

Stoere trekker met veel cabinecomfort

McCormick XTX 185 Xtra Speed T3 getest

De XTX 185 levert nominaal 126 kW (171 pk); maximaal is dat 135 kW (183 pk).

De stoer ogende McCormick heeft een ruime cabine met een goed zicht en een laag geluidsniveau. Een 4-traps powershift ligt aan de basis van de 32+32 transmissie; die vraagt als E-versie tijd om hem te doorgronden.

Op andere punten is de XTX vooral mechanisch en dus duidelijk.





▲ De 6,7 liter common rail BetaPower van FPT combineert een ruim traject aan constant vermogen met voldoende koppeltijging en een laag verbruik. Volgens McCormick moet deze zescilinder maximaal 135 kW/183 pk leveren.

▲ De multifunctionele hendel links herbergt via knopjes de 8-traps powershift en de groepen. Ook de snelschakelaar van de hef zit op deze verstelbare pook. De bediening van de hydrauliek is vooral mechanisch.

Het merk McCormick kwam in 2000 op de markt, toen het Italiaanse Argo de fabriek van Case IH in Doncaster (GB) overnam, inclusief de rechten op de naam McCormick. De productie verhuisde in 2007 naar Italië. De 'vertraging' die dat met zich bracht is her en der merkbaar: de XTX is bij de tijd, maar soms met kunstgrepen. Dat vraagt begrip van de chauffeur. Heb je de XTX eenmaal door, dan is het goed werken met deze Italiaan met Case-trekjes. Op stationair toerental is de motor vrij rumoerig voor de omgeving. Andere spontaan opvallende zaken zijn de afsluitbare motorkap, de panterachtige oogopslag en de aanduiding T3 op de portieren. Dat is de typeaanduiding van de cabine en heeft niets met emissie-eisen te maken. De import van McCormick (en zustermerk Landini) ging recent van Vormec in Steenwijk naar Louis Nagel in Nijmegen.

Zescilinder van FTP

De common rail turbodiesel van Fiat Power Train leverde via de aftakas aan de vermogensrem van Dijkstra Technical Support 103 kW bij nominaal 2.200 motortoeren. Dat vermogen loopt op naar 112 kW bij 1.900 toeren. Dat is 9 kW oververmogen en dat heet bescheiden. De zescilinder houdt die 112 kW echter wel tot 1.750 toeren vast en ook verder naar beneden loopt het maar weinig terug. Daar rolt 34 procent aan constant vermogen uit en dat is bovengemiddeld. Dat de FTP BetaPower een taai is, blijkt ook uit de koppelmome. Die loopt van 446 Nm bij 2.200 motortoeren naar 682 Nm bij 1.400. Dat is een stijging van 53 procent bij een toerendaling van 36 procent. Dat zijn prima waarden. Ook in het verbruik mag de XTX zich laten zien: rond maximumvermogen verbruikt hij zo'n 4 procent minder dan de gemiddelde soortgenoot; bij nominaal is dat 6 procent. Rond maximumkoppel is het

gelijk aan de concurrentie. Vreemd is dat het gemeten maximum van 150 pk (112 kW) bij een normaal verlies van 12 procent tussen motor en aftakas neer zou moeten komen op 168 pk voor de motor. Volgens McCormick moet die er met powerboost echter 183 leveren. De 15 pk die we missen, kunnen het gevolg zijn van veel verliezen in de achterbrug, maar dat staat haaks op het gunstige specifieke verbruik. Het kan ook zijn dat de zescilinder zijn vermogen nog niet haalde. Maar ook dat botst met een laag specifiek verbruik. Het is dus een kwestie om in de gaten te houden.

Plezierige en stille cabine

De in- en uitstap leveren weinig problemen op. Er is voldoende steun voor handen en voeten; ook fors gebouwde mensen komen gemakkelijk naar binnen en naar buiten. Wel moet je flink trekken (of duwen) om het por-

Motor & brandstofverbruik

De 6,7 liter BetaPower zescilinder van Fiat Power Train presteert bovengemiddeld en combineert dat met een laag verbruik. Het maximum gemeten vermogen aan de aftakas van 112 kW zit bij 1.900 motortoeren. Gezien de opgave van McCormick had het 120 kW kunnen zijn.



