

Exklusiver Fahrbericht McCormick XTX 200:

Mehr Leistung, mehr Gänge und eine neue Kabine

Die neue XTX-Baureihe ersetzt die drei größten Modelle der bekannten MTX-Serie. Bei der Nennleistung hat sich dabei im Vergleich zum Vorgänger wenig geändert. Dafür gibt es aber dank elektronischem Motormanagement einen Power-Boost von über 25 kW/34 PS für Zapfwellenarbeiten.

Hier die Leistungen der drei neuen Modelle im Detail (alle Leistungsangaben nach ISO 14396 ohne Nebenaggregate):

Modell	XTX 185	XTX 200	XTX 215
Nennleistung	119 kW/ 162 PS	134 kW/ 182 PS	142 kW/ 195 PS
Max. Leistung	127 kW/ 173 PS	146 kW/ 198 PS	149 kW/ 202 PS
mit ZW-Boost	146 kW/ 198 PS	157 kW/ 213 PS	168 kW/ 228 PS

Bei der neuen XTX-Serie von McCormick handelt es sich nicht nur um etwas „Kosmetik“ an den Vorgängermodellen MTX. Nein, hier haben die Ingenieure im englischen Doncaster offensichtlich ganze Arbeit geleistet. So jedenfalls unser Eindruck bei einer ersten Probefahrt mit dem XTX 200 mit 134 kW/182 PS.

Im XTX 185 und XTX 200 arbeitet der 6,7-l-Sechszylindermotor „BetaPower“ mit Common Rail-Einspritzung, im XTX 215 der 5,9-l-Motor von Cummins. Neben dem Power-Boost, der beim XTX 185 auch beim Transport aktiv ist, gibt es bei allen Modellen eine Drehzahlabenkung beim Transport: Sind 40 km/h erreicht, wird die Drehzahl automatisch auf 1840 min^{-1} abgesenkt, um Kraftstoff zu sparen. Alternativ gibt es auch 50 km/h, dann allerdings ohne Drehzahlreduzierung.

Ganz neu ist das XtraSpeed-Getriebe mit acht Lastschaltstufen. Zusammen mit den vier Gruppen ergeben sich 32 Vorwärts- und 24 Rückwärtsgänge, die sehr gleichmäßig abgestuft sind und beim Gruppenwechsel ausreichend überlappen. Das Getriebe gibt es in drei Varianten: In der einfachen „XtraSpeed“-Version werden die Gruppen manuell geschaltet, es gibt nur eine automatische Anpassung der Lastschaltstufe beim Gruppenwechsel.

Beim „XtraSpeed-E“-Getriebe (1780 Euro Aufpreis) gibt es einen Multifunktionshebel in der Konsole. Hier können neben dem Hubwerk sowohl die Lastschaltstufen als auch die Gruppen per Tastendruck geschaltet werden. Außerdem lassen sich der Gang beim Motorstart sowie der Rückwärtsgang programmieren. Zusätzlich gibt es in der vierten Gruppe eine Schaltautomatik für die Lastschaltung. Unser XTX 200 war mit der Vollversion „XtraSpeed-E plus“ ausgestattet. Für 4300 Euro Aufpreis im Vergleich zur einfachsten Variante gibt es dann eine Be-

Der 6,7-l-Motor mit 24 Ventilen und Common-Rail-Einspritzung leistet laut Hersteller mit Zapfwellen-Boost bis zu 157 kW/213 PS. Die gefederte Vorderachse kommt von Carraro.

*Mit der neuen XTX-Serie will McCormick in der 200-PS-Klasse in Zukunft ein Wörtchen mitreden.
Fotos: Wilmer*



Das Hubwerk hebt laut McCormick fast 11 Tonnen. Der Zapfwellenstummel sitzt deutlich höher als beim MTX. Die Kabine ist hydraulisch gefedert (kleines Bild rechts).



dienarmlehne mit Multifunktionshebel, Handgas sowie zwei kleine Kreuzhebel für vier elektrische Steuerventile samt Zeit- und Mengensteuerung.

Doch bevor wir zur Hydraulik kommen, vorher noch ein Satz zur Zapfwelle: Leider müssen Sie sich nach wie vor beim Kauf eines Traktors mit 540/1 000 min⁻¹ möchten oder ob die Variante mit Sporzapfwelle 540E/1 000 min⁻¹ die richtige Wahl ist. Gut gefallen hat uns aber die Automatikfunktion fürs Vorgewende. Außerdem sitzt der Zapfwellenstummel heute 15 cm höher, was die Geometrie der Gelenkwelle beim Ausheben verbessert und mehr Platz für die Untenanhängung schafft.

