

den uitlaat

Tweemaandelijks clubblad van de KLV



Nr. 3 Juni 2022

Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging





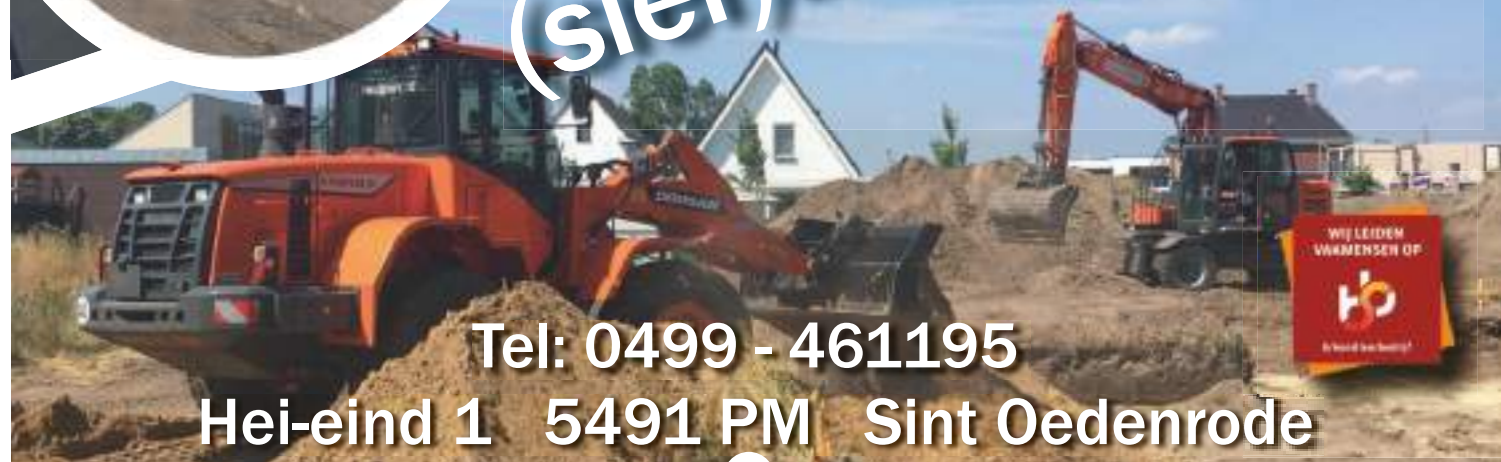
H. KUIJPERS BV

www.hkuijpers.nl

Sloopwerken

Infra en
Grondwerken

(sier)Bestratingen



Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode



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

Riverside VINTAGE

riverside-vintage.com

de Eenvoud
 Financiële planning

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

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



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



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

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

J.AARTS bv

grondverzet en transportbedrijf

www.aartsgrondverzet.nl

Gerwen



**STERK IN GROND-
EN SLOOPWERK**

**Vakmanschap
is wat telt**

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



Loon en
Grondverzet
A.van Leuken

Steepeindstraat 10
5396 NN Lithoijen
info@avanleuken.nl
www.avanleuken.nl
Tel:0654650884

VISSER

www.visserautoelectra.nl

autoelectra-dieselservice

BOSCH

Diesel Service



DIESELPOINT

- Dynamo's
- Startmotoren
- Voertuig elektronica,
- Auto elektronica diagnose
- Diesel techniek
- Common-rail systems
- Benzine injectie
- Magneetontstekingen
- Eberspächer verwarming
- Aircoservice
- Plantaardige diesel
- Auto alarm, telefoon, radio
- Navigatie systemen
- Voertuigvolg systemen



Bedrijventerrein "De Rietvelden" Hedikhuizerweg 11 d-e 5222 BC 's-Hertogenbosch
tel: (073) 6240400 fax: (073) 6210753 E-mail: info@visserautoelectra.nl

van **D**eursen
iervoeders

VOER / STROOISELS, OOK PARTICULIER



www.vandeursendiervoeders.nl

Paarden-, Schapen-, Hondenvoer,
Vlas - Houtvezel, Zaagsel,
Winter: Stroozout, Winterwortelen

Industrieweg 8 5492NG Nijnsel
Tel: 0413 - 472642

sportprijzen
graveerwerk
reclame

Onderscheidend in
werk en meer



MANDERS

Witweg 9 Sint Hubert Telefoon (0485) 45 36 47
www.manderssportprijzen.nl

Jansen Metals

Metaalrecycling

0031 (0)622676797

www.jansenmetals.nl

Dorpsstraat 102
5556VL Valkenswaard

Acifit Accu Service

Vanaf Maandag 19 maart 2018 is onze winkel Eendenjachtstraat 105 5042 XD Tilburg gesloten. Wij blijven echter accu's leveren, U kunt gewoon bellen naar het u bekende telefoonnummer (06 42749800). Graag tussen 10.00 en 17.00 uur. Wij komen dan de accu bij u thuis afleveren en eventueel testen/monteren (tegen een kleine extra vergoeding). Met vriendelijke groeten Theo en Annie Dingemans

tel: 06 42749800 www.acifitaccuservice.nl





Ton van Uden Transport
Zijtaart | 06 53551188

TVU-transport is op zoek naar gemotiveerde chauffeurs!

- Voor binnen- en/of buitenland
- Fulltime en Parttime
- Weekendhulp



Ton van Uden 06 53551188



L.Janssen
Motorenrevisie

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

Handelsonderneming

A. HEESAKKERS

De Smalspoorman

Tevens alle slooponderdelen van Holder




Werkplaats Wilhelminastraat 22
5738 AE Mariahout

Showroom-werkplaats
Knapersven 11 5738 PC Mariahout
Tel: 0499 - 422812 Fax: 0499 - 421160
Mobiel: 06 53785952

www.smalspoortrekkers.com

Doelstelling KLW

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

Vice-Voorzitter

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

Secretaris

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

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

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

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

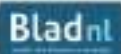
Eindredactie, Ontwerp en opmaak

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:

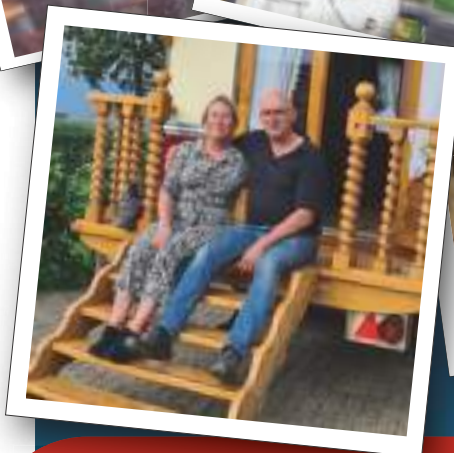
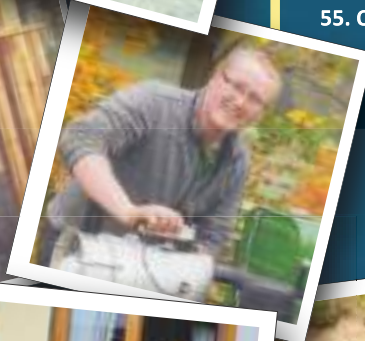


Inleveren Copy
april nummer
vóór 25 juli 2022

www.klw-vereniging.nl

E-mail: webmaster@klw-vereniging.nl

10. Colofon/Inhoud
11. Voorwoord
12. Verslag jaarvergadering
13. Rectificatie
13. Kegelavond
13. Geboren
14. Keientrek
14. Kentekenplaathouders
15. Stand van zaken.
15. Info redactie
16. Evenementenkalender
18. Ons hutje
20. Bloesemtocht
21. Eendaagse busreis
22. De vrouw naast de hobbyist
26. Akkerzaag
32. Nieuws uit 1987
34. Prikbord
35. Tracteur LMP & Labor
40. Steppendier
45. Oplossing puzzelhoek
46. Dieselpest
50. Genadeloos
55. Oogstdag Hoeve Strobol
56. Tuintractoren
60. Geschiedenis ISPAM
62. De puzzelhoek
63. In- en uitlaatjes



