

INTERCOOLER

"Met de bouw van deze tractor hebben we ook een intercooler onder de kap aangebracht. Daarmee kunnen we de inlaattemperatuur een paar honderd graden laten zakken. Koelere lucht betekent meer zuurstof in de motor en daardoor meer vermogen. Vergelijk het met wat ze in de S-divisie doen. Daar koelen ze met water, al koelen wij niet zo ver terug als zij. De platenkoeler is onder hoge druk getest en zo'n hoge werkdruk halen wij toch nooit, dus is de veiligheid niet in het geding. Wat er destijds in Lochem met Extreme Temptation gebeurde, gaat met die van ons echt niet gebeuren. Willem Veldhuizen spuit een mengsel van water en methanol in de inlaat en turbo's. Ik denk dat het rendement minder is dan van wat wij doen en ik vind het nogal gevaarlijk om methanol in een inlaatsysteem te spuiten. Ieder heeft natuurlijk zijn eigen visie, maar ik vind een intercooler veel veiliger, want daar kan niks mee gebeuren. Dat Willem is overgestapt naar de vrije klasse vind ik jammer. Hij is een tegenstander met wie je graag de strijd wilt aangaan. Nu hebben wij het goed voor elkaar en is hij vertrokken. Maar goed, er zijn er meer in de klasse die serieuze concurrenten zijn."

BENG BENG

"Dave Heijnerman van RTL7 Truck & Tractor Pulling vond de naam D'n Aerdvruter maar niks. Nou, zeg ik, kom dan maar met wat anders. 'Ik hoor hem steeds knallen', zei hij, 'dus wordt het Beng Beng'. Zo is dat gekomen. Die naam is er echter na Meerkerk af gegaan, want vanaf toen liep de tractor goed en knalde hij niet meer. Wat ik van Dave vind? Ik vind hem een goede gozer. Sommige mensen vinden hem een rare kwibus, maar hij is eerlijk en rechtdoorzee."

FRAME

"Wij wilden een stijf frame hebben. Kijk maar naar die 'oude', die gaan er gelijk in hangen. Dat moet je hebben. Wij hebben relatief weinig verplaatsbaar gewicht, maar er staan wel vier turbo's voorop en de zware intercooler staat ook boven de vooras, dus allemaal op de plek waar je het nodig hebt. Rijklaar weegt hij zo'n twee ton op de vooras en dat heeft de concurrentie ook zo ongeveer. Dat Interaction kampioen is geworden, vonden we schitterend. We werken veel samen met Bram Kools en het is en blijft toch je oude tractor, al heb je het dan eigenlijk alleen nog over de buitenkant."

VEILIGHEIDSGEVELS

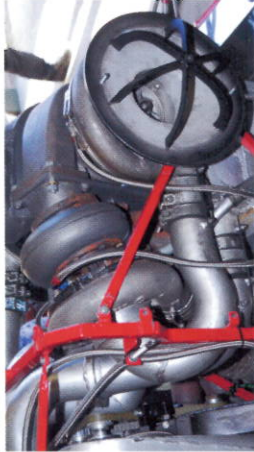
"Ik kan wel leven met de huidige afschermingsregels. Alles blijft nu netjes binnen de witte kalklijnen en zo hoort het. Er moet zo nu en



« Een uitzinnige Gert-Jan Pauly, nadat hij in het Zweedse Ekeröd voor de tweede keer de Europese titel heeft behaald.



« Met vier turbo's onder de kap is het passen en meten om ze kwijt te worden. Daarom zijn deze twee schuin geplaatst.

