

den uitlaat



Nr. 1 Februari 2022

Klassieke Landbouw Werktuigen Vereniging





H. KUIJPERS BV

www.hkuijpers.nl

Sloopwerken

Infra en
Grondwerken

(sler)Bestratingen



Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode



Riverside Sales BV
 Keukenbeemd 14
 5741TV Beek en Donk, NL

Riverside VINTAGE

riverside-vintage.com

de Eenvoud
 Financiële planning

Oirschotseweg 62 5684 NK Best 0499 - 372107
www.dehaas-advies.nl info@dehaas-advies.nl

FFP 
 Gecertificeerd financieel planners

DOMOTICA

TELEMATICA

BEVEILIGING

ELECTROTECHNIEK

TELEFONIE

v.d. Vleuten
 Elektrotechniek & Beveiliging BV
 Sint-Oedenrode

Nijverheidsweg 12 5492 NK Sint-Oedenrode **0413-477 337**
info@vdlleutenelektrotechniek.nl



BROEDERSBOXTEL
HANDELSONDERNEMING

De Renbaan 1
5282 HJ Boxtel
Tel.: 0411-683692
info@broedersboxtel.nl
www.broedersboxtel.nl



- Metalen
- PVC
- Elektra
- Drainage
- Restpartijen
- Tyleen



**AUMANN
VINTAGE
POWER**

*Op zoek naar een zorgeloze
verkoop van uw waardevolle
verzameling?*



*Neem gerust
vandaag nog
contact op met:*

*Martien
06 21 32 82 21*

*David
06 23 08 22 11*

*Berend
06 21 54 49 48*

europa@aumannauctions.com



Het grootste veilinghuis
van antieke tractoren,
motoren en memorabilia
aumannvintagepower.com

VISSER

www.viss

autoelectra-dieselservice

BOSCH

Diesel Service

DELPHI

DIESELPPOINT

STEK



Eberspächer



PIERBURG

TOMTOM



WORK



Bedrijventerrein "De Rietvelden" Hedikhuizerweg 11 d-e 52
tel: (073) 6240400 fax: (073) 6210753 E-mail: info@viss

van **D**eursen
iervoeders

VOER / STROOISELS, OOK PARTICULIER



www.vandeursendiervoeders.nl

Paarden-, Schapen-, Hondenvoer ,
Vlas - Houtvezel, Zaagsel.
Winter: Strooizout, Winterwortelen

Industrieweg 8 5492NG Nijnsel
Tel: 0413 - 472642

sportprijzen
graveerwerk
reclame

Onderscheidend in
werk en meer



Jansen Metals

Metaalrecycling

0031 (0)622676797

www.jansenmetals.nl

**Dorpsstraat 102
5556VL Valkenswaard**



Steeds meer mensen ervaren het gemak van VDI Auctions.
 Ook verzamelaars zien de voordelen hiervan in.
 Hebben wij ook uw interesse gewekt?
 Neem dan vandaag nog contact op met VDI Auctions!

+ 31 (0)85 - 78 26 770 | info@vdiauctions.com | www.vdiauctions.com | Nederland

J.AARTS bv

grondverzet en transportbedrijf

www.aartsgrondverzet.nl

Gerwen



**STERK IN GROND-
EN SLOOPWERK**

Vakmanschap
is wat telt

Aarts Grond- en Sloopwerken B.V.
 Tel: 040 283 17 08 of 06 54 79 85 05
 E-mail: Info@aartsgrondverzet.nl



In en verkoop en reparatie
Aarle-Rixtel
06 - 12290484
www.tbroks.nl



Museum
Hoeve
Strobol

Ambachtelijk museum op 1600 m²
www.hoeverstrobol.nl



M.V.D. HEIJDEN
Autocentrum Zijtaart B.V.

Pastoor Clercxstraat 34 5465 RH Zijtaart
tel: (0413) 36 33 74 fax: (0413) 34 26 14
info@mvdheijdenzijtaart.nl



L. Janssen
Motorenrevisie

Galliërsweg 46 5342 PN Oss
Tel: 0412 - 634801 Fax: 0412 - 626575

Handelsonderneming

A. HEESAKKERS

De Smalspoorman



Werkplaats

Showroom-werkplaats

www.smalspoortrekkers.com

Doelstelling KLW

Den uitlaat is een 2 maandelijks uitgave van de Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging. De KLW heeft als doelstelling. Het bewaren, verzamelen en restaureren van landbouwmachines, stationaire motoren en tractoren. Den uitlaat verschijnt 6 x per jaar, iedere even maand. Oplage 900 stuks.

Vice-Voorzitter

Jos Heijmans Nijnselseweg 9
5492 HD St. Oedenrode Tel: 06 53703675
E-mail: jheijmans@klw-vereniging.nl

Secretaris

Coen Verhoeven Zeelandsedijk 37
5408 SL Volkel Tel. 06 10821269.
E-mail: secretaris@klw-vereniging.nl

Penningmeester

Joke Kuipers Zandstraat 63
5691 CD Son & Breugel 06 13670287
E-mail: jokekuijpers1960@hotmail.com

Bestuursleden

Tjef Broks Brabantlaan 57
5735 KB Aarle-Rixtel Tel: 06 12290484
E-mail: tbroks@klw-vereniging.nl

Henk van Meel Wolfswinkel 1
5491 PP St. Oedenrode Tel: 06 22687078
E-mail: henkvanmeel@klw-vereniging.nl

Gerard Smits Zandstraat 63
5691 CD Son & Breugel 06 53781276

Rob Raaijmakers Pastoriestraat 14
5756 AM Vlierden 06 45484344
E-mail: rob_raaijmakers@hotmail.com

Matty Krol Wilhelminastraat 21
5388 EP Nistelrode 06 44613269
E-mail: Mattykrol@hotmail.com

Inschrijving Evenementen

Marieke van de Hei Irenestraat 6
5374 BV Schayk 06 37166830
E-mail: inschrijvingenklw@gmail.com

Ledenadministratie

Marjon van Campen Vier Gemalen 1
5481 XK Schijndel
E-mail: ledenadministratie@klw-vereniging.nl

Betalingen

Rabobank Oss Bernheze
IBANnummer: NL93RABO 016.71.15.995
BIC - SWIFT code: RABONL2U 016.71.15.995

Eindredactie. Ontwerp en opmaak

Jan van Rooij Klaverhoekseweg 26
5681 PX Best E-mail: jwm.vanrooij@home.nl
Tel: 06 40955017

Redactie medewerkers

Nicole van Boxtel - Henk vd Langenberg -
Corrie Bekkers - Frans Vanbaelen - Anne
Selten - Regina van der Meer- Twan Jonker

Druk, afwerking en verzending

BladNL Postbus 1286 Maarsen

KLW is aangesloten bij:

www.klw-vereniging.nl

E-mail: webmaster@klw-vereniging.nl



Voorwoord

A



Voorjaarsruilbeurs

O



2022

Voor alle adverteerders



Bedrukte kentekeplaathouders



Club **(i)** nfo

Jaarvergadering

Uitnodiging



KLW-website

Als club hebben we al verschillende jaren een mooie website waar veel informatie op staat over onze vereniging, onze activiteiten en het Plattelands Festival. Als bestuur zijn we al verschillende maanden bezig met de website. Wij willen de website een nieuwe uitstraling geven zodat er meer naar geken wordt. En vooral overzichtelijker en makkelijker toegankelijk maken. De evenementen moeten nadrukkelijker naar voren komen, samen met actuele mededelingen en facebook berichten. We hebben gemerkt met de corona-pandemie de afgelopen periode dat het belangrijk is om iedereen snel en eenvoudig te kunnen informeren over evenementen. Met een de nieuwe website zal dit beter kunnen. We werken er hard aan om jullie zo snel mogelijk hier meer van te laten zien.

Matty en Rob.





**Uw Partner voor de in- & verkoop van
tractoren en landbouwmachines**



De commissie van het plattelands festival gaat in februari de draad weer op pakken. Het zal nog moeilijk zijn om met een concreet plan te komen, omdat we nog steeds moeten afwachten wat de coronaregels worden voor festivals. We zijn er wel over aan het denken om er dit jaar misschien een 1 daags festival van te maken. Als t.z.t. dat de regels wel zouden toelaten. Ook kan het nog zijn dat door deze diverse regels de kosten hoger gaan worden, en dat we dan toch een entree prijs moeten gaan vragen. Verder gaan we een week eerder beginnen met opbouwen, dit omdat de Caddy Club Nederland het weekend daarvoor ook een festival wil organiseren op het terrein. Zij willen dan ook gebruik maken van onze faciliteiten, wat voor ons dan weer in de kosten kan minderen. Ondanks dat het op dit moment nog moeilijk is wat we wel en niet kunnen, beginnen we toch met de voorbereidingen. Voor vragen en of opmerkingen kun je contact op nemen met mij Gerard Smits, of een van de andere commissie leden.

Namens de Plattelands festival commissie
Gerard Smits.

Lege plek!



E

evenementen
kalender

September

- 4 **Nijnsel**
4 Tilligte
10 Kallenkote
7 **Nijnsel**
17 **Nijnsel**
18 **Nijnsel**
24 Nieuwe Tonge

Oktober

- 2 Panningen
5 **Nijnsel**
8 ?
8 Groot Ammers
20-22 ?
30 **Nijnsel**

November

- 2 **Nijnsel**
12 Lexmond
26 **Nijnsel**

December

- 7 **Nijnsel**
18 ?
31 Reusel

Vrijwilligersmiddag/avond inl. Jos Heijmans 06 53703675.
Twents Oldtimer Festival loc. Westenveldweg inl. www.twensoldtimerfestival.nl
1^{ste} Kallenkoter oldtimerdag inl. GertJan 06 15381404 kraampjes zijn ook welkom.
Praatavond in de Vresselse Hut inl. Tjef Broks 06 12290484.
Najaars ploegwedstrijd inl. Coen Verhoeven 06 10821269.
Graafdag inl. Gerard Smits 06 53781276.
Oldtimerdag OTMV loc. zorgboerderij Geusje's Stee Korteweegje 52.

Ruilbeurs HMT loc. Ruitterterrein De Vosberg Ninnsweg 176 inl. markt@hmtklep.nl
Praatavond in de Vresselse Hut inl. Tjef Broks 06 12290484.
Verrassingstocht inl. Matty Krol 06 44613269.
Toertocht Groot Ammers De lange slag loc. Sportlaan 1 inl. info@delangeslag.nl
3 Daagse busreis inl. Jan Verkuilen 06 53140227.
KLW Voorjaars Ruibeurs inl. Jos Heijmans 06 53703675.

Praatavond in de Vresselse Hut inl. Tjef Broks 06 12290484.
Snertrit De lange slag loc. Nieuwe Rijksweg 6 inl. info@delangeslag.nl
KLW Feestavond in de Vresselse hut inl Joke Kuipers 06 13670287.

Praatavond in de Vresselse Hut inl. Tjef Broks 06 12290484.
KLW Kerstrit inl Matty Krol 06 44613269.
Eindejaars Ruilbeurs HMT loc. Manege Meulenhoai inl. markt@hmtklep.nl

Oplossing puzzelhoek

December 2021

De oplossing van de Puzzel van december moest zijn:

Verbrandingsrest

Goede oplossingen kwamen deze keer van:

Jan van der Aa
Toon Bekkers
Dilia van den Berg
Fam. Bijvelds
Sjaak van de Bosch
John Brands
Leo Coppelmans
Toon van Deursen
Frans van der Doelen
Theo van Eert
Inge Ewals
Sjef van Goch
Jan van Grinsven
Frans van Haaren
Neanne de Haas
Adtiaan Hazenberg
Jan van Herk
Cor van Heumen

Boekel
Boskant
Nijnsel
Keldonk
Maarheeze
Boskant
Son
De Mortel
Vinkel
Sint Oedenrode
Boekel
Empel
Sint Michielsgestel
Haaren
Best
Breugel
Riethoven
Well

Martien van der Horst
Joke Jacobs
Cris Jansen
Willie Koolen
JanWillelem de Kort
Vincent van Kuringen
Mario Laarhoven
Pieter Maas
Nico Nendels
Alexander Reloe
André van Rooij
Marianne van Schie
Ellie Smolders
Riky Termeer
Wilma Termeer
Annie Verbakel
Dex Vogels
Maarten Wouters

Venhorst
Boxtel
Valkenswaard
Keldonk
Sint Michielsgestel
Gerwen
Deurne
Gerwen
Alem
Lieshout
Mariahout
Amsterdam
Boskant
Spoordonk
Boxtel
Nijnsel
Son
Stiphout

DE VROUW NAAST DE HOBBYIST



Ik schuur te fanatiek...

