Serie XTX

Comprende tres modelos de 173 a 228 CV con transmisión *XtraSpeed*

McCORMICK DA OTRO SALTO CUALITATIVO



El estreno internacional tuvo lugar en SIMA '05.

McCormick, marca de tractores perteneciente al Grupo ARGO, inicia el proceso de comercialización de la serie XTX, que abarca tres modelos de 173 a 228 CV, equipados con la nueva transmisión *XtraSpeed* con ocho velocidades *Powershift* y cambio de gama electrohidráulico opcional. Además, ofrece potencia extra para aplicaciones con la toma de fuerza con gestión electrónica del motor y la cabina destaca por su nuevo diseño.

Fue presentada hace unos meses en la SIMA de París y ya ha comenzado su comercialización en los principales mercados europeos. Recientemente se presentó en Italia y, en las próximas semanas, AgriARGO Ibérica, S.A. se ocupará de su presentación para el mercado español. Es la nueva serie de tractores XTX de McCormick, que viene a completar una amplia oferta con tres modelos de 173, 198 y 202 CV de potencia de motor, preparados para ofrecer las soluciones apropiadas para las necesidades agrícolas de los profesionales. De este modo, McCormick, marca perteneciente al Grupo ARGO, trata de consolidarse como uno de los líderes en la fabricación de tractores de alto rendimiento.

Esta novedosa serie tiene una nueva transmisión con ocho velocidades *Powershift* y cambio de gama electrohidráulico en opción; un eje trasero nuevo que 'permite' una mayor capacidad de elevación y mejor geometría de la toma de fuerza.; control electrónico de todas las funciones hidráulicas por primera vez; y una nueva cabina con cuatro montantes.

Transmisión

La innovadora transmisión *XtraSpeed* está desarrollada y fabricada, con el resto de componentes, en la fábrica McCormick de St. Dizier (Francia). Emplea la estructura y parte de los componentes probados en las actuales transmisiones de cuatro velocidades bajo carga, y su nuevo diseño cuenta con ocho velocidades progresivas *Powershift* en cada una de las cuatro gamas, lo que da un total de 32 marchas adelante y 24 marchas atrás.

Los paquetes de embragues se conectan bajo carga, para que no se produzcan pérdidas de potencia, y las renovadas electroválvulas aseguran un cambio suave de una marcha a otra.

En operaciones de transporte, el sistema *Speed Matching* posibilita al operario reducir el régimen de motor, y entonces, con solo pisar el pedal del embrague, se conecta la velocidad más adecuada. Para trabajos especializa-

		XTX185	XTX200	XTX215
Motor				
Potencia máxima (con Gestión de Potencia)	CV/kW	173/127 (198/146)	198/146 (213/157)	202/149 (228/168)
Cilindros/turbo/válvula de descarga/intercooler	nº	6TI	6TI	6TWI
Cilindrada	cm^3	6.7	6.7	5.9
Transmisión				
Velocidades-XtraSpeed (8 velocidades powershift)	nº	32+24	32+24	32+24
Velocidades con superreductor-XtraSpeed (8 velocidades powershift)	nº	48+40	48+40	48+40
Velocidades-XtraSpeed-E (8 velocidades powershift)	nº	32+24	32+24	32+24
Velocidades con superreductor-XtraSpeed-E (8 velocidades powershift)	nº	48+40	48+40	48+40
Toma de fuerza				
Tipo de tdf		540/1 000 ó 540E/1 000		
Sistema hidráulico				
Tipo de bomba		Hidráulica de Caudal y Presión Comensados (PFC)		
Capacidad bomba	L/min	129/163 Opcional	129/163 Opcional	129/163 Opcional
Capacidad máxima de elevación	kg	10 950	10 950	10 950
Pesos				
Peso de transporte mín.	kg	7 205	7 205	7 205

dos, los tractores McCormick XTX pueden incorporar un superreductor de 16 velocidades –engranado simplemente pulsando un interruptor– que proporciona velocidades de trabajo extra-lentas.

Controles

La serie XTX ofrece tres niveles de control electrónico de la transmisión y controles para las válvulas auxiliares, para una mejor adaptación al trabajo a realizar y al nivel de sofisticación requerido.

Con la configuración *XtraSpeed* estándar, las ocho velocidades *Powershift* se seleccionan con un pulsador situado en la palanca de gamas. Los cambios de gama se hacen o bien pisando el pedal del embrague o con el botón de desconexión de la transmisión ubicado en la misma palanca.

La configuración *XtraSpeed-E* reemplaza la palanca de gamas con un *joystick* multifunción ajustable ubicado en la consola lateral. Además de los botones de subir y bajar marcha, también existe un botón para manejar el elevador trasero.

Con la versión *XtraSpeed-Eplus*, el *joystick* trabaja de la misma manera, pero está montado en el apoyabrazos, donde



hay '*mini-joysticks*' y controles para un conjunto de cuatro electroválvulas. Los botones en el *joystick* principal manejan la quinta electroválvula, así como el elevador trasero.

Además del cambio electrohidráulico de gamas, las versiones *XtraSpeed-E* y *XtraSpeed-Eplus* tienen más características propias, incluyendo cambio automático de las ocho velocidades en la gama más alta, salto de gama y programación de marchas de inicio y correspondiente marcha atrás.

