder is het bankje links op de voorgrond gereserveerd. De zithouding daarop, met de benen dwars achter de bestuurder langs, is acceptabel, maar om er te komen vergt een grote mate van behendigheid. Onder de zitting bevindt zich een opbergvak annex gereedschapskist



## Hydrauliek

De 856 heeft een dubbele hydrauliekoliepomp. Het ene deel van die pomp werkt ten behoeve van de stuurinrichting en het andere deel ten behoeve van hefinrichting en buitenwerkend circuit. Voor dat laatste zijn er één enkel- en één dubbelwerkend regelventiel. De bijbehorende snelkoppelingen zijn beveiligd op trekbelasting, maar dat werkte bij onze trekker té goed. Bij het minste of geringste schoten de slangen los.

Voor het buitenwerkend circuit is 20 liter olie beschikbaar en dat is een normale hoeveelheid. Die 20 liter zijn ontstaan door de standaard aanwezige extra olietank. Uit het oorspronkelijke reservoirt mocht namelijk rijdend maar drie liter worden onttrokken en stilstaand vijf. Voor een modern werktuig met een uitgebreid hydraulisch systeem is dat veel te weinig. De hydrauliekolie wordt pas gefilterd in de persleiding. Dit houdt in dat (eventueel smerige) retourolie eerst door de pomp gaat. De bedieningshendels voor het buitenwerkend circuit zitten rechts van de bestuurder, maar

net iets te ver naar achteren om plezierig te kunnen bedienen.

## Aftakas

In afwijking van de vijf vorige testtrekkers met twee toerentalen op één aftakas, heeft de 856 voor elk van de beide toerentalen (540 en 1.000) een aparte aftakas. De voordelen van dit systeem ten opzichte van het eerstgenoemde zijn ons niet helemaal duidelijk. Beide aftakassen hebben namelijk zes spiebanen en een doorsnede van 35 mm. De linker aftakas (1.000 toeren) is te vervangen door een versie met 21 spiebanen. Daarmee komt International dan heel dicht in de buurt van het aftakassysteem zoals de „geleerden” dat oorspronkelijk in gedachten hadden: zes spiebanen voor 540 en 21 voor 1.000. Geen enkele trekkerbezitter wil daar echter graag aan, omdat het problemen oplevert met het uitwisselen van machines en aftaktussenassen.

Beide aftakassen van de 856 draaien als de keuzehendel is ingeschakeld. We hadden liever voor beide toerentalen een aparte stand gezien, dat verkleint de

kans op fouten. Met de keuzehendel op neutraal zijn beide aftakassen met de hand draaibaar, dat vergemakkelijkt het aankoppelen van werktuigen. De keuzehendel zit rechts en evenals de hendels voor het buitenwerkend circuit, net iets te ver naar achteren. De handkoppeling zit links naast het instrumentenpaneel en laat zich goed bedienen.

De beschermhulzen die International levert voor de beide aftakassen, zijn de beste die we tot nu toe hebben gezien; ze zijn soepel genoeg om ze er zo af te halen en straf genoeg om te blijven zitten.

## Voor- en achteras

In de uitvoering, dat slaat dan op banden en velgen, zoals wij de 856 testten, was de kleinste spoorbreedte van de voorwielen 174 cm en van de achterwielen 157. Voor een achteras zit dat redelijk ver van het ideaal van 150 cm af.

De voorwielaandrijving is door middel van een lamellenkoppeling onder belasting in en uit te schakelen. Dat is een goed werkbaar systeem. Het was nog mooier geweest als er voor de

stand „in” een waarschuwinglampje was geweest. De bedieningshendel bevindt zich links van de bestuurde die er om moet denken dat hij bij het uitschakelen even flink doordrukt. Anders wil het nog wel eens voorkomen dat de lamellenkoppeling toch in het werk blijft.