Wilma van den Bosch uit Maarheeze

Mannen met een passie voor tractoren, stationaire motoren en landbouwmachines vullen vaak de pagina's van het KLV-blad. Deze keer kijken we hoofdzakelijk naar de vrouw naast de hobbyist: Wilma van den Bosch, echtgenote van Sjaak van den Bosch uit Maarheeze.

Het is een grauwe, miezerige dag tussen Kerstmis en Nieuwjaar. Maar het kan niet missen: de afbeelding van een Hanomag op de schoorsteen van de boerderijwoning vertelt het juiste adres. Gelijik als we achter het huis van de familie Van den Bosch parkeren zwaait de achterdeur open en verwelkomt Wilma ons in haar kersthuiskamer.

De inrichting laat zien dat Wilma's handen uitvoeren wat haar creatieve geest bedenkt. Daarnaast verzamelt ze nostalgie: gebruiksvoorwerpen die vroeger onmisbaar waren en snuisterijen die herinneringen en een glimlach ontlokken. "Als je niet allebei dezelfde interesse hebt gaat het kraken", lacht Sjaak. Wilma heeft wel de interesse in Sjaaks hobby maar een spatbord of motorkap glad schuren daar blijft ze voortaan vanaf: "Ik schuur zo fanatiek dat er deukjes ontstaan in het oppervlak. Dus dat laat ik aan onze Sjaak."

Laten we het echtpaar Van den Bosch even voorstellen: Wilma is 66 jaar en Sjaak 70. Ze trouwden in 1974, gingen in Budel-Schoot wonen en kochten later het ouderlijk huis van Sjaak in Maarheeze. Zijn ouders verhuisden naar een woning op het erf. Wilma werd hartelijk ontvangen door haar schoonouders en de goede band resulteerde erin dat Wilma hen jarenlang verzorgde. Wilma en Sjaak kregen twee kinderen Jolanda en Michael die op hun beurt samen voor vier kleinkinderen zorgden: Kyaro, Kyell, Lieke en Fayèn. Dochter Jolanda woont met haar man Jan inmiddels in de woonboerderij en het echtpaar Van den Bosch betrok vijf jaar geleden een prachtig verbouwde zorgwoning op het erf. "Alles gelijkvloers", glundert Wilma. "En een raam dat uitkijkt op de schuur. Dus als de koffie klaar is hoef ik maar een drinkgebaar te maken en Sjaak laat alles los."

We bewonderen de nostalgische kerststal met kerstfiguren uit onze jonge tijd, de versierde kerstboom en de prachtige kerstslinger die hangend aan het plafond z'n warme licht verspreidt. De koffie in Brabantsbond-kopjes geurt en na een vlotte kennismaking is het al snel duidelijk: hier wonen twee hobbyisten. Sjaak verzamelt en sleutelt aan tractoren, landbouwmachines, stationaire motoren en repareert zowat alle materialen met een agrarische achtergrond.



STAPELPANNETJES

Net als Sjaak is Wilma weg van oude spullen. Dat begon met het verzamelen van eierdopjes in alle soorten en maten: een vitrinekast vol. Neuzend op vlooiemarkten en braderieën groeide de aanwas gestaag. Toen familie en vrienden doorhadden waar Wilma's belangstelling naar uitging, vond ze regelmatig een bejaard presentje op de tuintafel.



De verzameling eierdopjes van Wilma

Maar Wilma beleefde ook veel plezier aan Sjaaks hobby. Die hobby ontwikkelde hij tijdens onderhoud aan machines op zijn werkplek: de zinkfabriek in Budel-Dorplein. "Daar heb ik 48 jaar gewerkt, eerst als monteur en later in de nieuwe fabriek, stuurde ik de monteurs aan en nam met hen het 'ochtendgebied' (werkoverleg) door. Mijn eerste opknapper was een auto van het merk Singer. Ik stak er veel uren in en toen hij klaar was verkocht mijn zwager hem. Dat vond ik zonde. Als je iets opknapt dan hou je het." En dat is de reden waardoor de schuur inmiddels een museum werd met smalle gangetjes tussen de dicht opeenstaande tractoren, stationaire motoren, zaai- en maaimachine en gereedschappen. Ternauwernood past er nog een leren fauteuil tussen om even te rusten. Schappen aan de muren herbergen Wilma's liefhebberij. Terwijl de mannen zich verdiepen in technische bijzonderheden wijst Wilma op de oude telefoons, de koffiemolen, mini-karntonnen en het emaille keukengerei. "Kijk, daar heb je m'n stapelpannetjes. Daarin werden vroeger soep, aardappelen en groenten geserveerd voor bejaarden. Ik werkte in het bejaardenhuis en weet nog dat daarin de warme maaltijd rondgebracht werd." Zo'n tien verschillende worstmachientjes vertellen dat je er naast worstdraaien ook vlees voor de koude schotel mee kon fijnmalen.

Wilma werkte 19 jaar bij een slager dus ook het slagersblok en de varkenskrabber ontbreken niet. En aan het plafond hangt de driewieler die Sjaak vroeger op de ambachtsschool maakte.

„Och, daar staan de bakjes die Sjaak tijdens de KLW-show vulde met rogge, gerst en haver. Bezoekers moesten raden welke graansoort elk bakje bevatte. Dat was echt niet voor iedereen gemakkelijk!"

BIER

Zo komen we bij de KLW waar Sjaak en Wilma - naast het HMT- al jarenlang lid van zijn: "Nummer 175", zegt Sjaak trots. En dan breken de herinneringen los. Want Wilma en Sjaak waren en zijn nog fanatieke showgangers. "We bezochten met ons kiendjes Ravels, Koningsbosch, Bocholt, Panningen en natuurlijk Nijnsel. We hadden thuis al show voordat we wegreden. Sjaak nam altijd zoveel mogelijk mee. Hij hing de volgestouwde aanhanger achter de Hanomag R45, daarachter de caravan en dan vertrok de caravaan." Maar niet voordat Wilma het koper blinkend gepoetst had en de tractor een glimmend uiterlijk had. "Ik ben toch ietsje secuurder dan Sjaak. En op zo'n show moet alles blinken. Och, wa hadden we plezier. Sjaan en Bertje Manders stonden ook altijd op de camping. En zij pasten op onze kinderen als wij 's avonds gezellig naar de biertent gingen. Als de bar sloot moesten er natuurlijk eieren gebakken worden. De mannen schopten hun vuile schoenen en klompen uit voordat ze de caravan ingingen. Maar het kon gebeuren dat ze door het vele bier niet meer met hun eigen schoeisel thuiskwamen. We hadden heerlijke dagen. Als het warm was zetten we het badje op voor onze kinderen, we spetterende in het zwemwater en lesten onze dorst met gekoeld bier."

TOERTOCHTEN

Wilma reed maar wat graag mee op toertochten. "De kerstrijt was erg koud. Zeker als je bedenkt dat we al anderhalf uur moesten rijden naar het startpunt. Dus dat hebben we maar enkele keren gedaan. Maar de toertochten 's zomers zijn geweldig."



Tijd voor vertrek naar het showterrein

En daar komt weer zo'n terugblik: de stoelendans rond de vijver bij de Vresselse Hut. Sjaak: "Johnny Hendriks en ik waren op het laatst nog over. We toerden rond de vijver, alert op het fluitje en startklaar om als eerste de laatste stoel in beslag te nemen. Het signaal klonk, Johnny gaf gas, denderde dwars door de vijver en bezette de laatste stoel. Het lachsalvo van de mannen en het spektakel eromheen vergeet ik nooit."



Een vermoeiende dag na een rit met de Hanomag

FRIKADELLEN SOPPEN

Wilma praat vlot vijf kwartier vol in één uur. Buurten en gezelligheid gaan bij haar samen plus klaarstaan voor anderen. KLW beloonde Wilma voor 25 jaar hulp met een spiegel-inscriptie en tekening van hun woonboerderij. Maar daar doet ze het niet voor. „Tijdens de showdagen help ik bij de catering. Ik smeer broodjes, verkoop frisdrank of sta achter de kassa. Ik ken veel mensen, maak een praatje en de dag vliegt voorbij. En op de ruilbeurs kopen bezoekers bij onze stand een kop warme soep. Jan Verhoeven bakt altijd kroketten en frikadellen. Zo halverwege de ochtend heeft Jan in de gaten dat ik tersluiks op mijn horloge kijk. De frikadellen komen eraan, roept hij dan. En wat voor frikadellen! Netjes in kleine stukjes gesneden met een bakje mayonaise om te soppen. Want het is natuurlijk de bedoeling dat we tijdens het eten doorwerken", lacht Wilma.

VRIENDENROEP

Tegenwoordig laten Wilma en Sjaak de nachtelijke uurtjes tijdens tractorenshows over aan jongeren. Maar bij hun vriendengroep zijn ze altijd present.

„We vormen hier in Maarheeze met 19 vrienden een hechte kliek. Onze kinderen zijn daar ook bij. We gaan samen naar shows maar organiseren los daarvan ook een dag of weekend samen. Zo gauw als die auw mensen ingeënt zijn gaan we weer eens los, verkondigde de jeugd. En dat hebben we van de zomer gedaan bij Hans Maas op de Ontginning. Zo leuk! Er werden spelletjes georganiseerd met kinderen en kleinkinderen, een barbecue en een rit door de omgeving. Ik kan daar dagenlang van nagenieten. Zo geniet ik ook van onze ontmoetingen met Jos en Petra Heijmans. Toevallig stonden wij in Duitsland op de camping in Prüm. Dat is wel zo'n 225 kilometer rijden met de Hanomag. Ik was vlees aan het bakken toen een bekende stem zei: wat ruikt het hier goed. En daar stonden plotseling de Heijmansjes voor onze neus. Met Jos en Petra en Luud en Joke Jacobs kampeerden we ook in Epe. Want als je dezelfde interesses deelt dan klik het gewoon."

Nu Wilma en Sjaak de pensioengerechtigde leeftijd bereikten is er meer vrije tijd. "Nu kunnen we samen regelmatig weg met de caravan naar verschillende plekken. Maar eerst moet corona de wereld uit zijn." Na anderhalf uur kunnen we de ie, de oe en uu van het Maarheezer dialect in het juiste verband plaatsen en wordt het tijd om op te stappen. Wilma en Sjaak, bedankt voor jullie vriendelijke ontvangst en de rondleiding door het museum. Het mierzerde nog steeds toen we naar huis reden maar dat deed niets af aan een ontspannen middag.

Corrie en Toon Bekkers



Zoon Michael met partner Tamara en dochter Fayén



Dochter Jolanda met partner Jan en kleindochter Lieke

30 JAAR LANZ BULLDOG TEAM DE LANZ BOYS

De passie voor Lanz Bulldog tractoren bracht het team bestaande uit 10 jongens, een assistente en een evenementcoördinator destijds in de regio Uden op een spontane manier bij elkaar. Zo werd aan het begin van de jaren negentig Lanz Bulldog team De Lanz Boys opgericht. Vanaf de start waren de De Lanz Boys lid van de KLW (Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging), welke in Zijtaart, Uden en later Nijnsel oldtimersshows met oude tractoren, landbouwmachines en stationaire motoren organiseerden.

Voor de restauratie aan de tractoren werd door enkele zeer ervaren Lanz monteurs specialistische kennis binnen het team gedeeld, waar de overige ploegleden steevast een beroep op konden doen. De Lanz Boys werden vooral bekend door hun deelname aan histori-

sche evenementen en braderieën waar zij steevast met hun Lanz tractoren manifesteerde om te laten zien hoe er vroeger met deze machines werd gewerkt.

