

# Maisbek op een karretje

## Claas draait cabine weer om

Een grote opgevouwen maisbek maakt het rijden over de weg lastig. Niet alleen ontnemt het voorzetstuk het zicht, de hakselaar wordt ook slechter bestuurbaar. Een idee van Claas moet daar verandering in brengen.

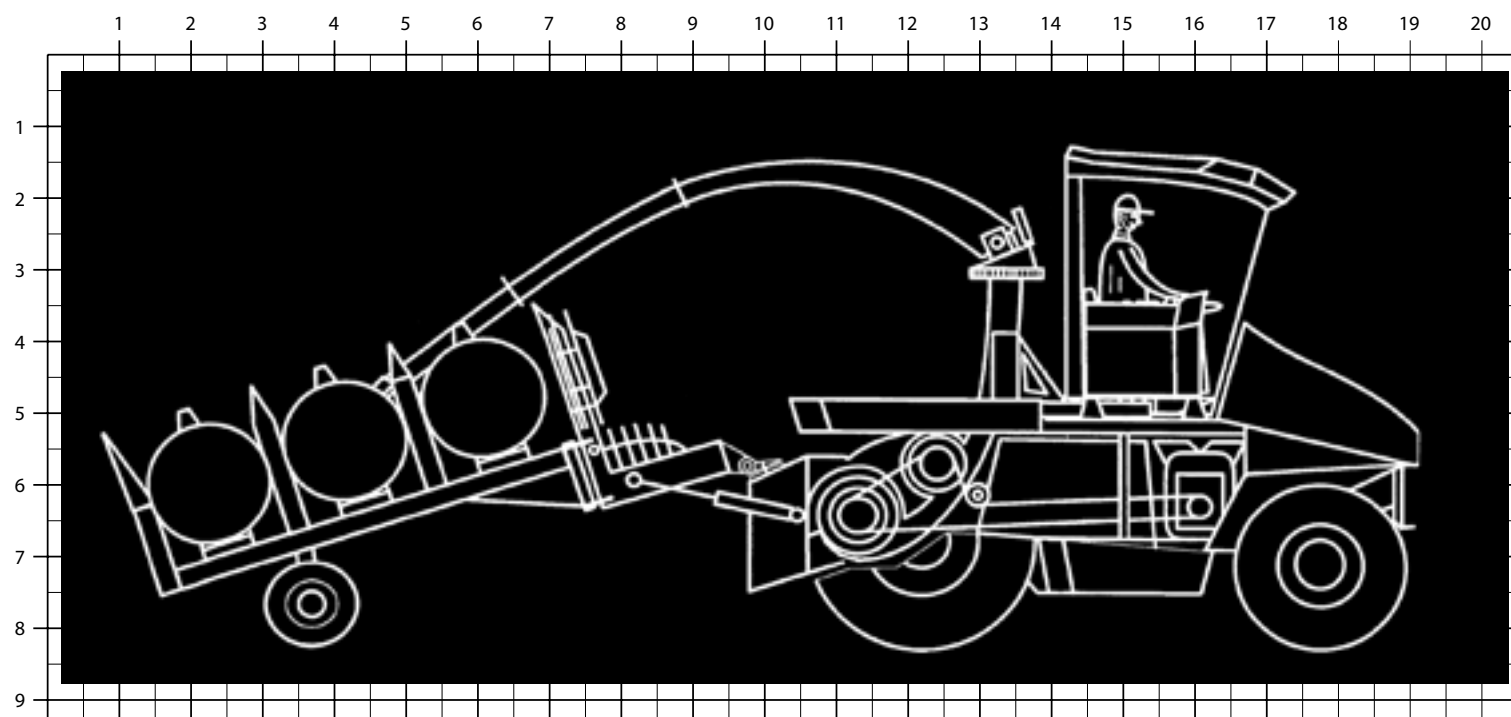
**M**aisbekken worden breder en zwaarder. Bij transport over de weg is de maximale aslast van de hakselaar al snel bereikt. Daar komt bij dat in het bestaande en voor een hakselaar zo typische ontwerp, de bek het zwaartepunt van de machine ver naar voren brengt. Bij hoge rijnsnelheden levert dat problemen op. Hangt er een brede maisbek voor de cabine, dan rust er weinig gewicht op de achteras, de sturende wielen. Tijdens het remmen duikt de hakselaar naar voren en wordt de machine slecht bestuurbaar. Niet voor niets plaatsen fabrikanten de motor zo ver mogelijk naar achteren en monteren ze een contragewicht. Dat gewicht maakt de machine onnodig zwaar. Kemper, de Duitse fabrikant van maisbekken, monteert om deze problemen tegen te gaan

een extra wiel voor de maisbek tijdens het transport. Dat lost al veel op, maar bij het rijden over een ongelijke weg worden de krachten op dat steunwiel erg groot.

### 180 graden draaien

Tenminste, dat menen constructeurs van Claas. Ook vinden zij dat een voor de cabine opgevouwen maisbek veel van het zicht op de weg wegneemt. Loskoppelen die maisbek en achter de hakselaar hangen, dachten ze bij Claas. Maar de bestuurder zou van dat afkoppelen geen of erg weinig werk moeten hebben, vonden de ingenieurs tegelijkertijd. De bek moet dus met één druk op de knop vanuit de cabine vanuit de werkpositie in de transportpositie te draaien zijn. Een hydraulische cilinder duwt de bek iets omhoog waarna het rechter- en linkerdeel samenklappen.

Steunwielen die tijdens het werk achter de bek liepen, vormen nu het transportwielstel. Om te voorkomen dat de hakselaar de bek moet duwen, bedachten de constructeurs dat de cabine van de hakselaar tegelijkertijd 180 graden zou moeten draaien. Eigenlijk op eenzelfde manier als bij de zelfrijdende 9 meter brede maaier van Claas, de Cougar, het geval is. De cabine draait echter wel van voor de hakselpijp naar een plaats erachter. Een grote arm draagt de cabine tijdens het verplaatsen. Doordat de cabine na het draaien de andere kant op wijst, kan de hakselaar tijdens transport de bek dus meetrekken. Dan staat de cabine ook niet meer boven op de wielen maar in het midden van de hakselaar. Dat moet het rijcomfort op een ongelijke weg verbeteren. **LM**



▲ Door de cabine te draaien en de maisbek los te koppelen, kan een hakselaar die maisbek trekken tijdens wegtransport.