Voorwoord

Première

Mijn eerste voorwoord als vice-voorzitter, dus zal ik me eerst even voorstellen, voor de degene die mij nog niet kennen. Ik ben Tjef Broks, 35 jaar, en woon samen met Femke en onze 2 dochters in Aarle-Rixtel. Ik heb een eigen bedrijf als monteur van landbouwmachines, en daarnaast handel ik nog wat in tractoren en machines. De voorzittershamer heb ik overgenomen van Jos, maar ik draai al een aantal jaren mee in het bestuur en plattelands commissie. Jos bedankt voor alle wijze woorden die je ons hebt meegegeven. Op de jaarvergadering hebben een aantal bestuurswisselingen plaats gevonden zoals al eerder aangegeven. We hebben in de nieuwe samenstelling, ook al bestuursvergaderingen en een praatavond gehad. Het is voor iedereen weer even wennen om het juiste plekje weer vinden. Maar dat gaat goed komen daar wordt hard aan gewerkt door iedereen. Coen is wel gestopt in het bestuur maar draait nog wel even mee om het secretariaat netjes over te dragen aan Matty Krol, en daar zijn we erg blij mee. Verder hebben we

inmiddels al weer 2 toertochten gehad. De bloesemtocht in Tuil, en de KLV toertocht vanuit Eerde. Daar zijn verder op in dit blad de verslagen van te lezen. De 1 daagse busreis is goed verlopen en was ook mooi, heb ik uit betrouwbare bronnen vernomen. Het volgende wat op het programma staat is het Plattelands festival 1-2-3 juli. De voorbereidingen zijn in volle gang, maar daar meer over in 'de stand van zaken'. Wel wil ik nog een oproep doen voor vrijwilligers; want zonder vrijwilligers is er ook geen festival. En ook als je je geroepen voelt om tijdens andere evenementen te helpen ben je altijd van harte welkom. neem dan gerust contact op met een van de commissie- of bestuursleden. op 17 augustus is na 2 jaar de kegelavond weer terug van weg geweest. Graag hoop ik jullie op een van deze evenementen te zien en anders op een praatavond. Voor vragen of suggestie's mogen jullie mij altijd bellen, maar wel liefst s'avonds.

Tot snel!

Tjef Broks



Op 6 april werd de jaarvergadering van de K LW weer weergehouden. Aanwezig waren 66 leden. Het bestuur was volledig, aanwezig zijn Jos, Gerard, Joke, Tjef, Coen, Matty, Henk en Rob. We begonnen met enkele actuele mededelingen, en de ingekomen stukken. Hierna volgde een nabeschuiving van de afgelopen evenementen van de maand maart. Daarna volgde het jaaroverzicht waarin alle evenementen van de K LW in 2020 en 2021 werden genoemd.

Jaaroverzicht 2020

Het jaar 2020 is heel anders verlopen dan iemand had kunnen voorspellen, dit is het jaar dat corona in ons land kwam. Hierdoor zijn vele evenementen niet doorgegaan. Het ledenaantal per 31 december 2020 was 888, hiervan waren er 80 tweede lid, 2019 zijn we begonnen met 883 leden, dus het aantal leden is met 5 toegenomen. We hebben in het jaar 2020 slechts 6 bestuursvergaderingen gehad, normaal zijn er dat 11. Daarnaast waren er nog een aantal plattelandsfestival commissie vergaderingen. Deze vergaderingen zijn bij Henk van Meel gehouden of bij Joke en Gerard. Het clubblad is dit jaar weer in elkaar gezet door Jan van Rooij, daarvoor heeft hij artikelen ontvangen van Henk van den Langenberg, Regina van de Meer en Anne Selten, Hans van der Linden en Marjo Koppes, Twan Jonker, Piet van der Poel, Toon en Corrie Bekkers, het bestuur en nog vele mensen meer, hiervoor bedanken we ze allemaal. Het bestuur is ook gewijzigd, afgestreden is Edwin van den Elsen. Edwin was in het bestuur sinds 2018. Rob Raaijmakers had een jaar stage gelopen met het bestuur en is toegetreden tot het bestuur. Matty Krol loopt nu stage bij het bestuur. Coen somde daarna een samenvatting van alle evenementen van 2020 op.

Jaaroverzicht 2021

Ook het jaar 2021 is net als 2020 heel anders verlopen dan iemand had kunnen voorspellen, vele evenementen gingen niet door tgv de corona. Het is tevens het jaar waarin we allemaal een kenteken konden/moeten aanvragen voor onze tractoren. Het ledenaantal per 31 december 2021 was 877, hiervan waren er 80 tweede lid, we waren het 2020 jaar begonnen met 888 leden, dus het aantal leden is met 11 afgenomen. We hebben dit jaar slechts 4 bestuursvergaderingen gehad, normaal waren er dat 11 geweest. Daarnaast zijn er nog een aantal plattelandsfestival commissie vergaderingen. Deze vergaderingen zijn bij Gerard en Joke geweest. Het clubblad is dit jaar ook elkaar gezet door Jan van Rooij, daarvoor kreeg hij artikelen van Henk van den

Langenberg, Regina van de Meer en Anne Selten, Twan Jonker, Piet van der Poel, Toon en Corrie Bekkers, het bestuur en nog vele mensen meer, hiervoor bedanken we ze allemaal. Het bestuur is dit jaar weer gewijzigd, Matty Krol had een jaar stage gelopen bij het bestuur, en is toegetreden tot het bestuur. Coen gaf daarna een samenvatting van alle evenementen van 2021. Vanwege de corona zijn we in 2021 begonnen met een lege kalender.

Het financiële jaaroverzicht werd gepresenteerd door onze penningmeester. Met behulp van een PowerPoint presentatie werden de in en uitgaven toegelicht. Na deze presentatie werd het woord gegeven aan de kascontrolecommissie, dat waren Pieter van der Meer en Tien Verhoeven, zij waren hierover tevreden. De puzzel uit den uitlaat is afgelopen jaar door 23 leden 6 keer goed doorgegeven. Aan 1 persoon uit deze groep wordt een prijs verloot, een cadeau bon. De winnaar is geworden; Neanne de Haas, dochter van Frank de Haas. Aftredend zijn Coen Verhoeven, Henk van Meel en Jos Heijmans. Coen zit in het bestuur sinds 2002, is sinds 2003 secretaris, totaal 20 jaar. Henk sinds 2007, in totaal 15 jaar. En Jos sinds 2008, is sinds 2019 vice-voorzitter, dus totaal 14 jaar. Matty neemt nu het secretariaat over van Coen. Tjef neemt alle voorzitterstaken voorlopig over van Jos. Er zijn nu 2 nieuwe stagelopers in het bestuur bijgekomen, dat zijn Martijn Verbakel en Willem Swinkels. Na het officiële deel werden de komende evenementen besproken.



Tjef neemt de voorzitterstaken voorlopig over van Jos.

Jos bedankt iedereen voor het plezier en de goede samenwerking die we hebben gehad samen met alle leden van K LW. Jos overhandigt daarna de voorzittershamer en zijn koffer aan Tjef. Na een bedankwoord van Jos gaat de microfoon over naar Tjef. Tjef bedankte daarna nog de aftredende bestuursleden, en nodigd hun nog uit voor een etentje samen met het overgebleven bestuur. Piet deed daarna nog een dankwoord voor de aftredende bestuursleden en vertelde een samenvatting van de afgelopen jaren met het bestuur. We eindigde de vergadering met een rondvraag, hier werden enkele vragen gesteld, die op een deskundige manier beantwoord werden.

Coen Verhoeven

Rectificatie

In de vorige Den uitlaat stond een deel van de lijst dubbel, en deels niet er op, hieronder de juiste.

Jan van der Aa	Boekel
Fam. Bijvelds	Keldonk
John Brands	Boskant
Leo Coppelmans	Son
Toon van Deursen	De Mortel
Frans van der Doelen	Vinkel
Theo van Eert	Sint Oedenrode
Sjef van Goch	Empel
Jan van Grinsven	Sint Michielsgestel
Frans van Haaren	Haaren
Neanne de Haas	Best
Adriaan Hazenberg	Breugel
Jan van Herk	Riethoven
Martien van der Horst	Venhorst
Joke Jacobs	Boxtel
Chris Jansen	Valkenswaard
Willie Koolen	Keldonk
Vincent van Kuringen	Gerwen
Pieter Maas	Gerwen
André van Rooij	Mariahout
Marianne van Schie	Amsterdam
Riky Termeer	Spoordonk
Annie Verbakel	Nijnsel



KLW egelavond

Hierbij nodigen wij u en uw familie uit voor de KLW kegelavond op woensdagavond 17 augustus 2022. Deze wordt na 2 jaar weggeweest te zijn, weer gehouden op de kegelbanen van de Vresselse Hut te Nijnsel. Deze kegelavond begint om 20.00 uur en duurt ongeveer tot 23.00 uur. Op deze avond worden er twee rondes gekegeld. We proberen de kinderen in eerste ronde mee te kunnen laten spelen, zodat we na de eerste ronde, de prijzen voor de kinderen al kunnen uitreiken. We hopen op een grote opkomst, en wensen je weerveel kegelplezier net als vanouds.