Kortom, overal waar herrie en bedrijvigheid is waren De Lanz Boys te vinden. Door al deze activiteiten stonden de jaarlijkse agenda's van de drukbezette heren overvol. Op alle evenementen vormden zij vanaf het "Lanz Boys plein" steeds het centrale middelpunt op het kampeer-terrein, waar vele hobbyisten altijd even langs kwamen bij De Lanz Boys keet met mobile tapinstallatie. Hierbij maakten Drive-in-show "de LANZBOYS" met DJ Trukker Teun er op menige festi-

val locatie iedere keer opnieuw een groot feest van. Het waren allemaal avonturen die tweemaandelijks door tekenaar Coen Verhoeven werden vastgelegd met een heuse "Lanz Boys strip" in KLW Clubblad Den Uitlaat.



De strip van Coen.

JUBILEUM TERUGBLIK

In de zomer van 2003 vierden De Lanz Boys op een groots festival terrein aan de Oudedijk in Odiliapeel hun 12,5-jarige bronzen jubileum. DJ Trukker Teun was voor deze gelegenheid vervangen door "DJ Alf" die er de hele middag hevig op los swingde! Met koffie, bier en sterke verhalen ontvingen De Lanz Boys het complete publiek in hoogst eigen persoon.

ROEMRUCHE VOORJAARSRIT

Als winnaars van de jaarlijkse KLV-voorjaarsrit mochten De Lanz Boys aan het begin van het nieuwe millennium de organisatie van de tocht voor hun rekening nemen. Geheel in stijl gaven zij glans aan deze editie, welke voor de gelegenheid werd omgedoopt tot TiT-rit (Terug in de tijd-rit). Het werd een complete vossenjacht waar de Lanz Boys ieder op hun manier gemaskeerd langs de route te vinden waren in een heuse behendigheidswedstrijd. Tijdens de grote pauze middenin de tocht werd iedereen getraceerd met versnaperin-



gen en een groot verrassingsgast-optreden van "The Blues Brothers" op het grote mobiele podium, waar speaker Henk voor de goede orde alles aan elkaar praatte. De TiT-rit werd een legendarische tocht waar door velen nog lang over werd gesproken.

GROTE REIS

De tractorfanaten hadden ooit een grote droom om Mannheim als de Lanz geboorte stad te bezoeken. Maar deze wens verdween snel van hun bucketlist, want om verzekerd door Duitsland te rijden moesten de tractoren een kenteken voeren. Maar nu alle tractoren per 2022 voorzien zijn van een blauwe plaat, kan deze wens jaren later eindelijk in vervulling gaan!



JUBILEUM

Begin dit jaar bestond het Lanz Bulldog Team bestaande uit Twan Aarden, John Hendriks, Jurgen Minten, Henk Hubers, Frans van der Aa, Arno Verhoeven, Coen Verhoeven, Twan Verhoeven, Rob Egelmeers, René & Eric van der Elsen en Evenementen coördinator Jan Verhoeven alweer 30-jaar. De Lanz Boys kennende, reden voor een groot feest...

Volg de activiteiten van De Lanz Boys op hun facebook pagina.

<https://www.facebook.com/De-Lanz-Boys>



ERELEDEN

Zonder de drieste oliespatten van De Lanz Boys missen de showdagen hun pittige aroma en de toertochten hun dieselparfum. Pas wanneer De Lanz Boys aansluiten is de club compleet. In het verleden werden enkele hobbyisten uitverkoren als erelid 'De Lanz Boys Klak' te dragen en dat maakten Piet van Melis, Harry Jans, Sjaak Lauf en Toon Bekkers tot ridders in de orde van de Lanz groep.

ik geef *De* **Krik**

Fendt Farmer 102 S De trekker die ik als jongen leerde kennen

Het was in 1973 dat onze "oude" Fiat trekker aan vervanging toe was. En zoals jullie wel begrijpen ging de discussie al vlug over wat de opvolger moest worden en dan specifiek welk merk het moest worden. Ik zal mij eerst even voorstellen, mijn naam is Henk Schouten ik ben geboren en getogen in Sint Michielsgestel, en ik woon nog steeds met mijn vrouw Franka in dit mooie dorp aan de Dommel. Wij hebben een dochter en een zoon, die allebei de ouderlijke stek al hebben verlaten en dus op hun eigen wonen. Samen met mijn zoon heb ik een garagebedrijf voor voornamelijk personenauto's, we verkopen en onderhouden ze in ons eigen pand op het industrieterrein van Sint Michielsgestel.

In de zomer van 2020 kreeg ik de vraag van Willy Megens of ik niet een dag mee wilde gaan toeren met mijn juist gereed gekomen trekker. Een week later toerde ik met een aantal van zijn vrienden en 5 trekkers door de provincie en dat vond ik heerlijk en gezellig. Afgelopen jaar toen er weer een paar praatavonden waren van KLV-vereniging en ik daar de gezelligheid proefde, ben ik lid van de club geworden. De liefde voor tractoren is mij met de paplepel ingegoten, want ik ben op een boerderij(tje) geboren. Als kind weet ik niet anders als dat er een Fiat trekker was waarvan ik het type niet meer weet, maar wel dat deze trekker al het werk op de boerderij kon verzetten. Tijdens de discussie die over de aankoop van een trekker werd gevoerd, opperde de zaakvoerder van de plaatselijke Boerenbond of een Fendt, die door hun centrale organisatie CHV in Veghel werd geïmporteerd, een optie was. Zodoende kwam er een vertegenwoordiger uit Veghel om een aanbieding te maken van de Fendt Farmer 102 S. ik weet nog dat ik met mijn vader samen ben wezen kijken naar deze trekker, en ik was onder de indruk van de grote showroom die ik daar te zien kreeg.

Enige tijd later werd de koop gesloten en ben ik als 13 jarige jongen mee geweest de trekker op te halen in Veghel.

Over Fendt is veel te vertellen, tot 1966 was deze fabriek net als velen trekker fabrikanten een bouwer van de z.g. "confectietrekkers", dat wil zeggen men kocht een motor, een versnellingsbak en de hefinrichting van andere specialisten en bouwde deze samen met wat





eigen componenten en plaatwerk tot een complete trekker. In de jaren 60 van de vorige eeuw kwam er een overproductie van landbouwtractoren en machines en stopten een aantal fabrikanten met de bouw van landbouwtractoren, ze gingen fuseren met een



collega of werden overgenomen door een concurrent. Men kwam er achter dat om te overleven in deze markt er iets speciaals geboden moest worden. Bij Fendt koos men in die tijd om voor de lagere- en middenklas tractoren zelf de versnellingsbakken te gaan maken. Voorheen werden die ingekocht bij ZF, maar Fendt wilde gesynchroniseerde versnellingsbakken in hun tractoren. Rond 1970 was dat voor auto's al gemeengoed, maar in trekkers waren er in die tijd weinig merken die dit aanboden. Fendt herontwikkelde en patenteerde eerst de vloeistof koppeling die men Turbomatic doopte en ontwikkelde vervolgens een versnellingsbak met 12 gesynchroniseerde versnellingen en 1 wegversnelling. De maximum snelheid was 25 of 30 km per uur. Het schakelen van deze trekkers kon



zowel rijdend vooruit als achteruit geschakeld worden, wat heel comfortabel is en nieuw in die tijd. Ook de aftakas kreeg standaard meerdere toerentallen standaard b.v. 540/750/wegaftakas. Fendt kocht rond die tijd de KMF fabriek in Kempten in Zuid Duitsland, deze fabriek was gespecialiseerd in hydrauliektchniek. Zij bouwden b.v. ook heftrucks en andere hydraulische com-

ponenten. Na de overname zijn zij ook de hefinrichtingen voor Fendt daar gaan bouwen. Alle Fendt hefinrichtingen hebben een unieke diepteregeling met een traploze mixbediening voor

trekkracht of diepteregeling. Tevens is er een blokkering voor omhoog ingebouwd, de hefinrichting kan omhoog geblokkeerd worden, voor als er een verbindingssas naar de machine over de gatenbalk loopt, zodat deze niet krom gebogen kan worden. Ook kan er in de geblokkeerde stand een krik onder de hefinrich-



ting gezet worden, om een lekke achterband te repareren. De Farmer 102 S is gebouwd van 1972 t/m 1982, er waren verschillende uitvoeringen b.v. de 102 N was goedkoper maar had geen gesynchroniseerde versnellingsbak, en geen geveerde vooras. Er is ook een tijd geweest dat je kon kiezen voor lucht- of watergekoelde motoren, allemaal van het merk MWM uit Mannheim.

Nu terug naar mijn Fendt Farmer 102 S. Een aantal jaren geleden was de trekker aan groot onderhoud toe en nadat de dealer een begroting had gemaakt van de kosten, bleek het niet rendabel om hem voor zoveel geld te repareren en wilde mijn broers hem



inruilen. Omdat ik de levensloop van de trekker kende en hem van jongs af aan kende, wilde ik hem graag overnemen om hem te bewaren. Toen dat gelukt was stond er een trekker die zo van de boerderij kwam met alle vet en vuil op zijn lijf, dus besloot ik hem te gaan opknappen. Ik vond dat hij eruit moest zien zoals hij destijds in de showroom stond. Als je gewend ben om met repareren van auto's de kost te verdienen, moet je ook een trekker kunnen repareren dacht ik. Na een flinke schoonmaakbeurt, wat bij ons in het bedrijf wel lukte, ben ik met de restauratie aan de gang gegaan. Een trekker, meer als 45 jaar oud heeft



wel wat gebruikssporen dus er was werk aan de winkel. Gelukkig zaten er nog vrij nieuwe achterbanden op dus hoefde ik alleen de velgen te spuiten. De motor, koppeling en versnellingsbak waren goed, dus met het afstellen en olie verversen was dat redelijk snel klaar. Maar met de speling op de vooras en de fusees moest wel wat gedaan worden. Met nieuwe bussen erin werd dat een stuk beter. Het volgende probleem waren de remmen en anders als bij een

auto, moet je bij een trekker nogal wat slopen om bij de remmen te komen. Het voordeel dat de as trompetten eraf moeten zorgt er wel voor dat je alles weer goed gangbaar kan maken en de remmen ook echt schoon worden. Ik vond hierbij de remvoeringen los in de trommels liggen. Toen de trekker zover gesloopt was heb ik alle handels goed gangbaar gemaakt en van nieuw vet voorzien. Nadat alles los was en alle delen weer gemonteerd waren, heb ik de body van de trekker laten spuiten bij een collega die dat ook voor de auto's bij ons doet. De elektrische bedrading heb ik



grotendeels zelf vernieuwd, want de oude bedrading was hard geworden en ook vaak kapot. Ook de grill en de koplampen waren niet meer te redden en zijn dus vernieuwd. Nadat de motorkap en de spatborden uitgedekt waren en strak gemaakt, konden ook deze gespoten worden. De trekker is nieuw geleverd met een rolbeugel erop dus ook die heb ik weer terug geplaatst en dat gaf ook de mogelijkheid om er een zwaailamp op te plaatsen. Tijd om hem weer op te bouwen en een proefrit te gaan maken. Op een klein akkiefietje met de brandstofvoeder lukte dat prima. Op dit moment moet ik nog een paar nieuwe voorbanden monteren, maar dan heb ik een mooie cabrio om mee te toeren. Met het volgende restauratieproject ben ik nu bezig, het is een Fendt Farmer 305 LS. Deze trekker heeft veel meer techniek, wat ook betekent dat het restauratie project veel groter is. Misschien dat als deze trekker klaar is, ik er nieuw verhaal van maak. Ik hoop nog veel van de clubleden te ontmoeten, als deze coronatijd achter de rug is en ik mee kan doen met de clubactiviteiten van KLV-vereniging. Doordat ik nog niet zolang lid van KLV-vereniging ben, heb ik helaas geen opvolger gevonden voor deze rubriek. Als iemand van jullie een mooi verhaal van een restauratie heb, meld je dan even bij de redactie van dit blad en dan is het volgende krikverhaal voor jou.

