

den uitlaat

Tweemaandelijks

clubblad van de KLV



Nr. 2 April 2022

Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging





H. KUIJPERS BV

www.hkuijpers.nl

Sloopwerken

Infra en
Grondwerken

(sler)Bestratingen

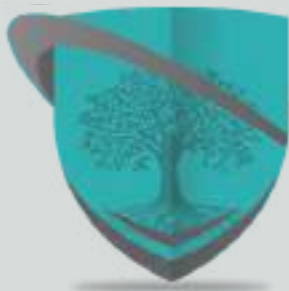


Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode



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

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



TREKKERWEB

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

GEWOON
OMDAT JE VAN
TREKKERS HOUDT
TREKKERWEB.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



G CLASSIC PARTS
GRANIT
QUALITY PARTS

 **De Vresselse Hut**
de gezelligste 'Hut' in de regio



www.devresselsehut.nl

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

Vresselseweg 33 5491 PA Nieuw-Weerterhout

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



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



W. van den Biggelaar
Grondwerken en Persboringen BV



Joop Heijmans
Tel: 06-24651928
Magnetiseur
Wichelroedeloper

De Aardstraal

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

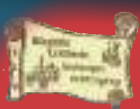
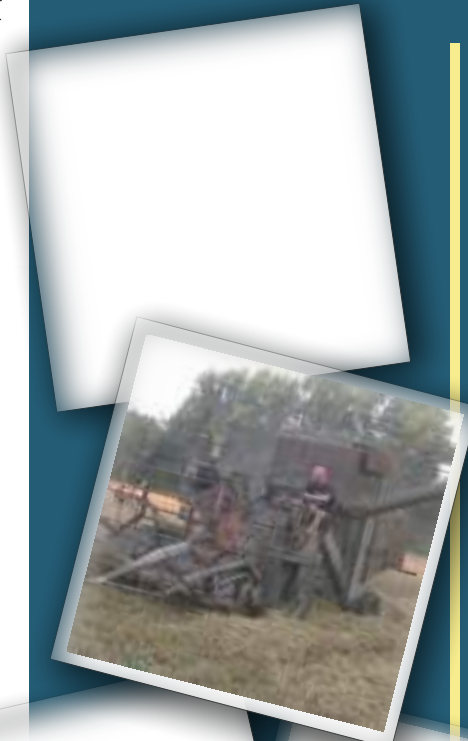
Redactie medewerkers

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

N



Club **i**nfo

Postaan Kees Janssen
Peeltante Maaike Welle



Bel even als jullie
haar willen
kennen bevonderen.
Jullie zijn
van harte welkom!

Saar
Maria Bernarda Welle
15 januari 2022
Tijd: 12.51 uur
Gewicht: 3620 gram
Lengte: 51 cm

Wouter en Anne Welle
Hoofdstraat 85
5473 AP Harswigh-Dinther
W: 06-28640325
A: 06-39880130

Kieke **hoo**
haar best & dierd



BEL EVEN EN REMINDER
06-22214228 | 06-22214228

Dora, bij en haafpelzing met
andacht

Bo
SARANTA JONNI
van der Heijden
26-01-2022
23.22448 | 2885 gram | 50 cm

T. BOUTER & DE WILDERA
Rik en Toon
Lindbroekweg 49
5228 WH Nistelrode

Postaan: Imma van der Heijden
Oostmaat, Raad van der Heijden

BELEVING VAN
PEELT VAN VLETTEN EN TRANK SWINNELS

BEL EVEN EN REMINDER
06-22214228 | 06-22214228

BIZWI HAZZELLEN BILKINEN NELLA

Ryan
Johannes Maria
21 maart 2022
12.12 uur - 3775 gram - 50 cm

DEE EN TOON TRANKPANNIS - DEELJEN
SAREPDI VAN JENK
POSTBILSTAKKI TO - 5750 WH VLETTEN



KLW kentekenplaathouders

Puzzelaar van het jaar 2021



KLW Voorjaar ploegwedstrijd

Onze jaarlijkse voorjaar ploegwedstrijd werd gehouden op 3 april. Het perceel lag in Nijnsel, tegenover de Vresselse hut. Op het veld heeft eerst mais gestaan en daarna groenbemester. Er waren 37 deelnemers, waarvan 11 rondgaande wedstrijd ploegers hef, 8 rondgaande wedstrijd ploegers wiel, 15 heen en weergaande wedstrijd ploegers en 3 parallel ploegers. Dit jaar hadden we twee ploegers uit Texel, namelijk Mart van Benthum en Jan-Willem van Vlaming. Ze waren al op zaterdag gekomen i.v.m. de veerboot. Om 9.00 uur begon ik met inschrijven en kreeg iedereen een kop koffie. Door loting waren de velden verdeeld. Als jury hadden we Peer Herwijnen, Leendert het Mannetje, Wim van de Broek, Peter Beex, Hans Kuijpers en Herman de Klein. En de catering werd verzorgd door Henk en Yvonne. Rond 10.15 uur begonnen we met ploegen en rond 14.00-15.00 uur waren de ploegers klaar, om 16.00 uur was de uitslag bekend en hebben we de prijzen uitgereikt.

De uitslagen waren als volgt:

Heen- en weergaande ploegen:

1° 125 punten Marius Jenniskens, 2° 122 punten Ben Buijs, 3° 122 punten Johan Crooijmans, 4° 120 punten Maurice van der Aa, 5° 113 punten Marcel Michels, 6° 110 punten Stein de Vries, 7° 109 punten Ad Hagedaars, 8° 105 punten Jan Janssens, 9° 100 punten Jan Holbrandse, 10° 98 punten Teun de Vries, 11° 97 punten Toon de Nijs, 12° 92 punten Jan-Willem van Vlaming, 13° 89 punten Jan van Kemenade, 14° 86 punten Tjef Broks, 15° 79 punten Frank Coppelmans.

Rondgaande ploegen hef:

1° 116 punten Frans Das, 2° 113 punten Gerard Hoogendijk, 3° 107 punten John Meijers, 4° 107 punten Jan jonkers, 5° 107 punten Dinand Nicolai, 6° 107 punten Theo Schoonen, 7° 102 punten Ton Smaling, 8° 101 punten Maarten de Jong, 9° 97 punten Piet kuijpers, 10° 76 punten Hendrik Kelders, 11° 71 punten Mart van Benthum.

Terug
blik

Voorjaars ruilbeurs

Op 27 maart werd weer de jaarlijkse KLV voorjaars ruilbeurs gehouden bij de firma Kuijpers in Nijnsel. Het was een mooie dag, het begon fris met 3 graden en het werd later op de dag 17 graden met zon. Op deze zondagochtend was de organisatie al vroeg aanwezig zodat de plaatsing van de handelaren geordend verliep. Om 7.00 uur



werd het hek geopend en konden de handelaars het terrein betreden. Een paar uur later stond het terrein voor drie kwart vol met materiaal. Er zijn deze dag 550 betalende bezoekers geweest, en we schatten dat er z'n 200 KLV leden met vertoon van hun pasje zijn geweest. Dan komen we uit op 750 bezoekers. We hadden het parkeerterrein van de Vresselse hut en het showterrein om auto te parkeren. Met behulp van vrijwilligers werden de auto's daar geholpen met het vinden van een parkeerplek. De catering heeft ook goed gedraaid, maar we hadden capaciteit over. Om te voorkomen dat we teveel overhielden hebben we rond 13.00 uur soep uitgedeeld aan de handelaars, dit vonden ze lekker en waardeerde ze erg. Om 13.30 begonnen we langzaam aan met opruimen, er waren gelukkig weer voldoende vrijwilligers die mee hielpen, ondertussen was de zon dus gaan schijnen. Na afloop, toen al het werk gereed was, dronken we samen nog wat en buurten we wat na over het verloop van dag. Al met al een geslaagde ruilbeurs, en nogmaals dank aan alle vrijwilligers voor de hulp.

Coen Verhoeven

Rondgaande ploegen wiel:

1° 106 punten Jan van der Sande, 2° 102 punten Harrie Kusters, 3° 100 punten Noud van Roij, 4° 90 punten Tien Verhoeven, 5° 89 punten Piet van Kemenade, 6° 86 punten Jan Reijnen, 7° 85 punten Robin van Voren, 8° 69 punten Henk van Eerd.

Parallel ploegen:

1° 84 punten Richard de Vries, 2° 69 punten Piet van der Poel, 3° 45 punten Alexander Reloe.

Het was een droge zonnige dag, maar het was slechts 6-8 graden Celsius. Ondank de koude temperatuur was het goed te doen omdat er een matige wind was of het was windstil. We danken alle ploegers en bezoekers voor deze mooie dag.



Coen Verhoeven

Plattelands festival 2022

Dinsdag 22 maart is de plattelandscommissie weer een avondje bij elkaar geweest om te vergaderen. In februari zijn we ook al een keer bij elkaar gekomen waardoor er weer leuke ideeën zijn ontstaan. Het plattelandsfestival gaat plaatsvinden op 2 en 3 juli op het festival terrein tegenover de Vresselse hut in Nijnsel. Het thema van dit jaar is 'Werktuigdragers', dus heeft u iets in de schuur staan, neem het dan mee naar Nijnsel, graag dit even extra erbij vermelden op het inschrijfformulier zodat wij overzicht krijgen hoeveel ruimte we hiervoor vrij moeten houden. De indeling van het terrein gaat dit jaar ook anders worden, omdat er wat dingen die we anders gebruiken op het terrein zijn veranderd. Hier gaan we verder nog mee aan de slag zodat het weer een mooie indeling gaat worden, en er voor iedereen iets te zien zal zijn. Doordat alle prijzen omhoog zijn gegaan, zijn we helaas genoodzaakt om entree te gaan vragen; deze zal € 2.50,- pp zijn, hierbij krijg je wel een lot voor de loterij waar mooie prijzen voor zullen zijn. Ook de campingprijs is verhoogt deze gaat € 50.00,- per staanplaats zijn voor 4 personen, bij meer dan 4 personen komt er € 10.00,- pp bij. Op de camping gaan we weer gebruik maken van campingnummers die uitgereikt zullen worden bij de inschrijving van de camping, deze dien je zichtbaar op te hangen aan je caravan/tent. De camping zal open zijn vanaf vrijdagochtend 9 uur. Ook hebben we weer een programma gemaakt voor de muziek s'avonds in de tent. Op vrijdagavond komt onze bekende DJ Peerke, en op zaterdag avond komt 'Meuk'. Beide gaan er weer een mooi feestje van maken. Wij hebben daar uiteraard weer heel veel zin in, en wij hopen jullie ook!

De Plattelands festival commissie



(i) nfo redactie





A green tractor with a red plow attachment driving on a road. The tractor is viewed from a low angle, emphasizing its size and power. The background shows a clear blue sky and a green field.

Werner
van
Gestel

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

E

evenementen
kalender



Augustus

7 **Nijnsel**

7 Kortemark

13-14 Nordhorn

17 **Nijnsel**

19-20 Achterveld

20 Ophemert

20-21 Ravels

25-29 Tarrant Hinton

27-28 Maldegem

September

2-3 Nieuwland

4 **Nijnsel**

4 Tilligte

10 Kallenkote

10 Stroe

11 Geel

7 **Nijnsel**

17 **Nijnsel**

18 **Nijnsel**

18 Noordwolde

24 Nieuwe Tonge

Oktober

2 Panningen

5 **Nijnsel**

8 ?

8 Lochem

8 Groot Ammers

16 Lochristi

20-22 ?

30 **Nijnsel**

November

2 **Nijnsel**

12 Lexmond

13 Wortel

26 **Nijnsel**

26-27 Zwolle

December

7 **Nijnsel**

18 ?

31 Reusel

Oogstdag Hoeve Strobol inl. Bert Verbakel 06 53817669.

Treffen Kletsekoepuffers loc. Groenestraat 1 inl. kletsekoepuffers@outlook.com

Historischer Feldtag thema: „Landbouw 50er jaren“ loc. Lohesch 61 inl. www.treckerclub.de

Kegelavond in de Vresselse Hut inl. Henk van Meel 06 22687078

Oogstfeest Achterveld loc. Postweg 2 inl. Jan-Willem Groeneveld 06 12544113.

Oogstdag BHTC loc. Molenstraat inl. Kees Dordmond 06 23664490.

32^{ste} Oldtimer Festival HMCK loc. Baetenheide te Weelde inl. Tom Van de Pol: 0032 474447902

The Great Dorset Steam Fair inl. www.gdsf.co.uk

Ford- en Fordsondagen loc. Donkstraat 59 inl. Koen Vanderplaetse 0032 497496100

Trekkerbabes on tour org. De lange slag loc. Geer 48 inl. info@delangeslag.nl

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.

Toertocht naar 'Doesburgermolen' loc. Houtbeekseweg 4 inl. Jan. W Groeneveld 06 12544113.

Show vrienden van 't Veld loc. Blokstraat inl Roger van Asbroeck 0032 472651348

Praatavond in de Vresselse Hut inl. Tjef Broks 06 12290484.

Najaars ploegwedstrijd inl. Coen Verhoeven 06 10821269.

Graafdag inl. Gerard Smits 06 53781276.

Oldtimerfestival Vinkega OTMV loc. Zuiderweg 61 inl. o.f.v.@gmail.com

Oldtimerdag OTMV loc. zorgboerderij Geusje's Stee Korteweegje 52.

Ruilbeurs HMT loc. Ruitterterrein De Vosberg Ninnweg 176 inl. markt@hmtklep.nl

Praatavond in de Vresselse Hut inl. Tjef Broks 06 12290484.

Verrassingstocht inl. Matty Krol 06 44613269.

koffieklets met Bruineblaadjesrit OTMV loc. Papenslagweg 2 inl. G. Korenblek 0573 - 402038.

Toertocht Groot Ammers De lange slag loc. Sportlaan 1 inl. info@delangeslag.nl

Ruil- en onderdelenbeurs loc. Pauwstraat 166 inl Raf Janssens 0032 475826129

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.

