

BUITEN IS HET EEN PAAR GRADEN ONDER NUL. WATERDAMP BOVEN DE UITLAAT VERRAADT DAT DE DEUTZ DX 110 ZIJN KOUDE START NET ACHTER DE RUG HEEFT. RUSTIG DRAAIEND BEREIDT DE ZESCILINDER ZICH VOOR OP EEN LANGE WERKDAG. NIETS WIJST EROP DAT DEZE TREKKER HET ONVOORSTELBARE AANTAL VAN 30.000 UREN OP DE TELLER HEEFT STAAN. EEN PRESTATIE DIE NIET ALLEEN TE DANKEN IS AAN DE KWALITEIT VAN HET MATERIAAL, MAAR OOK AAN DE CHAUFFEURS.

niet meer. 'Deze slechte eigenschap van Deutz is bij veel mensen blijven hangen en dat raken ze niet zomaar kwijt'.

De motor is daarentegen maar één keer onder handen genomen. Vlak na de overname is de motor gereviseerd en zijn er nieuwe zuigers en zuigerbussen in geplaatst.

### EENVOUDIGE VERZORGING

De Deutz DX 110 krijgt voor zijn leeftijd verrassend weinig onderhoud. Vetnippels doorsmeren is de enige dagelijkse verzorging. En af en toe schoonspuiten, want aan een smerige trekker heeft Dirk een hekel: 'Met vet, smeer of modder kun je niet aan de trekker zitten prutsen. Als je dan moet doorsmeren zit je gelijk onder de troep.' Wel is er extra aandacht voor de motor. 'Ook al is het advies van de dealer 200 uur, wij verversen de motorolie om de 100 uur.' Wie er ook gelijk heeft, de motor draait na 30.000 uur nog steeds!

### STUURMANSKUNST

Om zelf te horen en te zien dat de tanige Deutz nog heel wat in zijn mars heeft, rijden we een dagje met Dirk mee. De motor heeft er inmiddels zijn kwartiertje warmdraaien opzitten en beheerst rijdt Dirk de trekker van het erf.

Achter de Deutz hangt een twaalftonner van Veenhuis. 'Een groot deel van z'n leven loopt de trekker al voor een giertank, ik schat 4 van de 5 uur. Dat werk heeft 'm nooit gehinderd. Daar komt nog bij, dat de Deutz geen snelgang heeft. Voor zwaar transport is dat geen gemis.'

Tijdens het rijden merken we dat naast het ontbreken van een snelgang ook de stuurmanskunst van Dirk een belangrijke bijdrage aan de 30.000 draaiuren heeft geleverd. Het schakelen verloopt soepeltjes. Smalle erf- en kavelpaden vormen geen probleem. Moeiteloos manoeuvreert hij langs de dampalen, waar soms maar een paar centimeters doorgang overblijft.

### TAAIE RAKKER

Het is een winterse dag en daarom rijdt Dirk de gier met gepaste snelheid over het land. 'De grond is keihard en als je nu snel rijdt heb je het spul zo kapot.' Als de giertank leeg is rijden we terug naar het erf.

Dirk vertelt ondertussen dat de trekker voorlopig nog niet de deur uit gaat. 'Hij is nog niet aan zijn einde', al zou de teller dat wel doen vermoeden. 'Je ziet, de teller staat op 7400 uur. Hij is namelijk een tijd kapot geweest, ... even rekenen...', 'dat moet dan een kleine 3000 uur zijn geweest. Nu zou hij dus ruim drie keer rond moeten zijn.'

Op de vraag of 30.000 draaiuren overeen komen met evenzoveel klokuren, antwoordt hij: 'We hebben bij ons ook Cormicks. Die zijn al eens wat betreft draaiuren met een Deutz vergeleken. Als je met een Deutz tien uur op de teller bij elkaar rijdt, heeft de Cormick er zeven.

Dat zegt, denk ik, genoeg.'

Met welke maat je ook meet, het is in ieder geval duidelijk dat de DX 110 van loonwerker Lagerwey een taaie rakker is. Veel van zijn draaiuren heeft de trekker te danken aan de vaste chauffeurs: Aart van Dolderen, die er af en toe nog wel eens mee rijdt, en Dirk Rüler. Zij laten zien dat, als je je trekker een lang leven gunt, je er fatsoenlijk mee om moet gaan. 'Hun' Deutz is daar het springlevende bewijs van. □

'Het is de pest voor een trekker als er vaak van chauffeur wordt gewisseld'



**Dirk: 'Voordat je wegrijdt moet je de motor een kwartiertje warm laten draaien. En dan niet direkt weggagen!'**