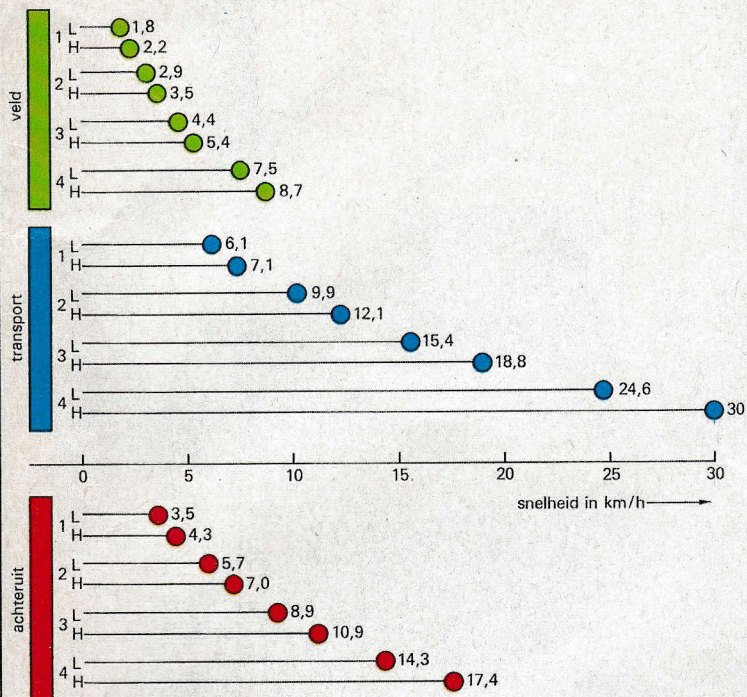
## Trekinrichting

De wagentrekhaak heeft drie hoogtestanden (dat is mooi), maar zit desondanks meestal in de weg als u de topstang wilt gebruiken. Omdat hij niet is weg te zwaaien, moet u twee pennen verwijderen en daarna de trekhaak wegnemen.

De trekpen wekt de indruk dat u hem vanuit de cabine kunt bedienen. Dat lukt echter alleen als u vooraf de topstang heeft verwijderd. Pas dan kunt u het onderruitje openen en de trekpen bereiken. Een degelijk uitgevoerde kipperknobbel behoort tot de standaarduitvoering en dat geldt ook voor de zwaaiende trekhaak. De laatste is door twee lengte- en drie breedtestanden in totaal op zes posities in te stellen.

# Technische gegevens International 856 XLA

Snelheden per versnelling in km per uur bij nominaal toerental (2200 omwentelingen per minuut) en op 16.9 R 38 achterbanden



**Motor**  
merk en type : International DT-239  
soort : viercilinder-viertakt met turbocompressor

boring x slag : 98,4 x 128,5 mm  
inhoud : 3.909 cm<sup>3</sup>  
maximumvermogen : 64,8 kW bij 2.200 omwentelingen per minuut (oecd)

specifiek vermogen : 60 cm<sup>3</sup>/kW  
compressieverhouding : 16,5 : 1  
maximumkoppel : 320 Nm bij 1.400 omwentelingen per minuut (oecd)

koppel bij maximumvermogen : 280 Nm bij 2.200 omwentelingen per minuut (oecd)  
stijgingsfactor van het koppel : 0,39  
merk en type brandstofpomp : Bosch, roterend  
specifiek brandstofverbruik : 233 gram/kW/h bij maximumvermogen (oecd)  
soort koeling : vloeistof

**Koppeling**  
dubbele plaat, doorsnede 310 mm

**Versnellingsbak**  
fabrikant International  
16 versnellingen vooruit en 8 achterruit

**Remmen**  
natte schijfremmen op de achterassen

**Besturing**  
hydrostatisch

**Draaicirkel (test)**  
ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel zonder ingeschakelde voorwielaandrijving: rechtsom 10,65 m linksom 10,60 m

met ingeschakelde voorwielaandrijving: rechtsom 11,60 m linksom 11,50 m

**Elektrisch systeem**  
12 volt, accu 125 Ah, dynamo 55 A

**Hefinrichting**  
categorie 2  
trekkrachtregeling via trekstangen maximum hefkracht: 3.800 daN = 3.878 kg (oecd)  
hefkracht door het gehele traject : 2.660 daN = 2.714 kg (oecd)

**Hydrauliek**  
dubbele pomp  
één voor hefinrichting en buitenwerkend circuit, capaciteit 32,8 liter per minuut bij een druk van 180 bar (oecd)  
één voor stuurinrichting + servosysteem hefinrichting capaciteit 32 liter per minuut bij een druk van 180 bar  
één dubbele (ook enkelwerkend te ge-

bruiken) en één enkele aansluiting beschikbaar voor extern gebruik: 20 liter

**Aftakas**  
onafhankelijk, met enkele droge plaat koppeling  
twee aftakassen:  
één voor 540 en één voor 1.000, beide zes spiebanen en een doorsnede van 33 mm (1 1/4 inch)  
maximum vermogen:  
59 kW bij 2.200 motortoeren (oecd)  
vermogen bij 1.000:  
56,3 kW bij 2.000 motortoeren (oecd)  
540 toeren aan de aftakas is 1.920 motortoeren