Snertit De lange slag loc. Nieuwe Rijksweg 6 inl. info@delangeslag.nl

Ruilbeurs HMCK loc. Beukendreef 2c inl. Harrie vd Broek 0032 493166482 of www.hmck.be

KLW Feestavond in de Vresselse hut inl Joke Kuipers 06 13670287.

32^{ste} Landbouwminiaturenbeurs LCN loc. IJsselhallen inl. www.agritoy.nl

Praatavond in de Vresselse Hut inl. Tjef Broks 06 12290484.

KLW Kerstrit inl Matty Krol 06 44613269.

Eindejaars Ruilbeurs HMT loc. Manege „Meulenhoai“ Hulselsedijk 34 inl. markt@hmtklep.nl



Hemelvaart weekend 2022

Vrijdag 27, zaterdag 28 en zondag 29 Mei wordt op Hoeve Strobol het Hemelvaart weekend gehouden. Geopend van 10.00 uur tot 17.00 uur. Tijdens deze dagen is het hele museum geopend. Met afwisseling zijn er diverse werkende oude ambachten te zien zoals: Weven - smeden - klompenmaker demonstratie - brood bakken: **en natuurlijk met heel veel trots laten wij u de werkende stoommachine zien.** Maar ook wordt elke dag de 300 PK Deutz gestart wat op zich al een mooie belevenis is. Bij mooi weer is het mooie en gezellige buitenterras open, afgewisselt met live-muziek. Op vertoon van de KLV-lidmaatschap kaart heeft u € 2.50,- korting en betaalt u slechts € 5.00,- incl. consumptie in plaats van € 7.50,- Hopelijk mogen wij u op een van deze dagen ontmoeten. Verder is er dit jaar ook weer het mooie oogstfeest op 7 augustus.

Graag tot ziens op Hoeve Strobol
Met vriendelijke groeten
Bert Verbakel
Tel: 0653817669
Mail: bert@hoevestrobol.nl
www.hoevestrobol.nl



Brabantse Oldtimerdag Liempde



DE VROUW NAAST DE HOBBYIST



Je ne parle pas Français...

Jo van der Heijden uit Vorstenbosch

Mannen met een passie voor tractoren, stationaire motoren en landbouwmachines vullen vaak de pagina's van het KLW-blad. Deze keer kijken we hoofdzakelijk naar de vrouw naast de hobbyist: Jo van der Heijden, echtgenote van Hans van der Heijden uit Vorstenbosch.

We volgen de instructies: sla vóór de molen linksaf en dan vind je aan het einde van de straat de familie Van der Heijden. We hebben amper aangebeld en de deur zwaait open. "Kom binnen", lacht Jo. "Doe je jas uit en ga zitten. Koffie, thee? Iets erbij?" Deze vrouw weet van aanpakken, kan buurten en werken tegelijk. We schuiven aan en kijken zoekend om ons heen naar haar echtgenoot. "Hans? Die komt zo binnen, werkt nog even in de tuin." En rap legt Jo uit dat een hardnekkige plaag het gazon teistert en er zodoende nieuw gras moet komen. En dat de border dan iets smaller wordt. "Maar ik moet opletten of Hans niet smokkelt en de border te smal maakt. Want de tuin en de planten zijn mijn hobby." Dat is te zien aan de tientallen potten - nog bloeiende geraniums - die overwinteren in de tuinkamer. "Ik plant, stek en scheur deze prachtige planten. Ik moet wel de buitentemperatuur in de gaten houden want deze zomerbloeiers houden niet van vorst."

Zo, nu spitten we eerst Jo's tractorhobby - zeg maar gerust tractorliefde - uit. Dat een man deze liefhebberij in z'n genen heeft is door de natuur bepaald. Maar dat een vrouw net zo laaiend enthousiast is en dit geestdriftig uitspreek is bijzonder. „Ge moet 'r bei achterstaan. Anders haalt 't niks uit." En dit echtpaar staat bei achter de aankoop van de Bolinder Munktel 350 uit 1960. En achter de aanschaf van de John Deere 2220 met bouwjaar 2007. De John Deere is redelijk nieuw maar de Bolinder kochten ze als geraamte. Jo weet het nog precies: "Eigenaar Piet Koenders uit Lottum was al enkele jaren bezig om 'm te reviseren. Maar hij werd ziek en wij konden de tractor die helemaal uiteen lag, kopen." Waarom perse een Bolinder? "Nou, de vroegere werkgever van Hans had een Bolinder en het geluid van die tractor bleef in z'n oren hangen. Zitten we in de tuin of op een terras? Zodra ergens dat mooie Bolindergeluid klinkt, staan Hans z'n oren rechtop. En de mijne ook."

Dus toen Hans het nodige aan de tractor gereviseerd had was het Jo's beurt. "Ik heb 'm helemaal geschilderd. Het chassis, de motorkap en de spatborden. Da's een precisiewerk maar verven doe ik graag. We hadden een blik spuitlak meegekregen maar die lak is te dun en dekt moeilijk. Uiteindelijk kochten we de normale verf en nu ziet onze Bolinder er prachtig uit. De eerste rit die we maakten was naar Lottum, naar de vorige eigenaar. Wat was die man ontroert toen hij het resultaat zag! Hij had nooit verwacht dat we onze belofte – langs te komen als ie gereviseerd was – na zouden komen. Maar wat je belooft, dat moet je doen. We zijn ook heel blij met ons oudje. Want willen we boodschappen doen of naar de familie? De Bolinder vervangt regelmatig onze fiets of de auto." Alle lof over de Bolinder. Toch is er ook een nadeel volgens Jo: „Hij brult nogal. Je kunt onder het rijden elkaar nauwelijks verstaan. Als ik iets wil zeggen moet ik Hans aan z'n mouw trekken en in z'n oor schreeuwen.

Maar dat weegt niet op tegen het voordeel van de wind om je hoofd en de buitenlucht: het is heerlijk om die rond je lijf te voelen. De cabine van de John Deere is behaaglijk maar met mooi weer kiezen we altijd voor de Bolinder.”



Samen lekker op de trekker

IK SPREEK GEEN FRANS

Wat de Bolinder bijzonder maakt is de rood-groene erdkerer achter. Deze kar stamt uit 1929 en was eigendom van Hans' ouders. Waarschijnlijk werd ie gebruikt om zijn ouders naar de kerk te brengen voor de huwelijksinzegening. Hans kreeg dit erfstuk, haalde de burrie's en de houten kaarwielen eraf en zette er luchtbanden onder. Met een deksel erop dient de kar als proviand- en opbergwagen. Jo: "In 2012 hingen we voor onze eerste vakantietocht de kar achter de Bolinder en reden met het span naar Luxemburg. Dat was spannend. We haalden thuis al de krant want het blijkt dat dit soort vakanties uitzonderingen zijn. En dat vonden niet alleen de burens in Vorstenbosch. De eerste grensovergang naar België bracht ons al in Franstalig gebied. En wij spreken geen woord Frans. Rond drie uur zei ik tegen onzen Hans: we moeten toch stilaan uitkijken naar een slaapplek voor vannacht. Stop eens even want daar zie ik een VVV-kantoor. Ik viel gelijk met de deur in huis: jongens, ik kom uit Nederland en spreek en versta de Franse taal

niet. Da's nie nodig madam want wij spreken ook Nederlands, zei de man achter de balie. Een slaapplek zei u? Mag ik eerst vragen of u met de fiets of de auto bent? Nee, met de tractor antwoordde ik. Pardon? Ook de aanwezige dames kwamen achter hun bureau vandaan en keken vol verbazing naar buiten. Ze sloegen zowat plat achterover. Maar er werden hotels gebeld en na drie pogingen had ik nog niks. Madam er is een geschikte overnachtingsmogelijkheid in het buitengebied. Dat is nog drie kilometer rijden. Dat kon me niet schelen, natuurlijk wilde ik dat. De man sprak met de pensionhoudster en ja, ze had nog een plekje vrij. Hij duwde de telefoon in mijn hand om zelf de afspraak te maken. Ik schrok terug. Wat moest ik met een Frans sprekende dame? Maar de VVV-medewerker stelde me gerust: dit is Ineke en ze is Nederlandse. We hadden meteen een klik en ze verwelkomde ons hartelijk.”

HALLELUJA

Na deze tocht hadden Hans en Jo de smaak te pakken. "We reden naar Luxemburg, toerden van pension naar pension. Je kunt overal parkeren want zonder kenteken is er geen boete. En je wilt niet weten hoeveel bekijks we onderweg kregen. Mensen stonden op straat en vergaapten zich aan ons mooie span. Rond Vianden zaten de terrassen vol en bezoekers stonden in de berm om ons te bewonderen. Zeker toen de Bolinder brullend bergop reed naar ons onderkomen. De pensionhoudster vroeg Hans om de tractor met kar nog even buiten te parkeren zodat haar oude vader 'm kon zien. Kromgebogen leunend op z'n stok slofte hij rond onze combinatie en je zag 'm glunderen." Vakanties waren niet altijd halleluja. Vorig jaar tijdens de hevige regenval stonden Jo en Hans met hun John Deere en caravan op het drielanden punt: Duitsland, België, Luxemburg. De caravan stond gelukkig op een hoger gelegen deel van de camping maar rondom kolkte een zee van water. Jo: "Dan zie dat er niets bestand is tegen de kracht van water.



Volop belangstelling van publiek

Het is onbegrijpelijk wat er allemaal meegesleurd wordt door de stroming. Onze Hans struikelde over een snoer en viel plat in de modder. In de sloten stond genoeg water om zich af te spoelen. Het kwam niet zo nauw want alles was nat. Dit was een heel bijzondere ervaring. Omdat wij hoog genoeg stonden was het voor ons niet angstig. Wij konden later weer naar huis. Maar je wilt niet weten wat een ravage die waterkracht achterlaat."

THUIS MET MELKESTIJD

Jo en Hans zijn van boerenkomaaf en groeiden op met machines en met werk. Vroeger hielp Jo thuis op de boerderij en werkte daarnaast in diverse huishoudens. "Thuis moest ik altijd melken. Had je op zondag een uitje met vriendinnen of met Hans? Altijd zat die melkestijd in je hoofd. Dan moest je thuis zijn. En verdorie, ik was amper een half jaar getrouwd of ons vader verkocht z'n koeien." Naast de zorg voor haar eigen gezin met drie kinderen bleef Jo werken bij families. Ze stopte daarmee toen ze 72 jaar werd. "Poetsen is mijn hobby", lacht deze vieve dame. Daarnaast was Jo de rechterhand in haar mans grondverzetbedrijf. Hans bezat een JCB-graafaadcombinatie en een verreiker waarmee hij elke dag van huis was. Jo zorgde voor de facturen en boekhouding maar heeft evenveel interesse in machines, in techniek en de werking ervan, als haar man. Ze vraagt eerder naar het tractormerk van de buurman dan naar de merkkleding van de buurvrouw.

GEEN VROUWEN

"We waren met de hele club in Dorset in Engeland en bezochten daar de JCB-fabrieken. Ik was daar al eerder geweest met Hans en toen hield de portier me tegen. 'Geen vrouwen op de werkvloer' was zijn commentaar. Onze contactpersoon maakte het gelukkig in orde en ik was de enige vrouw in een mannendelegatie. Het is fantastisch om te zien hoe zo'n JCB compleet van de band rolt. Dat begint met twee wielen en een as, robots pakken en monteren onderdelen en passen zelfs computer exact op z'n plek. Dat werkt beter dan mensenhanden."

Dat zag Jo ook in de John Deerefabrieken in Duitsland, tijdens excursies naar voederfabrieken, ze bekeek de fabricage van melkrobots en bezocht agrarische bedrijven. "Ik ben speciaal lid geworden van de KLW om mee naar fabrieken te kunnen want de productie van alle machines heeft mijn grote belangstelling."

ACCORDEON

De toer- en bloesemtochten, ritten met mensen met een beperking: Jo heeft alles meegemaakt en is nog lang niet klaar. Bladerend door het fotoalbum komen de herinneringen terug en het verlangen om van de zomer weer die frisse wind in haar gezicht te voelen. "Zelf tractor rijden? Nee, daar ligt mijn ambitie niet. Ik zit lekker op de bank naast Hans en zie alles om me heen." Dat Jo van nostalgie houdt toont de bronzen lijst aan de keukenmuur, gevuld met 91 medailles van stamboekvee en paarden die in de prijzen vielen. "Een aandenken aan mijn schoonvader. Hij was zó trots op zijn boerenbedrijf, ging met paarden en koeien naar keuringen en won vele prijzen." Hans haakt lachend in: „Hij was vooral zuinig op zijn paarden. Als het regende werden mijn broers en ik ingezet en stond het paard op stal."

Verder geniet Jo van haar tuin, haar bloemen en heel verrassend: ze speelt accordeon. "Boven op zolder heb ik m'n eigen hoekje om muziek te maken. Ik was zestien jaar lid van de fanfare en speelde bugel. Later ging ik bij de accordeonclub. Ik hou van Tiroler- en volksmuziek. Daarvoor download ik nummers en die speel ik mee." Of ze haar zes kleinkinderen accordeonles geeft? "Nee, die houden van andersoortige muziek." En of Jo ooit de ambitie heeft om een muziekkavond voor de KLW- te verzorgen? "Nee, hoor laat mij maar lekker op mijn zoldertje blijven."

Nu Jo toch in het blad staat wil ze een complimentje uitdelen. "Ik sta versteld van het prachtige KLW-blad. Het verbaast me hoe mooi en vloeiend elke nummer geïllustreerd is. Het is gewoon een deftig blad." En daarmee sluiten we af. Jo en Hans jullie lieten weer zien hoe klein de wereld is wat betreft wederzijdse kennissen. Dank voor jullie tijd, voor alle informatie en voor de lekkere 'cake'.