KLW-bestuur



Geboren

Ties zoon van Vincent & Nicole van Kuringen



Keientrek



Dit jaar hebben we helaas geen sleepwagen op het Plattelands festival. Daarom dachten wij als jongere leden om een keientrek te organiseren, om zo elke tractor stil te krijgen! Op de zaterdag is de keientrek vrij toegankelijk voor iedereen om een keer te proberen te trekken. De zondag willen we een kleine competitie houden om te kijken welke trekker het sterkste is. Dit gaan we via inschrijving doen. Je kunt je eigen inschrijven op het plattelands festival. Dit is mogelijk op zaterdag 2 juli vóór 18.00 uur. Deelname is volledig op eigen risico. We gaan in diverse klasse 's trekken namelijk: 0 t/m 30 pk, 30 t/m 60 pk, 60 t/m 90 pk, 90 t/m 120 pk, 120+ pk en de Gloeiklopklasse We hopen jullie daarbij te zien, op de keientrekbaan!

**Martijn Verbakel
Frank Wijffelaars
Willem Swinkels**



KLW

kentekenplaathouders

Verkoop KLW kentekenplaathouders.

Vanaf 1 januari is de kentekenplicht ingegaan voor alle tractoren in Nederland.

De KLW heeft voor de nieuwe kentekens een kentekenplaathouder laten bedrukken en wil deze tegen een gereduceerde prijs aan de leden verkopen. Hier een aanwijzing hoe deze plaathouders te bestellen? De prijs ervan is: Normale maat langwerpige: € 2,00.- Vierkant: € 4,00.- Klein vierkant: € 3,00.-

Voor informatie of bestellen kun je contact opnemen met.

Joke Kuijpers 06 13670287.



Plattelands festival 2022

De Plattelandscommissie is alweer enige tijd bezig om een mooi plattelandsfestival neer te gaan zetten. Een belangrijk puntje waarvan iedereen op de hoogte moet zijn is, dat deelname van het festival geheel op eigen risico is. Het is dan ook van belang dat iedereen er zelf verantwoordelijk voor is, en dat het materiaal verzekerd is. De indeling van het terrein is helemaal klaar, daarin zullen nog wel wat dingen gaan veranderen, maar daardoor zal het ook zeker een mooie show gaan worden. Er zal op de hele show genoeg te zien en te doen zijn voor jong en oud. Het festivalterrein is vrijdag 1 juli

vanaf 9:00 uur te betreden, ook dan pas is er toegang tot de camping. Het is dus niet mogelijk om je caravan op donderdagavond te komen brengen. De muziek in de tent zal op vrijdagavond verzorgd worden door DJ Peerke. Hierbij zal rekening gehouden worden met ieders muzieksmaak. Op zaterdagavond komt de band Meuk. Zin in een ontbijtje op zondag? Ook dit jaar wordt er weer een ontbijt georganiseerd, hiervoor kun je jezelf opgeven via het inschrijfformulier dat bij de vorige Uitlaat zat. Dit jaar zullen we, net als voorgaande jaren, zorgen voor voldoende sanitaire voorzieningen. We zijn daarom nog op zoek naar iemand die de toiletten een aantal keren schoon wil maken. Mocht je jezelf geroepen voelen dan horen wij dit graag. Voorgaande jaren hadden we altijd een mooi clubje vrijwilligers die ons hebben geholpen met het opbouwen van de show. Ook dit jaar zijn we afhankelijk van vrijwilligers voor het opbouwen. Dus als jullie ons daarbij kunnen komen helpen, zouden we dat erg op prijs stellen. We zijn op zoek naar hulp voor de volgende dagen: **Maandagavond 27 juni vanaf 18:00 uur** Vloer leggen - vlaggenmasten en bouwhekken zetten - noodverlichting en de noodkabel leggen. **Dinsdagochtend 28 juni vanaf 08:00 uur** Tent opzetten - camping uitzetten - waterslang uitleggen - dranghekken zetten. **Woensdag 29 juni vanaf 18:00 uur** Vlaggen ophangen - fietsenrekken, verkeersborden en lantaarnpalen plaatsen - tent en bar inrichten. **Donderdag 30 juni** Stroom leggen - WC - ibc aanleggen - verlichting in de tent realiseren - weg bewijzering zetten - inrichten van de bar. In het weekend zelf zijn er natuurlijk ook altijd nog vrijwilligers nodig. Heb je zin en de tijd om te helpen? Geef je dan op bij Tjef Broks 06-12290484. De opgave voor de werktuigdragers begint mooi op gang te komen, uiteraard kun je jezelf hier nog steeds voor opgeven, dit kan vanaf nu ook door in het invullen van het inschrijfformulier. Wij hebben er ontzettend veel zin in, en wij hopen jullie natuurlijk ook.

De Plattelandsfestival commissie

info redactie

Hier alweer de derde Den uitlaat van dit jaar. Goed gevuld, zoals iedere keer. Deze keer weer vol informatie over en van de KLW. Met ondermeer weer enkele terugblikken naar evenementen, een goed gevulde evenementenkalender, de stand van zaken van het komend Plattelandsfestival, mooie artikelen van onze vaste medewerkers, schrijvers, en vrijwilligers. Kortom veel informatie en leesplezier in deze juni editie. (Red)

Evenementen kalender

Uw evenement opgeven, mail
het naar Regina van der Meer:
agenda@klw-vereniging.nl

Juni

- 18 Lauwerzijl
- 18 Well
-  19 Koekelare
- 26 Spoordonk

- 26 Haaksbergen
-  26 Melkwezer (B)
- 26 Saasveld

Juli

- 1-2-3 Nijnsel**
- 2 St. Nicolaasga
- 6 Nijnsel**
- 9 Luxwoude
- 10 Voerendaal
- 10 Rolde
- 16 Nuis (Gr)
- 16 Lekkerkerk
- 17 Westerbeek
- 24 Steenbergen
- 25-28 Groesbeek
- 30-31 Panningen

Augustus

- 6 Leerdam
- 6 Goedereede
- 7 Nijnsel**
-  7 Kortemark
- 7 Boechem (B)
- 10 Ruurlo
- 11 Enter
- 13 Sint Annaland
- 13 Alphen
- 13 Dwingeloo
-  13-14 Nordhorn
-  13-14 Schaffen (B)
-  14 Merkem (B)
-  14 Herderen (B)
- 17 Nijnsel**
- 19-20 Achterveld

- 20 Kamperveen
- 20 Ophemert
-  20-21 Ravels
-  25-29 Tarrant Hinton
- 27 Cothen
- 27 Nijbeets

- 27 Cothen

-  27-28 Maldegem

September

- 2-3 Nieuwland
-  2-4 Lenaken (B)
- 3 Harkema
- 4 Nijnsel**
- 4 Altweerderheide
- 4 Tilligte
- 10 Kallenkote

Oldtimertreffen loc. Stadsweg 72 inl. bij Jouke 06 10655249 of soc.lauwerzijl@outlook.nl
24^{ste} Wellse Toertocht v. oude tractoren loc. Maaijenstraat 9 inl. Cor van Heumen 06-49928614.
Treffen Kletsekoptuffers loc. Lekestraat inl. kletsekoptuffers@outlook.com
21^{ste} Internationale tractoren en motoren show loc. Spoordonkseweg 128
inl. Emile van Esch 0499 - 577186 / Theo Roosen 06 48707500
Toertocht inl. Johan Joossink telefoon 06 50671989.
Rondrit IHC- & Steyerclub door het Hagelands landschap inl Ingrid 0032 495741575.
internationale Oldtimerdag loc. loohavenweg/loodijk inl. www.oldtimerclubsaaasveld.nl