Transmissie & aftakas

De 8-traps powershift (op basis van 4-traps) met vier groepen vraagt gewinning, maar biedt 32 keuzes vooruit en even zoveel achteruit. Daarvan liggen er 13 in het traject van 4-12 km/h. De FR is belast schakelbaar. De aftakas heeft 540/1.000 of 750/1.000. Een combi van drie toeren is er niet.



Hefinrichting & hydrauliek

De hef heeft voldoende kracht, al neemt die bovenin af. Ook de totale slag is niet al te groot. De bediening is oké, inclusief digitale hoogte-aanduiding. Ook de stabilisatie voldoet goed. Olie voor buitenwerkend is er voldoende; de bediening van de drie DW-ventielen is mechanisch.



Technische gegevens en meetresultaten McCormick XTX 185 Xtra Speed

Meetgegevens LandbouwMechanisatie

Nominaal aftakasvermogen: 103 kW, 2.200 omw./min met specifiek verbruik: 273 g/kWh
Maximumaftakasvermogen: 112 kW, 1.000 omw./min met specifiek verbruik: 255 g/kWh
Maximumdraaimoment: 682 Nm bij 1.400 omw./min met specifiek verbruik: 251 g/kWh

Olieopbrengst hydrauliek: 109 l/min via één ventiel
Maximumdruk: 200 bar
Maximumhefkracht: 8.449 daN

Draaicirkel 2wd/4wd: 13,0 m/13,8 m

Geluidsniveau: stationair 62 dB(a)
volgas 69 dB(a)

Afmetingen trekker: hoogte 301 cm
breedte 250 cm
lengte 486/516* cm

Wielbasis: 2.880 mm

Bodemvrijheid: 50 cm

Gewicht: 6.760/7.300* kg

Gewichtsverdeling* v/a: 3.600/3.700 kg

Banden: vóór 540/65R28, achter 650/65R38

*incl. frontgewichten

Technische gegevens opgave fabrikant

Motor: FTP BetaPower
Cilinders en inhoud: zes, 6,7 l
Nominaal vermogen: 123 kW/167 pk, 2.200 omw./min
Maximumvermogen: 135 kW/183 pk, 1.900 omw./min
Maximumdraaimoment: 748 Nm bij 1.400 omw./min
Inhoud dieseltank: 300 l

Transmissie: 8-traps powershift met 4 groepen
Koppeling: meerplaats nat
Remmen: meerplaats nat aan weerszijden differentieel

Aftakas: 34,9 mm doorsnede, 6 spiebanen

Aftakstoeren: 540 en 1.000

Oliepomp: axiale plunjerpomp

Opbrengst en druk: 110 l/min, 206 bar

Aantal ventielen standaard: 3 mechanisch

Maximumhefkracht: 8.000 kg

Achterbrug- en hydrauliekolie: 80 l

Vooras totaal: 2,2 + 2 x 2,0 l

verversingstermijn: 1.000 uren

Motorolie: 16 l

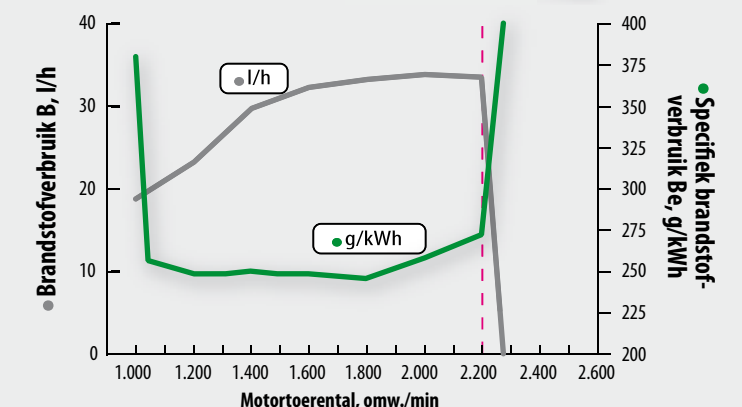
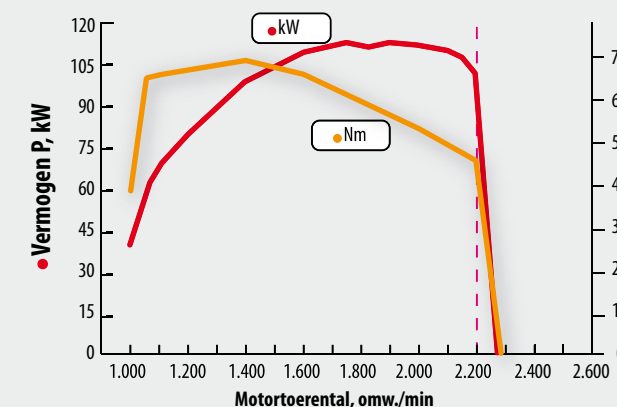
verversingstermijn: 500 uren