Toon en Corrie Bekkers



Nieuws uit..
1966

1931 1947 1968 1928
1955 1962 19



Stier

Zes cilinders! Meer dan 100 pk! Volvo is een van de eerste Europeanen die de sprong naar driecijferige pk's waagt. Nou, het is SAE pk, dus dat is een beetje een hoax, maar slechts een beetje - 94 pk volgens DIN zorgt er nog steeds voor dat de Volvo T800 trekt als een stier. Dat is precies zijn hoofdtaak. Technisch vrij eenvoudig met een vierversnellingsbak in twee groepen en eenvoudige hydrauliek, is de T800 vooral een krachtige tractor in plaats van een geavanceerde veldtechnicus.



Super-beer





Zaaien met lucht

Op een Sovjet-velddag in oktober presenteerde ingenieur Heinrich Weiste voor het eerst zijn luchtondersteunde zaaimachine. Met de nieuwe technologie kan het zaad uiterst nauwkeurig worden gedoseerd, en in een ongekend grote werkbreedte.



Pampa-Vee



Tsjechische elegantie

100.000ste



ik geef *De* **Krik**



Niet gerestaureerd maar wel gerepareerd

Als lid van Dorsclub "De Stofvreters" ben je al snel geïnteresseerd in machines die met de graanteelt te maken hebben. Je ziet die Stofvreters op evenementen vaak met een oude Dorskast aan de gang maar dat wil niet zeggen dat we alle beschikbare graan daarmee dorsen. Combines zijn in de huidige tijd niet meer weg te denken, maar hoe is het ooit begonnen. Daar gaat dit artikel over.

Ik zal me eerst even aan de lezers van ons mooie clubblad voorstellen, mijn naam is Antonie van Campen, ik ben geboren en getogen op een historische boerderij in Heesch (randje Loosbroek) de boerderij is nog steeds een veehouderijbedrijf, dat ik samen met mijn vader run. Ik woon hier samen met mijn vriendin Sanne en onze prachtige tweeling Toon en Ties. We genieten hier van het buitengebied en de vrijheid om ons heen. Op een veehouderijbedrijf is er voor de verzorging van o.a. het jongvee altijd wel wat stro nodig en ook als aanvulling voor de voeding wordt er wel stro gebruikt. Dat is de reden dat wij sinds jaar en dag wat graan verbouwen op het land. Ongeveer alle werk op de boerderij doen we met eigen machines dus ook het graan dorsen we het liefst zelf. Waarom CLAAS hoor ik veel mensen al denken, want bij Antonie moet het toch eigenlijk blauw zijn, inderdaad als het over tractoren gaat is Ford wel het favoriete merk van mij. Maar wie bij ons in de schuur gaat kijken ziet al heel snel dat de opraapsnijwagens

lichtgroen zijn en er staat ook een pers van het zelfde merk in de schuur, dus Claas was ons al bekend en zodoende paste de oldtimercombine van het zelfde merk er ook wel bij. Het was rond 2008 of 2009 dat een advertentie van de Claas Europa combine mijn aandacht trok, en het liet me eigenlijk niet meer los. Erg geïnteresseerd in deze techniek, en hem kunnen gebruiken voor het werk op de boerderij, dan is 1 en 1 al snel 2, dus goed passend op onze boerderij.

Het verhaal van CLAAS als werktuigen fabrikant begint in Westfalen Duitsland als in 1913 als August Claas die met zijn broers Franz en Theo, constateren dat er behoefte aan een mechanische schovenbinder bestond. Hun verbeterde binder slaagde





erin met het destijds beschikbare touw van slechte kwaliteit, de schoven toch goed samen te binden. Het vervolg daarop volgde in 1924 met een opraapmachine voor hooi van het merk Claas. De grote doorbraak voor het bedrijf kwam in 1936 toen het de eerste voor Europese omstandigheden geschikte maaidorsmachine in productie nam. In de naoorlogse jaren heeft de productie hiervan grote vormen aangenomen en is CLAAS een wereldspeler geworden. Claas is ook altijd een familiebedrijf gebleven, tot op de dag van vandaag. In de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw wilde men niet meer afhankelijk zijn van Combines en opraapwagens. Met behulp van o.a. Kamps de Wild die hun importeur in Nederland is en mogelijkheden zag in machines om snijmais te oogsten, een teelt die na 1965 in Europa snel in opkomst kwam en voor een gedeelte de graanteelt ging vervangen, is men bij Claas succesvol maishakselaars gaan ontwikkelen, en zo zijn ze ook daarin marktleider in Europa geworden. Door een overname van de Fa. Bautz in het Zuid-Duitse plaatsje Salgau werd Claas ook fabrikant van maaiers, hooischuders en harken. Persen werden al lang in Duitsland gemaakt, maar met de komst van ronde balenpersen en grootpakpersen is productie naar Metz in Frankrijk verhuist. Na de overname van de Renault trekkerfabriek in Le Man Frankrijk is Claas

ook in traktorenland een belangrijke speler geworden. Intussen hebben ze fabrieken tot in India toe en bouwen ze machines in verschillende kleuren dus voor meerdere merken. De Claas combine van het type Europa is geïntroduceerd in 1958. Omdat de toen gangbare zelfrijdende combines te duur waren voor de meeste boeren kwam Claas met een een "kleine" machine op de markt. Waarschijnlijk om de prijs betaalbaar te houden waren de eerste machines met een opzakplatform,

en moest er dus iemand op de machine staan om de volle zakken te verwisselen voor lege zakken. Later zijn er veel omgebouwd met een graantank en losvijzel zodat er alleen één chauffeur

nodig was om de machine te bedienen.

Nog later kon deze optie ook af fabriek geleverd worden. Nog enkele gegevens; De machine wordt aangedreven door een 4 cilinder Deutz dieselmotor van 42 PK, de lengte van de machine is 9,12 mtr. en het eigengewicht van de lege machine is 2790 kg De bandenmaat is 11 x 32 voor en 500 x 13 achter.



Terug naar mijn Claas Europa, deze combine gebouwd in 1962 en aan de eerste eigenaar in Duitsland verkocht. Nadat hij daar flink dienst heeft gedaan is hij rond 2006 verkocht aan een verzamelaar in Liessel bij Deurne. Toen hij hem wilde verkopen ben ik de



rechtmatige eigenaar geworden, ik dacht als ik hem thuis niet kan gebruiken kan ik hem nog altijd voor de dorsclub gebruiken. De combine stond nog in Liessel maar hij moest nog naar Heesch. In mijn optimisme had ik besloten dat ik hem wel over de weg rijdend, naar huis kon brengen. Het was december en niet al te warm toen ik hem op ging halen, het begon onderweg ook nog een keer te regenen en zo een Claas combine had in 1962 nog geen cabine. En... waar ik me ook in vergist had, was de snelheid van deze combine, deze is maximaal 16 km per uur. Tijdens dat ritje heb ik echt niet gezweeten, maar wel behoorlijk kou



geleden. Met enige trots heb ik hem toen binnen gereden, in afwachting van het oogstseizoen. Na het proefdraaien en oogsten in het eerste seizoen bleek dat de lagering van de toeren-variator heel veel speling had. Nadat ik dit had gerepareerd liep het lager van de aandrijving kapot waarschijnlijk als vervolgschade van de toeren-variator. Een nieuw lager was



behelp van mijn dorsclubvrienden (die meer tijd hadden als ik) gemonteerd. Voor de montage van het nieuwe lager had ik uitgebreid geïnformeerd of er kogels in de aandrijving terecht konden komen, men beweerde mij dat dit uitgesloten was. Dus netjes het nieuwe lager gemonteerd

en ik dacht weer te kunnen gaan combineren. Helaas werd duidelijk dat er toch een kogeltje in de aandrijving was gekomen en wat er toen gebeurde; Daar krijg ik nu nog wel eens nachtmerries van. Het kogeltje is tussen het tandwiel van de aandrijving gekomen en dan staat de machine snel stil kan ik je verzekeren. Ik heb de stukken van het tandwiel niet geteld maar het waren er behoorlijk wat. Goede raad is dan duur zegt men weleens en een nieuw tandwiel was niet te krijgen. Ik

had wel alle delen van het tandwiel bij elkaar gezocht en bewaard. Een heel handige buurman van mij wilde wel proberen het te lassen, maar 1 kapotte tand was helaas niet meer te vinden. De buurman kon hem wel namaken zij hij, en zo is het ook gebeurd. Na deze lasklus was de vraag; is dit tandwiel wel sterk genoeg? Voor de zekerheid hebben we een ring strak om het tandwiel gemaakt en op deze manier draaien we alweer een paar jaar zonder problemen. Een puntje van aandacht is nu nog de brandstof toevoer naar de motor, als deze koud is na het starten, moet ik regelmatig de brandstofpomp op druk zetten anders slaat de



motor af. Zodra de motor op temperatuur is blijft het perfect lopen. De Claas combine is nog in de originele staat met de eerste verf er nog op, er is helaas wel een beetje roest bijgekomen maar dat is de tand des tijds zullen we maar denken. Tot en met de verlichting werkt nog alles naar behoren, en zelfs de originele beschermplank voor het snijbord heb ik er nog bij. Qua werking ben ik zeer tevreden, de dorstrommel zorgt er voor dat het graan mooi schoon in de tank komt. Op de foto's kun je zien dat ik het graan in Bigbag's los, maar dat kan ook rechtstreeks in de kipper, het is maar hoe je het graan wil bewaren. Het stro komt prachtig leeg gedorst achter uit de combine en als het droog genoeg is kan het met de Claas pers in pakken worden geperst. Elk jaar wordt er 1 tot 2 ha gedorst met deze combine. Het is een mooie hobby voor mij om te doen, en het trekt ook altijd weer be-kijks als je met zo'n oudje de rondjes door het gewas rijdt. Zijn 60ste verjaardag vieren is

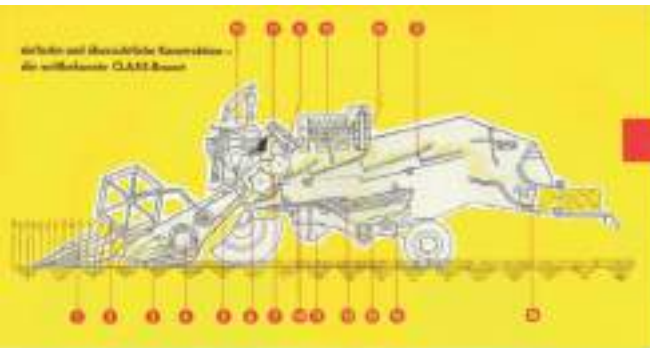


misschien wat overdreven. Maar ik hoop nog vele jaren mijn Claas Europa combine te kunnen koesteren, misschien dat Toon en Ties er later ook nog van kunnen genieten. Ik geef de krik nu door voor een restauratieverhaal van zijn trekker aan

Coen Verhoeven



Antonie van Campen



- 1. Motor
- 2. Piel op de motor
- 3. Motorhuis
- 4. Draaigebied
- 5. Bedieningsplaat
- 6. Bedieningsplaat en Engelenmechaniek
- 7. Dorsstroom en Werk
- 8. Standaard
- 9. Scherf
- 10. Verwerkingsplaat
- 11. Bedieningsplaat
- 12. Bedieningsplaat
- 13. Bedieningsplaat
- 14. Bedieningsplaat
- 15. Bedieningsplaat
- 16. Bedieningsplaat
- 17. Bedieningsplaat
- 18. Motor

CLAAS-EUROPA



Samenstelling (van voren naar achteren) van de volgende aandrijvingen:

1. 10 CV Diesel Motor - 2. Draaigebied van de motor - 3. Bedieningsplaat - 4. Bedieningsplaat - 5. Bedieningsplaat - 6. Bedieningsplaat - 7. Bedieningsplaat - 8. Bedieningsplaat - 9. Bedieningsplaat - 10. Bedieningsplaat - 11. Bedieningsplaat - 12. Bedieningsplaat - 13. Bedieningsplaat - 14. Bedieningsplaat - 15. Bedieningsplaat - 16. Bedieningsplaat - 17. Bedieningsplaat - 18. Motor

Ze lijken prehistories, de eerste tractoren uit Kundl in Tirol: massieve verdampers, oorspronkelijk gebouwd voor stationair gebruik, zorgen voor de voortstuwing. Daar kunnen ze in het Alpengebied nooit genoeg van krijgen.



Tiroler
**BERG
KLIMMER**



Voor Tirol kun je geen tractoren bouwen. Daar is het land te steil voor, de boeren hebben die niet nodig. Hoe vaak hoorde Hermann Lindner dat niet, en ergerde hij zich er waarschijnlijk net zo vaak aan. Hij is ervan overtuigd dat hij met een goed concept succes zal hebben. Hij had gelijk: Lindner bouwt al tractoren sinds 1948 en is nog steeds succesvol als een kleine familie-fabrikant. Reden genoeg om de eerste Lindner eens nader te bekijken.