**Aandrijving**  
achteras:  
planetaire eindvertraging aan binnenzijde ashuis, differentieel onder belasting inschakelbaar  
vooras:  
merk ZF, mechanisch niet-centrale aandrijving, met automatisch differentieel slot, door middel van lamellenkoppeling onder belasting in- en uitschakelbaar

**Banden**  
voor: 12.4 R 28 Vredestein  
achter: 16.9 R 38 Vredestein

spoorbreedte voor:  
174 cm, ook in te stellen op 184 en 195 cm  
spoorbreedte achter:  
157 cm, in vier trappen van 10 cm naar 197 cm  
Maximale asbelasting  
voor: 2.550 kg

op Vredestein 12.4 R 38 6 PR bij een spanning van 1,7 bar en een snelheid tot 30 km/h  
maximale asbelasting  
achter: 5.040 kg  
op Vredestein 16.9 R 38 8 PR bij een spanning van 1,7 bar en een snelheid tot 30 km/u

**Gewicht** in standaarduitvoering (oecd)  
op vooras : 1.670 kg = 39 %  
op achteras : 2.645 kg = 41 %  
totaal : 4.315 kg  
specifiek gewicht 66,6 kg/kW

**Geluidsniveau**  
in cabine: 81 dB(a) (test)  
omgeving: 82,5 dB(a), no. 783-100 Imag

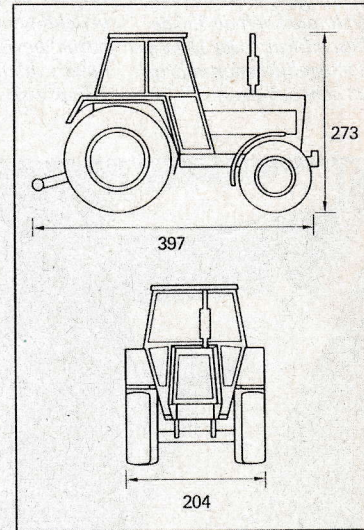
**Inhoud**  
motorcarter : 9 liter  
versnellingsbak : 42 liter  
eindvertraging : 2 x 3,5 liter  
hydraulisch systeem : 18 liter, met extra tank: 45 liter  
differentieel vóór : 5,25 liter  
eindvertraging vóór : 2 x 0,75 liter  
brandstoftank : 106 liter

## Opmerkingen importeur

De groepenschakeling van een aantal International trekkertypen, waaronder de 856 XLA wordt in de loop van dit jaar in standaarduitvoering gesynchroniseerd. Tegelijkertijd komen dan ook de bedieningshendels van de hydrauliek extern voor-

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

**Afmetingen (test)**  
bodenvrijheid 38 cm  
laagste punt is de zwaaiende trekhaak (demontabel)



## Importeur

Boeke Heesters bv, Industrieweg 9, 3812 RX Amersfoort.  
Tel. (033) 63 04 34  
Aantal dealers: 45

## Prijzen

**Brutoprijs in standaarduitvoering** (exclusief btw) f 82.800  
inclusief Sens-o-draulic, extra hydrauliekolietank, 12.4 R 28 en 16.9 R 38 banden en hydraulische volgwagenberemming  
**Meerprijs** voor acht frontgewichten plus middengewicht met trekhaak f 1.052

**Brutoprijs in geteste uitvoering** (exclusief btw) f 83.852  
**Meerprijzen bij directe levering** (exclusief btw)  
fronthefinrichting plus aftakas (systeem Schepers) f 10.375  
extra dubbelwerkende hydraulische aansluiting f 966  
hydraulische volgwagenberemming standaard  
frontgewichten in set van acht plus middengewicht met trekhaak f 1.052  
gatenbalk f 268  
kipperknobbel standaard

op de rechter zijconsole te zitten, vóór de hendels van de hefinrichting. Voor een meerprijs van f 625 bij directe levering is de trekker te voorzien van het Walterscheid WKS-snelkoppelsysteem op de trekstangen.