Plattelands festival te Nijnsel inl. Gerard Smits 06 53781276.
Oldtimershow OT&TO loc. Omloop inl. oldtimertuningorg@hotmail.com of 06 25352109.
Praatavond in de Vresselse Hut inl. Tjef Broks 06 12290484.
Toertocht inl. otctoertocht@gmail.com, na 18.00 uur Martin de Jong tel. 06 19470773.
Heuvellandtocht org. OTMV Gelderland inl. Gert van Beest, 06 1728499 gertvanbeest@hetnet.nl
Toertocht loc. de molen op de Brink inl. 06 22405669 of 0524 - 552552.
Oldtimer trekkertocht org. OTMV Loc. Museum 't Rieuw, Oudeweg 17 inl. 06 82486463.
Hooibouwdag Poldertuffers loc. Opperduut 14 inl. Gerrit Mudde 06 11251807 of www.devrijheidonline.nl
34^{ste} Westerbeekse Oogstdag „De Wissse Dorsers“ loc. Stevensstr. 41 inl. www.twissedorsers.nl
Toertocht org. OTMV Noord-Brabant loc. Franseweg 9 Inl. Mark Frijters 06 55718275.
8^{ste} Editie tractor vierdaagse (totaal 200 km) startloc. Ketelstraat 26A inl. www.campingdeleigraaf.nl
Internationaal Historisch Festival info@ihf-festival.nl info@ihf-festival.nl Ruitterterrein De Vosberg Ninnweg 176 inl. www.hmtklep.nl

Steile dijken toertocht voor Ford/Fordson en Ferguson Inl. Gose Krul 0345 - 616635 of 06 22922207.
Oldtimerdag OTMV Zuid-Holland Zuid/Zeeland Loc. Oostdijkseweg 23 inl. fam.van.erkelens@outlook.com
Oogstdag Hoeve Strobol inl. Bert Verbakel 06 53817669.
Treffen Kletsekoptuffers loc. Groenestraat 1 inl. kletsekoptuffers@outlook.com
Ambachtelijk graan oogsten inl. Gustaaf Wouters 0032 477361016 of gustaaf.wouters@pandora.be
17^{ste} Oldtimershow Loc. Groenloseweg Inl. Jaap Geerlig 0573-452010 of 06 52113183 (18.00 en 19.00 uur)
Oldtimershow en Ponymarkt Inl. Gerrit Holland telf; 0547 - 381380.
Oldtimer evenement loc. Museum De Meestooft Bierensstraat 6 Inl. Harry de Rond, 06 11108635.
Boerendag & oldtimershow Thema: Fiat. Loc. Oude Rielseweg Inl. René Verheijen 013-5082786.
Oogstdag OTMV Inl. Hans Bos tel. (06) 23 64 89 22
Historischer Feldtag thema: „Landbouw 50er jaren“ loc. Lohesch 61 inl. www.treckerclub.de
Oldtimer Fly & Drive loc. Nieuwe Dijkstraat 77 inl. +32 13 33 44 60
Oldtimermeeting 'Zwartrokers van Toen' loc. Rodesteenstraat 5 inl. 0032 495535902
Oogstfeesten loc. Tongersesteenweg en de Romeinse weg inl +32 476 400087 of oilpull@telenet.be
Kegeavond in de Vresselse Hut inl. Henk van Meel 06 22687078

Oogstfeest Achterveld loc. Postweg 2 inl. Jan-Willem Groeneveld 06 12544113.
Oogstdag Loc. Zuidwendigeweg 9 (tegenover landgoed Wittenstein) inl. Aalt van den Hul tel. 06 19026766
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
Oogstfeest loc. Kapelleweg inl. www.oogstfeestkrommerijnstreek.nl
Stoppeldei met tractoren, stationaire motoren, oogstwerkzaamheden, oogstmarkt, inl.
www.risping-nijbeets.nl info@risping-nijbeets.nl of 06-29446537.
Oogstfeest OTMV Loc. Kapelleweg. Inl. Website: www.oogstfeestkrommerijnstreek.nl
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
Internationaal oldtimertreffen loc. Engelse Hof 10 inl. +32 89 739 850
Toertocht de Spitkeet Inl. jappie65@hotmail.com of via WhatsApp op 0630359621
Vrijwilligersmiddag/avond inl. Jos Heijmans 06 53703675.
Landdag loc. Heltenbosdijk 10 inl.
Tweents Oldtimer Festival loc. Westenveldweg inl. www.twensoldtimerfestival.nl
1^{ste} Kallenkoter oldtimerdag inl. GertJan 06 15381404 kraampjes zijn ook welkom.

September

- 10 Oostermoer 5^{de} Toertocht inl. <https://oostermoerfeest.nl/oldtimer-tractoren-trekkertocht>
10 Stroe Toertocht naar 'Doesburgermolen' loc. Houtbeekseweg 4 inl. Jan. W Groeneveld 06 12544113.
10 Zuidlaren Stationaire motorendag OTMV bij de molen "De Wachter" Inl. Jacob Smit tel 0592273786 of Evert Mennega tel. 0592261830.
- 10 Stroe Toertocht OTMV Gelderland loc. Houtbeekweg 4 inl. Jan-Willem Groeneveld 06-12544113.
11 Geel Show vrienden van 't Veld loc. Blokstraat inl Roger van Asbroeck 0032 472651348
7 **Nijnsel** **Praatavond** in de Vresselse Hut inl. Tjef Broks 06 12290484.
17 **Nijnsel** **Najaars ploegwedstrijd** inl. Coen Verhoeven 06 10821269.
17 Leermens Oldtimerdag met trekkers, stat. motoren en dorsen inl. L.H. Groenewold tel. 0596581768
18 Vinkega Oldtimerfestival OTMV loc. Zuiderweg 68 inl. [.o.f.v.@gmail.com](mailto:o.f.v.@gmail.com) of www.oldtimerfestivalvinkega.nl
18 **Nijnsel** **Graafdag** inl. Gerard Smits 06 53781276.
18 Noordwolde Oldtimerfestival Vinkega OTMV loc. Zuiderweg 61 inl. o.f.v.@gmail.com
24 Nieuwe Tonge Oldtimerdag OTMV Loc. zorgboerderij Geusje's Stee Korteweegje 52 inl. www.oldtimerdagnieuwetonge.nl
24 Oudehorne (Fri) Flaeijfeest OTMV 10 uur Boerenoptocht. 11:30 openluchtmuseum inl. www.flaeijel.fr
25 Zelhem Oldtimerdag & Ruilbeurs loc. Museum Smedekinck Pluimersdijk 5 inl. Dick Tijken 06 81264585

Oktober

- 1 Mijnsherenland Ruilbeurs OTMV-OVHW met bezichtiging privé collectie loc. westdijk 82 Inl. 06 46296867
2 Panningen Ruilbeurs HMT loc. Ruitterterrein De Vosberg Nannesweg 176 inl. markt@hmtklep.nl
5 **Nijnsel** **Praatavond** in de Vresselse Hut inl. Tjef Broks 06 12290484.
8 **?** **Verrassingstocht** inl. Matty Krol 06 44613269.
8 Lochem koffieklets met Bruineblaadjesrit OTMV loc. Papenslagweg 2 inl. G. Korenblek 0573 - 402038.
8 Groot Ammers Toertocht Groot Ammers MC Vogelvrij De lange slag loc. Sportlaan 1 inl. info@delangeslag.nl
9 Oud-Gastel Ruilbeurs OTMV NBr. Inl. Ad Hagenars – 06-51208513
16 Lochristi Ruil- en onderdelenbeurs loc. Pauwstraat 166 inl Raf Janssens 0032 475826129
16 Poppel (B) HMCK Ploegdag inl. Harry v/d Broek 0032493/166482 hanomagparts@gmail.com www.hmck.be
27 Oene Oener koefeest loc. Donselaarsweg 25 inl. Arjan Berends 0578 – 641537 of oldtimerskoefeest@kpnmail.nl
30 **Nijnsel** **KLW Voorjaars Ruibeurs** inl. Jos Heijmans 06 53703675.