Groeten **Henk Schouten**



SIFT

Een ondergewardeerde tractorfabrikant



Les Adaptations DIESEL MOËS
SUR TRACTEURS
MAC CORMICK 10/20 - 15/30 - 20/36
NORDSONE et en général sur tous tracteurs à essence

DIESEL MOËS



MARCHE AU PUEL GARANTIE

In 1936 bouwt Sift zijn eerste echte tractoren uitgerust met een dieselmotor van Moës. Het zijn de Sift type 28 met 28 pk en het type 42 met 42 pk. Ze werden speciaal voor de dorsbedrijven ontwikkeld. Echte foto's ontbreken, we moeten het dus met deze advertentie doen!

Belgische fabrikant Moës (Borgworm/Waremme). Vanaf 1920 verkoopt Sift ook 'locotracteurs', piepkleine treintjes op rails die uitgerust zijn met een Moës dieselmotor van 17 pk. Deze locotracteurs zijn vooral in trek bij zagerijen en steengroeven. In dezelfde periode bouwt Sift ook kleine locomobielen voor de dorsbedrijven. Ze zijn uitgerust met Moës tweetakt tweecilinder dieselmotoren van 10 tot 36 pk. Eind jaren twintig en tot ver in de jaren dertig transformeert Sift eveneens standaard benzine- en petroleumtractoren tot dieseltractoren. Vooral Fordson tractoren type F maar ook McCormick 10/20, 15/30 en 22/36 tractoren werden uitgerust met een Belgische Moës dieselmotor van 28 pk. Ook andere merken kwamen in aanmerking zoals vermeld in een

S.I.F.T, voluit Société d'Installation de Force et de Traction werd opgericht nog voor de eerste Wereldoorlog, waarschijnlijk in 1907. Sommige bronnen suggereren echter 1916 als jaar van oprichting. In dat jaar begon Sift met de levering van stationaire motoren aan dorsbedrijven. De onderneming Sift verdeelde in Frankrijk namelijk de stationaire zware olie motoren van de



oude advertentie uit die periode. Vanaf midden van de jaren twintig begint Sift zijn locomobielen om te vormen tot zelfrijders met één versnelling van 6 km/u die tot 35 ton kunnen slepen, later volgen er uitvoeringen met 2 versnellingen, waarvan een van 3,5 km/u, die tot 70 ton kunnen slepen. Het zijn nog geen echte tractoren

maar daaraan wordt bij Sift ook gewerkt. Op de landbouwbeurs aan de Porte de Versailles in Parijs worden in 1936 de eerste tractoren getoond. Het zijn de Sift type 28 met 28 pk en het type 42 met 42 pk. Beiden zijn ook dit keer uitgerust met een dieselmotor van Moës, hun huisleverancier! Deze tractoren werden speciaal voor de dorsbedrijven ontwikkeld. Op een 'echte' trekker moest niet lang meer gewacht worden, die volgde amper twee jaar later.

De eerste SIFT trekker

In 1938 introduceren zij namelijk de eerste volledig in Frankrijk in serie gebouwde Sift dieseltrekker. Deze Sift TD4 dieseltrekker van 2,2 ton, waar verschillende jaren van onderzoek en testen aan voorafgingen, was een sterke en robuuste trekker die op dat ogenblik technisch kon wedijveren met de beste buitenlandse trekkers. Hij werd gebouwd in de fabriek in Boulogne-Billancourt en was uitgerust met een eigen Sift viercilinder dieselmotor met een inhoud van ruim 6,1 liter



een transmissie met 5 versnellingen waarvan 2 sportversnellingen. We hadden graag wat meer infor-



Een prachtig gerestaureerde TL4 Sift 60.

matie en foto's van deze 3 trekkers willen hebben maar dat blijkt hopeloos! Amper een jaar later breekt de oorlog uit met alle gevolgen van dien en een kleine ramp voor Sift. Voor de Fransen was die oorlog echter al na een maand voorbij, wel werd bijna heel Frankrijk door de Duitsers bezet. Dat werd mogelijk gemaakt door het collaborerende Vichyregime van maarschalk Pétain die een akkoord met de Duitsers had gesloten. Het Vichyregime duurde van 10 juli 1940 tot 20 augustus 1944. Zoals de meeste



Een advertentie voor de TL4 60 pk. De advertentie wordt in twee lijnen getoond, een standaard versie

en een vermogen van 40 pk maar die eveneens op alcohol kon draaien. In 1939 wordt het gamma uitgebreid met enkele nieuwe modellen. Het type 2A, een driewielige trekker met twee versnellingen, het type 2B met een tweetaktdieselmotor van 24 of 36 pk en uitgerust met een transmissie met 3 versnellingen en tot slot de D2 uitgerust met een 4-taktdieselmotor met een vermogen van 33 pk en



Twee Sift trekkers bij een dorsdemonstratie.

andere Franse bedrijven draait tijdens de oorlog ook bij Sift alles op een laag pitje. Of Sift ingeschakeld was in de Duitse oorlogsindustrie- ,we weten het niet maar het was vermoedelijk wel zo want in 1941

introduceert het bedrijf een TD4 uitgerust met een houtgasgenerator om zo het tekort aan brandstof op te vangen. De trekker heeft daardoor wel af te rekenen met een vermogensverlies van om en nabij de 30 procent. In 1942 introduceert Sift een nieuwe trekker die uitgerust is met een Moës dieselmotor die kan draaien op alle op dat moment beschikbare (minderwaardige) brandstoffen maar die ook kon uitgerust worden met een houtgasgenerator. Veel trekkers van dat type werden er echter niet gebouwd.



Spaanstalige advertentie voor een Sift 45. „Een wieltrekker met een dieselmotor van 43 pk voor 5-schaarploegen“ vermeldt de

den met een houtgasgenerator. Veel trekkers van dat type werden er echter niet gebouwd.

Na de oorlog

In 1946 nam het aantal bestellingen van de vernieuwde TD4 trekker spectaculair toe, de Td4 was ondertussen verkrijgbaar in drie uitvoeringen, akkerbouw, transport en bosbouw. De Société d'Installation de Force et de Traction zag zich dan ook genoodzaakt lange levertijden in het vooruitzicht te stellen. De oorzaak van die

hausse was een groot order dat het bedrijf had ontvangen van de centrale unie van landbouwcoöperaties die de Sift fabriek in Boulogne onmogelijk binnen de afgesproken tijd kon uitvoeren. Sift had daarom in 1947 de bestelling uitbesteed aan de door de staat pas opgerichte SNECMA die de trekkers eenmalig in licentie mocht bouwen. Het overheidsbedrijf was ge-



Een SIFT TD4 gefotografeerd voor de gebouwen van het Snecma/Safran museum.

vestigd in Argenteuil in een deel van de voormalige auto- (en vliegtuigmotoren) fabriek van Lorraine-Dietrich. Maar de SNECMA kampte van in het begin met grote financiële problemen en werd toen al als inefficiënt beschouwd en termen als wanbeleid werden niet geschuwd. Als onderdeel van het plan Monnet en het wederopbouwbeleid -eind 1944 werd hij belast met het uitwerken van plannen voor



Deze mooi gerestaureerde Sift 45 TD4, geeft ons een goede inzicht onder de motorkap.

Frankrijks naorlogs economisch herstel- bij de uitvoering van dat plan voorafgaand aan de uitvoering van het Marshall-plan werd toch beslist dat de Snecma de 5.000 TD4-tractoren mocht bouwen. Het vooropgestelde aantal was echter een te optimistische inschatting want dat getal werd in de verste verte niet gehaald! De productie bij SNECMA, met een geschatte productiecapaciteit van 3.000 tractoren per jaar, begon nochtans hetzelfde jaar in een blijkbaar goed uitgeruste fabriek waar de tractoren aan de 'lopende band' werden gemaakt samen met (vliegtuig)motoren en



Australische advertentie voor een Sift TD4 trekker.



Het rudimentaire dashboard van een TD4.

transmissies. Het eerste jaar (1947) werden slechts 51 tractoren geproduceerd, een jaar later waren er dat 1039. In de eerste acht maanden van 1949 werden er slechts 1152 tractoren geproduceerd. Die lage productiegetallen konden voor een deel te wijten zijn aan een tekort aan grondstoffen, maar dat verklaart niet alles. De fabriek van Argenteuil was een communistisch bastion waar de vakbond, zelfs in het management, alles voor het zeggen had! Opstootjes, afrekeningen, stakingen, sabotage, ..., in die naoorlogse periode was



Halverwege de jaren vijftig begint Sift zijn productie te diversifiëren en wordt o.a. de TD 4 vliegtuigsleper geïntroduceerd.

het schering en inslag. De financiële situatie van de SNECMA was al bij de oprichting zeer slecht maar was ondertussen rampzalig geworden. Bovendien werd algemeen directeur Joseph Weill ontslagen na geruchten over financieel gesjoemel. Een decreet (een decreet heeft zelfde betekenis als een Koninklijk Besluit in Ne-



Vanaf midden jaren vijftig richt Sift zijn pijlen ook op de industrie en openbare werken. Originele foto met een TL4 op lagedrukbanden.

derland) van 4 augustus 1949 dat het economisch en financieel herstel van SNECMA regelde, sprak vervolgens het bankroet uit en beval de sluiting van de fabriek in Argenteuil. In 1952 werd deze ontruimd en overgenomen door vliegtuigbouwer Dassault. De 'liquidatie' van de SNECMA fabriek betekende niet het einde van de SIFT tractoren, de productie werd na dagen onderhandelen, van overheidswege verdergezet door een semi- publieke onderneming in Colombes. Naar het schijnt was zelfs de Zwitserse tractorfabrikant



Dwarsdoorsnede van een TD4 met een viercilindermotor van 43 pk.



Een rode versie van een SIFT TP 45 'Travaux Publics'. De trekker was ook verkrijgbaar in het geel.

Vevey kandidaat om mits enkele toegevingen de Sift tractoren te bouwen. Dat aanbod viel echter niet in goede aarde bij de chauvinistische Fransen. In 1951 werd de TL4 geïntroduceerd die de TD4 moest vervangen. De TL4 trekker was uitgerust met een 4-cilinder dieselmotor met een vermogen van 60 pk en een transmissie met 5 versnellingen vooruit, met als laagste snelheid 3,35 km/h en als hoogste 23,75 km/h,





Een SIFT TP 60 met een vermogen van 60 pk. De blauwe kleur is niet origineel.

en één versnelling achteruit. De aftakas kon door middel van een hendel in- en uitgeschakeld worden. Standaard had de trekker ook een riemschijf en een trekhaak. Deze TL4 kreeg de typebenaming SIFT 60. In de SNECMA fabriek in Argenteuil zouden er tussen 1947 en 1951 volgens bepaalde (niet-officiële) bronnen door de Snecma 3600 SIFT tractoren zijn gebouwd.

De Snecma, een apart verhaal!

In dit eerste deel van SIFT maakten we al kennis met de SNECMA, de Société Nationale d'Etude et de Construction de Moteurs d'Aviation of Nationale Maatschappij voor studie en constructie van vliegtuigmotoren. De SNECMA was een creatie van de Franse staat,

een overheidsinstelling dus, ontstaan op 29 mei 1945 door de nationalisatie van het bedrijf Gnome et Rhône. Gnome et Rhône was tijdens de oorlogsjaren 'stout' geweest en moest daarom gestraft worden. De kersverse maatschappij SNECMA kreeg daardoor met één pennentrek een resem bedrijven en fabrieken in handen. De overgrote meerderheid kwam uit de 'stal' van Gnome et Rhône. De meeste waren gevestigd in Parijs en wijde omgeving: Kellermann, Gennevilliers, Arnage en Argenteuil (voorheen Lorraine-Dietrich), waaraan ook nog de Ateliers Aéronautiques van Renault en de autofabriek Avions Voisin worden toegevoegd. Maar wie was eigenlijk Gnome et Rhône, de hoofdrolspeler in dit verhaal? In Deel 2 van het SIFT verhaal proberen we deze geschiedenis zo goed mogelijk te reconstrueren.

Einde Deel 1

Frans Vanbaelen



WORDT VERVOLGD



Vier mooie SIFT trekkers op een rij. We herkennen op de voorgrond een TD4 45 trekker met daarnaast drie TL4 60 trekkers.