Prijzen

Brutoprijs excl. btw standaard: € 91.122
Brutoprijs excl. btw getest: € 102.921

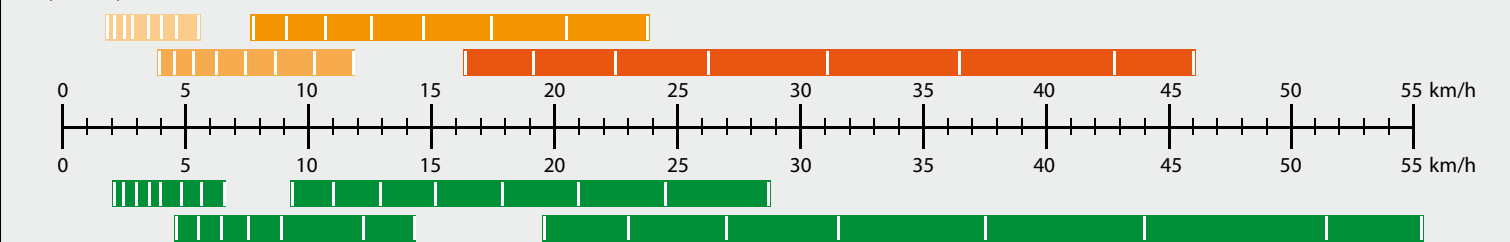
Onderdelenprijzen excl. btw

tankdop: € 83
rechter buitenspiegel (glas): € 38
voorspatbord (rubber): € 202
achterlichtunit: € 24
koplampunit: € 143
achterraut (alleen glas): € 163
linkerportier (compleet): € 281



Snelheidsopbouw transmissie McCormick XTX 185 op 650/65R38 bij 2.200 omw./min

F (vooruit)



R (achteruit)



tier dicht te krijgen. Dat komt door de bolling die erin zit, om zo'n grote deur goed te laten sluiten. De ruimte in de cabine is gevoelsmatig groot en dat klopt met de meetwaarden: een breedte op ooghoogte van 148 cm zien we maar weinig. Ook de binnenlengte en -hoogte scoren ruim voldoende. Nog beter scoort het zicht naar links en naar rechts, omdat de B-stijl ontbreekt. Het zicht naar achteren en op de hef is eveneens goed. Met de optie van elektrisch verstelbare (en verwarmde) buitenspiegels kun je de omgeving goed in de gaten houden. Jammer dat de knopjes op zo'n vreemde plaats zitten: linksachter. Voor een voorlader is een dakluikloze XTX niet geschikt. De geluidsdruk is in tegenstelling tot de rumoerige buitenkant binnenin laag. Bij volgas noteerden we 69 dB(A), bij maximumvermogen 68 en bij maximum-koppel 66 dB(A). Dat is ongehoord stil. Met de achterruit open bij volgas gaat het niveau 6 dB(A) omhoog, maar zit dan nog steeds onder het gemiddelde van de concurrentie. Het sluitmechanisme van de achterruit is wat ielig. De zit in de pneumatisch geveerde stoel ten opzichte van stuurwiel en pedalen is goed. De stoel heeft lengtedemping en is rechtsom een redelijk aantal graden draai-

baar. Naar het knopje van de gewichtsinstelling in de linkerarmleuning kun je zoeken tot je een ons weegt. Cabinevering ontbreekt en voor een eventuele rijder is het wat behelpen. De kwaliteit van dit stoeltje houdt ook niet over. Het controlelampje van de airco was bij onze XTX kapot, maar de capaciteit van deze koelbrenger is voldoende, ook van de verwarming en de ventilatie. Omdat het portier de hele zijkant beslaat, zijn er geen zijruitjes die open kunnen. Een verlichting van de treden bij het linkerportier is bijdetijds, evenals een digitaal dashboard dat ook bij daglicht goed afleesbaar is. Er zijn redelijk wat praktische ruimtes om op te bergen, maar niet voor een koelbox. Een ruitenwisser met het draaipunt bovenin is niet meer van deze tijd. Die moet McCormick vervangen door een parallelversie met het draaipunt onderin: die bestrijkt veel meer.