Die maximale Hubkraft gibt McCormick mit stolzen 10 950 daN an. Auch beim Fronthubwerk stieg die Hubkraft auf jetzt 5 000 daN. Die Axialkolbenpumpe ist

Die maximale Hubkraft gibt McCormick mit stolzen 10 950 daN an. Auch beim Fronthubwerk stieg die Hubkraft auf jetzt 5 000 daN. Die Axialkolbenpumpe ist



In der Vollausstattung mit Bedienarmlehne werden die acht Lastschaltstufen und die vier Gruppen einfach mit den orangenen Knöpfen im Multifunktionsgriff geschaltet. Die Einstellung der fünf elektrischen Ventile erfolgt mit den Knöpfen unter der Abdeckung.



Das neue Armaturenbrett hat gute LED-Anzeigen. Links unter dem sportlichen Lenkrad die Wendeschtaltung samt Neutralstellung und Parksperrle.

wahlweise mit einer Fördermenge von 129 bzw. 163 l/min lieferbar. Die bereits erwähnte Einstellung der Zeit- und Mengensteuerung der Ventile ist relativ einfach – jedes Ventil hat in der Armlehne zwei Drehknöpfe. So können aber logischerweise für beide Fließrichtungen nur die gleichen Werte eingestellt werden.

Bei der neuen Kabine setzt McCormick jetzt auch auf die Vier-Pfosten-Konstruktion. Dadurch wird die Sicht verbessert und die breiten, hinten angelenkten Türen sorgen für einen geräumigen Aufstieg. Auch der komplette Innenraum wurde neu gestaltet. So bietet z.B. das Armaturenbrett jetzt gut lesbare LED-Anzeigen für Fahrgeschwindigkeit, Motor- und Zapfwelldrehzahl, Hubhöhe des Heckhubwerkes usw.



Die neue Kabine hat nur noch vier Pfosten und bietet einen geräumigen Aufstieg. Der Dieseltank fasst 350 l, die Motorhaube hat leider lose Seitenteile.

DATENKOMPASS

McCormick XTX 200

Motor: 134 kW/182 PS Nennleistung, maximal mit Boost 157 kW/213 PS, 6 Zylinder, 6,7 l Hubraum, Common-Rail-Einspritzung, 4 Ventile/Zylinder, Turbo u. Ladeluftkühler, 347 l Tank.

Getriebe: 32/24 Übersetzungen (a.W. mit Kriechgruppe 48/40), 4 Gruppen, 8 Lastschaltstufen, lastschaltbare Wendeschtaltung, 50 km/h Endgeschwindigkeit, Zapfwelle wahlweise 540/1 000 oder 540E/1 000.

Hubwerk/Hydraulik: 10 950 daN Hubkraft, Kat. III N, Axialkolbenpumpe mit 129 l/min (a.W. 163 l/min), max. 5 Steuergeräte (a.W. mit Zeit- und Mengensteuerung), max. entnehmbare Ölmenge 42 l.

Gewichte/Abmessungen: 7 205 kg Leergewicht, 15 000 kg zul. Gesamtgewicht, 530 cm Länge, 251 cm Breite, 299 cm Höhe, Bereifung 20.8 R 42.

Preis: Grundausrüstung 87 600 Euro (alle Preise ohne MwSt.), XtraSpeed-E-plus-Getriebe samt elektrischen Ventilen 4 300 Euro, Fronthubwerk 3 670 Euro, Frontzapfwelle 3 700 Euro, Druckluftanlage Serie, gefederte Vorderachse 4 310 Euro, Kabinenfederung 1 415 Euro, Klimaautomatik 1 000 Euro.

Herstellerangaben

Der gepolsterte Beifahrersitz ist einfach zu klappen, auf Wunsch gibt es auch ein Dokumentenfach. Vermisst haben wir ein Kühlfach, dafür gibt es aber eine sehr einfach zu bedienende Klimaautomatik (1 000 Euro). Für Fahrkomfort sorgt neben der einzelradgedeferten Carraro-Vorderachse (4 300 Euro) die neue, niveaugeregelte Kabinenfederung (1 400 Euro).

Bleibt zum Schluss nur noch der Preis: In Grundausrüstung steht der XTX 200 mit 87 600 Euro (alle Preise ohne MwSt.) in der Liste. In der gefahrenen Ausstattung mit „XtraSpeed-E plus“-Getriebe samt elektrischen Steuergeräten, Kabinen- und Vorderachsfederung sowie Klimaautomatik kostet der XTX 200 rund 97 700 Euro.

Hubert Wilmer