Nieuws uit..
1960

1931 1947 1968 1928
1955 1962 19

Slanke Puma



Nieuws uit Überlingen



I
k
v
o
l
D
v



Vader-zo



Wat heeft Otto Cranich gemeen met Xaver Fendt, Ferdinand Porsche en de gebroeders Kramer? Zijn naam staat ook op het typeplaatje van zijn eigen tractor: Hij geniet deze eer, zijn vader bouwde tractoren voor minder welgestelde boeren van 1936 tot 1950 in Schaftlach, Beieren. Samen met Otto Granich gaan we op zoek naar de meestal gewiste sporen van een eigen familiegeschiedenis.

Geblindoekt leiden ze Otto Granich het huis uit. Hij weet niet wat er gaat komen. Noch een ontvoering? noch een spelletje van de kleinkinderen: als hij de doek eraf doet, kan hij zijn ogen niet geloven. Voor hem staat de tractor die zijn naam draagt: een Granich D7, bouwjaar 1937. Een cadeau op je zestigste kan niet perfect zijn. Zijn vader, Otto Granich, was een echte knutselaar. Hij zag in 1908 het eerste levenslicht en groeide daardoor op met de ontwikkeling van motorvoer-

tuigen. In zijn omgeving; in Schaftlach am Tegernsee, zijn er in de loop der jaren naast auto's en motorfietsen ook steeds meer tractoren geweest. Velen van hen zijn echte ijzeren varkens, groot, zwaar, en ook omslachtig - en vooral erg duur. Otto Granich zag al vroeg in dat de boeren in zijn regio het geld daarvoor niet hadden. Bovendien is het hanteren van die reuzen in de bergen moeilijk, en vooral gevaarlijk op hellingen. Voor de uitvinder is het duidelijk dat er iets anders nodig is: de tractor

on relatie



moet licht en betaalbaar zijn, een eenvoudige en goed gebouwde verdampertactor moet perfect zijn voor kleinschalige boeren. De concurrentie is moordend: Xaver Fendt bouwt zijn grote dieselmotor sinds 1930 en heeft deze voor modeljaar 1932 grondig onder handen genomen. Ook bij Kramer gebeurt er iets: in Gutmadingen bouwen ze de zelfrijdende grasmaaier om tot een allrounder. En ook bij Beilhack in Rosenheim werken technici aan een verdampert, die zes paarden vervangen kon. Otto Granich

vertrouwt op beproefde technologie voor zijn tractor: Sendling-verdampers zorgen voor de aandrijving, en gewone autotransmissies worden gebruikt als versnellingsbak. De Opel versnellingsbakken in combinatie met het "Ford wormwiel differentieel" blijken in de meeste Granich's goed te passen, in tegenstelling tot bij Fendt en Kramer zijn deze onderdelen dan ook lang ingebouwd. Een ingekapte primaire kettingreductie wordt gebruikt om het motortoerental te verlagen. De inbouwpositie maakt het ook

mogelijk om gewone achterassen van vrachtwagens en auto's te installeren - en helpt zo nog meer te besparen. De hele structuur rust op massief Krupp-staal - een solide frame zorgt voor absolute stabiliteit in elke positie. In 1936 bereikte Otto Granich twee van zijn doelen: de eerste tractor was klaar en het kwam erop neer dat hij ongeëvenaard goedkoop was: met slechts 2000 Reichsmarks ondergraft hij duidelijk de "Elfer" van Deutz en andere strijdmakkers. Ook een jaar later gepresenteerd Beilhack

Volhouder: De Sendling Diesel staat bekend om zijn duurzaamheid en zuinigheid. Zeven tot acht pk bij 1400 cc inhoud is niet bepaald veel.



kost met 3750 Reichsmarks ook aanzienlijk meer, terwijl Kramer en Fendt ook veel duurder zijn. Otto Granich is niet bang voor rivaliteit, hij is bescheiden en vraagt wat hij te vragen heeft. Hij ziet het als zijn roeping, om met zijn tractoren het werk van de boeren rond Schaftlach te vergemakkelijken. In 14 jaar tijd produceerde Otto Granich zo een aantal trekkers, waar-

van er uiteindelijk zo'n 30 tot 50 zouden moeten zijn. Zijn vaardigheden en de tractoren hebben Otto Granich waarschijnlijk behoeft voor inzet aan het front: hij was al opgeroepen en opgeroepen voor de bergjagers, dus de boeren kwamen op voor "hun" Otto en de opzichter maakte duidelijk dat de landbouwmachinemonteur dringend nodig is aan het thuisfront. Granich kan en mag meer exemplaren bouwen. Optioneel met de zeven tot acht pk diesel of de 12 pk benzinemotor. Deze laatste zorgt voor een hogere snel-

heid en was daarom populair bij bezorgverkeer met een aanhanger. Hoeveel tractoren? ontstaan in de respectieve jaren is niet meer begrijpelijk. Exacte gegevens zijn alleen beschikbaar voor het oorlogsjaar 1940, de handgeschreven lijst van staatsfabrikanten heeft er elk één voor april en juli, en vier nieuw goedgekeurde tractoren voor juni. In 1942 leidde het verbod op vloeibare brandstoffen tot een bouwstop, Otto Granich helpt boeren nu om mobiliteit te behouden door over te stappen op houtvergassers. In zijn werkplaats bouwt hij ook merkloze tractoren om naar vaste brandstof en onderhoudt deze zo goed mogelijk. Na het einde van de oorlog zette Otto Granich de productie voort op basis van gebruikte auto's. Er worden fraai gevormde autotrekkeurs zoals de afgebeelde Chevrolet gemaakt. Als hij geen maai balk





De Granich is gebouwd op een uitgesproken solide frame. Zowel de besturing als de remmen komen uit het modulaire systeem van Opel automobielen.



De wormwielaandrijving van de achteras is gebaseerd op het "Ford-systeem", het moet bijna van een "AA" komen



Overgenomen en vertaald uit het Duitse tijdschrift:



Reductie: Het motor-toerental wordt door een kettingaandrijving teruggebracht tot het ingangstoerental van de Opel-transmissie

Geschiedenis

39

Tekst & foto's: Dirk W. Köster



De familie Granich (uiterst rechts Otto Granich) poseert op een Hanomag voor hun eigen bedrijf waar ze ook een Shell-tankstation bij hebben.



Otto Granich voltooide zijn eerste dieseltractor in 1936. Met ongeveer 2000 Reichsmark is dit qua prijs ongeëvenaard gunstig.



Auto-Trekker: Otto Granich bouwt goedkope tractoren op basis van gebruikte auto's. Hier is een model met Chevrolet-genen en met een maaier.



Serieproductie: Deze foto van drie Diesel Graniche is waarschijnlijk gemaakt in 1940, toen Otto Granich zes tractoren bouwde



Als deze Chevrolet-tractor geen maaibalk had, zou hij zo bij de start op de Nürburgring kunnen staan

37



Otto Granich presenteerde zijn eerste naoorlogse tractor met een stijlvolle motorkap. Hiervoor moest hij de motor 90 graden draaien.

had, zou hij zich als racewagen kunnen kwalificeren. Wanneer de "echte" Granich weer tot leven komt, is er een nieuw gezicht. De stijlvolle, ronde motorkap maakt het noodzakelijk om de motor dwars te draaien (positie van de krukas door het ontwerp), een geveerde vooras zorgt voor comfort. Maar de concurrenten zijn sterk in de markt, de vindingrijke "kleine boer" kan niet concurreren met Kramer en Deutz. Otto Granich ontmoette zijn vrouw en trouwde in 1950. Kort daarna, in 1952, zag Otto Granich junior het levenslicht. Hij groeide op met de verhalen over de Schaftlacher-tractoren. In 1974 ontmoette hij zijn grote liefde bij het ijshockey, trouwde en ging bij haar wonen in Frankenbrunn in Franken. Na verloop van tijd groeit de wens, om een van de door zijn vader gebouwde tractoren te bezitten. Toen Otto Granich junior aan het

De groene benzinemotor brengt 12 pk op het veld en is beduidend sneller dan de dieselversie. Dit maakte hem vooral populair bij wegtransporteurs met aanhangers.



Slimme oplossing: de chauffeur activeert de voorrem via een stang. Bij de diesel via een hendel, bij de benzineuitvoering



..... Doormiddel van dit dubbel pedaal

einde van het vorige millennium hoorde over een Diesel Granich D7 bij Schaftlach, gaat op pad met zijn nieuwe BMW 5-serie. Hij is er snel, maar dit vervoermiddel meenemen, blijkt een vergissing te zijn. "De verkoper dacht blijkbaar dat ik heel rijk was vanwege de auto, in plaats van de redelijke 5000 Mark vroeg hij gewoon het dubbele." De trekker blijft daar staan, pas 12 jaar later volgt er een nieuwe poging. Terwijl Otto Granich in 2012 een week onderweg was, probeerde de familie de tractor te kopen. Ondanks voorafgaande toezegging wil de verkoper niet meer. Pas als de zwager met een stapeltje bankbiljetten arriveert, breekt het ijs: De tractor wordt op de aanhanger gereden. Net op tijd voor zijn verjaardag leidt de familie Otto gelukkig naar de Granich - eindelijk

Aan de achterkant heeft Otto Granich een stevige trekmuil bevestigd om machines en wagens aan te hangen. Aan hydrauliek dacht men toen nog niet.



heeft hij er een! Met deze tractor begint de zoektocht. Otto Granich ontdekt er nog een met een benzine-motor bij de Tegernsee. Opgesloten in een schuur, er is een boom voor de poort gegroeid, de onderhandelingen



gaan maar taai. Gelukkig heeft Otto Granich een weiland in de buurt geërfd - de boer wil die graag hebben. Er is dus een ruil - tractor voor weide, met waarde compensatie. Na wat papwerk kan Otto zijn tractor meenemen. En hij vindt er nog een - de eerste tractor die door zijn vader is gebouwd. Ook de eigenaar heeft het zwaar, de onderhandelingen gaan tot op de dag van vandaag door. Hij vond nog een vierde, maar die is niet te koop. Otto Granich heeft zijn beide kopieën technisch verwerkt en de patina in de loop der jaren bewust gelaten. De twee originele Granich'e belichamen de filosofie van de vader van de landbouwtractor. Een doel dat hij met vlag en wimpel bereikte: de tractoren van Otto Granich senior lopen na 80 jaar nog steeds erg goed en vertellen samen met hun eigenaar het spannende verhaal van een klein merk.

TIJDSDRUK

T



zescilindermotoren van MWM, de sprong naar het driecijferige bereik was slechts een kwestie van tijd (toen kwam 1970 met de favoriet 12A). De Eicher Wotan was kort daarvoor, en Deutz ook met de nieuwe 06's. Hanomag had de zescilinder van de D162 R-serie, een geweldige motor die nog 92 pk levert bij 2600 omw/min, en die in 1969 in de Robust 901/901A werd geplaatst. Maar deze motor was relatief klein, slechts 4,7 liter, en liep op zijn limiet - meer eruit halen was niet mogelijk. Er was nog steeds de Robust 800, die al sinds 1964 een relaxte 75 pk produceerde met de enorme viercilinder D941 (maar vanwege de oertijd aan vervanging toe was). Dit exemplaar was nog verkrijgbaar als zescilinder D 961, die in de wiellader Bll gemakkelijk 110 pk produceerde... Hanomag kwam al op dit idee voordat de Robust 800 werd verkocht, namelijk in 1963. Het resultaat is de Robust 800/6, die echter een uniek stuk bleef omdat hij een behoorlijk zwak punt heeft: de versnellingsbak. Deze zwakte had overwonnen kunnen worden, maar de prioriteiten lagen ergens anders. Zo gebeurde het dat vijf jaar later, rond 1968 of 1969, de ontwikkelingsafdeling het onderwerp "100 pk" weer ter hand nam, maar niet verder kon gaan dan de oude ervaring met de 800/6. Daarom zijn de prototypes die toen zijn gemaakt structureel identiek aan hun voorgangers:

vijfversnellingsbak, bouwmaschinemotor en achterasaandrijving. Hanomag bouwde twee modellen met elk vier en zes cilinders, de vier cilinders kregen de naam Robust 1000, de zes cilinders kregen de naam Robust 1200. De vorm van de grill en de kap zijn gebaseerd op de serie Robust 900, maar zijn iets massiever - geen wonder, de motoren zijn behoorlijk groot. Hanomag had vanaf 1971 een 80 pk en een 110 pk trekker in het assortiment kunnen hebben, onder voorbehoud, maar zoals we weten

kwam het einde van de Hanomag trekker al in 1970. Slechts 6.900 stuks in 1969 - ze verkopen te slecht, volgens het hoofdkantoor in Essen. Hanomag maakte deel uit van de Rhein Stahl-groep, die de crisis had weten te doorstaan en op zoek was naar beperking van de schade) en gaf het bedrijf bevel de tractorproductie te stoppen. Tot op zekere hoogte was Hanomag niet onschuldig; met drie industrieën onder hetzelfde dak was het bedrijf te ver uitgespreid. Bij de tractoren was er een sterke focus op

HANOMAG



Deze foto is gemaakt in het midden van de jaren 80 toen de Robust 1200 nog in dienst was. Let op: vierwielaandrijving.