32 + 32 keuzes

De transmissie heeft vier groepen met daarin steeds 8 trappen die belast schakelbaar zijn. De bak is gebaseerd op de 4-traps powershift (van destijds de Case MX). Dat merk je tussen de trappen vier en vijf: daar duurt het schakelen langer en voel je dat er

in de bak meer gebeurt. Tussen de groepen kan de bak ook schakelen zonder gebruik van het koppelingspedaal, maar de aandrijving is dan even weg. De bak zoekt dan zelf de passende stap in de andere groep. Dit zogenoemde 'speed-matching' doet de bak ook als je bijvoorbeeld in groep 4 bij het naderen van een stoplicht even het koppelingspedaal intrapt. Handig. Dat geldt in de elektronisch gestuurde E-versie die wij hadden ook voor 'progressive shifting'. Dat maakt de felheid van schakelen afhankelijk van het motortoerental en van de olietemperatuur. De bak kan in de transportgroep binnen de 8-traps powershift ook geheel zelfstandig schakelen. Handig is het feit dat de multifunctionele pook in z'n geheel instelbaar is naar persoonlijke wensen. De knopjes voor de powershift en voor het schakelen tussen de groepen mogen echter wel iets beter traceerbaar zijn. Onhandig is het feit dat de bak zich na korte stilstand zelf in neutraal zet, waardoor je bij het wegrijden eerst weer de voorkeuze moet activeren. Gewenning vraagt ook het terugschakelen van 4.8 naar 4.7, waarbij de snelheid nauwelijks vermindert, maar wel de toeren omhooggaan. Dat komt omdat de top van ruim 40 km/h omwille van zuinig rijden kunstmatig

ontstaat door een verlaging van het maximum-toerental. Er is ook een 50 km/h-versie van de XTX. De digitale snelheidsmeter gaf bij ons zo'n 8 procent minder aan dan de werkelijke snelheid. De hendel voor voor-/achteruit links onder het stuur bedient plezierig. Achteruit in dezelfde versnelling bij hetzelfde toerental gaat 20 procent sneller dan vooruit en dat is veel. De meeste chauffeurs rijden achteruit liever langzamer. Met 13 keuzes in het bereik van 4-12 km/h biedt de bak meer dan voldoende mogelijkheden. Ook is er een duidelijke overlap tussen de groepen, waardoor dezelfde snelheid zowel onderin een hoge groep te rijden is als bovenin een lage groep. Een 18+18 kruipbak is een optie; het totaal aantal keuzes komt daarmee op 50+50. Het voetgas zit te hoog om goed te kunnen doseren. Het handgas is oké. Een memory-systeem is niet aanwezig. De koppeling trapt zwaar, maar doseert goed. Het optillen van de FR-hendel geeft ook een 'ontkoppeling'. Die hendel moet in neutraal staan om de motor te kunnen starten.

Vierwielaandrijving

De voorwielaandrijving is zoals je dat tegenwoordig verwacht belast in- en uitschakelbaar en heeft ook een automatische stand. Die reageert op snelheid (boven 16 km/h eruit, onder 13 km/h er weer in) en is ook te koppelen aan de hoogte van de hef. De stuurhoek van de voorwielen heeft geen invloed. Ook niet op de A-stand van het differentieelslot. Dat reageert net als de 4wd op de snelheid. Het slot in de vooras staat los van de achteras; het is zelfdenkend op basis van het verschil in omwentelingen tussen de beide wielen. De cardanas ligt vrij hoog en is goed beschermd. Kans op wikkelen is hier zo goed als uitgesloten. Temeer ook omdat de XTX een ruime bodemvrijheid heeft.

