



Groene wervelwind

TWISTER IS ÉÉN VAN DE WEINIGE DEUTZ-FAHR-TRACTOREN IN DE SUPERSPORT. SAMEN MET DE COLLEGA'S VAN OUR DREAM PROBEERT HET TEAM UIT HULSHORST DE NAAM VAN HET MERK HOOG TE HOUDEN IN DE SUPERSPORT 3,6 TON. OP DE WEDSTRIJD IN WEKEROM VERSCHEEN TWISTER MET EEN GEHEEL NIEUW UITERLIJK OP DE BAAN. REDEN GENOEG OM EENS EEN KIJKJE TE NEMEN BIJ DIT SYMPATHIEKE TEAM, DAT UITKOMT IN DE BELOFTENCOMPETITIE.

TEKST & FOTO'S: Judith den Boer

De keuze voor een Deutz is eigenlijk toevallig tot stand gekomen. Lammert de Zwaan bezocht al veel wedstrijden, onder andere op Flevohof. Na deze bezoeken wist hij op een gegeven moment één ding zeker: "Ik wil zelf ook eens zo'n ding hebben", zei hij tegen zichzelf. Een aantal maanden voor de geboorte van zijn oudste dochter kocht hij dan ook een Deutz-sporttractor. Ondertussen is dat alweer 23 jaar geleden. Internet was toen nog niet zo gebruikelijk als dat nu is. De tractor werd dan ook gevonden in een advertentie in het tijdschrift Boerderij. Lammert was altijd een groot fan van Hurricane. Zoals bij vele anderen heeft de blauwe Ford een onuitwisbare indruk

gemaakt bij Lammert. Toen er moest worden nagedacht over een naam voor de Deutz kwam al snel Twister boven. Net als een hurricane is dat een soort wervelwind.

VELE VERANDERINGEN

Vanaf het begin is er keurig een fotoboek bijgehouden met foto's van de Deutz. Intussen heeft deze al vele veranderingen ondergaan. De eerste jaren haakte Lammert vooral aan op stepwedstrijden, maar toen de NTTO de supersport in het leven riep, was de Deutz er vanaf het eerste uur bij. Dat verklaart ook het relatief lage startnummer: 312. In het begin was dit nog de supersport 3,5 ton, die later overging in de huidige supersport 3,6 ton.

Op dit moment bestaat het team achter Twister uit drie personen. Naast Lammert de Zwaan zijn dit Gerrit de Zwaan en Wietse Polinder. Gerrit is de neef van Lammert en werkt bij Zuidberg als constructeur op de tekenkamer. Verschillende delen van Twister zijn dan ook in 3D-CAD getekend. Wietse werkt als draaiër en frezer bij Wikam in Nunspeet. Lammert is de vaste chauffeur van Twister, al wil hij wel steeds vaker het stuur uit handen geven. Voor de competitiewedstrijden blijft Lammert voorlopig de vaste chauffeur, maar voor de wedstrijden daar omheen is het Gerrit of Wietse die achter het stuur plaats zal gaan nemen. Het nadeel om met een Deutz te rijden, is



« Team Twister met knielend Wietse Polinder, achter hem Gerrit de Zwaan en rechts Lammert de Zwaan.