Robust 1200



Het dashboard oogt erg puristisch. Concentreren van de klokken maakte toen al deel uit van de specificaties.



Een zeer complexe, dubbele voorasvering. De kromming maakt de starre as torsievaster, en laat deze pendelen.



Volgens de ingenieurs is de Robust 1200 een zware trekker. Een krachtig hydraulisch systeem was gepland voor de serie



De zes cilinders van de voorkamerdiesel D961 worden gevoed door een Bosch injectiepomp in de ontstekingsvolgorde 1-5-3-6-2-4.

het lagere en middensegment, en was de hogere klasse vergeten - het enige gebied waar tijdens de crisis nog iets aan verdiend was. "Het zou verstandiger zijn geweest om ons op de motor te concentreren, en een transmissie van ZF te kopen", zegt Sascha Theopold. De schakelbak is de genoemde beperking - de basisprincipes van de vijfversnellingsbak van de Robust 1200 gaan terug tot de jaren 50, "de concurrentie was veel verder. "Deze hadden vierwielaandrijving en een transmissie met 12 versnellingen. De oude vijfbak werd zoveel mogelijk versterkt. Maar de D961 leverde een enorme hoeveelheid koppel, en de versterkingen konden dat niet eeuwig aan. "We kochten de tractor in 2001 met een beschadigde versnellingsbak", meldt Jan-Marc Schwickert, wiens familiecollectie nu de Robust 1200 omvat. De geschiedenis ervan is enigszins gedocumenteerd: toen de fabriek hoorde dat de productie van de tractor was beëindigd, reden alle

vier de prototypes de testen, intern zonder goedkeuring. Daarom is het niet duidelijk wanneer ze precies zijn gebouwd. In ieder geval heeft de fabriek in april 1970 een ABE voor de vier prototypes verworven en heeft ze ze nu kunnen verkopen. Het hier getoonde voorbeeld ging naar een boer in de wijk Lippe die goede connecties had met de onderzoeksafdeling. Op hetzelfde landgoed liep ook de Robust 800/6; foto's van beide in gebruik zijnde tractoren worden bewaard in het Theopold-archief. Versnellingsbak schade! Niet anders te verwachten. De familie Schwickert heeft de versnellingsbak tijdens de restauratie gerepareerd, zij het op een nogal geïmproviseerde manier, zoals Jan-Marc Schwickert zelf zegt: "Het zal nu tot op zekere hoogte standhouden, maar we moeten oppassen." Onderdelen zijn natuurlijk niet leverbaar, de versnellingsbakken werden destijds op maat gemaakt. Wat dat betreft is het een goede zaak dat Hanomag de

leverbaar, de versnellingsbakken werden destijds op maat gemaakt. Wat dat betreft is het een goede zaak dat Hanomag de Robust 1200 niet in serieproductie heeft genomen - deze tractor zou de reputatie van de fabriek hebben geschaad. In ieder geval rijst de vraag wie er in 1971 een achterwielaangedreven 110 pk trekker op het erf zou hebben gezet. Waarom geen complete oplossing van ZF, met versnellingsbak en as? Niet te doorgronden - een parallel is te vinden bij Güldner, waar de winkel een jaar eerder moest sluiten. Er was de G 75 A, eigenlijk perfect geschikt voor de jaren zeventig - alleen helaas één prestatieklasse te laag. Ook de Güldner-tractoren kwamen om het leven door een besluit van het hoofdkantoor. Alles goed gedaan?! Gewoon niet toekomstgericht? De Hanomag Robust 1200 is een uitdrukking van een onoplosbaar dilemma, waar ook andere middelgrote fabrikanten niet in slaagden: omdat ze niet konden putten uit onbeperkte middelen, moesten ze prioriteiten stellen. En dat



Het schakelpatroon is even wennen, de versnellingsbak zelf een Hanomag fabriekaat.

kunnen ook de verkeerde zijn.

Tekst:
Till Look
Foto's:
Theopold Parts.

Overgenomen en vertaald uit het Duitse tijdschrift:



Met dit prototype gaf ontwerper Lepoix in 1961 de richting aan voor de laatste Hanomag-vorm, aan het einde waarvan de Robust 1200.



Het prototype ten tijde van zijn werkzame leven. De cabriokap ziet eruit alsof hij er niet op hoort. Toch biedt het bescherming in het zware dagelijkse leven



U zult bij de 1200 tevergeefs zoeken naar de elegante oplossing van bijvoorbeeld koplampen die aan de voorzijde zijn ingebouwd.



e bedieningspaneel en het is gemakkelijk toegankelijk rechts van de stoel. Het eigenlijke wakke punt van de Robust 1200 ligt eronder; De versnellingsbak!



NAAM genoot



Overgenomen en vertaald
uit het Duitse tijdschrift:

Oldtimer
TRAKTOR
REKONSTRUEERDE EN VERBETTERDE TRAKTORENS

EMW? Natuurlijk, maar dit is wel een bijzonder zeldzaam exemplaar. Deze is van Knut Heidel, die stationaire motoren als een passie heeft, van een bromfiets met riem, tot een AWO en Italo-fietsen.

Zoals het leven gaat: Knut Heidel, verstokte Moto Guzzi-liefhebber en oldtimerliefhebber, komt door zijn hobby met veel mensen in contact. Op een keer sprak een oudere man hem aan en vertelde hem, dat hij thuis nog een oude EMW stationaire motor had staan. Knut, die als kind al een passie had voor technologie, ontdekte zijn liefde voor

tweewielers via zijn vader Dietmar en via rekrutering de weg als monteur in sloeg, spitste zijn oren. Aanvankelijk wekte de naam EMW zijn interesse, omdat het aanvankelijk klonk als het vroegere Oost-Duitse automerk. Maar werd daarna gefascineerd door het ontwerp van de kleine eencilindermotor. Bovendien kwam het uit de regio. Het bleek dat de afkorting niets te maken had met Eisenacher Motorenwerke, in dit geval staat EMW voor Eilenburger Motoren-Werke. De geschiedenis van dit niet ver van Leipzig gevestigde bedrijf is goed onderzocht en gedocumenteerd, bijvoorbeeld op Wikipedia of in overeenkomstige publicaties over de regionale geschiedenis van de Leipziger Volkszeitung. Voor zover bekend werd het bedrijf aan het begin van de 20^e eeuw opgericht in Eilenburg, provincie Saksen. Of de in Berlijn gevestigde ondernemer Fritz Dürr zo succesvol was, valt nog te bezien. Feit is dat in 1909 de werktuigbouwkundige Max Alverdes uit Hamburg het bedrijf kocht en het voortaan "Max Alverdes - Eilenburger Motoren-Werk" noemde. Vanaf nu toont het bedrijf een verbluffende dynamiek. Alverdes produceert niet alleen benzine-, benzeen-, petroleum- en gasmotoren voor "stationaire en mobiele systemen, industrie en landbouw met riemaandrijving en directe koppeling", aldus een bedrijfsbrochure, maar ook dieselmotoren en gloeikopaandrijving-



Solide vliegwiel, maar bij de motoren uit de eerdere jaren voorzag het bedrijf het vliegwiel van spaken van gietijzer.

Het uitlaat- en inlaatkanaal liggen vlak naast elkaar, de decompressieklep maakt het starten veel gemakkelijker.



en voor boten (de jongen komt toch uit Hamburg) - en auto's. De 22 pk sterke EMW-auto's waren tot het begin van de Eerste Wereldoorlog het boegbeeld van het bedrijf. De motorproductie lijkt hier geen last van te hebben. In tegendeel: Zoals LVZ-auteur Andreas Bechert opmerkt, bouwde EMW alleen al in 1912; 900 stationaire motoren. Naast benzinemotoren met een vermogen tot tien pk zouden hier ook grote diesel- en gloei- kop krachtbronnen met meer dan 100 pk aan hebben gehangen. Tijdens de Eerste Wereldoorlog zorgen legerorders voor het voortbestaan van de firma. Ook de moeilijke naoorlogse periode met onrust, inflatie en stakingen doorstond het bedrijf. Vanaf 1921 kan men met recht opereren als "Eilenburger Motoren-Werke Aktiengesellschaft". Het bedrijf blijft trouw aan de motorbouw; Licenties voor de productie van dieselaggregaten volgens het injectieproces van L'Orange. Het lijkt steeds beter te gaan, maar de wereldwijde economische crisis breekt de vaardigheid voor de groep, die ook sterk betrokken is bij de internationale markt, en volgt er ontbinding van het bedrijf. De motoren zoals die van Knut Heidel bleven in gebruik. Het bouwjaar, de typeaanduiding en de technische gegevens zijn niet bekend, maar het constructieve ontwerp van het vliegwiel, maakt het mogelijk conclusies te trekken over het mogelijke fabricagetijdstip. EMW-motoren die voor de Eerste Wereldoorlog werden gebouwd, hadden dit gesloten ontwerp nog niet. Ze hebben ook spaakvliegwielen, de inlaatklep bevindt zich boven de uitlaatklep, en de ontstekingsmagneet wordt nog steeds aangedreven door een open ketting. De Stamo lijkt het meest op de high-speed EMW-aandrijvingen van de "M"-serie, die in de tweede helft van de 20^e eeuw ontstonden, met vermogens tussen de drie en 20 pk bij snelheden van 850 tot 1500 omw/min, maar zijn al ontworpen op een veel modernere manier. Ze werken dus al met ohv regeling, hebben een afneembaar kleppendecksel, en zien er gladder en hoekiger uit. Als EMW in zijn advertenties spreekt over de mo-

dernste krachtmachines, en zijn decennialange ervaring op het gebied van kleine motorenbouw benadrukt, is dat zeker geen leugen. Vooral de tweecilinderversies zijn al vergelijkbaar met autoaandrijvingen, afgezien van de solide basis van de behuizing.

Bouwjaar, typeaanduiding en technische gegevens? Het constructieve ontwerp laat enkel maar conclusies toe ...

De Eilenburger van Knut Heidel kan dan ook met enige zekerheid worden gelokaliseerd als de voorloper van de motoren in de eerste helft van de jaren twintig. De kleine EMW is ontworpen als een staande, zijdelings gestuurde, eencilinder stationaire benzinemotor met waterdoorstroomkoeling; een hoogspannings-ontstekingsmagneet genereert in combinatie met een klassieke bougie de vonk. Het ontstekingstijdstip wordt bepaald door een zorgvuldig volledig ingebouwde centrifugaal regelaar in een flensbehuizing, die via tandwielen met het ontstekingsapparaat is verbonden. Alverdes begreep duidelijk iets van de thermodynamische processen in een verbrandingsmotor, want de centrifugaal regelaar bedient via een koppeling ook de gasklep in het inlaatkanaal en regelt zo de brandstoftoevoer. De mengselvoorbereiding wordt uitgevoerd door een interne carburateur met oplopende stroming

met een stroom opwaartse gasklep die als choke fungeert. Indien nodig wordt voorverwarmde inlaatlucht uit de uitlaat aangevoerd - ook dit is een doordachte oplossing. Om het starten gemakkelijker te maken, zit er naast de kaars in de cilinderkop een decompressieklep. De bewegende delen worden gesmeerd door een olielipje op de drijfstang. Er zijn twee schroefdeksels op het carter die visuele toegang tot de krukas bieden. En hoe zit het met de herkomst? "De motor kwam oorspronkelijk uit een steengroeve in de regio, waar hij een machine aandreef. Na de Tweede Wereldoorlog kwam hij bij het toenmalige Habermann bedrijf in Kirchberg, een al lang bestaand elektriciteitsbedrijf. Daar kreeg hij een zelfgemaakte houten aandrijfwielen, en wekte hij elektriciteit op. De oudere man, van wie ik hem heb gekregen, was daar destijds in dienst en kreeg de stationaire motor toen die niet meer nodig was. Helaas is hij inmiddels overleden en zijn documenten noch het typeplaatje bewaard gebleven", zegt Knut. Misschien weten lezers van Den uitlaat meer over dit zeldzame overblijfsel van de Saksische motorconstructie. Knut Heidel ontvangt graag relevante informatie.