Draaicirkel, gewicht en maten

Met ingeschakelde voorwielaandrijving komt

de XTX gemeten over de buitenkant van het wielspoor aan een draaicirkel van 13,8 meter. Gerelateerd aan een spoorbreedte van de vooras van 1,65 meter en een bandenmaat van 540/65R28 mag dat normaal heten. Met de wielbasis van 2.880 mm erbij betrokken is de cirkel zelfs relatief klein. Het stoere stuurwiel heeft maar drie omwentelingen nodig om van de ene uiterste stand in de andere te komen en is via één hendel zowel in hoogte verstelbaar als kantelbaar. Dat werkt goed, al voelt het hendeltje wat goedkoop aan. Dat geldt ook voor de handrem die los van dat feit zijn werk goed doet. Ook de voetrem doet z'n werk subjectief goed, maar de pedalen zijn niet met de voet te (ont)koppelen. Een aansluiting voor hydraulische volg-wagenberemming is standaard aanwezig. De goed werkende parallel-voorassvering is een optie en levert een meerprijs op van 5.000 euro. Hij is in hoogte te blokkeren. De schakelaars daarvoor zitten op een onlogische plek rechtsachter. Met een pakket frontgewichten van twaalf keer 45 kg komt de XTX aan een gewicht van 7.300 kg. Dat resulteert in een specifiek gewicht van 65 kg per kW aftakasvermogen. De McCormick zit daarmee aan de lichte kant van gemiddeld. Van die massa inclusief de frontgewichten rust bijna de helft (49 procent) op de vooras. Dat is een prima gewichtsverdeling. Met zijn lengte van 4,86 meter zonder frontgewichten en de trekstangen horizontaal is de XTX 185 een relatief compacte trekker. De hoogte van de cabine komt net boven 3 meter (3,01 meter om precies te zijn). De grootste breedte (2,5 meter) maten we over de bolling van de achterbanden.

Praktische hef, bekende hydrauliek

De hef van de XTX heeft een logische en plezierige bediening via een grote draaiknop met een verstelbare aanslag. Voor het snelle werk is er een tuimelschakelaar op de multifunctionele pook. Praktisch is ook de digitale hoogteaanduiding om op positie-regeling heel



▲ Het digitale dashboard toont naast snelheid en toerentalen ook de hoogte van de hef.



▲ Het sportieve stuurwiel vraagt drie omwentelingen van de ene uiterste stand in de andere.



▲ Hef en aftakas zijn op beide achterspatborden te bedienen. Werkverlichting is ruim aanwezig.

Gebruikerservaringen loonbedrijf Janssen, Dilsen-Stokkem: 'McCormick verdient beter imago'

"De verhuizing van Engeland naar Italië deed McCormick geen goed. De medewerkers in Fabbro (I) moesten allerlei kwaliteitsaspecten onder controle krijgen die voor Doncaster (GB) vanzelfsprekend waren. Dat gaf problemen in de transmissie. Die zijn ondertussen verholpen, maar het imago van McCormick liep er een forse deuk door op."

Aan het woord is Luuk Stevens van het loonbedrijf Janssen in Dilsen-Stokkem, aan de Belgische zijde van de Maas tegenover het Limburgse Born. Stevens (51) heeft twee McCormicks: een XTX 165 en TTX 190, die respectievelijk in september 2009 en in maart van dit jaar op het bedrijf kwamen. De XTX liep na 100 uur als gevolg van lekkende pakkingen tegen een drukprobleem in de voor-/achterruit op en na 1.000 uur, wederom als gevolg van drukverlies, tegen een verbande koppeling. Sindsdien loopt de trekker, die nu 2.500 uren telt, storingsvrij. De jongere TTX heeft nog geen problemen gehad. Zou de XTX vandaag door een ongeval onbruikbaar worden, dan koopt Stevens morgen een nieuwe. Hij waardeert de trekker vooral



▲ Luuk Stevens (l.) met Thieu Janssen, de grondlegger van het loonbedrijf: "Na wat aanloopproblemen zijn we nu dik tevreden over de McCormick XTX, anders hadden we er ook geen zwaardere TTX bijgekocht."

