

# MF wil groeien als oogstspecialist

*Fabrikant presenteert nieuwe combine die dorstroom combineert met dubbele rotor*

Massey Ferguson wil in de komende vijf jaar zijn marktaandeel in oogstmachines verdubbelen. Om dit te bereiken, stopt het bedrijf miljoenen euro's in zijn nieuwe ontwikkelingsprogramma. Dat moet dan ieder jaar minstens één nieuwe machine opleveren. Eerste wapenfeit is de MF 9820 Delta, een hybride-maaidorser.

Op een grootlandbouwbedrijf in het oosten van Duitsland liet MF afgelopen maand zien dat het dit merk menens is om zich weer als oogstspecialist op de kaart te zetten. Het hele gamma grootpakpersen en maaidorsers, van een simpele 129 kW (175 pk) vierschuddermachine tot de nieuwe 368 kW (500 pk) MF 9820 Delta-hybride, stond paraat.

Het merk Massey Ferguson speelt een zeer belangrijke rol in het bereiken van de doelen die Agco-topman Martin Richenhagen zes jaar geleden aankondigde, namelijk om van zijn bedrijf een wereldleider op het gebied van oogstmechanisatie te maken. Een belofte die koren op de molen was van de oogstspecialisten van MF, omdat de focus van het merk lange tijd op de trekkerdivisie was gericht. Massey Ferguson heeft een naam hoog te houden op het gebied van oogstmechanisatie, al was het alleen maar omdat Massey Harris het merk was dat de zelfrijdende maaidorser heeft uitgevonden.

Het seizoen 2009-2010 was geen goed jaar voor combinebouwers. Gemiddeld gingen de verkopen in West-Europa met 35 procent omlaag ten opzichte van het jaar ervoor. Uitsluitend de machines boven de 294 kW (400 pk), de zogenaamde 'klasse 8', lieten een lichte stijging zien. Was deze klasse tien jaar geleden nog goed voor zes procent

van de markt, inmiddels is dit aandeel opgelopen tot zestien procent. Het is dan ook niet toevallig dat Massey Ferguson nu ook een maaidorser aanbiedt in dit topsegment.

## Hybride

De nieuwe Delta-hybride-maaidorser werd vorig najaar op de Agritechnica voorgesteld. De term hybride is niet exclusief voor MF en slaat op het combineren van een conventioneel dorssysteem met een rotor. De Delta is van de bek tot aan de dorstroom grotendeels gelijk aan de achtschudder-Centora-maaidorser van Massey Ferguson. Achter de dorstroom wordt de productstroom verdeeld over twee rotors, die de resterende korrels in een draaiende beweging van het stro scheiden. De wanden van de rotors zijn bekleed met gladde ijzeren tongen, die het stro zonder veel weerstand laten passeren. De schade aan het stro is hierdoor minimaal. MF legt hier de nadruk op, omdat rotormachines wat betreft de strokwaliteit geen goede naam hebben. En inderdaad ziet het resultaat achter de combine er prima uit als de machine in het regenachtige Duitsland toch nog even een paar rondjes kan draaien.

Door de opzet als hybride hoeft de dorstroom minder hard te werken. In een normale combine haalt de dorstroom

## Knikcombine voor de toekomst



Hoe ziet een maaidorser er in het jaar 2030 uit? Geholpen door technici van MF kwam student autodesign Henry Parnell tot het ontwerp van deze opvallende knikcombine. Uitgangspunt voor zijn studiemodel was een blijvende vraag naar meer capaciteit. Omdat de huidige maaidorsers de grenzen in de hoogte en breedte hebben bereikt, moest Parnell het in de lengte zoeken. De futuristische combine is twaalf meter lang en verdeelt het gewicht van 22 ton over acht even grote wielen. Om de draaicirkel acceptabel te houden, scharniert de combine in het midden. De motor en het dorsgedeelte zitten aan de voorzijde, de graantank kreeg een plek achter het knikpunt. De tank heeft een inhoud van 18.000 liter en kan, wanneer de hydraulische zijschotten zijn uitgevouwen, zelfs 24.000 liter graan bergen. Een 60 voet (18,30 meter) breed maaibord en een totaal scheidingsoppervlak van 11,4 vierkante meter moeten ervoor zorgen dat de maaidorser 110 ton graan per uur kan verwerken. De 515 kW (700 pk) motor doet vooral dienst als generator. De acht wielen hebben elk hun eigen elektromotor en ook het dorsmechanisme is elektrisch aangedreven om het aantal draaiende delen beperkt te houden.

## Verder met AdBlue

Om te voldoen aan de steeds strengere emissienormen zet Agco zwaar in op de SCR-technologie (Selective Catalytic Reduction). Hierbij worden, door het toevoegen van AdBlue, de stikstofoxiden in de uitlaatgassen geneutraliseerd. De zwaarste trekkermodellen en de nieuwe Delta-maaidorser van Massey Ferguson hebben al een Agco Sisu Power-motor voorzien van SCR. De komende jaren krijgen alle zescilindertrekker er ook één en neemt MF dus afscheid van de zware Perkins-motoren. De reden voor Agco om verder te gaan met SCR is het gunstige brandstofverbruik ten opzichte van andere emissieverlagende technieken. Dat komt omdat aanpassingen aan de motor en extra koelpakketten niet nodig zijn. Hierdoor kan de motor worden afgesteld op een optimale verbranding en dat leidt volgens MF al gauw tot een brandstofbesparing van rond de tien procent. Woordvoerder Campbell Scott van Massey Ferguson benadrukt dat het besluit niet het einde inluidt van de samenwerking met Perkins. "De viercilindermotoren zijn te goed om afscheid van te nemen", zegt hij daarover. Hij sluit niet uit dat in de toekomst de AdBlue-techniek in combinatie met de Perkins-motoren wordt toegepast.



ongeveer 95 procent van de korrels uit de graanstroom. In het hybride-systeem nemen de technici van MF genoeg met 60 tot 70 procent. De twee rotors doen de rest van het werk. Hierdoor kan het toerental van de dors-trommel omlaag en mag de afstand tot de korf wat ruimer zijn, wat de capaciteit en de productkwaliteit ten goede komt.

## Zevencilinder

Naast het dorsmechanisme valt de motor van de Delta op. De 9,8-liter-Agco Sisu Power-zevencilindermotor is speciaal ontworpen voor de combine en is voorzien van SCR-technologie. Boven het rechter achterwiel verraadt een blauwe dop dat de chauffeur naast diesel ook AdBlue moet tanken. Na de eerste trekker met AdBlue heeft MF zo ook de eerste maaidorser die gebruik maakt van deze vorm van uitlaatgasbehandeling. De eerste ervaringen in het veld wijzen volgens MF op een tien procent lager brandstofverbruik.

Tekst & foto's: **Egbert Jonkheer**



*Gladde ijzeren tongen langs de wand van de rotor zorgen ervoor dat het stro gemakkelijk en vrijwel onbeschadigd kan passeren.*