November

- 2 **Nijnsel** **Praatavond** in de Vresselse Hut inl. Tjef Broks 06 12290484.
3-5 **?** **3 Daagse busreis** inl. Jan Verkuilen 06 53140227. (let op datum's gewijzigd)
5 Achterberg Ruilbeurs Grebbetrekters loc. Cenuraweg 24 inl. Cornelis 06 53434978.
12 Lexmond Snertrit De lange slag loc. Nieuwe Rijksweg 6 inl. info@delangeslag.nl
13 Wortel Ruilbeurs HMCK loc. Beukendreef 2c inl. Harrie vd Broek 0032 493166482 of www.hmck.be
26 **Nijnsel** **KLW Feestavond** in de Vresselse hut inl Joke Kuipers 06 13670287.
26-27 Zwolle 32^{ste} Landbouwminiaturenbeurs LCN loc. IJsselhallen inl. www.agritoy.nl

December

- 7 **Nijnsel** **Praatavond** in de Vresselse Hut inl. Tjef Broks 06 12290484.
18 **?** **KLW Kerstrit** inl Matty Krol 06 44613269.
31 Reusel Eindejaars Ruilbeurs HMT loc. Manege 'Meulenhoai' Hulsessedijk 34 inl. markt@hmtklep.nl



20 Woonwagons
helemaal zelf gebouwd

HUISVLIJT

TROTS OP 'HUTJE'

door **Hortence Chen**

*Klussen kan op vele manieren. Van modelbouw of kunstobject tot complete verbouwingen! Vandaag een kijkje in Sint-Oedenrode bij **Jos Heymans** (60) en zijn vrouw **Petra** (58) die zelf een woonwagen hebben gebouwd.*

Wie: Jos (60) en Petra Heijmans (58)

Beroepen: monteur bij een boomkwekerij en fulltime huisvrouw.

Klus: woonwagons.

Duur: zeven maanden.

Voor Jos en Petra is het uiterst genieten: met hun oldtimer trekker en woonwagen de weg op gaan om vervolgens op een camping vakantie vieren. Zeven jaar lang deden ze dat met hun vorige woonwagen 'Carpe Diem', maar binnenkort trekken ze er met hun nieuwste trots Ons Hutje op uit.

Vervanging

Ook deze nieuwe woonwagen hebben ze helemaal zelf gebouwd nadat ze tot de conclusie kwamen dat 'Carpe Diem' aan vervanging toe was. „Die woonwagen was iets klassieker en kleiner”, ver-

telt Jos. „Er zat geen badkamer in, alleen een chemisch toiletje. Normaal gesproken douchen we in het badhuis op de camping, maar een eigen douche leek ons prettig.” Jos en Petra hadden een nieuwe kant-en-klare woonwagen kunnen kopen. „Dan krijg je toch nooit helemaal wat je wilt”, stelt Jos.

„Aangezien we de vorige wagen ook zelf met veel plezier hebben gebouwd, besloten we opnieuw aan de slag te gaan.” Ze hebben maar even om de tafel gezeten. „Een uurtje, om een schets te maken.” Het echtpaar

Echtpaar
bouwt
woonwagons

kocht een nieuwe aanhanger van zes meter lang als basis. „Die bleek niet lang genoeg, dus daar hebben we aan de voorkant zo'n 80 centimeter aan gelast zodat er genoeg ruimte voor de badkamer was.“ „De achterkant verlengden we met anderhalve meter voor het bordes. Daar kunnen we 's ochtends lekker koffie drinken.“ Ons Hutje is in totaal 9 meter lang, 2,5 meter breed en 3,5 meter hoog. Volgens Jos weegt de woonwagen wel vier ton. „Met alles erop en eraan: een zithoek, keukentje, slaapgedeelte met tweepersoonsbed, douche en toilet.“ Ons Hutje is voornamelijk gemaakt van het duurzame douglas- en essenhout. „Petra heeft de buitenkant vier keer gelakt, nu gaat het nog langer mee.“ Jos en Petra zijn in oktober begonnen. Elk vrij uurtje dat ze hadden, hebben ze geklust. Nu is de woonwagen zo goed als af. „Alleen de



Foto gemaakt in het beginstadium, tijdens de bouw van de woonwagen van Jos en Petra.

gasleiding aanleggen en het douchegordijn ophangen.“ Deze week gaat is Hutje voor het eerst de weg op. Jos en Petra rijden dan in vier uurtjes (omdat de trekker maar 30 kilometer per uur gaat) naar Geldern in Duitsland. Daar kunnen ze een paar dagen bij een kennis op de boerderij staan. Jos: „We hebben ook plannen om de Elfstedentocht in Friesland te rijden. Maar mijn allergrootste wens is om ooit richting Zwe-den te gaan.

Heeft u ook een bijzonder klusobject dat u graag wilt laten zien? Mail naar mijnklus@telegraaf.nl



Bron dagblad De Telegraaf



Bloesemtocht




Tuil Zondag 24 april 2022

Gelukkig, na enkele jaren van verplichte coronarust konden we onze oldtimers weer van stal halen voor een mooie toertocht; de Bloesemtocht in de Betuwe. Op zaterdag twee mooie Schlüters, van het type SUPER, gepoetst, vloeistoffen gecontroleerd en opgeladen. Klaar voor zondag. De startlocatie was traditiegetrouw bij minicamping De Hoge Haren aan de Katijfweg in Tuil. Zondagochtend was het al een gezellige drukte bij De Hoge Haren. Er waren al een stel clubleden met hun tractoren aanwezig. Sommige waren al een paar dagen eerder afgereisd en stonden met hun caravan of woonwagen al op de camping. We konden op de camping dan ook de nieuwe woonwagen van Jos en Petra bezichtigen. Een mooie woonwagen met een vloer van het zeer zeldzame Bubinga hout. Mooi ding. De organisatie had gezorgd voor een gezellige ontvangst met koffie, thee en cake en ook de inschrijving was prima geregeld. Er hadden zich ongeveer vijfenveertig personen aangemeld met vijftig tractoren. De weergoden waren ons goed gezind, zonnig en droog met een fris windje. Er werd in drie groepen gereden, dit om de overlast voor het overige verkeer zo veel mogelijk te beperken. De rit ging door het afwisselende rivierenlandschap met mooie velden, dorpjes, dijken boeren weggetjes en veel boomgaarden waarvan een groot deel nog in bloei stond. Erg mooi om te zien en te beleven. De tussenstop was bij loonbedrijf Voskuilen in Gellicum waar door de organisatie aan iedereen een

hapje werd uitgedeeld in de vorm van een slaatje. Slaatje is eigenlijk niet het goede woord, het was meer een koude schotel voor drie personen. Een flinke hap, wel lekker. Vanaf de tussenstop hebben we, wederom in drie groepen, de toertocht vervolgt. Het eindpunt was de weer camping De Hoge Haren. Daar was het een gezellig samenzijn met een drankje een puntzak friet met snack. Na het afsluitende woordje van onze voorzitter Tjef, waarbij hij de organisatie en de sponsoren bedankte voor de goede zorgen, gingen de meeste van ons weer huiswaarts.

Het was weer een gelaagde toertocht die we er zeker in moeten houden.
Organisatie en clubleden bedankt!

Tinie Verheijen

DE HOGE HAREN HOERDENRIJ CAMPING 



Eendaagse KLW busreis



We konden na 2 jaar eindelijk weer op reis na de corona epidemie. Normaal wordt de eendaagse busreis gehouden in februari maar door de toen nog onzekerheden betreffende de Corona was de ze verplaatst naar 29 april. We werden verwacht om 7.45 uur op de parkeerplaats in Schijndel waar onze chauffeur Hein ons stond op te wachten zodat we om 8.00 uur konden vertrekken. Onze eerste bestemming was het Baggermuseum in Sliedrecht waar we om 9.30 werden ontvangen met koffie en



gebak. We werden in 3 groepen gesplitst en rondgeleid door 3 enthousiaste oud medewerkers die ons het ontstaan van, en de verschillende manieren van bag-



geren uitlegden aan de hand van maquettes en miniatuurbaggerschepen. Ook waren er buiten op het terrein div. attributen te bewonderen die tijdens het baggeren werden boven gehaald. Het museum was gevestigd in het authentieke huis van de familie Volker, een naam die bekend is in het baggeren wereldwijd. Hierna gingen we naar de grootste haven van Europa waar we om 13.00 uur werden verwacht voor een uitgebreide koffietafel bij een echte Truckstop, "Routiers Maasvlakte". Daarna maakten we een stop bij het informatiecentrum Futureland waar een film werd vertoond over het ontstaan en uitbreiding van de tweede Maasvlakte met toelichting van een deskundige. Deze gids ging mee aan boord van onze luxe touringcar

voor een rondrit over de 2^e Maasvlakte waar we de grootste containerschepen van de wereld lagen aangemeerd om gelost te worden. De gids vertelde dat de grote loskranen die de containers van boord haalden niet meer bemand zijn door een kraanmachinist boven in de kraan maar bediend worden vanuit een commando centrum waar men achter een beeldscherm zit met een joystick. Na deze zeer interessante excursie bedanken we de gids en zetten onze reis voort na een restaurant in het dorp Wagenberg waar we van een 3 gangen diner konden genieten met live muziek op de achtergrond. Nadat we allen genoten hadden van het lekker eten en toetje was het tijd om weer huiswaarts te gaan, tijdens de terugreis werd chauffeur Hein bedankt voor de goede zorgen en bereikte we om 8.30 weer ons vertrekpunt in Schijndel. De reiscommissie bedankte iedereen voor hun aanwezigheid en wenste allen een goede thuisreis.