Hun motto was; Inzetten op de weide. Johannes Engelmann presenteert de oudste tractoren van Hermann Lindner uit Kundl in Tirol. Zijn collectie is opmerkelijk en omvat alle series van de kleine fabrikant, die veel trouwe fans en gebruikers heeft, vooral op graslandboerderijen en op steil terrein. Het is een lange weg geweest van het begin tot het huidige Geotrac, wat duidelijk blijkt uit de vroegere producten. Daar is hij nu, de kleine met de naam S14. Hij ziet er sierlijk, bijna breekbaar uit. En dit wordt verondersteld een serieus gereedschap voor bergboeren te zijn? Je kunt hem in je zak steken! Een echte bonsai-tractor, wat voor jonge jongens die

zich op de boerderij en in de omliggende velden willen uitleven, of hun vader een handje willen helpen. Maar nooit, nooit een machine om de kost te verdienen. Maar ontwerper Hermann Lindner wist waar de eerste jaren na het einde van de tweede Wereldoorlog vraag naar zou zijn. Hij combineert technisch inzicht, pioniersgeest en gevoel voor de markt; basisvereisten voor het succesvol oprichten van een bedrijf. Lindner bedenkt en bouwt een draagbare poortzaag. Boeren kunnen die gebruiken om hun eigen planken te zagen – om schade te herstellen of om ze te verkopen. Want ook in Tirol is een enorme verwoesting geweest, en die moet snel worden weggewerkt om een nieuw begin te durven wagen. De zaken gaan goed, de eerste medewerkers geven hun baas de tijd om nieuwe producten te ontwikkelen. Lindner ziet het einde van de trekdieren in de landbouw naderen, en wil de boeren een robuust werktuig bieden voor de steile hellingen van Tirol. Zo ontstonden vanaf 1948 de legendarische eencilin-

ders. Er gaan veel dingen door je hoofd als je voor het eerst een vroege Lindner-tractor ziet. Vooral omdat er niets aan deze kleine tractoren is, wat niet totaal en erg belangrijk lijkt voor hun functie. Zo is de motorkap op de Lindner in ieder geval extra luxe, maar niet de kabellier! Bijna geen tractor verlaat de nieuw gebouwde hallen in het Inntal zonder. Reductie

tot de essentie is hier aan de orde van de dag. Dit maakt de tractor licht, klein en wendbaar. Bovendien komen fabrikanten na de oorlogsjaren vaak maar moeilijk aan materialen. Ook zijn er nauwelijks leveranciers, dus je maakt veel zelf - en spaarzaam. De fundamentele gedachten van de ontwerper worden duidelijk wanneer u de tractor van dichtbij bekijkt. Zoals bij veel



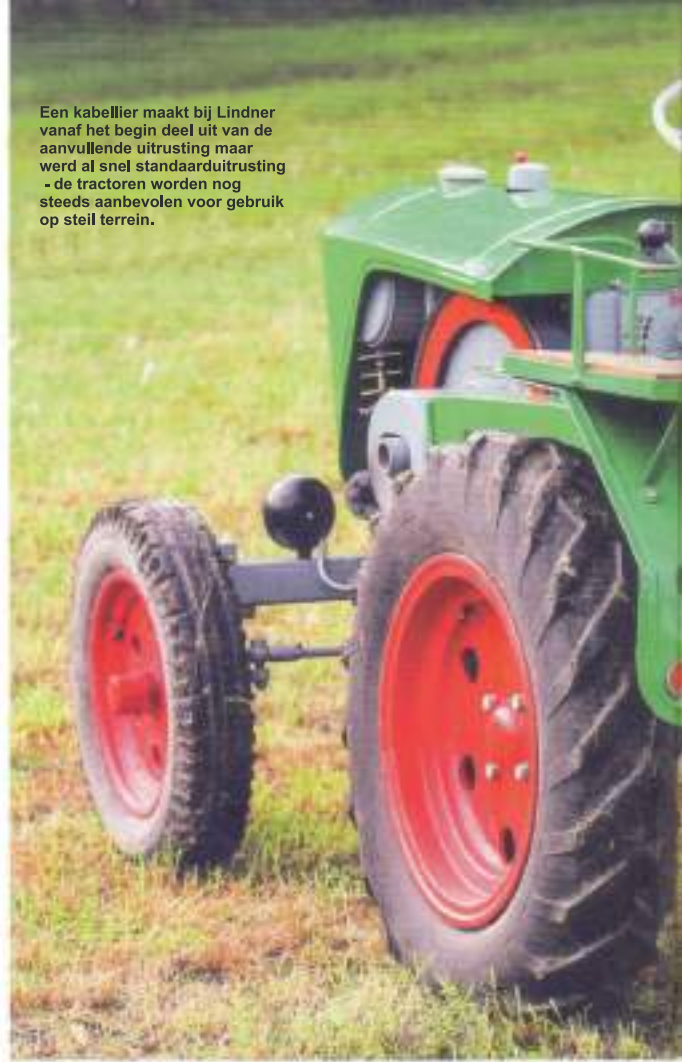
kleine machines voor de oorlog is het frame gemaakt van stalen profielen. Het materiaal is gestandaardiseerd, gemakkelijk te verkrijgbaar en bij reparatie door elke smid te lassen. De aandrijving moet robuust, zuinig en op vele manieren worden gebruikt. Men kiest voor dieselmotoren. Zelfs



De gesegmenteerde tandwielbesturing in de JW 15 stond en staat niet bekend om zijn grote "nauwkeurigheid".



Pas op voor het vliegwiel als de motor draait: de Jenbacher JW 15 heeft aan de linkerkant een dieselfilter en de bediening voor de koude start.



Een kabellier maakt bij Lindner vanaf het begin deel uit van de aanvullende uitrusting maar werd al snel standaarduitrusting - de tractoren worden nog steeds aanbevolen voor gebruik op steil terrein.

de technisch meest onbekende boer kan hier mee werken. Daar zijn - gezien het grote aantal motorfabrikanten - genoeg leveranciers voor. De tractor moet alle apparatuur kunnen bedienen die een boer anders met twee paarden of ossen zou trekken, en bovendien moet hij een kleine prestatieverhoging hebben (kan nooit kwaad tijdens een verkooppraatje). Tot nu toe, zo inzichtelijk. Dit is waar de speciale kenmerken van de vroege Lindner-tractoren beginnen. Opvallend is dat de Tiroler voor zijn eerste serie, voor verdamper met horizontale cilinders koos - een beproefd aandrijfconcept uit de vooroorlogse tijd. Met Jenbacher uit de gelijknamige Tirolse stad en Warchalowski uit Wenen staan twee bekende en gerenommeerde bedrijven als leverancier ter beschikking. Jenbacher leverde aanvankelijk twee motoren met verdampingskoeling: het type "Tirol 8", dat met een boring van 95 mm en

een slag van 115 mm acht pk leverde bij 1500 t/pm aan de krukas, en de "Tirol 15" met 115 mm slag en 145 mm slag bereikt 15 pk. Terwijl de kleine motor snel in de vergetelheid verdwijnt, blijft de grotere lang in het programma - zoals de "JW 15" in de Lindner-tractor met dezelfde naam. Maar Johannes Engelmänn bezit ook de voorganger, een zeldzame S14 met een Warchalowski-motor uit Wenen, die twee onderscheidende kenmerken heeft: ten eerste heeft hij een gedraaide cilinderkop. De motor zuigt de lucht van onderaf via de filterkast aan en voert de uitlaatgassen naar boven uit. Daarnaast is deze eencilinder linksgestuurd. "Je moet elke keer oppassen dat je niet de verkeerde zet doet." Vooral de Vienna-motor vindt de meestermonteur leuk. Engelmänn is iets voorzichtiger met de Jenbacher-motoren in de JW15 en L-20 PS. "Hoewel de motoren maar klein zijn, kunnen ze behoorlijk heftig

terugslaan, als iets hen niet uitkomt. Het zijn kleine prima donna's en je moet ze goed behandelen. Hij werkte hard en zweette hard om de startprocedure te leren. "Na het selecteren van de startpositie moet de slagpin snel worden ontstoken en in de voorkamer worden neergelaten", legt Engelmänn uit, de betreffende motor start betrouwbaar na het sluiten van de decompressor. Maar de JW 15 heeft kans bijvoorbeeld genadeloze 'overstromingen'. "De injecteur dooft vervolgens de gloeistift in de ontstekingspen, en je moet weer opnieuw beginnen." Als hij loopt, dan met stoïcijnse kalmte. Je merkt dan de grote massa van de krukas. De chauffeur stelt de snelheid in met behulp van een hendel met vergrendelingsgaten. De haalbare snelheden per merkpunt zijn ter oriëntatie in de behuizing getogen. De "eeuwige toerenteller" om zo te zeggen - en dat allemaal zonder elektronica! Dit was nodig voor ge-



Commandocentrum in de JW15: snelheidsregeling en Oliepeilstok zijn toegankelijk vanaf de stoel, een stap hoger dan de S14

bruik als stationaire motor, omdat veel apparaten een bepaald aantal omwentelingen nodig hebben om optimaal te werken. In alle vroege Lindner's, kon de eigenaar de motor van de tractor halen (als hij helpers kan vinden om de 300 kilo van de 15 pk motor te verplaatsen) en hem "klassiek" als Stamo gebruiken. Dat zullen maar weinig boeren gedaan hebben - ook vanwege het hoge gewicht. Dit is mogelijk omdat Lindner voor V-snaren koos om het vermogen naar de koppeling over te brengen. De fabrikant prijst dit in zijn brochure als "het nieuwste in de tractorbouw". Engelman is blij dat Lindner riemen heeft gebruikt in de gebruikelijke afmetingen, die vandaag nog steeds worden gebruikt. De juiste spanning wordt verkregen door vier schroeven op de motorfundering los te draaien en de unit op het frame te verplaatsen. De drie V-snaren lopen langs de linkerzijde

van de bestuurder naar de droge koppeling en versnellingsbak, die net naast de bestuurdersstoel is gemonteerd. Rechts van de stoel en vergrendeld met de versnellingsbak is de kabellier, die wordt geschakeld met de versnellingsbak. Johannes Engelman prijst de versnellingsbak. "Dit is een van de hoogtepunten van de vroege Lindnertractoren.

Zo open als de vroege Lindners ook zijn, er is er toch enige veiligheid in de vorm van de riemafdekking.





Hij is gemakkelijk te schakelen, goed afgestemd en robuust gedimensioneerd. De trekkers zouden sneller kunnen, maar dat was vroeger waarschijnlijk niet nodig." De ingenieuze truc van het schakelen via de kabellier biedt veel praktische voordelen. "Afhankelijk van de lading kan de chauffeur ook vrij snel inrijden. Als de motor het niet meer aankan en dreigt af te zwakken, schakel je gewoon een versnelling terug." De lier zou in de laagste stand tot twee ton aankunnen, met een eigen gewicht van 980 kilo voor een trekker in een 15 pk-versie, dat is een zeer fatsoenlijke waarde. In de prospectus belooft Lindner een breed scala aan toepassingen voor de lier: "Er kan zo op steile hellingen worden geploegd en geëgd, en meerdere apparaten kunnen worden gesleept. Door de kabellier te gebruiken. Boomstammen

over steile hellingen of uit greppels trekken, en tot slot, als de tractor zinkt in zachte grond. Alleen bij de linkse Warchalowski in de S14 gaat het vermogen via een ketting van de transmissie naar het differentieel en naar de achterwielen; bij alle andere motoren wordt het vermogen via een tandwielkast naar beneden overgebracht. De ontwerpers hebben de kracht voor het differentieel in de rijrichting doorgestuurd naar de maaier of naar de optionele voorwiel aandrijving. Hermann Lindner heeft het breedst mogelijke toepassingsgebied voor zijn Kleine tractor bedacht. Een maaier met een breedte van 1,3 meter is bijna standaard, en is vaak te vinden op vroege Lindner tractoren.



Een water- of gierpomp voor deze trekker. Deze is permanent geflenst aan het rechter krukasuiteinde

van de motor. De centrifugaalpomp zou bij 6 atm een capaciteit van 500 liter per minuut hebben geleverd. Op reclamebeelden is te zien hoe de Lindner-tractor drie brandweerlieden en hun C-slangen van water voorziet om een brand te blussen, of hoe een boer grote fruitbomen bespuit met bestrijdingsmiddelen uit een ton op de trailer. De nieuwe fabriek in Kundl heeft een eigen gieterij. Niet alleen alle behuizingen worden daar gemaakt, ook het stuur en de zitschalen worden in eigen huis gemaakt. De aluminium stuurwielen hebben meestal de tijd niet zo goed overleefd, en waren echt schaars totdat er een grotere follow-up kwam. De ijzeren zitschalen zijn robuuster, "maar waren ijskoud in de winter", zoals Engelmann het samenvat op basis van veel van zijn eigen ervaring, maar vanwege het feit dat de aluminium schaal elke volgende warmtecalorie snel en betrouwbaar aan het lichaam onttrekt. Bij het restaureren van zijn L-20



Johannes Engelmann heeft zijn L-20 PS A technisch gereviseerd; Hij liet de tractor achter met een patina erop en daarmee ook de geschiedenis in beeld.