\* Gegevens afkomstig van fabrikant of importeur tenzij anders vermeld.  
test = Boerderijtest  
OECF = officieel testrapport van de Organisatie voor Europese Samenwerking en Ontwikkeling

## Cabine

De XL-cabine vormt een goede eenheid met de rest van de trekker; het is duidelijk te zien dat de cabine er niet maar zo is opgeplakt. De ruimte binnenin is voldoende en de in- en uitstap zijn goed. Bij de uitstap hoort echter wel de kanttekening dat de persoon die uitstapt de neiging heeft om in plaats van bij de handgreep steun te zoeken bij de beschermkap van het stadslicht. Hieruit zou je kunnen afleiden dat de handgreep op een verkeerde plaats zit. Misschien kan International die plaats nog eens in overweging nemen. Het is namelijk niet zeker dat het stadslicht het verzoek om steun zal blijven honoreren.

De luchtverversing en de verwarming hebben beide de beschikking over negen uitstroomopeningen en een drietaps ventilator. Voor beide activiteiten is dat ruim voldoende.

Het instrumentenpaneel is eenvoudig uitgevoerd en daardoor overzichtelijk. Het zicht van de bestuurder naar voren, schuin naar voren en naar achteren is prima. Dat is dan wel ten koste gegaan van het zicht naar links en naar rechts. De brede cabinetijlen creëren hier een dode hoek. Naar beneden toe wordt die hoek nog wat vergroot door de hoge spatborden.

Een minpunt is de gereedschapskist die zich in de cabine bevindt. We noemen deze „gereedschapskist” omdat zich buiten de cabine geen kist bevindt. Was dat laatste wel het geval, dan zouden we de kist in de cabine een opbergvak noemen en dat dan weer als een pluspunt betitelen. De bereikbaarheid van de bedieningshendels varieert van goed tot zeer goed met uitzondering van de hendels voor het buitenwerkend oliecircuut en de keuzehendel voor de aftakas.

## Onderhoud

Het oordeel over de verschillende onderhoudsaspecten van de 856 loopt uiteen van zeer goed tot knudde. Die laatste omschrijving geldt gelukkig alleen maar voor de beide smeernippels boven op de fusees. Deze bevinden zich in een moeilijk bereikbare „laagte” en op een zodanige plaats dat ze constant onder stof of modder zullen zitten. Het positieve geluid overheerst echter bij de 856, met als duidelijke uitschieters de bereikbaarheid van de vulopening voor de brandstoftank en het motoroliefilter.

*De bevestiging van de frontgewichten kan bij deze trekker nog wel beter. Dat is dan vooral van toepassing als u minder dan de complete set bevestigt. De gewichten gaan dan rammelen door een te veel aan bewegingsvrijheid. Dat geldt ook voor de bevestigingsbuis, die daardoor vroeg of laat een keer bij scherp draaien door één van beide voorwielen wordt gegrepen. Het middengewicht, met daaraan een fronttrekhaak, vertegenwoordigt een gewicht van meer dan 60 kg*

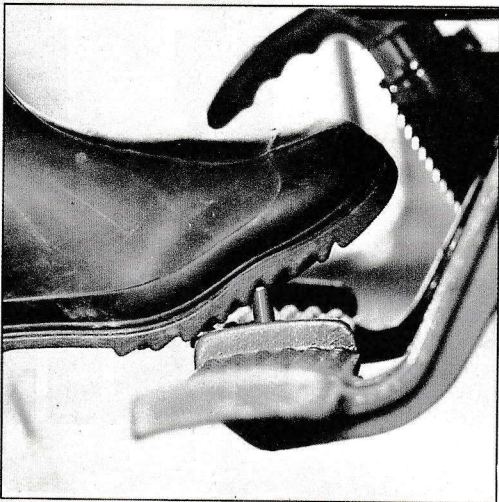
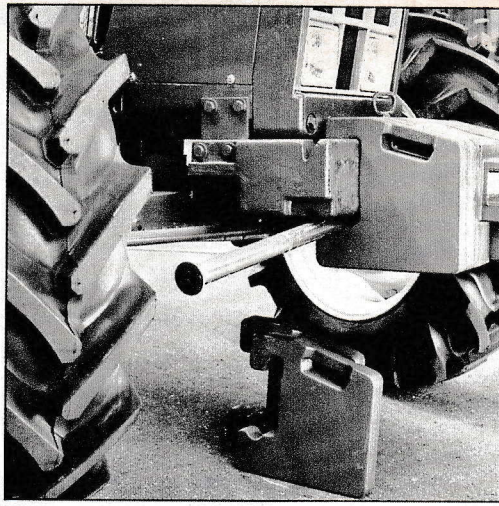
*Een bekend ongeval in de landbouw is dat van de geschaarde trekker. De bestuurder probeerde een paniekstop uit te voeren met behulp van één pedaal. Hij was vergeten of had geen zin gehad de rempedalen te koppelen. Bij de International 856 is de kans op dit ongeval klein, omdat zowel het koppelen als het ontkoppelen van de pedalen gemakkelijk met de voet kan gebeuren. De bestuurder hoeft dus niet meer moeilijk te bukken om het koppelen met de hand uit te voeren*

De motorolie hoeft maar om de 200 uren te worden ververs en voor de overige reservoirs staat een termijn van 800 uur. Het instructieboekje doet in eerste instantie wat „goedkoop” aan, maar is bij nadere beschouwing compleet en duidelijk. Van een gereedschapset hoeft de eigenaar van een 856 niet wakker te liggen, want die is er niet.