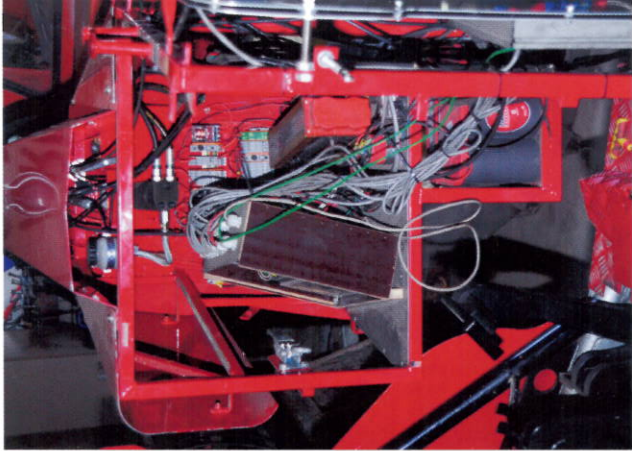


« Er is veel denkwerk nodig om het zo te maken dat het onder de kap past, maar dat daarnaast ook genoeg vermogen levert om kampioen te worden.

dan wel wat uit elkaar knallen, want daar komt een deel van het publiek voor. Als je naar de enorme vermogens in onze sport kijkt, gaat er desondanks heel weinig mis. Dan zijn er wel andere sporten waar veel meer gebeurt. Een extra turboafscherming vind ik niet nodig. In Amerika hebben ze een staalkabel die ze in een achtvorm rondom de turbo's leggen. Die houdt het bij elkaar. En de motorkap is dan de afscherming. Nu is snel controleren tussen de runs door niet meer mogelijk. Je moet heel veel sleutelen en dan is de 4,5 ton al voorbij. Daarom ze dat hier in Europa niet doen? Ze denken hier



« De 'Vruter'-mannen tekenen en maken bijna alles zelf. Een fraai stukje freeswerk is de lichtgewicht remschijf.



« Een wegdraaiend stuurhuis is handig met sleutelen. Ook de datalogger is zo gemakkelijk bereikbaar.

niet logisch na. Dat plaatwerk is allemaal aan elkaar geschroefd en is dus niet één geheel. Ik vraag me af of dat wel veilig is, maar ja, dat zijn de regels. Wanneer je maar één turbo hebt, is het niet zo'n probleem met de afscherming, maar met meer wel."

SLEEPWAGEN

"In onze klasse overlegt de rijdersdelegatie altijd met de sleepwagenbemanning. Dat is de enige manier om tot een goede afstelling te komen, vooral in een baan waarin weinig grip zit. Daarom gaat het op de wedstrijden met onze klasse ook



« Elk team heeft zijn eigen filosofie over het inlaathuis. Bij deze International 1066 zijn het hoge pijpen en geen komvormige inlaat.



« Over de bovenste tekst zijn de meeste pullers het wel eens. Het biemerck is een ander verhaal, net als het figuurtje met hert eronder.

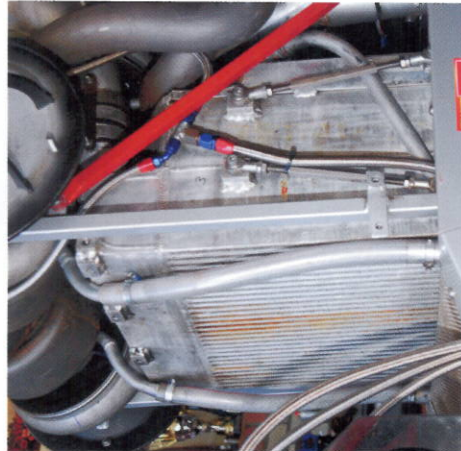
nooit fout. Of wij mondiger zijn? Nee, netter. Wij gaan in overleg en gaan niet langs de kant staan zeuren dat de baan niet goed is. En na de klasse geef je die jongens van de Keep Moving even een bedankje. Daarmee kweek je respect naar elkaar. Die jongens willen net als wij graag een mooie show neerzetten. Voor mij hoeft er geen nieuwe sleepwagen te komen. Wanneer ze hem hier en daar een beetje aanpassen, vind ik de Keep Moving goed genoeg. Alleen vinden wij dat je ze hard moet laten vertrekken en op het eind pas laat aan de handrem moet trekken. Dat is voor de trekker, de baan en het publiek beter. Ik zou graag zien dat ze de sleepwagen achter altijd op ijzeren rijplaten zetten. Je legt er vier overdwars en klaar. Dan gaat die kar makkelijker rollen. Het zijn maar van die kleine dingen en het kost weinig."