Tekst & foto's: Jens Kraus



De ingebouwde centrifugaalregelaar bepaalt de snelheid in de magneetontsteking via de tandwielen.

Stationaire motoren

Met zijn doordachte toerentalregeling belichaamt de EMW een-cilinder een mooi stuk Saksische machinebouwkunst. Het Eilenburger fabriek was tot aan de wereld economische crisis een stationaire motorenbouwer van betekenis.



Vroeger stond de motor in een badkuip, die de olie opving die langs de krukas er uit druppelde.



De extra smoorklep in het inlaatspruitstuk maakt het mogelijk dat koude (van onderaf) of de warmere.....



..... Aanzuiglucht (van boven) aangevoerd kan worden. De carburateur is een eigenbouw product.

Met de zijkleppen word de verbranding geregeld. Latere EMW motoren hadden het OHV-systeem.



Deel

15

Twintractoren

Door Twan Jonker

General Electric (GE)





Een van de eerste auto's die als hybride productie model op de markt kwam was de Toyota Prius. Hybride houdt in dat hij zowel een brandstofmotor heeft als een Elektromotor die de auto aandrijft. Zijn de accu's leeg, dan neemt de benzine of diesel motor het over en kun je toch rijden.

nagenoeg onderhoudsvrij, immers hoefde je geen olie te vervangen of filters etc. Wat doorsmeren kon de eigenaar van het apparaat zelf wel. Dit zou veel geld schelen voor de klant, en daarom zouden ze wel eens veel van dit soort machines en auto's etc. kunnen verkopen. De kosten van accupakketten en de duur dat je ermee kon werken en de oplaadtijd was voor hun helaas de nekbreker. General Electric uit de Verenigde Staten dacht daar toch wel anders over. Zij waren toonaangevend op het fabriceren van diverse soorten elektronische apparaten en machines zoals generatoren, verlichting, en noem zo maar op. Uit ambitie ontstond het idee om iets voor de consument te gaan maken wat nog nooit een andere fabriek had weten klaar te spelen. Het maken van een elektrisch aangedreven zitmaaier. Uniek in de



Het logo van General Electric. Ik denk dat iedereen het logo wel kent van het een of ander.

wereld en vooruitstrevend en schoon vonden ze het idee bij de hoge bazen van General Electric. Zij zouden de toon gaan maken, en de toekomst mede bepalen voor de opmars van elektrische voertuigen en dus ook zitmaaiers. De machines waren vrij groot en ook wel robuust. Immers er moest

een flinke elektromotor in voor de aandrijving van de machines. Dit was nog niet z'n probleem, want of je nu een benzine motor of een elektromotor moest plaatsen, maakte dat het verschil niet. Wel kwamen er ook nog 1 of 2 of 3 elektromotoren op het maaidek gemonteerd voor de aandrijving van de messen. En het allergegrootst in ruimte inname was toch wel het accupakket. De accu's die we nu gebruiken in de voertuigen leveren al zo'n 800 volt, en accupakketten zijn nu dan in verhouding ook kleiner en krachtiger dan toen. Met vaak 48V moest je het vaak doen. Accu's werden dan vaak in deels in serie gezet en deels parallel. 4 accu's in serie betekende 4x12 is 48V. Zet je ze parallel, dan blijft het voltage hetzelfde als de accu zelf, maar stijgt het vermogen en de werkduur van de accu. De fabriek werkte vooral met 6V accu's. Dus dan is het 6 Volt x 8 accu's = 48v.

Rond 1970 begon de productie van de General Electric zitmaaier van het type E8M. Deze machine was vol elektrisch aangedreven en had een 8pk elektromotor. Het voordeel van zo'n elektromotor is dat je van meet af aan het volle vermogen hebt en kan benutten. De machine had wel een gewone versnellingsbak en had 3 versnellingen vooruit en 1 achteruit. Er waren voor deze machine diverse aanbouw werktuigen beschikbaar zoals een 91cm maaidek, een sneeuwrees, een schuifblad en zelfs werd er door Brinley Hardy een



De GE E8M was de kleinste in de serie van elektrische zitmaaiers van General Electric

freesbak aangeboden die elektrisch aangedreven werd, en dus speciaal voor deze machine gemaakt was. Ik denk dat Brinley Hardy, er ook wel brood in zag om elektrische machines te fabriceren en te ontwikkelen want iets ontwikkelen kost veel geld en doe je niet zomaar. Al vlug kwam er een tweede type op de markt, en wel een zwaardere versie. Ditmaal een



Een elektromotor voor de aandrijving van de machine.

een 10pk. De E10 was geboren. Het was echter maar een simpele machine zonder versnellingen. Alleen achteruit en vooruit kon je met deze machine doen. Het maaidek was wederom 91cm. Er was verder niet zoveel bij te krijgen aan werktuigen zoals de E8M. De E10M daarentegen was weer wat luxer uitgevoerd, en bij deze machine kon je dan ook alles krijgen wat je bij de E8M ook kon krijgen, en nog meer zelfs. Ploegen en cultivatoren kon ook met deze machine. Hij kon dus eigenlijk alles wat zijn op benzine lopende neefjes



De GE E12M was een beetje het tussenmodel van de fabriek. Hij was dan ook 12 pk

ook konden. Je kon er tot 4000 m2 mee maaien alvorens op te laden, liet de fabriek weten. Bij de E8M was dat 3000 m2. De E12 en E12M waren grotere machines van 12pk, en bedoeld voor het grotere werk. De E12 was uitgerust met een versnellingsbak met 4 groepen die goed waren voor 12 versnellingen vooruit en 4 achteruit. Voor je overschakelde met zonnemachine moest je wel geheel stilstaan, anders kon er schade optreden aan de versnellingsbak. Hij had im-



Een mooie reclamefolder uit begin jaren 70 van General Electric. Hier kun je zien dat er heel wat te leveren viel onder de modellen. Toch was de populariteit helaas vrij laag. In Nederland zijn ze naar mijn weten nooit geleverd.

mers geen koppelingspedaal. De E12 had de keuze uit een 36" maaidek en een 42" maaidek. Ook kon er een voorlader gemonteerd worden en ook de eerder genoemde freesbak kon hierop gemonteerd worden. De E12M had 9 versnellingen vooruit en 1 achteruit. Deze was ook in tegenstelling tot de E12 te gebruiken met een ploeg of cultivator. Een voorlader was ook mogelijk. Ook kon men bij beide types een frontmaaier monteren. Maar of dit echt handig was op een tractormodel is bij mij nog maar de vraag. De E14 en E15 en E16 alsook de E20 waren allemaal zonn beetje hetzelfde. Alleen had de E16 geen versnellingen maar wel een variomaat. De E20 had zelfs een 32 speed versnellingsbak in 4 groepen verdeeld en de E15 had er ook al 28. Behoorlijk wat lijkt mij en of je die versnel-



Een line up van 3 machines met diverse werktuigen die gebruikt konden worden op de E serie.

lingen dan ook allemaal zal gebruiken is dan ook maar de vraag. De topsnelheid van de E20 was behoorlijk. Deze lag op 16km/h. Je zou denken dat de E20, 20pk zou hebben. Toch had deze dezelfde motor als de E16. Hij had er dus maar 16. Alle machines van de E14 tot aan de E20 waren uitgerust met een 42" maaidek. Bij al deze modellen kon je weer van aller-



Bij de freesbak kun je duidelijk zien dat er een flinke elektromotor is gemonteerd, waardoor de aandrijving geheel autonoom was t.o.v. de tractor. Wel werd deze aangesloten op de accu's van de tractor zelf.

hande werktuigen bijkopen en ook naar smaak aanpassen. Het waren op zich wel degelijke machines



Een 3 messig maaidek met 3 elektromotoren erop. Deze zal denk ik heel wat gedaan hebben in stroomverbruik.

allemaal, maar omdat mensen er toch niet het gemak van inzagen ten opzichte van een benzine of diesel aangedreven machine, bleven de verkoopcijfers ver achter. Machines met benzine motoren hadden in de Verenigde Staten nu eenmaal de voorkeur. Immers benzine was ruim te verkrijgen en snel bijgevuld in de tank. Met stroom moest je uren wachten voordat je



Deze 2 machines tonen aan dat ze capabel waren voor grotere aanbouwmachines



Een hele mooie General Electric die tot de puntjes is gerestaureerd zo ik kan zien. Dit is de zwaarste, een E20.

weer verder kon. Ook was de benzine goedkoop in de VS, en waarom zou je dan iets elektrisch kopen. Ook het repareren van zo'n machine was niet voor elke



Een bij Wheel Horse gebouwde machine na de overname van de zitmaaier branche van General Electric.

smid of monteur weg gelegd, en je was dan altijd aangewezen op een dealer of een bedrijf dat in deze elektronische machines gespecialiseerd waren. Het was allemaal goed bedoeld en zeer Ambitueus, maar in 1974 werd de spreekwoordelijke stekker uit het

stopcontact getrokken en werd de boel in de Showroom gezet voor de verkoop. In 1974 werd er al vlug een koper gevonden voor deze elektrische zitmaaiers. Het was de firma Wheel Horse die de tak van General Electric over kocht. Het een en ander wordt later bij het hoofdstuk Wheel Horse nog aan het licht gebracht.



Een reclamefolder van de GE E20 met een vrolijk kijkende man erbij. Ik denk dat het anders werd als hij stukken kreeg aan de machine. De onderdelen waren in die tijd vrij pittig geprijsd namelijk.

Wheel horse is hier tot 1983 mee bezig gebleven, maar toen was de koek echt voorlopig op voor de elektrische maaiers. Ze hebben het net als alle an-dere fabrieken vanaf toen niet meer geprobeerd tot aan de 21^e eeuw. Nu zijn er zeer veel merken die wel een gamma aan

elektrische zitmaaiers en tuintractoren levert. Ik ben als tuinmachine man, nog steeds niet echt om voor deze techniek. Alhoewel het ooit zover zal komen dat ik er ook aan moet geloven, blijf ik toch een man van de zuigers en nokkencassen enz.

Volgende keer ga ik weer verder met een nieuw verhaal, en wil ik het motorenmerk Kohler gaan bespreken. Een merk met een vrij rijk verleden, en het bestaat nog steeds.



De geschiedenis van



I





achtergrond nog betrokken bij het bedrijf. In 2012 bestaat AJK 50 jaar en bij die gelegenheid wordt € 2,5 miljoen geïnvesteerd in een nieuwe straalininstallatie. Inmiddels bestaat de AJK bedrijf locatie uit ca. 11 Ha.

en werken er 180 medewerkers er wordt jaarlijks 8000 ton staal verwerkt men heeft 13700 verschillende onderdelen en componenten in voorraad. De productie bestaat uit 6 onderdelen vooral; Containers, Afvalpers-



en, Haakarmen, Containertrailers, kippers en Opleggers. AJK heeft naast vestigingen in België, ook o.a. in Nederland, Engeland, Frankrijk en Duitsland. Dit jaar bestaat AJK 60 jaar, helaas kan de oprichter Jacques



Janssen dit niet meer meemaken, hij overleed net voor de jaarwisseling in december 2021 op 83 jarige leeftijd.