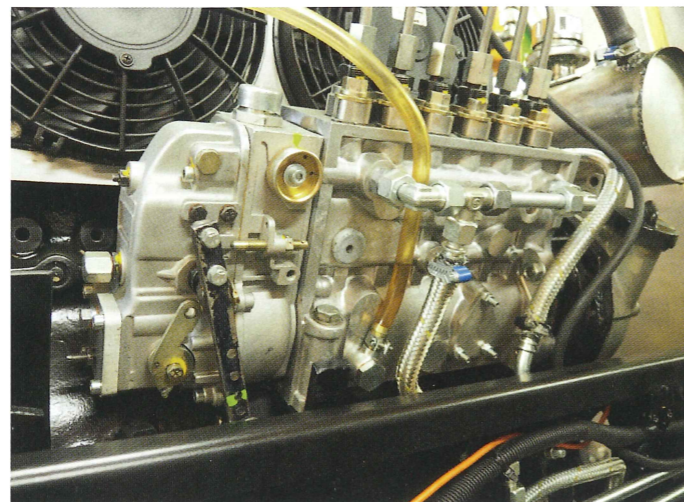
gelijk ook een mooie uitdaging. Veel dingen moet het team namelijk zelf proberen, uitvinden en maken. Voor merken die frequenter voorkomen in tractor pulling zijn veel onderdelen gemakkelijker verkrijgbaar of zijn bepaalde dingen al geprobeerd door andere teams. Om die reden is het contact met de collega's van Our Dream en Fahr Ahead ook goed. Ervaringen worden uitgewisseld en in sommige gevallen worden er tegelijk onderdelen besteld of gemaakt voor beide machines. Op die manier kunnen de kosten soms worden gedrukt. Het team heeft geen vaste sleutelavonden. De maandagavond na een wedstrijd wordt de machine meestal gelijk nagekeken, zodat er bij eventuele schade nog wat tijd is om die te repareren voordat er op een volgende wedstrijd moet worden aangehaakt. Eigenlijk wordt er gewoon gesleuteld wanneer dat nodig is.

DRIJFSTANG NAAR BUITEN

In de periode voor het seizoen 2018 was dat ook echt het geval. In februari vorig jaar werden de laatste afstellingen van het motorblok geprobeerd op de dyno van de gebroeders Boers (Fahr Ahead-team). Dit betekende echter wel het einde van het motorblok. Drie drijfstenen raakten krom en één ervan kwam door de zijkant van het blok naar buiten kijken en dat zorgde ervoor dat het team drukke weken tegemoet ging. "Dat was het eerste motorblok in mijn 22-jarige tractor pulling-carrière", vertelt Lammert. Gelukkig stond er al zo'n vijftien >>



« De nieuwe Deutz-Fahr-kap geeft de machine uit Hulshorst een stoere uitstraling.



« De Bosch P-pomp is voorzien van elementen met een diameter van achttien millimeter.

SPONSORS

- LelyPharma
- Loonbedrijf Johan Frens
- Van Essen Carcleaning
- Gremmer Reconditioning
- Staal- en Constructiebedrijf H.J. Polinder
- ASB Bandenservice
- Auto De Zwaan



« Het uitlaatspruitstuk is omwikkeld om zoveel mogelijk warmte vast te houden.



« Het nieuwe frame heeft voorasvering om klappen te kunnen opvangen.

jaar een reserveblok in de stelling. Dat bleek daar nu niet voor niets te staan. De distributie van de Deutz is toen ook aangepast naar een rechte vertanding. Het tussentandwiel is vrij kort gelagerd en de rechte vertanding voorkomt dat er axiale krachten op het tandwiel worden uitgeoefend. Het team heeft in 2016 al een keer meegemaakt wat de gevolgen zijn wanneer het misgaat in de distributie. Dat had namelijk de nodige schade als gevolg. In 2018 is er een nieuw type nokkenas geplaatst in het motorblok van de Deutz. Dit had eigenlijk gelijk resultaat en maakte dat er veranderingen qua balans noodzakelijk werden. Het team liep er telkens tegenaan dat de machine te weinig gewicht op de neus had. Daardoor was de neus van de tractor niet meer aan de grond te houden en was de balans niet optimaal. De Deutz is standaard vrij kort gebouwd. De luchtgekoelde motor is in verhouding met andere merken wat kleiner en lichter en daardoor zit het zwaartepunt verder naar achteren in de machine. Het verplaatsbare gewicht is daardoor vooral voor op de neus nodig. Er moest dus iets veranderen. Halverwege het seizoen 2018 stapte het team over op kegelvelgen met een setje andere banden, beschikbaar gesteld door ASB Bandenservice. Deze banden zijn van het merk Kleber en werden door Hans Heesakkers voorzien van een 'puller-profiel'. Ze hebben veel minder nok dan de Michelins waarmee tot op dat

moment werd gereden. De Klebers bleken prima banden voor de Deutz. Het wegrijden is gemakkelijker geworden, doordat de banden bij de start iets meer slip hebben. Vervolgens pakken ze goed grip. De vierplaats PEJ-koppeling met een diameter van 12,5 inch heeft hierdoor ook wat minder te lijden.