om z'n zuinige sterke zescilinder en vanwege de goede opbouw van de transmissie met een duidelijke overlap tussen de groepen. Ook over de ruime stille cabine met goede verwarming, ventilatie en airco is hij tevreden. Verdere pluspunten zijn de parallel geveerde vooras, de hoge bodemvrijheid, de prima

remmen en de krachtige hef. Daar hangt onder andere een 5-schaar Gregoire-Besson in. Het enige dat hij mist zijn 750 toeren op de aftakas. Ook mag het geluidssignaal van de handrem wel duidelijker. De XTX is volgens Stevens een trekker waar je iedereen mee weg kunt sturen. Ze hebben de normale variant van de transmissie, niet de E. Naast vier familieleden zijn er bij Janssen vier vaste medewerkers. Het bedrijf doet loonwerk in land- en tuinbouw, maar ook grondverzet, containertransport, rioolreiniging en winterdienst. De Zuidberg fronthef is er onder meer voor de sneeuwschuif. Dat de XTX eerst moeite heeft zijn vermogen te leveren, komt volgens Stevens van de milieueisen. Hij tacklede dat probleem via tuning van de brandstofpomp. Stevens

is tot nu toe goed tevreden over Louis Nagel die ook de belangen van McCormick in België behartigt. Hij hoopt wel dat deze importeur meer onderdelen op voorraad neemt dan de vorige importeur Matera. De TTX 190 is omwille van de vele vetnippels op de vooras van een centraal smeersysteem voorzien.

Cabine & comfort

De T3-cabine is comfortabel, geluidsarm en ruim, maar een koelbox past er niet in. Het zicht naar links en rechts is prima door het ontbreken van B-stijlen. De in- en uitstap zijn probleemloos en het digitale dashboard is goed afleesbaar. De wissel op de voorruit heeft weinig om het lijf.



Onderhoud & kosten

De verversingstermijn voor de 16 liter motorolie is 500 uur; voor de 85 liter in achterbrug en vooras is dat 1.000 uur. De verschillende filters zijn normaal geprijsd, met uitzondering van de luchtfilters. Die zijn duur. Per kW motorvermogen is de XTX 185 op basis van de catalogusprijs goed betaalbaar





▲ De parallelle wielvering van Carraro (optie) biedt veel rijcomfort en ook veel vetnippels.



▲ Handige kleurcodering op de snelkoppelingen, maar als stickers niet erg duurzaam.



▲ Een gereedschapskist moet, maar hoort links voor de cabine. Rechts de massaschakelaar.

precies een bepaald punt terug te kunnen vinden. Iets minder praktisch is het relatief geringe bereik (64 cm) van de vanghaken. Een werktuig zowel hoog optillen als laag laten zakken zit er niet in. De hefkracht tussen de kogels (gemeten bij het LMB De Nieuwstad in Lelystad) schommelt rond 8 ton, of om preciezer te zijn: van 8.440 kg op 26 cm hoogte tot 7.750 kg op 66 cm. Gerelateerd aan het vermogen van de trekker zijn dat normaal à bovengemiddelde waarden. Ook het instructieboek geeft die 8 ton op als maximum. Dat vertelt er niet bij dat het boven de 70 cm vrij sterk terugloopt. Til je een zware ploeg met aanhangende grond hoog uit, zodat hij kan wentelen, dan kun je tegen grenzen aanlopen. De stabilisatie volgens het pen/gat-principe is doeltreffend en makkelijk te bedienen. Je hebt geen last van vastzittend schroefdraad. De hefstangen zijn makkelijk in lengte te verstellen en eveneens makkelijk om te steken op pendelvrijheid. Een extra gat in de trekstang voor meer slag en minder hefkracht is er niet.