Motores

Los XTX equipan motores de 6 cilindros Cummins/McCormick BetaPower, que han demostrado ser robustos, eficientes y fiables en los modelos tope de gama de la serie MTX. En la serie XTX se incorpora la gestión electrónica de potencia para el sistema de combustible, que permite añadir las características 'inyección de potencia' y 'velocidad económica'.

A velocidad nominal (2 200 rev/min), los valores de potencia alcanzados son parecidos a las de los modelos de MTX que reemplazarán; lo mismo se puede aplicar a los valores máximos obtenidos en la parte más alta de la curva de potencia.

Sin embargo, en la serie XTX los motores tienen la característica adicional de inyección de potencia electrónica, que proporciona más potencia cuando se trabaja con aperos accionados por la toma de fuerza. La potencia máxima del motor del XTX185 se puede elevar hasta los 198 CV –para transporte así como para trabajos con la tdf– el XTX200 llega hasta 213 CV para trabajos a la tdf y el XTX215 alcanza los 228 CV cuando trabaja con implementos accionados por la tdf.

La característica de 'inyección de potencia' está diseñada para mantener la entrega de potencia cuando se trabaja en un terreno duro y variable, o en zonas montañosas. El par en la tdf se mide por unos sensores que impulsan al sistema de inyección de combustible a entregar más

potencia cuando el apero trabaja en condiciones más difíciles. Cuando la carga disminuye, la potencia entregada es menor-así se consigue el balance perfecto entre potencia óptima y consumo de combustible.

La gestión electrónica de la potencia también permite ahorrar combustible en operaciones de transporte. Una vez que el tractor ha alcanzado la velocidad tope de 40 km/h, la velocidad del motor se reduce progresivamente hasta 1 840 rev/min, ahorrando combustible y proporcionando al operario un ambiente con menos ruido para una conducción más relajada.

Elevador hidráulico y toma de fuerza

Los modelos XTX185 y XTX200 tienen un 30% –sobre 2 600 kg– más de capacidad de elevación que los modelos que reemplazan, ambos ahora se equiparan al modelo tope de gama, el XTX215, con una capacidad máxima de elevación de 10 950 kg. Los cilindros montados exteriormente y los brazos de elevación de categoría III están montados en el nuevo alojamiento del eje trasero.

El beneficio principal del nuevo alojamiento es que el eje de la tdf se sitúa 150 mm más arriba que antes, lo que mejora la geometría del eje con aperos accionados cuando se elevan del suelo. Junto con la opción de control automático de la tdf –la cual engrana y desengrana la tdf según se sube o se baja el elevador trasero– esto hace al tractor ideal para trabajos combinados de tracción y tdf.

LA PRESENTACIÓN DE LA SERIE XTX EN ESPAÑA TENDRÁ LUGAR EN LAS PRÓXIMAS SEMANAS

El nuevo diseño de la tdf para el McCormick XTX también presenta la elección de velocidades de 540/1 000 rev/min ó 540E/1 000 rev/min. En ambos casos las 1 000 rev/min se generan a 2 025 rev/min de velocidad de motor, lo que maximiza la curva de potencia del motor.

Con una opción de dirección tdf y mayor capacidad de embrague, el nuevo diseño podrá manejar una mayor gama de aperos dentro de los 3 500 y 5 000 kg de capacidad de elevación.

Cabina

Una nueva cabina con puertas de cristal y anclaje trasero, que cierran ambos lados de la estructura de cuatro montantes, se presenta en la serie XTX de McCormick. Eliminar los montantes laterales mejora ostensiblemente la visibilidad a derecha e izquierda, además las amplias puertas facilitan el acceso.

Una vez dentro, los conductores podrán apreciar el nuevo estilo visto por primera vez en algunos modelos seleccionados de la serie MTX, además con un renovado diseño y colores interiores, y un nuevo asiento de acompañante tapizado. También puede montarse en opción un compartimento, en el lado izquierdo de la cabina, para guardar documentos o efectos personales, que también puede usarse como una útil mesa.



En el exterior hay una serie de luces de trabajo dispuestas en la parte frontal y trasera del nuevo techo de la cabina, que también aloja el nuevo sistema de filtrado de aire de la cabina.

La cabina puede equiparse con el sistema de suspensión 'activa' McCormick, el cual responde a los diferentes pesos de los conductores manteniendo así una altura de conducción constante. Innovadores amortiguadores de baja fricción combinados con un acumulador de gas/aceite proporciona un movimiento controlado.

El sistema definitivamente se complementa con la suspensión independiente del eje delantero del McCormick XTX, proporcionando al operario una conducción confortable en trabajos de campo y transporte.



MARIO SCAPIN, NUEVO DIRECTOR GENERAL

Mario Scapin es el nuevo director general de McCormick Tractors International en sustitución de Roger Purdy, responsable de la planta de Doncaster desde su adquisición por el Grupo ARGO en 2001. Scapin, de 45 años, es un directivo con amplia experiencia en el sector y, en los últimos años, era director de ingeniería en el organigrama del Grupo ARGO. *"Trataré de continuar el excelente trabajo que se ha hecho durante estos años en la planta de Doncaster y en la gama de producto McCormick"*, afirmó.