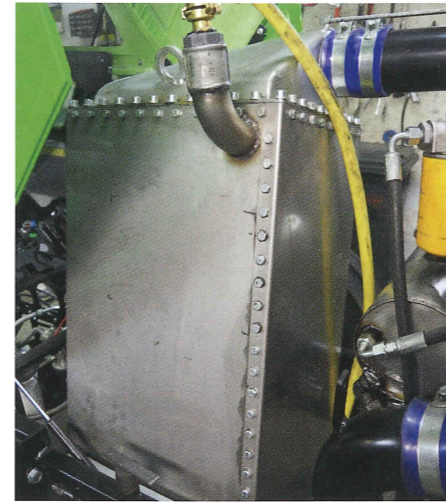
VERBOUWING

Ondanks het extra verplaatsbare gewicht dat de nieuwe banden en velgen opleverden, was dit niet genoeg voor de balans zoals het team die graag zou zien, dus werd er besloten om de machine in de winterperiode van 2018-2019 flink onder handen te nemen. Via de hoofdsponsor werd er een Agrottron 6185 TTV Warrior-kap aangeschaft. De oude Agrottron 180.7-kap vond een nieuw tehuis in België. Daar zal deze verder door het leven gaan op een tractor die de naam Little Twister krijgt. De nieuwe Twister is niet als componenten-machine gebouwd. Op de vraag waarom is het antwoord vrij eenvoudig. De originele delen van Deutz voldoen voorlopig nog prima en dus is er geen reden om deze te vervangen. De originele achterbrug met eindvertraging stamt uit 1965 en blijft met het huidige vermogen nog steeds heel.

De tractor kreeg een nieuw frame, maar ook in de vooras van Twister is het nodige werk gaan zitten. Het resultaat mag er dan ook zijn. De vooras is geveerd, waarmee het team hoopt grotere klappen te kunnen opvangen. Net als bij zoveel onderdelen van de tractor is het geheel eerst getekend, waarna de losse onderdelen konden worden gemaakt. Het tekenen is het werk van Gerrit, die daar de nodige uren heeft ingestoken. Waar het voorheen vooral met boerenverstand en veel passen en meten gebeurde, wordt het tegenwoordig dus anders gedaan bij team Twister. Op alle details is gelet. Het afdekcapje van de uitlaat is ook eerst getekend en vervolgens heeft Gerrit deze zelf 3D-geprint. Wietse kon gebruik maken van de machines bij zijn werkgever Wikam en heeft daar zo'n tachtig onderdelen gemaakt. Op zijn vrije zaterdag werd er regelmatig om half zeven 's ochtends begonnen. Er moest namelijk heel wat gebeuren om de tractor op tijd klaar te hebben voor het nieuwe seizoen. Dat lukte en zo stond de vernieuwde Twister op de wedstrijd in Wekerom aan de start als bjschrijver in de supersport 3,6 ton (top).

ANDERE TANDWIELEN

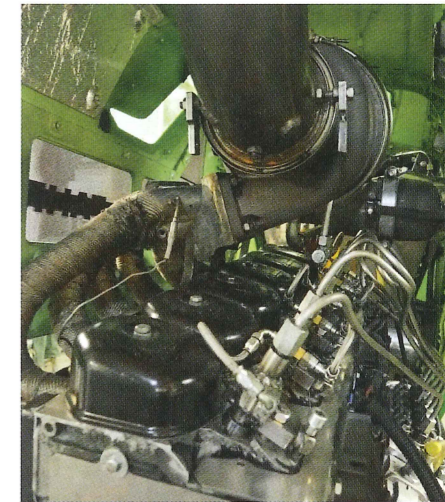
Motorisch is er niet veel veranderd ten opzichte van 2018. Vorig jaar zijn er de



« De nieuwe intercooler zorgde voor een serieuze verbetering.



« De werkplek van Lammert, al nemen ook Gerrit en Wietse er wel eens plaats.