De hele constructie is functioneel ontworpen. Er wordt geen ruimte verspild:

PS, die in tegenstelling tot zijn voorganger, de JW20, alleen leverbaar is met geforceerde luchtcooling, merkte Engelmann dat de gegolfde afdekkplaten over de achteras geen op maat gesneden platen zijn, maar gegoten gegoten onderdelen. "Het is echte luxe. Dat is niet wat je verwacht van een kleine tractor zoals de Lindner." Daar hoort ook bij dat de velgen van de vroege tractoren, niet van dik plaatstaal zijn, maar in eigen huis worden gemaakt. De remtrommels heb ik in de velg geïntegreerd. Een nachtmerrie voor iedereen die deze trommels moet uitdraaien. Waar vind je tenslotte een draaibank die groot genoeg is om een 20" velg in te spannen? De zeer vroege optionele motorkap is ook gegoten. Alleen de normale vooras is aan elkaar gelast door middel van twee hoekijzers. "Maar deze kan veel aan. Tijdens de restauratie was een pers van 50 ton nodig om de lichte kromming uit de wielderager te krijgen. Engelmann



Achteraf gemonteerd: de hydraulische pomp en de slanggeleider zijn duidelijk "zelfgemaakt" door de smid om de hoek. De constructie van de achterhefinrichting is wel even wennen.

vond zijn eerste Lindner, de JW15 met de mooie groene motorkap, via een advertentie in Opper-Oostenrijk. Tijdens het zoeken naar onderdelen kwam hij in contact met een voormalig Lindner-medewerker. "Voordat onderdelen die niet meer nodig waren uit het onderdelenmagazijn werden afgevoerd, bood de fabrieksdirectie deze altijd eerst aan de medewerkers aan. Sommigen hebben hier gebruik van gemaakt, en zoveel mogelijk oude onderdelen van de schrootpers gered." Deze medewerker verkocht hem ook zijn oudste Lindner, de S14 met Warchalowski-motor. Hij heeft framenummer 160 en dateert volgens het typeplaatje uit 1950. "De carrosserie van de JW15 was te slecht om te behouden. Daarom is het de enige waarvan het plaatwerk volledig is gerestaureerd." Engelmann is fan van het patina en dat zie je aan de andere tractoren in zijn collectie. Sporen van het beroepsleven moeten zichtbaar zijn om aan te tonen dat de tractoren zijn gekocht om te zwoegen. Maar de technologie is in alle gevallen klaar. "Voor de groene JW15 heb ik Jenbacher gebeld voor onderdelen voor de motor. De man daar pakte alles wat ik nodig had uit de kast op basis van de oude onderdeelnummers. Dat is service", zegt hij, terwijl hij het beleid prijst van de

Tirolse motorenbouwer, die tegenwoordig eigendom is van General Electric uit de VS en vooral bekend staat om motoren in biogasinstallaties. Aan de motor ontbrak niet veel, alleen de vlotter voor de koeling waterniveau-indicator Engelmann haalde hem uit het reservoir en soldeerde hem weer vast. Overigens schrijft Jenbacher in zijn gebruiksaanwijzing dat de container alleen met zacht, oftewel regenwater, gevuld mag worden om verkalking van de inwendige werking te voorkomen. Zijn L-20 PS A is een overgangsmodel tussen de verdampertypes die werden gebouwd van 1948 tot 1952 en de tractoren met Lindners eigen V2-diesel, die de Bauernfreund-serie oprichtten. De Jenbacher-motor is nu in ieder geval circulatiegekoeld, je bedient hem via het gaspedaal of handgas. Met de

Hermann Lindner



Chronologisch gerangschikt: de S14, JW15 en L20 PS A, Johannes Engelmann in zijn Neder-Oostenrijk typisch Kalmuck-jack heeft er plezier in.



Overgenomen en vertaald uit het Duitse tijdschrift:



Technische gegevens Lindner tractoren

Model	S14	JW15	JW20	L-15PS (A)	L-20PS (A)
Motor	Viertakt voorkamer diesel met verdampingskoeling	Viertakt voorkamer diesel met verdampingskoeling op wens doorstroom koeling		Viertakt voorkamer diesel met doorstroom koeling	
Motor type	Warshalowski			Jenbacher	
Boring x Slag	110 x 140	115 x 145	125 x 145	115 x 145	125 x 145
Inhoud	1330	1506	1780	1506	1780
Pk bij omw/min	14/1300	15/1500	20/1500	15/1500	20/1500
Krachtverbrenging	Lindner-transmissie, enkele droge koppeling, vier versnellingen vooruit één achteruit				
Remmen	Voet- en handremmen, mechanische trommelremmen op achterwielen				
Bouwwijze	Gelast chassis	Gelast chassis	Gelast chassis	Centr. gietstuk	Centr. gietstuk
Banden	5,00-16/ 7,50-20 5,50-16/ 6-20 (vanaf 1950)	5,50-16/ 8-20	5,50-16/ 8-20	5,50-16/ 8-20 6,00-16/ 6-20 (A)	5,50-16/ 8-20 6,00-16/ 6-20 (A)
Wielbasis	1490	1490	1490	1520 1600 (A)	1520 1600 (A)
Spoorbreedte	1200/1150	1200/1200	1200/1200	1250/1450 1250/1250 (A)	1250/1450 1250/1250 (A)
L x B x H	2400x1380x1600	2330x1440	2330x1440	2550x1430x1315 2640x1430x1315	2550x1430x1315 2640x1430x1315
Gewicht (kg)	1095 1270 (vanaf 1950)	1270	1270	1285 1585 (A)	1280 1580 (A)
Bouwtijd	1948 tot 1950	1949 tot 1952	1950 tot 1952	1953 tot 1958	1953 tot 1958



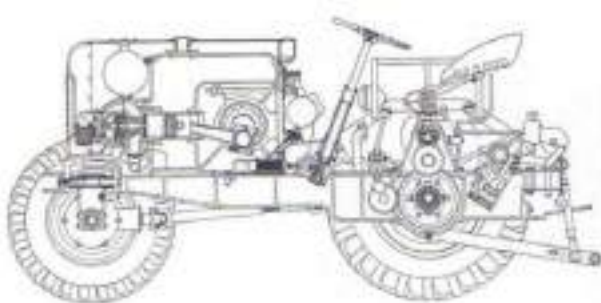
Aftakas, riemaandrijving naar de maaier, powerlift en kabellier - deze Linder is rijk uitgerust voor alles.

heb al een paar schoenen deels afgeschuurd, maar afgezien daarvan ben ik als Oostenrijker patriottisch en trots op het bedrijf dat zo iets heeft bedacht en dat vandaag nog steeds een zeer goede kwaliteit produceert."

Tekst: Anton Friedrich
Foto's: Stephan Lindloff

twee enorme vliegwheels en de lage snelheid heeft hij nog steeds de flair van een mobiele Stamo. De kleine rode heeft vierwiel aandrijving en hydrauliek. "Voor zover ik weet is de hydrauliek achteraf door een monteur gemonteerd en zijn er fabrieksonderdelen toegevoegd", legt Engelmänn uit. De 20 staat nog op de originele banden, die zijn met moeite en wat patchwork bewaard gebleven - dat profiel wordt niet meer gemaakt. Alle

drie Lindners hebben iets gemeen: "Ze zijn traag, maar je bent ook geen coureur". Dat komt ook door de primitieve besturing, die maar globaal in de gekozen richting gaat, en intern veel speling heeft." Het moet ook ooit in nieuwstaat zijn geweest", grapt de deskundige. "Andere fabrikanten zouden dat veel beter kunnen." Ook is voorzichtigheid geboden, vooral waar je je voeten neerzet. Omdat de vliegwheels links en rechts vrij draaien "Ik



Doorsnedetekening L-15 en L-20: Deze modellen komen in 1953, het profiel-frame heeft plaats gemaakt voor een centrale gietstalen bak.



Ook maken ze de weg vrij: JW20 - herkenbaar aan het frame - met sneeuwschuifblad. Met Lindner bewerkte men elk denkbaar werkterrein.



Een werktuigdrager, primeur voor Frankrijk

Begin jaren vijftig, na het debacle van de Snecma, besluit SIFT om de markt voor werktuigdragers te verkennen waarvan een prototype TL2 of SIFT 28 al op de landbouwwakbeurs van Parijs in 1952 kon voorgesteld worden. Zijn bijzonder ontwerp, geïnspireerd op de Amerikaanse row-crop tractor maakte hem toen tot een ongekende tractor in het Franse agrarische landschap! Het was geen standaardtrekker maar een werktuigdrager met een origineel smal chassis uit profielstaal en uitgerust met een compacte horizontale 'flat-twin' tweecilinder dieselmotor met een vermogen van 28 pk. De motor, en de aan de zijkant gemonteerde versnellingsbak waren geïntegreerd in de achteras, waardoor de wielbasis vrij bleef voor het aanbouwen van diverse werktuigen. Deze werktuigdrager had standaard ook twee hefarmen. De plaats van de motor en de transmissie zorgde voor een laag zwaartepunt en een goede balans ondanks de grote bodemvrijheid van de trekker. Toch waren er ook enkele pijnpunten, grote reparaties waren een zware en moeilijke karwei, vooral het uitbouwen van de motor en de transmissie

was een hele opgave! Om deze moeilijkheden op de een of andere manier te vergemakkelijken, werden er enkele ongebruikelijke oplossingen bedacht. Zo had elke cilinder zijn eigen injectiepomp en zijn eigen uitlaat. De kleur en de hoeveelheid uitgestoten rook



Een originele foto van een TL2 H30 (30 pk) uit de jaren 50.

van de uitlaat zou al een aanduiding en tevens de locatie van eventuele fouten kunnen geven. De problemen zouden daardoor kunnen gecorrigeerd worden door de overeenkomstige injecteur af te stellen om zo een gecompliceerde demontage van de motor te voorkomen. Een ander probleem, veroorzaakt door de concentratie van alle gewicht op de achteras, was een neiging tot steigeren, dit kon worden opgelost door het gebruik van contragewichten of het gedeeltelijk vullen van de voorbanden met water. De Sift 28 kreeg midden jaren vijftig, zonder grote wijzigingen, gezelschap van de H30 (30 pk) en de H35 (35 pk). In 1956



Graanoogst met een Sift TL2 en een gedragen maaidorser tijdens een demonstratie met historische werktuigen.

breidt Sift het gamma standaard tractoren nog uit met drie lichte tractoren van de Duitse fabrikant Sulzer die in de kleuren van Sift waren gespoten. De drie trekkers waren uitgerust met een luchtgekoelde Deutz dieselmotor met een vermogen van respectievelijk 11, 17 en 22 pk. Een jaar later wordt de 'Junior' geïntroduceerd, die uitgerust was met een Perkins dieselmotor van 28 pk. Volgens de advertenties van het bedrijf was het een trekker van Franse makelij maar waarschijnlijk was ook dit model, op de Perkins motor na, een trekker uit de stal van Sulzer. Eveneens in 1957 presenteert Sift het type T70 S, die trekker was uitge-

rust met een 4 cilinder dieselmotor van 70 pk en dubbellucht met 12 x 25 achter. Van dit type konden geen gegevens noch foto's gevonden worden. Halverwege de jaren vijftig had Sift zijn pijlen al gericht op de industrie, de bouw en openbare werken met de introductie van o.a. een TD 4 vliegtuigsleper, een graaflaadmachine op basis van een TD 4, een zelfrijdende dumper, en tractoren zoals de Héracles met zijn vermogen van 80 pk en de TP 480 (TP staat voor Travaux Publics). In 1960 wordt een B 40 getoond, een kleurrijke trekker maar overduidelijk een afgeleide moderne uitvoering van de succesvolle TL2/ TL 28/H 30. Naast een opvallend nieuwe carrosserie met o.a. grote spatborden was er technisch niet veel gewijzigd. Hij was uitgerust met dezelfde motor van 28 pk en een inhoud



Een Sift TL2 met 28 pk op de landbouwvakbeurs van Parijs aan de Porte de Versailles in 1953. De werktuigdrager is uitgerust met een schoffel-machine tussen de wielen.

van 3041 cm³ en een transmissie met 4 V/1 A versnelingen. Een hydraulische hefinrichting was nog altijd een optie. Ook van deze B 40 kon enkel een gemani-puleerde foto maar geen documentatie gevonden worden. Vermoedelijk ging de trekker zelfs nooit in productie.



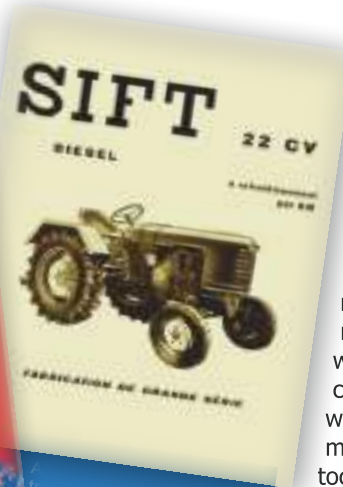
Deze mooi gerestaureerde Sift HP30 is te bewonderen in het Franse Musée Maurice Dufresne in Azay-le Rideau (Touraine). Het museum bezit een uitgebreide collectie tractoren maar ook landbouwmachines, legervoertuigen enz.

Op weg naar het einde

In het voorjaar van 1961, op de 32^{ste} salon van de landbouwmechanisatie aan de Porte de Versailles in Parijs stonden op de Sift stand twee opvallende nieuwigheden te schitteren, te weten een prototype van de '480' trekker met de bekende Sift 4 cilinder 'Héracles' motor van 80 pk en opvallend, uitgerust met een hydrostatische aandrijving. De 480 werd op de stand gezelschap gehouden door een PO 40 werktuigdrager. Beiden waren voor-



Advertentie voor een Sift H30 met als slogan 'Aan het einde van de evolutie, een zeer geperfectioneerde tractor...!'



van de B40. Hij was trouwens uitgerust met dezelfde 40 pk sterke tweecilindermotor als zijn voorganger. Ook bij deze werktuigdrager waren de frontheef en de hefinrichting achter optioneel. Het is echter jammer dat we van deze nieuwe trekkers na hun introductie op de landbouwbeurs weinig of (helemaal) niets meer hoorden. Dat zou je toch mogen verwachten van de '480' met zijn hydrostatische aandrijving! Waarschijnlijk zijn

ook deze typen nooit verder dan het prototype stadium geraakt! Het ging dan ook niet goed met het bedrijf en niettegenstaande de onmiskenbare kwaliteit van de SIFT trekkers werden de hooggespannen verwachtingen nooit ingelost. In het topjaar 1956 werden er om en nabij de 1.000 stuks geproduceerd



zien van een geel radiatorrooster dat fel contrasteerde met de blauwe standaard kleur van het merk! De PO 40 werktuigdrager werd aangekondigd als opvolger

maar in 1958 was de productie al gereduceerd tot 244 stuks en nog een jaar later waren het er nog 199. Ook de landelijke verkoop was sterk teruggefallen, in 1959 stonden ze in Frankrijk pas op de 31^{ste} plaats van de trekkerregistraties. Een van de voornaamste oorzaken was de snelle opkomst van merken zoals Massey-Harris met zijn Pony, Renault, Ferguson, International,...., in een toch al krappe markt. Sift had misschien wel de nodige capaciteit maar zeker niet de financiële middelen om die grote merken bij te benen. In 1965 viel het doek voor Sift, de trekkerproductie werd stopgezet en het bedrijf werd geïntegreerd in de CAFL groep –'Compagnie des Forges et Aciéries de la Loire'- (later GEVARM) die o.a. de rupstrekken 'Saint-Chamond' fabriceerden. Daar werd vooral de nadruk gelegd op de productie van Sift industriële trekkers en dumpers maar ook die productie werd gestaakt bij de oprichting van de groep Creusot-Loire na de fusie van de CAFL met Schneider. Dat betekende dan ook zo goed als het



'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 de Billancourt van Renault en de autofabriek Avions Voisin worden toegevoegd. Maar wie was eigenlijk Gnome et Rhône, de hoofdrolspeler in dit verhaal?



einde voor de Sift trekker die toch bewezen had dat hij zijn mannetje kon staan tussen alle andere grote merken!