WEDSTRIJDEN

"Van de indoors rijd ik met veel plezier in Zwolle. Rotterdam en eerder Arnhem doe ik puur voor de sponsors. Ik rij liever buiten. Binnen is er altijd wel wat. Zo mag je in Ahoy niet roken, dus die gezelligheid valt al weg. In Zwolle mag dat gelukkig wel. Wij vonden dat er in Ahoy dit jaar wel een betere sfeer was, vooral door de goede muziek die ze tussendoor draaiden. Made zien



« De boosdoener van Zwolle. Duidelijk te zien zijn de weggevreten vanen van het turbine wiel als gevolg van een kromme turbo-as.



« Intercoolers worden (nog) weinig gebruikt bij alkyburners. Bij de Europees kampioen is het een belangrijke schakel om veel vermogen te maken.

wij als onze thuiswedstrijd. We kennen Eric van Oosterhout al heel lang, al van lang voordat ik bij de NTTO ging rijden. De naam D'n Aerdvruter is al twintig jaar oud. Er zijn altijd wel een man of twintig mee naar de wedstrijden. Van de vrouwen is Mariët er altijd bij. De Euro Cups doen we vooral vanwege de gezelligheid. Als we maar weg zijn, dan is het feest."

CASE-INTERNATIONAL

"Dat de nieuwe tractor weer een International 1066 moest worden, was voor mij helemaal geen discussie. Nee, iets anders zal het denk ik ook nooit worden. Iedereen gaat tegenwoordig naar het moderne kapwerk, maar ik vind de oude stijl veel mooier. We konden gratis nieuw kapwerk krijgen, maar ik hoefde het niet. Ik heb toentertijd in de Beekse Bergen de Amerikaanse 1066, Red Baron, gezien en daar later altijd van gedroomd. Daarom is de 'Vruter' een 1066."

TEAM

"Dit team is langzaam gegroeid. Het is niet dat het altijd al vrienden van me waren. Ze komen binnenvallen en je krijgt ze niet weer naar buiten... Alleen kun je niks. Ieder heeft zijn eigen ding en dat heb je nodig. 95 procent van deze trekker is gemaakt en getekend door het team.



« Het lange hendel tegen het spatbord bedient de prise-asrem, waarmee het schakelen een stuk soepeler gaat.



« Het dashboard zoals het van origine ook is op een International 1066. Alleen de meterjes op D'n Aerdvruter zijn anders.

We zijn met een grote groep. Dan kun je alles in eigen beheer doen en is de lol alleen maar groter. En als het dan werkt, is het helemaal gezellig. Wij worden niet sikkeneurig van een tegenslag of een slechte prestatie. Er wordt een Dommelsch uit het krat gepakt en vervolgens gaat het al gauw over andere dingen. Ik heb een hekel aan teams die slecht tegen hun verlies kunnen. Dat hoort er gewoon bij. Zo gauw ze hebben gereden, laden ze op en zijn ze weg. Dat zullen wij nooit doen. Wij hebben vooral vorig jaar heel veel tegenslag gehad. Dat komt ook omdat we bovenin willen meedoen. Wij hebben geen zin in een beetje meedoen. Dan gaan we schaken. Is ook moeilijk genoeg, hè?"

SPONSORS

De Beijer (Bladel), Evax (Duizel), Heemskerk (Diessen), Injo (Middelbeers), De Beuker (Westerhoven), Remy (Duizel), Somaelk (Denemarken), Coppens (Westerhoven), Van Erp (Berkel-Enschot), Smits (Middelbeers), Webo (Eersel), Kuipers (Son), Van Gompel (Bergeijk), C&B (Eersel), Bone (Weebosch), Techwink (Bladel), Van de Borne (Reusel), Van Eekert (Bladel), Doormaster (Weebosch), Lemmens (Bergeijk), Hoeks (Riethoven), Vreven (Casteren), Antonis (Sint Huibrechts-Lille), CBS Consult, Club van 100, Fancub.