Werktuigkwesties

De bediening van de buitenwerkende hydrauliek is vooral mechanisch, dus logisch. Het maximum van 109 liter per minuut gemeten over één ventiel is ruim voldoende voor deze klasse. De maximaal haalbare druk is 200 bar. Ook dat ligt in lijn der verwachting. Simpelweg prima is het feit dat de axiale plunjerpomp bij een tegendruk van 150 bar nog 100 l/min levert. Daar mogen we u tegen zeggen. De drie hendels laten zich goed bedienen. Ze hebben alle drie een float-stand en een regelbare doorstroming. Die zit buiten de cabine op de achterbrug, maar is vanuit de stoel bereikbaar. Uit die achterbrug is voor werktuigen rijdend 30 liter te onttrekken, zolang de XTX zich 'op de vlakte' houdt. Ruimte voor de schakelaar van een elektrisch aan te sturen vierde ventiel is gereserveerd naast de schakelaars van de 4wd en het differentieel. De wagentrekhaak van Scharmüller laat zich in zes posities verplaatsen tussen 78 en 103 cm hoogte. Echt makkelijk is dat verzetten niet. Een kieperknobbel is standaard; een zwaaiende trekhaak niet. Aan de neus zit een 'bekje' voor licht trek- en duwwerk.

2-toerige pto

De aftakas heeft 540 en 1.000; als optie is er 750/1.000. De combi van 540, 750 en 1.000 is er niet. Dat is jammer. De aftakas draait 1.000 toeren bij 1.920 toeren van de motor en zit daarmee dicht bij het maximumvermogen. Met draaiende motor is de 35 mm stomp niet met de hand te bewegen; ook niet met de toe-

renschakeling in neutraal. Ook de Italiaanse gedachten rondom de controlelampjes voor de pto zijn in onze ogen niet bepaald logisch. Het in- en uitschakelen via de gele knop is makkelijk en er is een automatische stand die het in- of uitschakelen koppelt aan de hoogte van de hef. Ook zit er een buitenbediening op beide spatborden. Om de aftakas is voldoende ruimte voor de handen voor het aankoppelen van een groothoek-tussenas. De stomp met zes spiebanen is via het losnemen van een snapring te vervangen door een versie met 22 spiebanen. Een kleine gereedschapskist zit rechtsvoor de cabine. De inhoud van de brandstoftank van 300 liter is theoretisch bij zwaar werk goed voor een uur of negen, maar praktisch zal dat al gauw een uur of twaalf zijn.

Makkelijk onderhoud

De motorkap is voorzien van een slot; dat vinden vooral gebruikers plezierig die hun trekker weleens ergens laten overnachten. In de werkplaats zijn ze er over het algemeen minder van gecharmeerd. Het oprolmechanisme voor de riem die de ver openende motorkap hanteerbaar houdt valt in de smaak. Dat geldt ook voor de massaschakelaar met de aansluitpool voor een startkabel. De bereikbaarheid van belangrijke zaken als de vuldop voor de dieselolie (ook afsluitbaar) en de peilstok voor de motorolie is eveneens goed. Bij het verversen van motorolie moet u er even goed om denken dat er twee aftappluggen zijn; de cardanas deelt het carter in tweeën. De verschillende koelers voorin de neus zijn goed te reinigen en het setje aansluitingen voor het checken van oliedruk in de achterbrug maakt een professionele indruk. Die omschrijving is niet van toepassing op de plaats van het luchtfilter bovenop de motor; bij een controle tijdens het werk is het oppassen dat je niet de vingers brandt. Het cabinefilter boven het linkerportier is lastig weer op de plek te krijgen. Ook van het grote aantal vetnippels (twintig) aan en rond de geveerde vooras van Carraro word je niet echt vrolijk. De filters voor brandstof, cabinelucht en achterbrugolie zijn goed betaalbaar. Het motoroliefilter is aan de prijzige kant en de beide luchtfilters (binnen en buiten) zijn ronduit duur. Het Engelstalige instructieboek is uitvoerig, maar informatie over het motorvermogen is niet te vinden.

Verlichting

De XTX heeft zes werkklampen aan de voorzijde en vier aan de achterzijde; dat is ruim voldoende. Het hendeltje van de richtingaanwijzers zorgt via eenmaal aantikken voor een



▲ Tussen de achterwielen biedt de XTX een ruime hoeveelheid hydraulisch vermogen, een snelverstelwagentrekhaak met zes standen, een kieperknobbel en een aftakas met 540/1000. De keuze voor drie toeren op de pto is helaas niet te maken. De hefkracht is voldoende, maar helemaal bovenin beperkt.

kortstondige activering van de knipperlichten. Het komt steeds weer terug in neutraal, waardoor de kans dat andere weggebruikers in verwarring raken minimaal is. Het geluidssignaal en de controlelampjes zijn respectievelijk goed hoorbaar en zichtbaar. Dat laatste geldt ook voor andere controlelampjes. Ook het dashboard als geheel blinkt uit door een goede afleesbaarheid. De verlichting van de rechterconsole valt in donkere tijden onder de noemer summier, mede omdat de knoppen en schakelaars daar geen onderverlichting hebben. Een boordcomputer voor bewerkte oppervlaktes en dergelijke is bij de prijs inbegrepen.