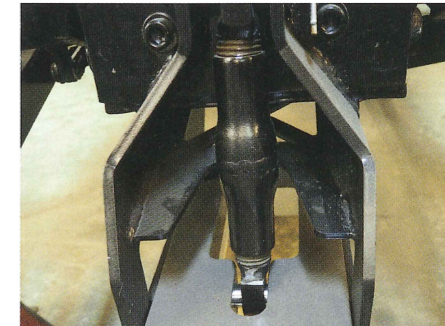
« Onder de kap zes separate cilinderkoppen en een joekel van een turbo.



« De motorkoeling van de Deutz is gemaakt door de gebroeders Boer.



« De achterbrug van de Deutz stamt uit 1965, maar kan het vermogen nog prima aan.



« De trekhaak is keurig uit één stuk en werd getekend door Gerrit de Zwaan.

nodige pk's gewonnen en dus was de noodzaak om de motor aan te pakken niet zo groot. In de versnellingsbak zijn wel andere tandwielen gemonteerd, zodat er nu sneller kan worden gereden. Sinds een jaar of drie rijdt het team ook met een Holset HX82-turbo. Deze heeft een eigen gesloten olie-systeem voor de smering. De kleppen die in de separate cilinderkoppen zitten, zijn op dit moment al maximaal qua grootte. De luchtkoeling zoals deze nu op de cilinderkoppen zit, komt bij de mannen van het Fahr Ahead-team vandaan en zorgt voor het nodige sleutelgemak. Voor het vervoer van de machine naar de wedstrijden maakt het team gebruik van een BE-combinatie van Auto De Zwaan, het autobedrijf dat Lammert samen met zijn broer heeft. Deze broer is de vader van Gerrit en heeft niet zo veel met het sleutelen aan de tractor. Wel gaat hij regelmatig mee naar de wedstrijden. De BE-combinatie staat altijd klaar om te worden gebruikt voor tractor pulling. Achterop gaat er een diepvries mee voor de koelvloeistof voor de intercooler en in die diepvries is er altijd nog wel plaats voor een kleine versnapering. "De afgelopen jaren zijn we eigenlijk alleen maar achteruit geboerd", vertelt Lammert over de prestaties van Twister. "Dit seizoen hopen

we weer een competitieve machine op de baan te zetten", aldus de man uit Hulshorst. In 2019 rijdt Twister zijn competitiewedstrijden weer in de beloftecompetitie. Met tien competitiewedstrijden op de kalender en een vol deelnemersveld van twaalf deelnemers belooft het een mooie competitie te worden. Het Twister-team wil strijden om de podiumplaatsen en promoveren naar de promo-competitie. Na de veranderingen van vorig seizoen en deze winter moet het mogelijk zijn met deze machine. De nodige pk's zijn aanwezig. De vermogens in de topcompetitie liggen volgens Lammert wel erg hoog, maar promoveren naar de promocompetitie zou mooi zijn.

NA 25 JAAR STOPPEN?

Het team heeft geen ambities om wedstrijden verder in Europa te rijden. In het verleden is Twister wel eens in het Duitse Lengerich geweest en dat was een heel mooie ervaring. "Deutz is een Duits merk, dus als die Duitsers een Deutz-supersporttractor over de baan zien gaan, vinden ze dat geweldig", aldus Lammert met een knipoog. Met het uit handen geven van het stuur op sommige wedstrijden is Lammert al een beetje aan het afbouwen. Hij zegt de 25 jaar nog vol te maken en dan te stoppen. Gerrit en Wietse

geloven daar nog helemaal niets van. Lammert: "Als ik stop met Twister wil ik wel vrijwilliger worden, want ik blijf graag bij deze prachtige sport betrokken!"

TECHNISCHE GEGEVENS

Tractortype	Deutz-Fahr Agrottron 6185 TTV Warrior
Motortype	Klöckner Humboldt Deutz BF6L913
Boring x slag	105 x 134,5 mm
Cilinderinhoud	6,99 liter
Brandstofpomp	Bosch P-pomp, 18-millimeter-plunjers
Turbo	Holset HX82
Intercooler	vloeistofgekoeld, eigenbouw
Datalogger	PS-ES, zestienkanaals
Koppeling	PEJ, vierplaats, 12,5 inch
Versnellingsbak	ZF-A230, aangepast
Achteras	ZF
Banden	Kleber, 620/70R38