Naar schatting werden er ongeveer 6000 exemplaren van de geelblauwe SIFT tractoren gebouwd - inclusief de 3600 door Sncma gebouwde trekkers-. Tegenwoordig zijn deze tractoren erg gegeerd door verzamelaars en worden er, afhankelijk van de toestand van de trekker, hoge prijzen betaald. Het zijn uiteindelijk deze verzamelaars die de Sift tractoren nu de plek bezorgen die ze altijd hebben verdiend.

Gnome et Rhône

De 'Société des Moteurs Gnome et Rhône' was een Frans bedrijf dat tot de jaren '50 motoren voor de luchtvaart produceerde en daarna motorfietsen en fietsen. Het bedrijf werd in 1905 opgericht door Louis en Laurent Seguin als Gnome en fuseerde in 1914 met 'Le Rhône', hun belangrijkste concurrent opgericht door Louis Verdet. Tussen de Eerste en de Tweede Wereldoorlog werd het bedrijf door zijn meerderheidsaan-



Hoe de SNECMA zo belangrijk werd!

Al in het eerste deel van het SIFT verhaal duikt in de paragraaf 'na de oorlog' de naam SNECMA op, de Société Nationale d'Etude et de Construction de Moteurs d'Aviation of Nationale Maatschappij voor studie en constructie van vliegtuigmotoren. Maar wie of wat was die alomtegenwoordige instelling? 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, net als veel andere bedrijven, tijdens de oorlogsjaren 'stout' geweest en moest dus gestraft worden. De kersverse maatschappij SNECMA kreeg daardoor met één pennentrek een resem bedrijven en fabrieken in handen. De overgrote meerderheid kwam uit de



deelhouder Paul-Louis Weiller ontwikkeld tot het grootste productiebedrijf voor vliegtuigmotoren in Europa. In juni 1940 capituleerde Frankrijk en werd marschalk Pétain premier van de zogenaamde 'Vichy' regering. Bij zijn aantreden sloot hij een wapenstilstand met nazi-Duitsland en werd Frankrijk opgedeeld. Duitsland kreeg het noorden en westen van Frankrijk toegewezen, inclusief de Atlantische kust. Nog

dezelfde maand werden de fabrieken van de Ateliers Industriels de l'Air de Limoges (bouw en onderhoud militaire vliegtuigen), en de fabrieken van Gennevilliers en Kellermann waar vliegtuigmotoren werden ge-



bouwd, door de nieuwe regering toegewezen aan Gnome et Rhône, inclusief het personeel. Naast de productie van vliegtuigmotoren worden in de fabriek in



Lioges ook houtgasgeneratoren geproduceerd maar bovendien ook werktuigen en gereedschap voor het herstellen van militaire voertuigen van de Duitse bezetter. Vanaf 1942 stond de productie trouwens onder toezicht van een Duitse officier. Tijdens de bezetting van Frankrijk produceerde Gnome et Rhône in licentie ook de BMW 801



Na de integratie in 1965 in de groep CAFL werd de Sift trekker-productie opgeheven. De productie van dampers werd aan

vliegtuig-motor naast de eigen Gnome-Rhône 14M en 14N motoren waarmee Duitse vliegtuigen van Henschel, Gotha en Messerschmitt werden uitgerust. Het personeel probeerde wel zoveel mogelijk de productie te saboteren. Terwijl de Duitsers gerekend hadden op 25.000 vliegtuigmotoren waren er dat in werkelijkheid slechts 8.500. Maar voor de vijand werken houdt altijd een risico in. Bij geallieerde luchtaanvallen met Lancaster-bommenwerpers van de RAF op 9 en 10 mei 1944 werd de Gnome et Rhône fabriek in Gennevilliers zeer zwaar beschadigd zodat er van de productie van vliegtuigmotoren geen sprake meer was. Bij vroegere aanvallen op 8 en 9 februari van dat jaar was ook de fabriek in Limoges al zwaar beschadigd. Maar op 8 mei 1945 is voor Frankrijk de Tweede Wereldoorlog voorbij, de Duitsers waren verslagen en maarschalk Pétain werd gearresteerd. Het waren onzekere en verwarde tijden en veel bedrijven wisten niet waaraan zich te houden. Omdat Gnome et Rhône zich tijdens de oorlog had ingezet voor de Duitse oorlogsmachine (net als vele anderen) werd het bedrijf als straf op 29 mei nationaliseerd door de Voorlopige Regering en werd de naam veranderd in SNECMA (Société Nationale d'Etudes et de Construction de Moteurs d'Aviation) met Joseph Weill als directeur. Eind dat jaar werd ook de fabriek van Gnome & Rhone in Limoges opgedoekt en het personeel ontslagen. Op 1 januari 1946 vroeg het

Construit à un moment où l'État réarmait.
Les Français impressionnés à leurs propres actions!

SIFT
HERACLES 480



CONSTRUIT POUR DURER!



De SIFT montageband in de fabriek in Argenteuil, een zeer zeldzame foto want erg lang heeft de productie niet geduurd in de SNECMA fabriek

ministerie van Luchtvaart uitdrukkelijk aan de S.N.E.C.M.A. om ook de voormalige werkplaatsen van de vliegtuigfabriek van Renault in Billancourt over te nemen eveneens door de Franse staat genationaliseerd en beheerd onder de naam 'Atelier Aéronautique de Billancourt'. De zwaar beschadigde fabrieken van Gennevilliers en Kellermann werden opnieuw opgebouwd en ingezet om vooral Amerikaans militair materiaal te herstellen waaronder 5.000 Continental motoren voor Shermann tanks in de fabriek van Gennevilliers. Zo kon minstens de helft van het personeel in



Een lange rij Sift TD4 trekkers binnen de fabrieksmuren, wachtend op transport of kopers.

dienst blijven. Ook de Kellermann fabriek profiteerde van de Amerikaanse aanwezigheid, daar werden 600 GMC dieselmotoren en ruim duizend Amerikaanse legermotorfietsen gerepareerd. Maar de Amerikaanse troepen vertrokken zodat er door de Fransen niets meer te repareren viel. De SNECMA moest dus dringend op zoek naar andere producten om te kunnen overleven. In de fabriek van Gennevilliers werden con-



Toen de SNECMA in Argenteuil, na enkele woelige jaren failliet ging en werd opgedoekt ontlokte dat veel protest van de werknemers. De slogan op de fabrieksmuur luidt: " De regering wil onze fabriek sluiten, wij willen werk".

sumentenproducten zoals o.a. kookpotten geproduceerd. In de Kellermann fabriek afsluiters, spruitstukken en cilinders. In de Voisin fabriek in Issy-les-Moulineaux werden trekker motoren en roomafscheiders gemaakt, soms zelfs koelkasten en veldkeukens voor het leger. Bij de heropbouw van de fabriek in Argenteuil, waar zowel vliegtuigmotoren, motorfietsen en fietsen werden gebouwd, werd beslist om de nodige aanpassingen uit te voeren voor de productie van een landbouwtractor. De keuze viel op de Société d'Installation de Force et de traction, waarvan de dieseltrekker SIFT TD4, zich al voor de oorlog bewezen had. Was het een verplichte keuze of speelden er ook andere motieven een rol, we kunnen het alleen maar vermoeden! In de SNECMA fabriek van Argenteuil speelde namelijk de communistische partij een hoofdrol 'geruggesteund' door Charles Tillon, één van de communistische ministers in de regering. Hun eerste activiteit bij de heropstart was de productie van tijdens de oorlog door Gnome & Rhone ontwikkelde vliegtuigmotoren. Maar dat bleek een foute inschatting want die motoren waren nooit getest en op dat tijdstip zelfs voorbijgestreefd. Al snel bleek dat ook de kwaliteit van de motoren veel te wensen overliet. Britse en Amerikaanse motoren waren van betere kwaliteit en bovendien goedkoper. In het buitenland was dan ook niemand nog geïnteresseerd in de Franse motoren en zelfs de Franse staat wilde ze niet. De verliezen stapelden zich op in zoverre dat de gecumuleerde schulden in 1949 meer dan de totale waarde van de fabriek bedroegen! En het waren niet die 900 bromfietsen, de 400 motorfietsen, de 2.380 fietsen en de enkele honderden SIFT landbouwtractoren die SNECMA van de



Een TD4, waarvan er honderden werden gebouwd in Argenteuil, kreeg uiteindelijk ook een ereplaats in het Safran/Snecma museum.

ondergang konden redden! Volgens de dagbladen uit die periode was het zelfs de productie van de SIFT tractoren die uiteindelijk het doodsvonnis betekende voor de fabriek van Argenteuil. Er zat dus niets anders op dan de onderneming failliet te laten gaan, dat was de enige manier om de staat over te halen om de SNECMA een forse kapitaalsverhoging toe te staan, van 100 miljoen naar 1 miljard Frank! Wij hebben de indruk dat het alleen maar om de centen ging en dat Sift



daarvan het slachtoffer was! De Snecma kreeg zijn kapitaalsverhoging van 1 miljard en was tegelijkertijd verlost van die SIFT tractor die uiteindelijk toch maar een blok aan hun been was en niet paste in hun beleid! De werkplaatsen van Argenteuil werden vervolgens in november 1952 ontruimd en overgenomen door de firma Dassault. Toch was de SNECMA niet dood, een overheidsinstelling weet je gaat niet bankroet en met een kapitaal van 1 miljard kon men ineens veel kanten op! In 2005 fuseerde de onderneming met het Franse Sagem tot SAFRAN, een beursgenoteerd bedrijf en wereldspeler op het gebied van vliegtuig- en raketmotoren, satellieten, defensie enz. In het Safran museum (Musée aéronautique et spatial Safran) in Réau bij Melun kan men naast vliegtuigen, motoren, enz ook een prachtig gerestaureerde SIFT TD4 bewonderen, de tractor van de gemiste kansen!

Frans Vanbaelen

SIFT



Maishakselen oude stijl



Nadat de drukke oogstperiode bij ons ook weer achter de rug is en de machines weer schoon en ingevet in de stal staan heb ik nu ook nog maar wat tijd gemaakt om daar een verslagje van te maken. Ook dit jaar hebben we weer op 2 percelen gehakseld eind september; 1 dag bij het thuishonk van de 'Blôkers' in Stiphout. Waar we maar 2 ha hoefde, en dit jaar voor de eerste keer de 4 rijige PZ Quatro gebruikt hebben aan de PZ Harvall. Want de kemper 2 rijer van vorig jaar was wat aan de kleine kant voor de PZ, deze combinatie paste in onze ogen beter en het voordeel is dat we niet zo vroeg uit bed hoeven want in een half dagje is de klus nu geklaard. Ook hadden we de taken een keer omgedraaid; ikzelf zat op de kuil, en Job deed het hakselwerk. De rest van de club zorgde weer als van ouds voor het transport dat ook ieder jaar wat groter wordt door de steeds groter wordende trekkers binnen de club. We hadden voor Willy 2 kuiltjes gemaakt één kleine voor de zomer, en 1 iets groter voor de winter. Het was een geslaagde dag die we mooi op tijd konden afsluiten met een hapje en een drankje. De twee-

de dag een paar weken later begon wat fris en mistig maar, gelukkig klaarde het weer snel op. We waren nu bij de fam. Corsten, waar we 4 ha hakselde met twee hakselaars, omdat ze zelf een shovel hebben voor op de kuil. Wel vroeg dat wat meer van het transport omdat het toch een paar km rijden was, en de mais mooi vlot kwam. met z'n tweeën deden we toch 6 rijen. En waren de grotere kiepwagens wel handig, jammer genoeg hadden we deze dag wat uitval van kiepwagens voordeel daarvan was dat de PZ en de Fendt af en toe wat op adem konden komen, en om 4 uur waren de beide hakselaars dan ook vort dorstig toen we ze weer wat te drinken hadden gegeven hadden we het karwei om 18:00 uur ook weer plat, en konden we met zijn allen op naar de friet en een pilsje om de dag ook weer succesvol af te sluiten. Zo al met al weer een paar mooie dagen met een gezellige vriendenclub die allemaal de zelfde hobby delen. Zeker in deze tijden is dat toch iets wat iedereen nodig heeft; Wat ontspanning en gezelligheid.

Tjef Broks namens TC de Blôkers





De maatvergelijking met Heino Neuber uit het museum (links) geeft de afmeting weer

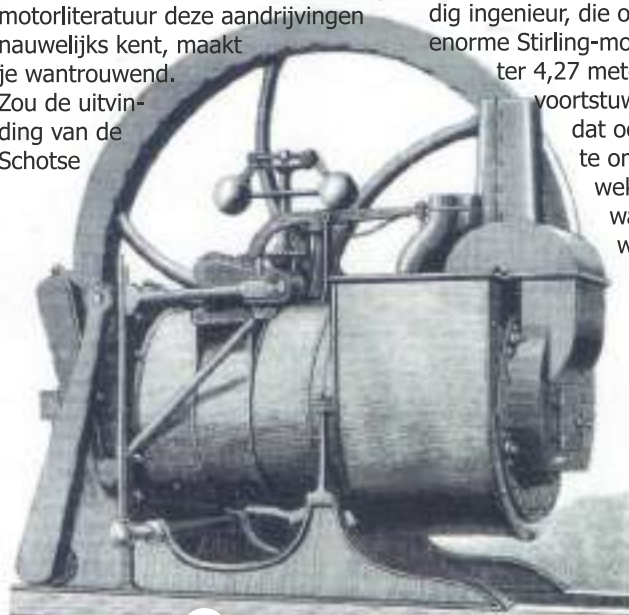
Warmte MOTOR



De sprong in de ontwikkeling van stoommachine naar de verbrandingsmotor was groot, heel erg groot. Ontbreekt er daarom een schakel in de ketting? Is er iets vergeten? Of buiten beschouwing gelaten? Of misschien zelfs verzwegen om de bekendheid van de "echte" motoruitvinders niet te verminderen? Zoals de zaken er nu voorstaan, kan deze verbinding alleen de hetelucht-motor zijn geweest.