De reiscommissie,
Jan en Henk

PS De meerdaagse busreis in het najaar is gepland op 3, 4 en 5 november a.s.

Noteer de deze datum alvast in je agenda



DE VROU NAAST DE HOBBYIST



Een rondje, werd een ronde

Mannen met een liefhebberij voor tractoren, motoren en machines vullen vaak de pagina's van het KLW-blad. Deze keer kijken we hoofdzakelijk naar de vrouw naast de hobbyist: Lianne van der Veeken uit Rosmalen. Ze is echtgenote van Bart, moeder van vier kinderen, runt mede het melkgeitenbedrijf, is parttimekapster, mantelzorgster voor moeder en schoonmoeder en binnenkort zet Lianne de box weer binnen voor haar eerste kleinkind.

5016 uiteen geweest. Motorisch en technisch moeten mijn trekkers in orde zijn. Hoe ze er vanbuiten uitzien, dat is minder belangrijk. Ik hou van authentiek." Het grote aantal 'ouwe trouwe' tractoren is handig om de vijftieng hectaren grond rond het melkgeitenbedrijf te bewerken. Voor elke klus op het land heeft Bart een passende trekker: "Ik kan de cultivator, of de schijfeg achter elke trekker hangen."

LADY'S RIT

Lianne: „Bart is gek op tractoren en machines. Hij kan er elke dag uren over praten. Het is dan ook niet gek dat zijn hobby overging op onze drie jongens Jelle, Bram en Ruud. De gesprekken aan de keukentafel gaan meestal over machines. Van kleins af leerde Bart de kinderen: alles

Lianne van der Veeken

Vrouwen zijn bijzondere wezens. Ze gedijen het best als ze kunnen zorgen. Daar is Lianne (53) een voorbeeld van. Als we het erf van de boerderij oprijden haalt Lianne juist de was van de lijn, droog geblazen door de schrale polderwind. "Wees welkom", nodigt ze ons uit. "Laten we eerst een rondje over het bedrijf doen dan drinken we later koffie." Een rondje, wordt een ronde want tot onze verbazing hebben zoon Ruud en zijn vader de hele tractoren- en brommercollectie uitgesteld: totaal dertien trekkers.



Er was wel plek voor tien in de woonwagen van Lianne en Bart

Voor het merendeel Internationals die hun power uitspuwen over het erf. Een prachtige show! In de mancave (garage) wacht de Ursus uit 1955 nog op andere koelblokken en een nieuwe stoel. Bart wijst op de originele hefinrichting en de kleine dubbele snelgang. "Tot het laatste schroefje zijn deze Ursus en mijn Lanz



Lianne kent geen hoogtevrees en genoot van haar eerste prijs: een luchtballonvaart

is mooi als er maar een motortje op zit. Ik ben blij dat we ook nog een dochter hebben. Ik ben niet zo fanatiek als Bart maar gun hem zijn hobby. Zelf heb ik een Hanomag: een R40 uit 1942. Toen de kinderen klein waren namen we er ieder twee mee op de tractor naar shows en met onze dochter Merel en haar vriendin reed ik de Lady's rit. Dat was een prachtige tijd. Nu zit ik liever op de duozit naast Bart." Ook op brommers zit een motor dus horen er verschillende Zundapps tot de collectie van de familie Van der Veeken. Bart en Lianne zijn lid van de Geffense oldtimerclub en als het even kan is Bart wekelijks van de partij. Ook Lianne toert graag een aantal uurtjes mee op haar Puch.

LAMMETJES

We nemen een kijkje in de geitenstallen. Die herbergen 900 geiten en moeten tweemaal per dag gemolken worden. Bart: "Daar ben je uren mee bezig en het is fysiek zwaar. Daarom hebben we sinds enkele jaren een vaste werknemer voor de ochtendmelkbeurten en 's avonds werken we met parttimers. Wat geitenmelk interessant maakt? De melk bevat andere lactose en licht verteerbaar vet en eiwit. Voor mensen met een



Lianne rijdt met dochter Merel en vriendin Mariette de Lady's rit

koemelkallergie is deze melk beter verteerbaar. Geitenmelk wordt verwerkt in kaas, yoghurt, ijs en baby-poeder. Buitenlandse kinderen krijgen zelfs snoepjes, gemaakt van geitenmelk." 900 Melkgeiten die ieder twee á drie lammeren krijgen betekent grote aantallen jonge lammetjes. Die worden de eerste dag gevoed met de fles en daarna aan de melkbar. Tijdens de lammerenperiode - ongeveer drie maanden - heeft



Mooie herinneringen aan de tractorshows

Lianne het erg druk met de pasgeborenen. "Om half vijf rammelt dan de wekker. In die periode werken we bijna dag en nacht, ik pak hazenslaapjes op de bank of zit knikkebollend op de keukenstoel."

EIEREN EN HAMBURGERS

Sinds 2004 zijn Bart en Lianne lid van de KLW. Lianne:



Eén van de geitenstallen van de familie Van der Veeken

"We gingen eens kijken op de show en de sfeer paste bij ons. Ons drie jongens zijn net als Bart tractorfanaten: trekkertrek, toertochten maar ook weekenden naar shows vonden we geweldig. We reden naar Nijnsel, Ravels, Panningen, Westerbeek, Wilbertoord en zelfs Mechelen in Duitsland was niet te ver voor ons. De eerste shows in 2004 bezochten we met een oude caravan van 75 euro. We sloopten het binnenste eruit en sliepen met z'n zessen in een groot bed op de grond. Er ging een zwembad mee en een doos speelgoedtrekkers. Bart en de kinderen speelden daar samen mee. De kinderen vermaakten zich prima en ik bekeek met Bart de show. Vervelen deed ik me nooit. Er kwam altijd wel iemand langs om koffie te drinken of te buurten. De boeken die ik meenam gingen weer ongelezen mee naar huis. Na de caravan kochten we een woonwagen. Die had toch meer comfort. Maar inpakken was altijd een karwei. Voor zes personen heb je nogal wat eten nodig." "En vaak hadden we



De vier kinderen Ruud, Bram, Merel en Jelle

verschillende logees. Soms waren we met tien personen. Ik had drie koelkasten en een diepvries in de woonwagen met ijs, snacks en vlees voor de barbecue. Daarnaast moest er geregeld worden dat het bedrijf doorging. Maar eenmaal weg, hadden we prachtige vakantie-dagen. Omdat we op shows vaak bij de ingang geparkeerd stonden, kwamen veel kennissen bij ons aan. Ik zette koffie en bakte eieren en hamburgers in de middag. Maakte ik een rondje over het terrein, dan stond de koffiepot buiten op tafel en schonken mensen zelf in. We kwamen op shows vaak dezelfde personen tegen en raakten vertrouwd met hen. Soms had ik genoeg van de tractorenlucht. Dan



De boerderij van Bart en Lianne van der Veecken in Rosmalen

ging ik met mijn dochter Merel en enkele dames winkelen in de nabije omgeving.”

CIRCUSMENSEN?

Al hadden Lianne en Bart het altijd druk: ze maakten tijd voor de kinderen. “In vakantietijd trokken we met de woonwagen naar De Bergen in Wanrooij. Als de gasten ons zagen aankomen dachten ze dat we tot een circus hoorden. Ja, het was soms lachen. We hebben er mooie herinneringen aan.” Tussendoor een leuke anekdote. Bart: “We zitten hier vlak aan de Maas en onze kinderen vonden het geweldig om te varen. Dus ging de boot op de trailer maar of het onoplettendheid of haast was: toen ik omhoog over de dijk reed en weer beneden naar de Maaskant, was ik plotseling de boot kwijt. Er kwam die dag geen vaartochtje.”

