

McCormick X7 is een knap doordachte trekker

Argo maakte vorige maand bekend dat de McCormick X7 een ZF-cvt krijgt. Mogelijk staat die op de Agritechnica. Onze X7.460 in Italië had nog een prima powershiftbak. Ook de rest van de trekker maakt een goede indruk.

Technische details X7.460

Merk en type motor	FPT Betapower
Soort motor	4-cilinder commonrail 4,5 liter
Nominaal vermogen	118 kW (160 pk)
Maximum vermogen	122 kW (166 pk)
Max. vermogen met boost	129 kW (175 pk)
Maximum koppel	700 Nm
Inhoud dieseltank	280 liter, AdBlue 38 liter
Koppeling	meerplaats nat
Transmissie standaard	6x4 (24 + 24), optie 40 + 40
Transmissie	optie cvt traploos van 0 - 50 km/h
Differentieelslot	elektrohydraulisch in beide assen
Voorwielaandrijving	elektrohydraulisch
Stuurhoek	55 graden
Aftakas	540, 540 E, 1.000 en 1.000 E
Aftakas	6 of 21 spiebanen omwisselbaar
Hydrauliekpomp opbrengst	123 l/min
Hefkracht	9.300 kg / 9.115 daN
Achterbanden	650/65R38
Gewicht zonder ballast	5.750 kg



De X7-serie van McCormick die dit voorjaar op de Sima werd gepresenteerd, bestaat uit zes typen. Drie hebben er een viercilindermotor en drie een zescilinder. De maximumvermogens lopen van 106 tot 156 kW (145 tot 212 pk). De aanduidingen zijn X7.440, X7.450 en X7.460 bij de viercilindermotoren en X7.660, X7.670 en X7.680 bij de zescilinders. Uit die benaming zijn dus geen conclusies te trekken voor wat betreft het vermogen. De laatste twee cijfers zijn puur volgnummers. De Betapower-motoren komen van FPT (Fiat Power Train) en hebben een inhoud van 4.500 of 6.728 cm³. De boring x slag is bij beide motoren gelijk met respectievelijk 104 x 132 mm. Wij reden in Italië met de sterkste viercilinder, de X7.460. Die heeft een nominaal vermogen van 118 kW (160 pk) en een maximumvermogen inclusief boost van 129 kW (175 pk).

Soepel schakelen

De bediening van de ZF-powershift loopt voor wat betreft de vier trappen via twee knopjes aan de bovenzijde van de multifunctionele hendel. Voor het schakelen van de zes groepen druk je tegelijkertijd ook een knopje aan de achterzijde van de hendel in. Dat werkt prima, ook onder last. Als die last niet al te zwaar is, kan de bak ook een groep volledig overslaan, om sneller op de top van 50 km/h te komen. De 40 km/h-versie haalt z'n top bij 1.600 motortoeeren en dat scheelt in het brandstofverbruik.

De X7 zet zich onder alle omstandigheden via de rijrichtinghendel links onder het stuur soepel in beweging en blijft dat ook doen bij accelereren en afremmen. Dat gevoel van souplesse wordt versterkt door het lage geluidsniveau in de cabine. Die is wat betreft decibellen prima geïsoleerd. Standaard staat dit chauffeursonderkomen op de bekende 'silentblocks'. Een hydraulisch geveerde versie met elektronische regeling is een optie. Een



stoel met ventilatie in de zitting is ook een optie. Uniek in de trekkerwereld is de manier waarop Argo bij de McCormick X7 (en daarmee ook bij de Landini 7) het dilemma met de rijderszitting heeft opgelost. Iedere chauffeur wil dat een rijder goed kan zitten, maar zonder rijder moeten zitting en leuning de in- en uitstap niet hinderen. Argo heeft dat elegant opgelost door de rijdersstoel opgeklapt in het spatbord te laten verdwijnen. Daardoor is dat spatbord aan de voorzijde uiteraard iets dikker dan normaal, maar er zitten geen hinderlijke delen waar je achter kunt blijven haken of omheen moet manoeuvreren.

Multifunctionele handgreep

De knopjes waarmee de chauffeur de rijnsnelheid regelt, zitten op een multifunctionele handgreep. Het is geen pook of hendel, want hij kan niet bewegen. De greep bevat ook knopjes één dubbelwerkend ventiel, een rolknop met korte slag voor de bediening van de hef (dat werkt prima), een memory-knop voor een motortoerental en een knop voor het wendakkermanagement. Als chauffeur

bedien je al deze functies met de duim. Dat gaat gewoon goed. De handpalm ligt daarbij op de steun. De vingers haken achter de hendel, bedienen daar de groepknop en houden ook de hand op z'n plaats.


Bijzonder op de handgreep is de knop met het opschrift 'my'. Met deze persoonlijke knop krijg je er vier functies bij die je met je duim kunt bedienen. Die kun je door een druk op de goede kant van de knop snel in- of uitschakelen, zonder dat je de hand van de hendel hoeft te halen. Je moet alleen even een beetje goed richten om de knop aan de goede kant in te drukken. De vier functies die erop zitten zijn de beide differentieel-sloten, die vierwielaandrijving, de powershift-souplesse en APS, het automatisch schakelen van de powershift. De 'my-knop' is eigenlijk een soort voorfase van het wendakkermanagement.

Rondomzicht

De cabine van de McCormick X7 heeft geen zijstijlen en biedt daardoor een goed zicht rondom. De uitlaat ligt in lijn met de stijl rechtsvoor, waardoor hij het zicht niet

beperkt. De beide stijlen achter zijn vrij fors. Het rijcomfort is goed dankzij de onafhankelijke vering van de voorwielen. Deze vooras is van Carraro. De motorkap gaat als één geheel open en de drie koelers voor de radiator kunnen elk ten opzichte van de burenen een stukje naar voren scharnieren, waardoor ze goed te reinigen zijn. De 540 en de 1.000 op de aftakas zitten beide bij 2.000 motortoeren. De beide eco-standen zitten bij 1.600 motortoeren.

Cvt ook voor X6

Argo komt over twee jaar ook met een eigen continu variabele transmissie voor de X6 van McCormick en de 6 van Landini. Die cvt-serie gaat dan bestaan uit drie typen met maximum motorvermogens (inclusief boost) van 89, 98 en 105 kW (121, 133 en 143 pk). Bijzonder bij deze eigen cvt van Argo is dat deze bak slechts twee snelheidstrajecten heeft, tegenover vier bij de versie van ZF. Die laatste, maar dan een zwaardere uitvoering, krijgt ook een plaats in de ophanden zijnde 8-serie van McCormick en Landini. 

De X7 van McCormick in detail



▲ Hef, aftakas en één dubbelwerkend ventiel zijn vanaf het spatbord te bedienen.



▲ De rijdersstoel klapt in zijn geheel in het spatbord en laat dan een glad vlak achter.



▲ Alle bedieningsfuncties (op een paar in het dashboard na) zitten op de rechterarmleuning en spreken voor zich door goede pictogrammen en een eenduidige kleurcodering.