Kostenplaatje

De McCormick XTX 185 komt in standaarduitvoering op een brutoprijs van 91.122 euro exclusief btw. Per kW motorvermogen (het maximum zoals opgegeven door de fabrikant) is die prijs goed concurrerend. In de uitvoering zoals wij hem testten met onder andere de vergaand zelfdenkende E-transmissie komt de XTX op 102.921 euro. Dat is 919 euro per kW aftakasvermogen en dat heet een gemiddelde prijs. De kosten van vervanging na schade van een koplamp, een achterlicht, een achterraut of een portier zijn bij de XTX in vergelijking met de concurrentie alleszins redelijk. Het verlie-

zen van de tankdop is verhoudingsgewijs duur, maar absoluut gezien is het bedrag (83 euro) gelukkig vrij laag. Met z'n kostenplaatje als geheel (zie overzicht 'kosten per draaiuur') maakt de McCormick XTX 185 geen verkeerde indruk. Wanneer we de uurkosten van 54,23 euro delen door het maximum gemeten vermogen van 112 kW aan de aftakas, rolt daar een prijs van 0,48 euro/kW uit. Het gemiddelde van alle geteste trekkers tot nu toe zit per kW ook precies op die 0,48 euro.

In 't kort

McCormick XTX 185 XtraSpeed T3 biedt voor 48 eurocent per kilowatt een trekker die in grote lijnen doet wat hij doen moet. De trekker heeft een in alle opzichten goede cabine: ruim, comfortabel en stil. De E-transmissie met z'n 8-traps powershift vraagt, vooral in eerste instantie, wat begrip van de chauffeur. Hef en hydrauliek daarentegen laten zich intuïtief bedienen. De zescilinder BetaPower motor van FTP (Fiat Power Train) combineert prima prestaties met een laag verbruik, maar haalde tijdens onze vermogenstest niet het vermogen dat hij redelijkerwijs aan de aftakas zou moeten leveren. Importeur en/of dealer moeten daar wel iets aan kunnen doen. **LM**

Kosten per draaiuur

Kosten per draaiuur over een periode van 8 jaar bij gemiddeld 500 draaiuren per jaar

Bruto aanschafwaarde excl. btw	€ 102.921
Restwaarde na 8 jaar 30%	€ 30.876
Afschrijving totaal	€ 72.045
Afschrijving per jaar	€ 9.005
Afschrijving per draaiuur	€ 18,01

Renteverlies: 5% van gem. geïnvesteerd vermogen (102.921 + 30.876) : 2 = € 3.344,93 per jaar	
Per draaiuur	€ 6,69

Verbruik per uur: 60% van het gemiddelde van maximumvermogen en maximumkoppel (33,68 + 29,7) : 2 = x 60% x € 1,00	
Per draaiuur	€ 19,05

Stalling & verzekering: 2% van nieuwwaarde	
Per draaiuur	€ 4,12

Reparaties: 2,5% van nieuwwaarde	
Per draaiuur	€ 5,15

Periodieke onderhoudskosten: filters, olie, koelvloeistof e.d.	
Per draaiuur	€ 1,21

Totale kosten per draaiuur	€ 54,23
-----------------------------------	----------------

Voor en tegen

Plus

- + zuinige en sterke motor
- + ruime cabine met goed zicht en lage geluidsdruk
- + 8-traps powershift met 13 keuzes van 4-12 km/h
- + digitale hoogteaanduiding voor hef
- + krachtige hydrauliek

Min

- geen traploze transmissie
- bediening versnellingsbak vraagt gewenning
- hefkracht bovenin beperkt
- geen combi van 540/750/1.000 op aftakas

Een video-impressie van deze McCormick XTX 185 Xtraspeed is op onze website te vinden.

Internet > www.landbouwmechanisatie.nl