Henk van den Langenberg



60 years everywhere

De Puizzelhoek

februari

agenda@klw-vereniging.nl

De overgebleven letters vormen een eigenschap.

De eik

Denksport
PUZZELHOEK

In en uitlatjes

Te koop

Pendelstartmotoren, nieuwe ankers en bendiks tandwielen voor **Lanz**, bougie's voor semidiesel en WD9, startankers voor **Farmall**, BMD en B450, trilbobines voor **Lanz**, geëmailleerde uitlaten gat 60 mm, ook kunnen startmotoren voor reparatie worden aangeboden. Dynamo's 6 en 12 volt, startmotoren voor **Lanz, Deutz, Ford**, Blauwe Reiger, **Fendt, Mc.Cormick** en **Farmall** BMD en B450, motoroliepomp voor Super BMD, dorspoelie voor **Mc.Cormick, MF** 35 en 65 M. Roestenburg Acht gem. Eindhoven 040-2621561 of 0622346476.
marinus.roestenburg@gmail.com

Originelen of kopie-instructies, werkplaatshandboeken / onderdelenboeken voor trekkers / alle merken. Mevr. M. van Schie, bellen na 18.00 uur: 020-6164375 of appen naar: 06-45153261 of e-mailen: landbouw@hetnet.nl

Mc.Cormick, IHC en **Farmall** handleidingen, werkplaats- en onderdelenboeken, tevens diverse andere boeken, zie hier voor onze website: www.mccormickboeken.nl M. van Kleef-Blom Den Andel 0650672450. jk1500@online.nl

Onderdelen voor **Mc.Cormick** en **Farmall** ook nieuwe onderdelen, Edwin van den Elsen Gemert 06 51197759.

Gereedschap, verlichting of andere tractoronderdelen nodig? www.geredo.nl Geredo Lelystad 06 19676177.
info@geredo.nl

Feestje? en u bent nog op zoek naar een leuke DJ? Boek dan „Drive-In Disco Fiesta“ met DJ Peerke! Al meer dan 15 jaar ervaring! Peter Wijlaars. 06 23979486 www.discofiesta.nl

Duss Daux handboormachine op standaard met boren. Diverse cirkelzagen 150-400mm met harde tanden en zachte prijzen. Automaat neuswielen. Neuswielen met klem. Skeltes of kruiwagenbandjes 4 ply en wielen. Honers 2 maten tot 177 mm. Tandemasser met zwaar neuswiel, geen kenteken. Topstang **Belarus** 800 (zeer nette staat). **BM 350** knalpijp. Wim en Riek Schelle Liempde, tel. 0411-631317 of 06-23304213. Schelleplein@home.nl

We willen heel veel gaan minderen met de verkoop op beurzen en markten. We zijn op zoek naar een opvolger of iemand die interesse heeft om de handel over te nemen. Groeten Wim Schelle. Voor interesse graag een telefoontje 06-23304213 of 0411-631317.

Hela Lanz D415 15 pk, Type AE1. Bouwjaar 1960, mooie gerestaureerde tractor. Starten/lopen. Nieuwe banden. Goed lopende tractor met kenteken. Vraagprijs € 3.600,00. Jan Janssen Wilbertoord. Tel. 0485-478735 of 06-51532721. Email: janenansjanssen@outlook.com.

Nieuwe balenklem met euro aansluiting € 600,00. Hydro-elektro laadkraantje 12 Volt. 2 auto aanhangers (1 enkelas en 1 tandemas) opknappers € 150,00 samen. 2 trekkerbanden 9 x 24. 1 cmpl nw wiel 6-gaats 19 x 17. Diverse balenprikkers. Las-trafo 220 -380 volt 350 amp. € 150,00 Orijwagen Schamel laadvermogen 10 ton. Orijwagen kuipmodel laadvermogen 6 ton, bakmaat 4,75 x 1,90. W. Verweij Reeuwijk 0182-395428 of 06-53279667. Email: WT.Verweij@gmail.com.

Wolseley op gas. Handbandschuurmachine 380 Volt. **PZ** maaier 165. **Wolseley** op benzine of gas. **Lister** luchtgekoeld. Beugelzaag voor ijzer 380 Volt. Maalmolen voor graan. 2-wielige wagen met kenteken. IJzeren wielen met as Ø 30 cm. Christ Jansen Valkenswaard. Tel. 040-2012343 of 06-23197777.

Vanwege inkrimping te koop diverse tractoren en landbouwwerktuigen. o.a.

Mc.Cormick 275, 414, **Belarus, Deutz, Fiat, Rumpstad** en **Steen** 3 schaar wentelploeg in goede staat, Kunstmeststooiers groot en klein, Cultuwater, Kuil-snijder, Onderblok met dubbele koppeling en brandstofpomp van **Mc Cormick** 523, oldtimer auto's in goede staat **NSU** en opknappers **Daf, Volvo** en **Mercedes**. P. van den Broek Baarle Nassau Email: pcmvdbroek@gmail.com 0031622668910.

Fella Zelfbinder type F 7SB met een **Lohmann** schovenscheider. Gerenoveerd goed werkende machine met haspel, roterende buitenverdelers, kunststof doeken. Op goede luchtband wielen. Nieuwe smeernippels inclusief reserve mes. Is in de originele verf. Op aanvraag meer fotos beschikbaar. Tel. +31(0)6-54924764 E-mail pietvanderpoel@hetnet.nl

Gevraagd

Deutz D 3005 of D 4005 voortrekkbaar **Deutz** D 4005. Christ Jansen Valkenswaard. Tel. 040-2012343 of 06-23197777.

HC/Farmall sloop tractoren. Edwin van den Elsen Gemert 06 51197759.

Onderdelen van pendelstartmotoren van **Lanz**, onderdelen voor startmotoren van **Farmall** BMD en B450 voor reparatie. M. Roestenburg Acht gemeente Eindhoven 040-2621561 of 0622346476.
marinus.roestenburg@gmail.com





**VAN DER ZANDEN
VERHUUR**

BOEKEL 06-15387790

*Ook zijn in een feestje?
Bel ons en wij helpen u daarbij!*

WWW.VANDERZANDENVERHUUR.NL
Verhuur van tenten en partybenodigdheden

maakt uw feest compleet!



Alles voor huis, klus, groen en dier
Kerkwijk 81-83 5258 KB Berlicum
073-5031273 www.agribouwmarkt.nl

- Propana
- Menggas
- Zuurstof
- Acetyleen
- Stikstof
- Helium



Is uw cilinder leeg? Bij BJC Tools kunt u hem direct om komen ruilen tegen een volle. Zonder wachttijden, zonder keuringen en zonder dat u aan een onduidelijk huurcontract vastzit.

**Service is onze kwaliteit,
kwaliteit is onze service.**

BJC TOOLS
Erp • Made • Tholen • Eindhoven



TMS
TUIN-MACHINE-SERVICE.NL
KERSTEN



**UW ONDERHOUD EN
SERVICE VOOR AL UW
TUIN & PARK MACHINES**

06 - 27 444 891
MET MOBIELE WERKPLAATS

VENKANT 7 V17, 5271 SP, SINT MICHIELSGESTEL

W. van den Biggelaar
Grondwerken en Persboringen BV



Joop Heijmans
Tel: 06-24651928
Magnetiseur
Wichelroedeloper

De Aardstraal

UNIVERSELE ELASTIEKEN

IN ALLE MATEN,
GESCHIKT VOOR OA:

- PARTYTENTEN
- ZEILBOTEN
- ZEILEN
- PLEZIERJACHTEN
- MARKTKRAMEN
- SPANDOEKEN

AD MANDERS

06-23 69 44 34

A.MANDERS01@ONSNET.NU

HOEKSTRAAT 16

5674 NP NUENEN

ZEIL ZONDER RINGEN

VASTMAKEN MET KWIKCLIPS



VAN DIJK Heftrucks Uden BV



- In- en verkoop van heftrucks
- Onderhoud
- Verhuur met of zonder chauffeur

Oude Udenseweg 21a
5405 PD Uden
Tel: 0413 332371
fax: 0413 332753
Mobiel 06 53641623

Email: aavandijk@online.nl
www.vandijk-heftrucks-uden.com

CASE II STEYR

AGRICULTURE ABEKSERVICE



De Beeke 3 5469 DV Erp
tel: 0413 - 212174

www.abekservice.nl

WWW.EUROFARMTOYS.NL

LANDBOUWMINIATUREN - TRAMPOLINES

De grootste collectie farmtoys van Zuid-Nederland!



Doevendans - Bernhardweg 19 - 5394 AG - Oijen



John & Minou Fishwick

Nic. van Eschstraat 138 5061 VW Oisterwijk NL

Tel: +31 13 5285604 Fax: +31 13 5211856

E-mail: old20@planet.nl

Aanlevering onderdelen voor de meeste antieke tractoren
Ferguson motor-onderdelen of complete revisie-sets.

Voor alle type's: TEA/D - TEF - MF 35 - MF 65 - MF 135

Lagers: standaard en overmaat.

Koppakking-sets voor:

David Brown benzine/petroleum

David Brown 25D / 30C

David Brown 850 / 900 / 950 / rood 990

Fordson N / E27N / Fordson Major

Ferguson

Spatborden voor:

David Brown 770 / 780 / 850 / 900 / 950 / 990

Implematic, Selectamatic 3 cil. 880

Ford Dexta, Fordson E27N, Ford 4000/5000 serie

Ferguson

Uitlaten voor:

Ferguson / David Brown

Fordson N / E27N / Major, Ford Dexta

Radiators voor:

Ferguson / Fordson N / E27N / Fordson F



OLD 20
Parts Company





CLASSIC PARTS
GRANIT
QUALITY PARTS



www.devresselsehut.nl

Al meer dan 40 jaar het adres voor
bruiloften, recepties, bedrijfsfeesten
vergaderingen en kinderfeesten

Vresselseweg 33 5491 PA Nieuw-Weerterheeren



TREKKERWEB

- ✓ Veel beleving
- ✓ Actueel met alle nieuwtjes
- ✓ Fraaie video's

GEWOON
OMDAT JE VAN
TREKKERS HOUDT
TREKKER.WEB.NL



Volg ons ook op



Corlangebanden b.v.



landbouw - industrie
grondverzet - truck

Udenseweg 5

5464 VA Veghel

Tel: +31 (0) 413 - 366867

verkoop@corlangebanden.nl

www.corlangebanden.nl

TOELEVEREN SNIJ EN COMPLEET PLAATWERK



LASER

Tot 10mm dik



PLASMA

Tot 35mm dik
Propaan t/m 100mm dik



WATER

ALLE materialen tot 200 mm dik



Wonders Plaatwerk BV

Overbeeke 1
5258 BL Berlicum

Tel: 073-503 1261

WWW.WONDERSMETAAL.NL
plaatwerk@wondersmetaal.nl



Wonders Metaal BV

Staalconstructies – Hekwerken – Trappen



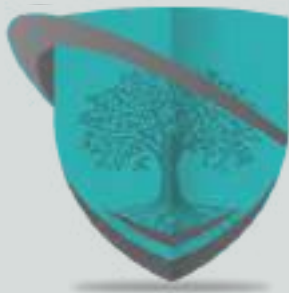
JOS MARTENS

TUIN & PARKMACHINES
LANDBOUW

Ginderdoor 55 - Mariahout 0499 - 42 31 31

www.josmartens.nl

Ontzorgen met een hoofdletter



de Haas advies

Verzekeringen • Hypotheken • Financiële planning

Bedrijvenweg 6 Nistelrode

Telefoonnummer: 0412 - 612221

Email: autobedrijf.timmermans@home.nl

www.autobedrijf-timmermans.nl

SLIJPERIJ



KERS

Lorentzweg 12 5482 TP Schijndel T 073 547 44 80
info@slijperij-kers.nl www.slijperij-kers.nl

MARK DE BRESSER

Handelsonderneming

Bedrijvenweg 4 5688 XK Oirschot Mobiel: 06 22501631

www.markdebresser.nl info@markdebresser.nl

VERBA®

Al 40 jaar een
begrip in
voerautomaten



VERBAKEL BV
Plastic & Stainless steel products

www.verba.nl

0413 474036 info@verba.nl