Wat en stoommachine is weet iedereen, die iets heeft met "motorengeschiedenis". Maar wat is eigenlijk een heteluchtmotor? Een antwoord van professor Bommel mag je niet verwachten - dat zou ook niet echt helpen. Maar het feit dat zelfs de huidige motorliteratuur deze aandrijvingen nauwelijks kent, maakt je wantrouwend. Zou de uitvinding van de Schotse

predikant Robert Stirling, gemaakt in 1816, echt zo vergeten moeten worden? geraden? Misschien waren er geen van deze motoren? Welnu, wat dit laatste betreft, het bestaan van de hier gepresenteerde heteluchtmotor bewijst het tegenovergestelde. Bovendien werd de machine gebouwd door een bedrijf dat later onder een andere naam een van de meest succesvolle fabrikanten in de Duitse motorgeschiedenis zou worden. Op dat moment bestond Stirlings idee al bijna een halve eeuw en was sindsdien overgenomen en verder ontwikkeld door andere uitvinders. Een van de bekendste was de in Zweden geboren Amerikaan John Ericsson. Met zijn in 1858 gepatenteerde "calorische motor" slaagde hij er voor het eerst in een bruikbare serie heteluchtmotoren te produceren. Ericsson, een veelzijdig ingenieur, die onder andere een enorme Stirling-motor (zuigerdiameter 4,27 meter!) als scheepsvootstuwingsysteem en dat ook zonlicht gebruikte om energie op te wekken. Het resultaat was; iets dat tegenwoordig nauwelijks denkbaar is een hype over heteluchtmotoren in de leidende motorindustrie. Industriële landen - van de VS tot En-





Veel materiaal voor het vermogen van één pk. Vergeleken met de afmetingen van een stoommachine is hij echter veel kleiner en gemakkelijker te vervoeren

geland, Frankrijk en Duitsland tot Scandinavië. In Duitsland was Klett & Co. een van de licentiehouders naast Machinefabriek Buckau. Oppericht door de zakenman Johann Friedrich Klett, zijn Machinefabriek gespecialiseerd in stoommachines en spoorwegmaterialen. In de 19e eeuw werd de stoomindustrie beschouwd als de belangrijkste industrietak - het meest vergelijkbaar met de auto-industrie van vandaag. Het bedrijf deed het goed, want na de dood van Klett groeide het onder leiding van zijn schoonzoon Theodor von Kramer-Klett. Vanaf dat moment omvatte de productie ook staalconstructies zoals de (oude) zuidbrug in Mainz. Deze veelzijdigheid is essentieel kenmerkend voor de vroege werktuigbouwkundige fabrieken. Er was nauwelijks een fabrikant die geen tweede of derde bron van inkomsten had. Geen wonder dus dat Klett & Co. altijd op zoek was naar de nieuwste ontwikkelingen en deze testte op geschiktheid voor hun eigen bedrijfsprofiel. Het ding met de heteluchtmotoren klonk veelbelovend: ze waren kleiner, eenvoudiger en aanzienlijk goedkoper dan stoommachines, maar ook zuiniger en minder gevaarlijk. Ze waren ook gemakkelijker te vervoeren. Voor een bedrijf als Klett zou productie geen al te grote uitdaging moeten zijn. Hoofdontwerper Ludwig Werder nam het project op zich en zette de bouw op gang. In tegenstelling tot verbrandingsmotoren werken heteluchtmotoren met een externe warmtebron. Er zijn verschillende versies, maar uiteindelijk zijn ze altijd gebaseerd op het idee van Stirling. De essentiële structurele eenheden van een Stirling- of heteluchtmotor zijn daarom altijd dezelfde: Warme bron, koude bron, expansiekamer, compressiekamer, expansiezuiger, compressiezuiger, warmtewisselaar. De hier gepresenteerde 'klett' werkt met een open systeem. Dat wil zeggen, de lucht is bij elke nieuwe werkcyclus gerelateerd aan de atmosfeer en wordt niet heen en weer bewogen binnen een gesloten circuit zoals in sommige andere ontwerpen. De beroemde uitvinder van de stoommachine, James Watt, zou er ooit over hebben gezegd; "Ondanks het helde-



De drijfstangpen van de krukas moet altijd worden gesmeerd, ook als deze niet op hoge snelheden draait. Hiervoor is een oliereservoir.



De pal wordt bediend door een hendel. Deze pakt het getande vliegwiel en brengt de machine tot stilstand.

De verbrandingskamer aan de warme kant van de machine illustreert een groot voordeel van heteluchtmotoren - ze kunnen worden gebruikt met alle soorten vaste brandstoffen

re ontwerp, herkent hij het principe, maar begrijpt nog steeds niet dat deze constructie draaid". De motor verscheen in januari 1863 en kreeg het nummer 152. Dergelijke machines waren bedoeld als aandrijfbron voor zaag-, graan- en suikermolens, voor allerlei soorten pompen, blazers, vrachtliften. Bovendien moeten ze zowel stationair als mobiel worden gebruikt. Ericsson, die samen met een andere uitvinder, Alexander Rider, de "Rider-Ericsson Engine Company" oprichtte, zei ooit dat er wereldwijd al 20.000 van dergelijke aandrijvingen in gebruik waren. Bij elkaar zou Klett & Co. ongeveer 60 heteluchtmotoren gebouwd hebben, in de vermogensklassen van 0,5 tot 6 pk. Het project was echter geen groot succes. Het functionele principe van werken door middel van warmtewisseling liet geen hoge snelheden toe. Als gevolg hier-

van waren de prestaties van dergelijke aandrijvingen vanaf het begin beperkt - tenzij de constructie onmetelijk zou worden vergroot. Toen deden stoommachines het beter. Desalniettemin werd de Klett-motor bekend vanwege zijn fabrikant. De opleving van het bedrijf, dat begon onder Theodor Kramer-Klett en Ludwig Werder, leidde in 1873 tot de naamsverandering in de Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg. Zelfs toen resulteerden de eerste letters in een afkorting die later beroemd werd. Het bereikte echter pas zijn volledige betekenis in 1898, toen het machinebouwbedrijf in Neurenberg (voorheen Klett & Co.) en de machinefabriek in Augsburg fuseerden tot de Machinefabriek Augsburg-Nürnberg AG fusies - kortweg MAN. De hier gepresenteerde machine komt uit de speciale tentoonstelling "Alles maar gebakken

lucht? - 200 jaar heteluchtmotor ... en geen einde" in het mijnmuseum in Oelsnitz/Erzgebirge. Onder de 'aanhangers' is de afgestudeerde ingenieur en heteluchtmotorspecialist Gerd Maier, aan wie we de aangrenzende technische gegevens van de eenheid hebben te danken. In zekere zin kan de Klett & Co. nr. 152 tot de voorouders van de dieselmotor worden gerekend. Bovendien is het een van de oudste nog bestaande heteluchtmachines. Vanuit dit oogpunt was het niet meer dan logisch dat de restauratie door DAN werd uitgevoerd. Het is thuis in het DB Museum in Neurenberg - en dus in de stad waar het is gemaakt.

Tekst: Jens Kraus

Foto's:

Mijnmuseum Oelsnitz/Erzgebirge

Deel

16

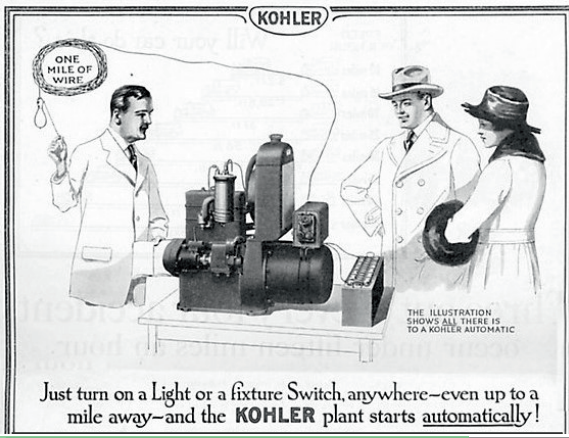
Twintractoren

Door Twan Jonker

KOHLER
ENGINES

K





De rijkere mensen in de VS en daarbuiten konden meestal wel een generatorset kopen voor de verlichting van hun huis. Kohler sprong daarop in. Ook werden ze voor het leger gebouwd.

Pas vanaf 1920 begint Köhler met het produceren van motoren voor diverse doeleinden. De landbouw in de VS en ook de rest van de wereld had behoefte aan een motor die kwalitatief goed was, en niet te duur

Een oude fabrieksfoto uit de jaren 40 laat zien dat er volop motoren werden gebouwd. In dit geval voor de oorlogsindustrie



Een fraaie reclamefolder van Kohler motoren uit de jaren 50.

Veel melkmachines zijn later met deze motoren uitgerust, alsook getrokken hooimachines etc. Kohler wordt vanaf de jaren 20 in vele takken van bedrijfstigheid ingezet. Zo ook bouw-machines en



Een mooie aggregaat van Kohler in hun eigen fabrieksmuseum. Heb zelf ooit zo een zelfde set gehad, maar later weer verkocht. Ze lopen heel mooi en rustig.

generatoren etc worden uitgerust door deze zwaar geteste motoren. Motoren werden vanaf meet af aan getest op de Noordpool, op testlocaties waar veel vocht en of warmte is en noem zo maar op. Het is een bedrijf dat heel graag wil concurreren met de gevestigde orde zoals Briggs & Stratton.

Vanaf half jaren 30 van de 20^e eeuw, heeft Köhler veel geproduceerd voor het Amerikaanse leger zoals Aggregaten. Deze hadden veelal een watergekoelde 4 cilinder benzinemotor met magneetontsteking en fraaie radiator met Köhler inscriptie. Deze aggregaten draaide met 1500 toeren heel rustig wat best opmerkelijk was. De meeste aggregaten in die tijd draaide met meer als 3000 toeren om maar 60Hz te kunnen halen (veelgebruikte frequentie in het leger van de VS) Ik heb zelf ooit zo'n aggregaat gehad, en spijt dat ik deze verkocht heb. Ook compressoren werden aangedreven met een motor uit deze fabriek, maar dit waren meestal 1 cilinder of 2 cilinder luchtgekoelde motoren. Het aandeel in de productie was overigens kleiner als die van Briggs & Stratton, maar



Een kleine Kohler K-141 motor die veelal op de kleiner zitmaaiers en tuintractoren te vinden was zoals Wheel Horse



Hier een Kohler K-181 motor met dynastarter. De John Deere 110 uit de jaren 60 had o.a. deze motor op hun machine gebouwd.

omdat ze daar niet de gehele productie aan konden werd Kohler ingeschakeld om mee te produceren. Voor de tuintractoren van de jaren 50 tot half jaren 80 begon het met de Köhler K-Serie motoren. Deze waren er in diverse uitvoeringen en bijbehorende vermogens. De Kohler K-141S was de kleinste voor deze



De Kohler K-321 is een van de meest gebruikte motoren van Kohler in de tuinmachine industrie. Je komt ze nog vrij vaak tegen en je kunt de meeste onderdelen gewoon nieuw kopen.....

machine en had 6pk. Het starten geschiedde veelal met een trekstarter. Maar soms werden er bij de fabrieken een dynostarter gemonteerd, die zowel de motor kon starten als de accu bij kon laden. Verder in



Een Kohler K-341 kom je bijna niet tegen, en aan onderdelen is in Nederland bijna niet aan te komen.

deze Reeks waren er nog de Kohler K-161 en K-181 van respectievelijk 7 en 8pk die beide heel veel in de John Deere 110 uit 1963 werden gebruikt. De vroege bouwjaren gebruikte de 7pk K-161 motor en vanaf 64 werden de K-181S motoren gemonteerd op deze John Deere 110 modellen. Ze hadden net wat meer vermogen en koppel wat weer ten goede kwam met het maaiwerk van hoger gras en eventueel andere werkzaamheden in de tuin en daaromheen. De volgende in



Een Kohler Magnum 8 is een van de kleinste in deze serie. Je komt ze in diverse formaten tegen in 1 en 2 cilinder motoren.

de rij was de K-241 van 10pk. Het opmerkelijke was dat deze motoren allemaal van gietijzer waren. Zeer degelijk en zwaar gebouwd. De K serie motoren gaan, mits je er olie in houdt een leven lang mee. Na 40 á 50 jaar kan het wel eens zijn dat de zuigerveren sleets geraakt zijn, maar met een nieuwe set en een keer de cilinder door honen doet hij het vaak dan ook weer. Meestal merk je dat de zuigerveren versleten zijn, niet zozeer aan compressieverlies, maar aan olie-verbruik en walmen van de motor. Meestal is dan de



Een 2 cilinder boxer motor van het type Magnum. Het zijn krachtige motoren, maar vrij lastig om te repareren.