## Conclusie

De International 856 XLA is een opvallende trekker in die zin dat hij nogal wat tegenstrijdigheden in zich bergt. Zo loopt de trekkrachtregeling bij voorbeeld via de trekstangen (dat is netjes), maar die trekstangen hebben dan weer geen snelkoppelingen (dat is jammer). Zo zijn er meer van die tegenstrijdigheden: de versnellingsbak zit goed in elkaar wat betreft de vierbak en de hoog-laag, maar bij de groepenschakeling laat International een steek vallen.

Het stuurwiel is niet verstelbaar, maar de verlichting daarentegen weer zeer uitgebreid. Het onderhoud voldoet op het ene punt aan alle eisen, maar op een ander



punt is weer de nodige kritiek te spuien. Dat laatste slaat (in verband met de veiligheid) ook op de beide aftakassen, waarbij er verwarring kan ontstaan over het aansluiten.

Ook had International wel wat meer controlelampjes mogen aanbrenge.

Ondanks deze tegenstrijdigheden is de 856 een trekker die we graag nog wat langer in ons bezit hadden gehad. Dat komt dan vooral omdat het een trekker is in de ware zin van het woord: hij heeft een sterke motor die het lang volhoudt, er zit weinig poes op, hij doet wat hij moet doen en je bent er snel mee vertrouwd. Die positieve eindindruk over de International 856 is ook beïnvloed door de probleemloze bediening van het differentieelslot, de fraaie cabine en het moderne hefsysteem.

Met een standaardprijs van f 82.800 voor een motorvermogen van 64 k biedt de 856 XLA als vierwiel-aangedreven trekker vrij veel waar voor uw geld.

*Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk*

## Gebruikerservaring

*Zoals was te verwachten, scoort de International 856 „spontaan” wat betreft het uitzicht vanuit de cabine. De brede stijl aan de zijkant wordt alleen bij het oversteken van openbare wegen als „wat lastig” ervaren.*

*Over de bediening is men unaniem positief; een controlelampje voor de voorwiel-aandrijving wordt gemist. De in- en uitstap zijn goed en bij het uitstappen gebruikt men inderdaad het stadslicht als steun. Over de bediening van het differentieelslot lopen de meningen uiteen. Sommigen zijn enthousiast over de manier waarop het nu functioneert, maar anderen zouden toch liever een slot zien dat uit zichzelf blijft zitten. Onder veel en snel wisselende omstandigheden is men namelijk genooddaakt om constant met de voet op het pedaal te blijven drukken.*

*Over de hefinrichting, de Senso-draulic, is men tevreden. Het „bijzondere” komt niet zo uit de verf. Het werkt gewoon goed. De motor wordt wel geroemd. Dat is dan vooral omdat hij zo lang weerstand blijft bieden. Roem is er ook voor de hoog-laag per versnelling.*

*Over de groepenschakeling daarentegen zijn de geluiden niet zo positief. Dat is dan vooral omdat de trekker eerst helemaal stil moet staan, voordat men van voor- naar achteruit (of omgekeerd) kan schakelen. Het snelheidsverschil tussen voor- en achteruit (bij het schakelen met alleen de groepenpook) wordt als lastig ervaren bij het aanrijden van de kuil. Problemen met het verkeerd aansluiten van een aftakstussenas zijn er nog niet geweest. Dat de trekhaak soms wat in de weg zit bij gebruik van de topstang, is door enkele gebruikers handig ondervangen door de bovenste pen uit de bevestiging te halen. De trekhaak hangt dan schuin naar beneden aan de onderste pen en zit daardoor niet meer in de weg. Tegen een vreemd geluid bij de voorwielen bij scherp draaien is nog niemand aangelopen. Wel hebben meerdere gebruikers problemen met de vergrendeling van de hydrauliekslangen omdat ze té gemakkelijk uit de koppelingen vliegen.*