GUNNING

Lianne verkocht fanatiek lotjes aan de ingang van de K LW-show. “De organisatie kende mijn vlotte babbel en wist dat ik vriendelijk kon aandringen. En dat levert geld op.” Zelf kocht ze natuurlijk ook enkele loten en laat haar nu de hoofdprijs winnen! Dat betekende een ballonvaart. Samen met andere gelukkigen stapte ze op een dag in het schuitje. Hoogtevrees? “Nee hoor, we stegen op in Nijnsel en het was de bedoeling om boven Rosmalen te varen en daar te landen. Dat lukte niet helemaal maar ik heb van grote hoogte veel van de omgeving gezien.” Lianne en Bart organiseer-

den eens de kerstrijt vanuit hun boerderij te Rosmalen. “Zoals we aan verschillende tochten deelnamen sloegen we natuurlijk ook de kerstrijt niet over”, vertelt Bart. “Het is traditie om de tractoren in kerstsfeer te brengen en ik had een kerstmannetje vastgemaakt op mijn tractor. De voorzitter had dat in de smiezen en 'gunde' mij de eerste prijs. Dus 'mocht' ik de volgende kerstrijt uitzetten. Niettemin: het was leuk om zo'n honderd hobbyisten bij ons in Rosmalen mogen te verwelkomen.”

HOBBY

Lianne bekommert zich om haar gezin, haar familie, de medewerkers en het bedrijf. Met vier kinderen en 900 geiten kun je nooit de deur op slot doen. Bart: “Lianne is er altijd als je haar nodig hebt. Ze vult zelfs de broodtrommeltjes voor de kinderen en ook voor mij.” “Ja, je moeder heeft je vroeger al verwend”,



Lianne van der Veecken

lacht Lianne. Bart z'n werk is z'n hobby. “Het mooie van ons bedrijf is de afwisseling: melkgeiten en akkerbouw. M'n oude trekkers en werktuigen hoeven geen glanzende laklaag maar zijn prima geschikt voor bewerking van het land.” En de hobby's van Lianne? Daar moet ze even over nadenken: “Shoppen, vakantie, skiën en samen met Bart gaan fietsen.”



De hobby van de familie Van der Veecken

REIZEN

Er liggen mooie vooruitzichten in het verschiet voor het echtpaar Van der Veeke. De woonwagen waarmee het gezin ruim twaalf jaar op verschillende shows stond is verkocht. Daarvoor komt een camper 4x4 Roadtrip voor in de plaats en het is de bedoeling om mooie reizen te gaan maken. Bart: "Wegens fysieke klachten en geen opvolger voor ons bedrijf, ondernemen we stappen om te stoppen met ons geitenbedrijf. We willen door Europa trekken, de plannen voor onze eerste reis naar Frankrijk zijn in de maak." Al nagedacht hoe het bevalt om huis en haard voor langere tijd achter te laten? Lianne: "Dat moeten we ervaren. Het is nu al lastig om twee dagen weg te gaan. Maar

meer vrije tijd wil zeggen dat we ook meer shows kunnen bezoeken. Met een camper kunnen we ons sneller en makkelijker verplaatsen. Want historische tractoren, motoren en werktuigen: die interesse zal er altijd blijven. Zeker bij Bart maar ook bij mij."

Lianne en Bart,
Wij waren bij aankomst aangenaam verrast. Het was prachtig om te zien hoe de trekkers met lopende motoren zich in een cirkel op het erf presenteerden. Fijn dat we een kijkje mochten nemen in jullie prachtige bedrijf.

Corrie en Toon Bekkers



Ook deze hobby mag er zijn

Boerenmert Hapert

Op zondag 18 september 2022 keert Hapert weer voor één dag terug naar grootmoeders tijd. Van 10.00 tot 17.00 uur is sfeer en gezelligheid troef in het centrum van Hapert. Ook dit jaar kent de Boerenmert weer vele bezienswaardigheden zoals een groot aantal oude ambachten, tentoonstellingen, diverse demonstraties en attracties, het sfeervol ingericht historisch paviljoen, het boerenerf van weleer, een grote braderie, diverse muziek- en dansoptredens en natuurlijk het jaarlijkse hoogtepunt; de "historische optocht" die twee keer over het parcours trekt. Ook aan de kinderen is op de Boerenmert ruimschoots gedacht. Het is de 40 ste Boerenmert dit jaar. De entree bedraagt € 3,00 per persoon en € 1,00 voor kinderen van 4 t/m 12 jaar. Kinderen onder 4 jaar gratis. Voor nadere informatie of een sfeerimpressie verwijzen wij u naar www.boerenmert.nl.

De Boerenmert in Hapert; een gezellig dagje uit in Kempische sferen van weleer!



AKKER

ZAAG



Schoenmaker blijf bij je
leest, of beter maar niet.
Was kettingzaagspecialist
Stihl echt in staat om
bruikbare tractoren te
bouwen?



Gemakkelijke en plausibel eenvoudige oplossingen - wat een genot! Een elegante trekker. Maakt dat wat uit? Nou ja, historisch gezien kan dat een factor zijn. Dat is vooral het geval wanneer u probeert uit te zoeken of deze belangrijke voordelen voor deze tractor hebben toegevoegd - of gewoon in de weg staan.

De centrale buisconstructie van de eerste Stihl-tractor is licht, eenvoudig, ook aannemelijk en last but not least verrassend. Het dragende element is een ronde buis met een diameter van 120 millimeter, die tevens dienst doet als behuizing voor de uitgaande as tussen de koppeling en de versnellingsbak. Aan de voor-

kant zit het koppelingshuis, het centrale onderdeel voor de voorkant, want hier wordt de motor opgeflanst, evenals de voorasbevestiging en een hulpframe - die als een beschermingsbalk voor de motor en de motorkap dient. De transmissie bevindt zich aan het achterste uiteinde van de centrale buis. In het hier getoonde voorbeeld is dat een vierversnellingsbak van Hurth. Vreemd genoeg is de tandwielreeks tot op zekere hoogte achterstevoren gemonteerd: van voren gezien komt het differentieel eerst, gevolgd door de versnellingsbak. Dit is een echte transaxle-constructie - hoewel deze term later ter sprake kwam. De trekker is een S140, het eerste model dat de ontwerper en kettingzaagfabrikant Andreas Stihl eind jaren veertig op de markt bracht.

Toen hij de basis legde voor zijn tractoren, zat hij in de Amerikaanse internering als baas en eigenaar van een bedrijf dat oorlogsmaterieel had vervaardigd. Deze tijd heeft hem misschien de gelegenheid gegeven om het voortbestaan van A. Stihl Maschinenfabrik te heroverwegen. Hun belangrijkste steunpilaren, de motorzagen, was in de naoorlogse jaren extreem wankel, niet in de laatste plaats omdat goed bewaarde zagen uit Wehrmacht-voorraden goedkoper waren. Natuurlijk wilde Stihl in de toekomst kettingzagen blijven bouwen en ontwikkelde daarvoor zijn beproefde KS 43 - de hoofdfabriek in Stuttgart-Cannstatt was echter in puin en daarom moest het hoofdkantoor verhuizen naar de vorige filiaalfabriek in Neustadt an der Rems. De verhuizing



De Stihl-tractor S 140 is in de eerste plaats ontworpen voor kleine en parttime bedrijven. Door het lage gewicht en de daardoor minimale bodemverdichting ook zeer geschikt voor teelt- en onderhoudswerkzaamheden.

naar een landelijke omgeving heeft de kettingzaagspecialist wellicht een belangrijke impuls gegeven om een heel andere branche aan te pakken. Natuurlijk had zijn fabriek vóór 1945 ook andere productlijnen, bijvoorbeeld "Stihl's motorwasmachine" in het begin van de jaren dertig (een apparaat voor het reinigen van wasgoed, geen motoren). in Duitsland: Compacte, goedkope tractoren voor kleine boerderijen waren erg in zwang in die tijd. Van een tractor 'boom' de komende jaren was echter nog geen sprake. Vóór de valuta hervorming waren mensen over het algemeen bezig met overleven. In 1947, toen Andreas Stihl besloot tractoren te gaan bouwen, had Deutz de 911 F1M417 in productie, een vooroorlogs model. Fendt, Hanomag, Güldner en ander-

en boden ook opgefriste vooroorlogse tractoren aan, terwijl Eicher de ED 16 voorbereidde, het eerste model met een eigen motor. Al deze merken volgen het gevestigde patroon van blokconstructie met een ondersteunende motor en een nauw aangekoppelde transmissie-aseenheid. Alleen de lichtblauwe van Forstern verschilde op één essentieel punt: de luchtkoeling. Andreas Stihl en zijn ingenieur Krauter pakten het heel anders aan. Er waren een paar transaxle-constructies in de autobouw, vooral spectaculair in de enorme Auto Union Grand Prix-racewagens. Het ontwerp van de centrale buis is ongebruikelijker, het werd destijds in grotere mate gebruikt, vooral in de Tsjechoslowaakse voertuigbouw, bij Tatra en Skoda. Misschien kende Stihl ze? en

ingenieur Krauter bracht het basisidee van hun tweemans-kettingzaag over op een tractor in een buitengewone daad van creatief werk. Als je naar zijn zware KS43-kettingzaag kijkt, krijg je misschien een ander idee: namelijk dat Stihl en ingenieur Krauter het basisidee van hun tweemanskettingzaag in een buitengewone daad van creativiteit overbrachten op een tractor. kijk eens naar de tweemanszaag KS43 Een eencilinder tweetaktmotor aan het ene uiteinde, dan de centrifugaalkoppeling en versnellingsbak, het langzwaard en tot slot de tweede handgreep met een oliepomp voor kettingsmering aan de Andere eind. Laten we eens kijken naar de Stihl S140-tractor: een eencilinder tweetaktdiesel aan het ene uiteinde, dan een lange pijp, de bedieningsele-



