



Blom erg tevreden. 'De motoren gaven nooit problemen. Je kon er gemakkelijk 15.000 uur mee draaien, ze dan reviseren en nog eens 15.000 uur draaien. We hebben bij heel wat modellen de teller twee keer rond gedraaid.'

Bij de eerste modellen lekte er wel eens een cilinder of moest een lager vervangen worden, maar echt grote problemen kende de motor niet. Met de komst van de turbomodellen veranderde dat. 'Bij de turbomotoren scheurden de blokken'. Volgens Eicher betrof het hier een fabrieksfout (gietsfout), maar volgens de Bloms waren de lagerkappen niet bestand tegen het hogere koppel bij lagere toerental van de turbomodellen. Door het hogere koppel ontstond er resonantie in de motoren. Eicher loste het op met verzwaarde lagerkappen en extra bevestigingsbouten, dwars door het blok heen. 'Na deze modificatie liepen de turbomotoren ineens veel soepeler, sindsdien is het probleem opgelost.'

### De sterkste

Inmiddels staan we bij de 3145 E turbo, met 107 kW (145 pk) de jongste en zwaarste Eicher van de Blom's. Dit is ook de zwaarste Eicher die ooit gebouwd is. Geschoeid op brede 30.5 R 32 Michelins maakt hij een imposante indruk. 'Deze hebben we in 1990 aangeschaft voor het zodebemesten.' Deze trekker is volgens Blom het bewijs dat de Eicher-zescilinders veel meer in huis hebben dan menigeen vermoedt. 'Om de zes meter brede Veenhuiszodebemestercombinatie aan te kunnen hebben we het vermogen opgedraaid tot 155 pk aftakvermogen, dus 170 pk aan de cilinder. De trekker draait net als de andere zescilinders probleemloos. De zware ZF assen, achterbrug en transmissie kunnen het vermogen goed aan.' Naast het zodebemesten gebruikt Blom de trekker ook voor het spitwerk. De trekker heeft een kruipbak.

Gerard Blom wijst op de motor. 'Hij is niet alleen sterk, maar ook heel gemakkelijk in onderhoud.' Het bewijs vormt een verroest uitzijnde cilinder temidden van de goed in de lak zittende cilinders. 'Het wil wel eens voorkomen dat een cilinder iets gaat lekken. Dit euvel hebben we in een uurtje sleutelen verholpen.'

Bij Eicher kun je de cilinders stuk voor stuk demonteren. Om de drijfslag los te schroeven hoef je alleen een dekseltje opzij van het carter af te schroeven om erbij te kunnen. Je hoeft de olie niet af te tappen. Desnoods kan in het veld een cilinder vervangen worden. Een unieke oplossing.

Blom wijst meteen op een volgend voordeel van de Eicher-motoren. 'Alle motoren hebben precies dezelfde onderdelen. Dat betekent dat cilinders, drijfslangen en lagerschalen van een één-, twee-, drie- of viercilinder ook op een zescilinder motor passen. Je kunt met een relatief kleine voorraad onderdelen toe.'

### Afbouwen

Ondanks het enthousiasme voor de Eichers heeft het loonbedrijf de afgelopen jaren enkele exemplaren ingeruild voor moderner materiaal. Willie Blom vindt dat logisch. 'Eicher had een goede motor, en degelijke transmissie, achterbrug en assen, maar was toch toe aan een hele nieuwe trekker.' Blom wijst op de transmissie zonder powershiftmogelijkheid, en de zeer rumoerige cabine.

In 1992 is Eicher definitief gestopt met de grote zescilindermodellen. Het bedrijf bestaat nog wel en produceert in de MFT-fabriek (Motoren und Fahrzeugtechnik GmbH) te Cunevalde, nog volop smalspoor en semismalspoor Eicher-trekkers met de karakteristieke luchtgekoelde Eicher-motoren.

Blom had toen Eicher gestopt met de productie van de grote zescilindermodellen, al twee MF's (3635 en 3690) aangeschaft voor het zodebemesten. Niet omdat de Eichers het werk niet aankonden, maar omdat deze trekkers een viervoudige powershift hebben en veel moderner en stiller zijn. 'We wilden een powershifttransmissie hebben omdat je dan veel gemakkelijker op snelheid kunt komen bij het zodebemesten. Bij de Eichers zonder powershiftmogelijkheid is dat lastig.' Hij voegt er aan toe dat hij de jongens langzamerhand niet meer hele weken achtereen in de rumoerige Eichers kan zetten. 'Als ik kan kiezen pak ik ook de MF.'

Deze winter hebben opnieuw twee Eichers plaatsgemaakt voor twee nieuwe John Deere-zescilinders. Zoals het er nu uitziet gaan ze de komende jaren nog meer Eichers inruilen. 'Nu kunnen we nog een goede inruilprijs krijgen.' Blom geeft aan dat vooral in Duitsland nog veel trouwe Eicher-rijders zitten. Daar zijn ruim 110.000 Eichers geregistreerd. Hiermee staat Eicher in Duitsland op de derde plek. In Nederland lopen volgens importeur Nijhof te Oeken nog duizenden Eichers.

Toch zullen op loonbedrijf Blom de Eichers niet allemaal verdwijnen. De 3145, met slechts 1874 uur op de teller, gaat dit jaar opnieuw als derde combinatie voor de zodebemester om de pieken op te vangen. Daarnaast willen ze een paar oude Eichers achter de hand houden om seizoenspieken op te vangen. 'Door hun betrouwbaarheid en degelijkheid zijn het prima trekkers voor bijvoorbeeld bijrijden bij de maïsoogst. En je kunt er iedereen mee op pad sturen.'

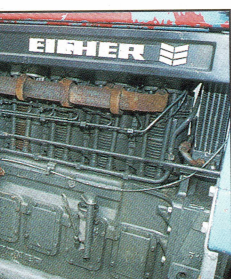
### Klassieker

Het Eicher-tijdperk bij loonbedrijf Blom loopt ten einde. Destijds was de keuze van loonbedrijf Blom voor Eicher goed. Anno 1994 kunnen de zescilindermodellen niet langer concurreren met moderne trekkers. Toch blijven de Bloms een zwak hebben voor deze oerdegelijke zescilinders. De 3145 willen ze nog heel wat jaartjes laten draaien. Misschien blijft hij wel altijd op het bedrijf. Het is tenslotte de zwaarste en één van de laatste zescilinders die door Eicher is gebouwd en het is de laatste Eicher die Blom gekocht heeft.

De 3145 is met zijn aparte luchtgekoelde motor nu al een klassieker. Maar dan een klassieker die zijn geld nog moet opbrengen. □



# ond



**De cilinders zijn los van elkaar demonteerbaar. Via de dekseltjes op het carter kun je de drijfslag demonteren en de cilinder zijaarts uitnemen. Het carter bestaat uit een stuk, een carterpan ontbreekt**