



# Crossen op een McCormick XTX 200

Van een afstand lijkt het een McCormick MTX met een nieuwe cabine. Toch gaat het hier om de nieuwe XTX-serie die na een proefrit meer in huis blijkt te hebben met haar acht trapspowershift en hoger motorvermogen.

Tekst en foto's: Frits Huiden

De eerste XTX-trekkers rollen al van de band in de McCormick fabriek in het Engelse Doncaster. Op de Franse beurs Sima liet McCormick haar nieuwe spruiten voor het eerste zien. De XTX 185 (127 kW/173 pk), XTX 200 (145,5 kW/198 pk) en XTX 215 (148,5 kW/202 pk) zouden de drie grootste MTX-trekkers 165, 185 en 200 gaan vervangen. Landini stond er ook met de vergelijkbare Powermaster-serie die pas begin volgend jaar op de markt komt. Nu drie maanden later is dat voor McCormick wel zover en

scheuren we in de buurt van de fabriek met een XTX200 en zware kopeg-zaaicombinatie over een puinpad vol diepe gaten. De bekende geveerde vooras van Carraro en hydraulische cabinevering blijken ook met 43 kilometer per uur hun werk te verstaan. De trekker kan 50 maar mag het nog niet en is dus elektronisch op 1.840 toeren afgeregeld. Ook de nieuwe cabine met vier stijlen, zee van glas en nieuwe daklijn houdt zich stil. Ondanks een echt niet storend maar wel constant transmissiegeluidje komt het geluidsniveau volgens de fabriek

niet boven 71 dB(A). Het nieuwe racestuur met drie zilveren spaken geeft een extra dimensie aan deze rit.

## ▪ Acht trappen

Achter het kleine geluidje zit wel het grootste nieuws van de trekker. In haar transmissie en assenfabriek in het Franse Saint Dizier bouwde McCormick een semi-powershiftbak met acht trappen en vier versnellingen voor- en drie achteruit. Dat zijn vier trappen meer als de MTX-serie had. In totaal heeft de bak 32



Achter het sportieve stuur geeft het nieuwe dashboard de belangrijkste gegevens weer. De transmissie staat hier in de vijfde trap van de derde versnelling (3.5) geschakeld.

versnellingen voor- en 24 achteruit. Een kruipbak met 48 verzetten vooruit en 40 achteruit is optie. Er zijn drie verschillende aanstuurmogelijkheden van de bak. De eenvoudigste XtraSpeed-aansturing is een gewone schakelpook met de vier versnellingen en daaraan een duimschakelaar om de acht trappen te doorlopen. De XtraSpeed-E is een geheel elektronische aansturing via de bekende (vaste) joystick uit de MTX-serie. Daarop zitten de powershiftknoppen voor omhoog-omlaag schakelen, tuimelschakelaar voor de hef en twee knoppen voor voorgeprogrammeerde hydrauliekfuncties. Met Xtraspeed-Eplus is die vaste stick samen met handgas en twee hydrauliekjoysticks in de armleuning geplaatst. Onder een klepje zijn ook de doorstroomknoppen voor de vier (vijfde is optie) hydrauliekventielen te vinden.

## ▪ XtraSpeed-Eplus

Wij reden met de XtraSpeed-Eplus versie. Een bediening waar veel chauffeurs zo mee weg rijden. Met twee knoppen op de stick, rechts met een pijltje omhoog en links met een pijltje omlaag, zijn de acht trappen te schakelen. Tussen elke trap zit 17 procent snelheidsverschil. Op het nieuwe dashboard is eerst de versnelling en dan de trap te zien in duidelijk oplichtende cijfers. Wanneer het dashboard bijvoorbeeld 3.8 aangeeft zit je in de achtste en dus hoogste trap van de derde versnelling. Houdt je het knopje dan nog steeds ingedrukt, dan klinkt een piepsignaal omdat alle trappen doorlopen zijn. Druk de rechter knop vervolgens opnieuw in en de transmissie schakelt door de overlap in snelheden door naar de vierde versnelling met de vijfde powershift-trap. De versnellingen zijn ook te schakelen zonder alle trappen te doorlopen met de ont-

koppelingsknop achterop de pook. Door deze tegelijk met een van de powershiftknoppen in te drukken schakelt de bak ook naar de vorige of volgende versnelling. Dit is eenvoudig te doen hoewel de bak nog niet altijd gelijk reageert. De serie producten krijgen verbeterde software.

## ▪ Zelf denkende bak

In de vierde versnelling kan de trekker automatisch schakelen op basis van toerental. McCormick noemt dit Autoroading. Het schakelmoment wordt door de bak zelf bepaald en is afhankelijk van de chauffeur. Met een rustige rijstijl schakelt hij bij 1.800 toeren en bij iemand die het gaspedaal constant helemaal intrapt, schakelt de bak pas bij 2.200 toeren. Laat je het gas los dan schakelt hij terug bij 1.200 toeren. Ook bij een te zware last schakelt hij terug. De trekker heeft geen automatische koppeling waardoor je bij een stoplicht wel de omkeerhendel links onder het stuur moet gebruiken. Voor het wenden op de kopakker zijn de voor- en achteruitversnelling een redelijk eenvoudig te programmeren. Omkeerhendel in vooruit, versnelling kiezen en beide pijltjestoesten in gedrukt houden tot er een piep klinkt. Voor de achteruitversnelling is hetzelfde. De computer vergeet de instellingen weer als de trekker is uitgeweest.



Met de orange pijltjes-knoppen in de stick zijn de trappen eenvoudig te schakelen. Onder het klepje de doorstroomknoppen van de hydrauliekventielen.

## ▪ Vier stijlen

Het zicht vanuit de cabine is formidabel te noemen door het ontbreken van de B-stijlen. Ook zijn de joekels van deuren nog steeds met niet al te veel inspanning te openen en te sluiten. Rechts kan de deur ook open maar via die kant instappen zal weinig gebeuren omdat je je dan tussen zijconsole en stuur door moet wringen. Wanneer de rechter deur open is wil de motor niet eens starten door een beveiligingssensor. Links is dit niet het geval. Behalve de achteruit kunnen er geen andere ramen open en is de aircodus geen overbodige luxe. De cabine heeft ook een extra filter om lucht te verversen. Knoppen en hendels voor hef, hydrauliek en aftakas zijn vrij logische geplaatst. Alleen de positie van het gaspedaal kan beter en het koppelingspedaal doseert niet zo mooi. Verder biedt de McCormick alle luxe als elektrisch verstelbare en verwarmde spiegels, een flinke bijrijdersstoel en sterkere schijnwerpers. De aftakasstomp is ook leverbaar met 20 spiebanen en zit hoger in de achterbrug zodat machines makkelijker kunnen worden aangekoppeld. Er is nu 540/1000- en 540 E/1000-toerenaftakas leverbaar. De XTX 185 en 200 maken gebruik van de eerder geïntroduceerde 6,7 liter Betapower-motoren. Deze hebben een hoger koppel onder 1.600 toeren. De grootste XTX 215 heeft een 5,9 liter Cummins motor. Beide motoren leveren een Powerboost van 22 kW (30 pk) onder zware omstandigheden. De XTX'en zijn ongeveer 3 procent duurder als de MTX-trekkers. Wanneer de motoren aan de Euro III normen moeten voldoen, zal de XTX misschien ook een nieuw neusje krijgen zodat hij nog minder op de MTX lijkt. ■



De grote deuren zijn, zolang er niet te veel wind staat, makkelijk open en dicht te slaan.