Een liggende motor van het type Command 16. Ook deze kom je nog regelmatig tegen op de wat oudere zitmaaiers en tuintractoren

olieschraapveer versleten. Heel af en toe wil de cilinder nog wel eens conisch worden. Maar dan heeft de motor of een zeer zwaar leven achter de rug en of te weinig olie. Een veel gebruikte motor onder de zitmaaiers van toen was de K-301 en K-321 motor van 12 en 14pk beide 1 cilinder benzine motor. Je komt ze toch nogal eens regelmatig tegen op diverse tuintrekkers alsook andere machines voor de bouw of tuinbouw. De K-341



Een staande Command van over de 18pk met 2 cilinders in V-vorm. Deze motoren waren er ook in liggende versies.

is een beetje zeldzamer en is 16pk. Ook is hier een kopklep versie van. Maar die zie je eigenlijk nooit in Nederland. Onderdelen zoals pakkingsets, zuigerveren, carburateurs etc zijn nog wel vrij goed te leveren, behalve voor de K-341 zijklepper en kopklepper. Zuigers en andere onderdelen zijn hier na--genoeg niet te krijgen en zo wel, dan heel prijzig. Een veel gebruikte serie bij de tuintractoren en zitmaaiers van de jaren 70 en 80 waren de Magnum serie motoren, ook wel aangeduid met M serie. Vanaf de Kohler Magnum 8 tot de Kohler Magnum 20. De lichtere modellen waren 1 cilinder zijklep motoren en de 2 cilinder motoren waren de zwaardere modellen. Deze 2 cilinders waren boxer motoren (zuigers tegenover elkaar) De meeste van deze serie waren elektrisch gestart dmv een gewone startmotor. De M serie was de opvolger van de K- Serie. Merken als Wheel Horse en Cub Cadet hebben veel gebruikt gemaakt van deze motoren. Ze stonden ook bekend als degelijk en betrouwbaar alsook krachtig. Er

zijn veel personen die nu in de minipuller wereld zoeken naar deze 2 cilinder motoren voor hun klassieker. Je hebt wel een probleem als je bij de 2 cilinder boxer motoren zuigerveren moet vernieuwen. Wil je de cilinder over de zuigerveren schuiven zonder ze te breken, dan moet je dunne handjes hebben en een engelengeduld. Het carter bestaat namelijk uit 2 helften en dient met drijfstangen en zuigers in elkaar gezet te worden.



Een motor die je nu nog steeds wel vrij veel tegen komt is de Kohler Courage. In 1 en 2 cilinder motoren. Deze motoren hebben de neiging dat ze gaan scheuren doordat de carterbouten lostrillen.

Je kunt dus niet eerst de cilinders erop zetten en dan met een zuigerveerklmband de zuigers en drijfstangen monteren, want je kunt niet meer bij de drijfstangbouten komen. De fout (vind ik) die ze hebben gemaakt bij deze cilinders is dat ze er geen afgeschuinde rand op hebben gemaakt om het gemakkelijkere te maken de zuigers in de cilinders te monteren, zoals we dat kennen bij blindgeboorde stationaire motoren zoals een Lister A bijvoorbeeld. De latere series die veel gebruikt worden in de Jaren 90 tot aan pakweg de 10's van de jaren 2000 waren de Command motoren ook wel afgekort CH motoren genoemd. Vanaf generatoren en tuinfrezen tot aan zitmaaiers en tuintractoren werden deze breedschalig gebruikt. Je had bijvoorbeeld de 7pk reeks die heel veel leek op de Intek staande motor met schuine cilinder van Briggs & Stratton, tot aan een 2 cilinder 25pk motor in V vorm die veelal op zwaardere machines werden gebruikt. De Command 7 werden veel op aggregaten en tuinfrezen gebruikt van die jaren, alles wat daar tussen zat



Een flinke scheur in een Kohler Courage motor. Het is gelukkig meestal wel weer te lassen.



Dat Kohler met zijn tijd mee gaat mag duidelijk zijn. Een injectie motor is veelal schoner en zuiniger dan een motor met carburatie. Milieuvriendelijkheid is vandaag de dag nogal een ding.

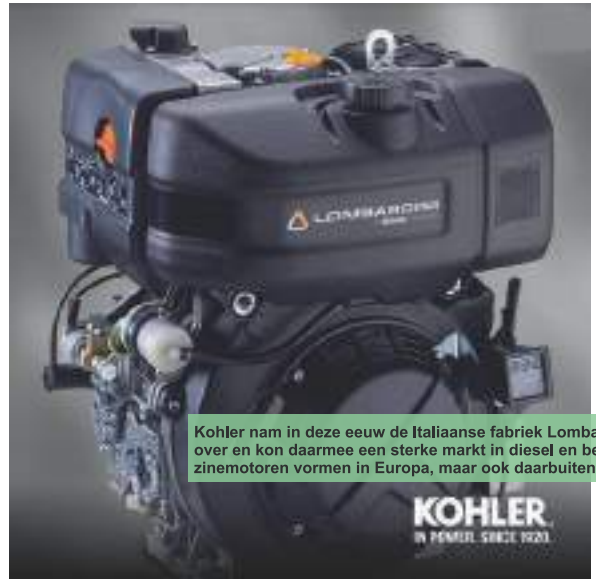
vond zijn weg in verschillende machines zoals zitmaaiers. De motoren worden nu nog geleverd, maar dan wel met elektronisch geregeld Injectiesysteem (EFI) Dit omdat de motoren tegenwoordig aan diverse milieu eisen moet voldoen, die in de VS nog veel strenger zijn dan hier. Meestal zie je op een sticker ook wel staan "not for use in de USA, Europe only!" Niet voor gebruik in de VS, al-leen voor Europa. Een motor die ook veel gebruikt werd in de jaren 2000 tot ongeveer nu was de Courage serie. Deze serie werd met SV aangeduid. Ze waren er in 1 cilinder en 2 cilinder V- motoren en veelal in liggende versie te vinden op zitmaaiers. Een groot probleem bij deze motoren en ook de schrik van veel handelaren en tuinmachine verkopers,

is dat dit model motoren de neiging heeft om snel te scheuren doordat carterbouten nogal eens loslopen en de 2 carterhelften door het lopen van de motor t.o.v. elkaar gaan bewegen en dan gaan scheuren. Dit resulteert (als je geluk hebt) in een kapotte car-



Een mooie reclamefolder van een EFI (Electronic Fuel Injection) motor van Kohler.

terpakking, maar met pech scheurt je carter en lekt hij daarop olie. Lassen is dan (mits mogelijk) de enigste remedie. Tegenwoordig is Kohler ook de eigenaar van



Kohler nam in deze eeuw de Italiaanse fabriek Lombardini over en kon daarmee een sterke markt in diesel en benzinemotoren vormen in Europa, maar ook daarbuiten.

Lombardini motoren in Italië. Zodoende bouwt Kohler dus ook dieselmotoren in diverse modellen van 1 cilinder tot 6 cilinder. Ik denk dat met recht gezegd mag worden dat Kohler over de gehele breedte een van de grootste firma's is van de VS op het gebied van veel producten. Op het merk Lombardini kom ik een andere keer terug.

De volgende keer ga ik verder met het merk Gilson. Een merk dat al behoorlijk oud is, en ook stationaire motoren heeft gemaakt.

Twan Jonker



Een 4 cilinder 1372 ccm Kohler (Lombardini) dieselmotor type KDW 1404 met 33 pk.



De geschiedenis van

MIEDEMA
WINSUM (FR.)





BS-Hoof-opsleepwagen

overbodig. In de 60er jaren ontwikkelde Miedema een hydraulische kiepwagen die zowel achterover als zijwaarts kan kiepen. Ook ging Miedema zich richten op de mechanisatie in de akkerbouw in het bijzonder de teelt van aardappelen. Er werden machines ontwikkeld



zoals, stortbunkers, hallenvullers, opschepapparaten en transportbanden voor het in- en uitschuren van aardappelen, uien en bloembollen enz. In de jaren 70 ontwikkelde Miedema een opraapwagen voor het oprapen van nat gemaaid gras. In 1972 krijgt Miedema een opdracht van Vicon uit Nieuw-Vennep voor het maken van 700 kunstmeststrooiers. Een jaar later volgde een vervolgoopdracht voor nog eens 2000 strooiers. In 1976 is de productie capaciteit weer op peil, door de toenemende vraag van kipwagens worden



deze voortaan op een andere locatie gemaakt. In 1978 wordt de 2000^{ste} kipwagen verkocht. Jaren later werd op basis van de opraapwagen een snij-pers opraapwagen ontwikkeld met een snij-persrotor geheten de Miedema Presto. Deze was voorzien van een invoerrotor en een groot aantal messen die het gras

kort sneden, en zodoende een veel hoger laadvolume had dan voorheen. Doordat de beveiliging van de vele snijmessen tegen obstakels, zoals stenen niet optimaal



was, en door gebrek aan geld om dit aan te passen, en mede ook de grote voorraad van onverkochte wagens deed men besluiten om de productie te stoppen. Miedema hanteerde voortaan de slagzin; **“Niet meer verkopen wat gemaakt is, maar maken wat verkocht is”**. Uiteindelijk komt Miedema in moeilijke



den er volgt een directiewisseling. Maar die kan ook niet voorkomen dat het bedrijf noodgedwongen moet worden verkocht. In 1986 wordt Miedema overgenomen door Vicon te Nieuw-Vennep en verandert van naam in 'Miedema Landbouwwerktuigenfabriek BV'. In 1989 besluit Vicon om Miedema onder te brengen bij moedermaatschappij 'Greenland' dat enkele jaren eerder is ontstaan uit Vicon, Zweegers, Fahr en Boeke-Heesters. In het nieuwe beleidsplan wordt in Winsum





alleen nog maar geproduceerd, en wordt de afdeling ontwikkeling naar het hoofdkantoor in Nieuw-Vennep overgebracht. De verkoopafdeling verhuist naar Boeke-Heesters te Amersfoort Door deze 'verschuivingen' komen daarom veel arbeidsplaatsen bij Miedema te



nies) opgericht. Naast Miedema en Rumpstad vallen hieronder ook een aantal nationale en internationale bedrijven, waaronder Boeke-Heesters Lelystad. De rood/gele kleur van Miedema wordt een groene kleur met de merknaam 'Netagco'. Na het faillissement van de Netagco Holding gaat Miedema in 2014 naar een Belgische landbouw machine fabriek genaamd Dewulf.



vervallen. In 1993 koopt Rumpstad (ploegenfabriek) in Stad aan 't Haringvliet Miedema op. Een paar maanden later wordt vanuit Rumpstad de houdstermaatschappij Netagco (Netherlands Agricultural Compa-



Het van oorsprong Belgische Dewulf, een full-liner in machines voor de aardappelteelt en wortelgewassen neemt dankzij de overname van Miedema een belangrijke rol in wereldwijde top van fabrikanten van machines voor het poten en oogsten van aardappelen en wortelgewassen. In 2017 verdwijnt de naam Miedema en gaat voortaan verder onder de naam Dewulf. Een van de dealers in Nederland is Abemec.

Henk van den Langenberg



De Puizzellmoek

april



agenda@klw-vereniging.nl

De overgebleven letters vormen een bedrijfstak.

Maastricht

Denksport
PUZZELBLADEN

In en Uitlaatjes

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 emailen: 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 Adel 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.

Hooischudder/opduiner **PZ** zweegers 2000 in goede staat. **Goudland** kantelploeg F35 (opgeknapt), Tuinbouwfrees ca. 60 cm breed, **Sachs** 2-taktmotor 98 cc (opgeknapt). Henk van Sonsbeek Nederaselt, tel. 024-6221776, email: hvansonsbeek@outlook.com

Nieuwe balenklem met Euro aansluiting € 600,00. Hydro-elektro laadkraantje 12 Volt. 2 autoanhangers (1 enkelas – 1 tandem) opknappers € 100,00 samen. 2 trekkerbanden 9 x 24. 1 compleet nieuw wiel 6-gaats 19 x 17. Diverse balenprikkers. Lastrafo 220 – 380 volt 350 amp. € 150,00. Propaan flesjes met soldeer brander. Buigijzers voor leidingen 12-15-22 mm. W. Verweij Reeuwijk. Tel. 0182-395428 of 06-53279667
Email: W.T.Verweij@gmail.com

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

Mc.Cormick 275, 414, 634, **Belarus**, **Deutz** Stompkop, **Fiat**, **Steen** 3 schaar wentelploeg in goede staat, Kunstmeststooiers groot en klein, Cultivatoren, Kuilsnijder, 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
Tel: 0031622668910.

Mestbreker type JF. AV3 3 ton, in goede staat. Tegen elk aannemenlijk bod. Wim v.d. Schoot Oirschot. Tel. 06-47031884.
Email: info@desteenuil.nl

2 x metalen 2delige draaipooten. 1 x 5 meter en 1 x 6 meter doorgang. Afsluitbaar, Met enkele stukken zijhekwerk inclusief kolommen. Beschikbaar vanaf moment dat deze vervangen worden. Zelf afhalen, Prijs in overleg. Pieter van der Meer. 06-34657000.

Gevraagd

Deutz D 3005 of D 4005 voortrekkhaak **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

Hydrauliek Aggregaat ong 15 liter per min. 180 a 200 bar. Met tank, en elektrisch aangedreven. Eventueel met een stuurventiel voor een dubbel werkende cilinder. John Brands Boskant.
johnbrands@hotmail.com

Cabine doek voor een **Fordson** Dexta. Sjaak van de Bosch Maarheeze tel. 06-43605251.





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



Steeds meer mensen ervaren het gemak van VDI Auctions.
 Ook verzamelaars zien de voordelen hiervan in.
 Hebben wij ook úw 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

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**

VISSER

www.visser.nl

autoelectra-dieselservice

BOSCH

Diesel Service

DELPHI

DIESELPOINT

STEK



Eberspächer



PIERBURG

TOMTOM



WORK

Bedrijventerrein "De Rietvelden" Hedikhuizerweg 11 d-e 5213 JZ 't Hart
tel: (073) 6240400 fax: (073) 6210753 E-mail: info@visser.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

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 planner

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



**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

VERBA®

Al 40 jaar een
begrip in
voerautomaten



VERBAKEL BV
Plastic & Stainless steel products

www.verba.nl

0413 474036 info@verba.nl