Historische foto's tonen nog steeds de Stihl 140 met ronde spatborden. Een reclamebelofte was "gemakkelijke toegang tot alle onderdelen"

Puristisch: Het dashboard is overzichtelijk. Een temperatuurlampje en twee indicatielampjes. De richtingaanwijzerschakelaar zit op het stuur



De mechanisch hefbaar maaier met zwadbord behoorde tot de speciale uitrusting. De elektrische uitrusting was standaard



De verbazingwekkende verhouding van één pk per honderdste voertuiggewicht komt voort uit de constructie. Het gebruikelijke dikke gietblok werd vervangen door een massieve stalen buis

menten aan het andere uiteinde. Een beetje vergezocht, de vergelijking? Toegegeven, we weten het ook niet precies, en helaas zijn er geen gegevens over de achtergrond bewaard gebleven in het huidige hoofdkwartier in Waiblingen-Neustadt. Maar de parallellen zijn interessant, te beginnen met de motor. De KS 43 loopt met een carburateurmotor die uit 247 ccm zo'n acht pk haalt, en werkt met een slim spoelsysteem. Voorcompressie vindt plaats via het carter, zoals gebruikelijk bij benzine-tweetakmotoren, en de unit wordt gekoeld door een radiale ventilator. De Stihl-tractormotor is een systeem met directe injectie dat afwijkt van de gebruikelijke tweetakdieselpraktijk doordat het de spoellucht in het carter voorcomprimeert en via overloopkanalen naar de verbrandingskamer leidt. Voor de uitlaat wordt een enkele klep gebruikt, en voor koeling wordt gezorgd door een axiale ventilator. In de eerste versie, gebouwd tussen 1948 en 1951, levert de motor 12 pk bij 2200 t/pm. Daarna kreeg het een acht millimeter grotere boring (slag onveranderd op 120 millimeter) voor 763 ccm en een beetje meer ontspannen 12 pk bij 1800 t/pm. Deze is geïnstalleerd in de S140 uit 1954 die hier is afgebeeld. Stihl had het in die jaren niet gemakkelijk. De tractor maakte zijn debuut in 1948 en bleek geschikt te zijn voor het verzorgen van werk in het wortelgewasgebied en voor lich-

te taken op kleine boerderijen - zijn 723 Kilo's (in de eerste editie) en een gebrek aan trekkracht in het lagere toerentalbereik lieten echter zien dat hij slechts in beperkte mate geschikt is voor zware taken zoals ploegen. Vandaar deze verhoging

productie volledig stil kwam te liggen. Stihl paste werktijdverkorting toe, kon soms zelfs geen loon betalen en zag in het voorjaar van 1950 geen andere uitweg dan een akkoordprocedure aan te vragen - om zo de schuldeisers tevreden te stel-



Stihl's doel was om een hoge mate van integratie te bereiken. Wat de motor betreft, is Andreas Häuf vandaag ook tevreden - de situatie met reserveonderdelen is goed

van de cilinderinhoud in 1951, maar hierbij kreeg de oliepompe wat problemen, waardoor intussen zelfs de



De Stihl 140 biedt drie montagegebieden - voor, achter en tussen de assen. Een rijk aanbod aan accessoires en apparaten was onder andere verkrijgbaar bij Ventzki.

len, en faillissement af te wenden. Maar de redding kwam op het laatste moment. De export van kettingzagen trok aan, er kwamen nieuwe orders voor tractoren binnen en de machinefabriek bleef voorlopig gespaard. Tegelijkertijd werd er gewerkt aan de doorontwikkeling van de trekker en zo kreeg de tweede editie uit 1951 mooie voorzieningen, zoals 12 volt elektra, een vierversnellingsbak, een geschakelde aftakas, een sperdifferentieel en stuurinrichting, remmen. Uiteraard was er een ruim aanbod aan apparatuur aanwezig. Een moderne, zeer goed uitgeruste trekker! Desalniettemin waren er maar weinig klanten. Stihl kon niet meer dan ongeveer 120 van dit type S144 verkopen. Was het toch de lage trekkracht - slechts vijf ton op het niveau? Of de tweetaktvlag? Het motorgeluid? In 1954 ging de 'middenbuis' Stihl de derde ronde in, met 14 pk bij 1950 t/pm en een snellere 20 km/u. De wielbasis groeide met 420 millimeter, de buis

kreeg bevestigingspunten voor verschillende apparaten tussen de assen. Het hielp niet. Vooral omdat de concurrentie nu de achterstand had ingehaald, en moderne tractoren klaar had staan, zij het meestal in conventionele blokbouw. Stihl staat voor kettingzagen. Desalniettemin bleef de baas zich met hart en ziel in zijn tractoren steken, ook al brengen ze nauwelijks iets op. De motoren komen immers in betere hoeveelheden als ingebouwde eenheden, daarom heb je tegenwoordig aanzienlijk betere kansen om een Stihl-motor te vinden in een Bungartz of andere eenassige voertuigen dan in een Stihl. "We zijn er al vijf jaar naar op zoek", zegt Bertram Haeuf, die samen met zijn zoon Andreas de hier afgebeelde tractor restaureerde. En het moest een Stihl zijn, want de familie Haeuf verkoopt onder andere Stihl-apparatuur en repareert en onderhoudt ze. Ze vonden dit exemplaar in Beieren als onderdeel van een pakket van acht tractoren die gerestaureerd

moesten worden, inclusief enkele ongebruikelijke stukken, maar geen enkele zo zeldzaam als de S140. Dat alleen al maakte de aankoop de moeite waard, ook al begonnen de echte moeilijkheden nog maar net. Een snel-spanas was kapot en moest tegen hoge kosten worden gelast, de motor kan alleen met een beetje gehannes, ook na een grote onderhoudsbeurt, tot leven worden gebracht. "Zo heb ik er nog nooit een gezien! Dat horen we vaak", zegt Häuf. De investering in de restauratie wordt immers ook daadwerkelijk weerspiegeld in de prijs van deze tractor (in tegenstelling tot andere "investeringen"). Maar wie vraagt naar zoiets? Stijl, kan niet worden gemeten in euro's.

Tekst: Till Schauen

Foto's: Stephan Lindloff

Overgenomen en vertaald uit het Duitse tijdschrift:



Nieuws uit..
1987

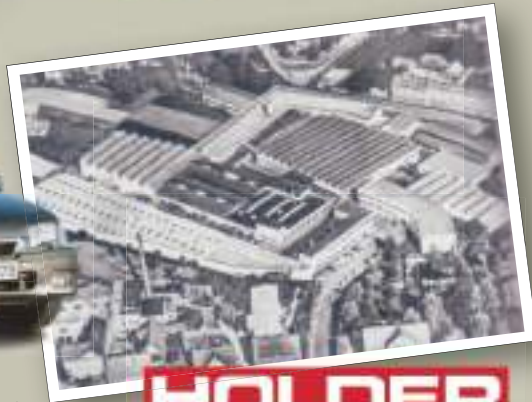
1931 1947 1968 1928
1955 1962 1951 19

Fataal avontuur

Schokkend nieuws uit Keulen: voor het eerst in haar geschiedenis moet Klöckner-Humboldt-Deutz AG verliezen melden. En niet al te schaars: de overname van de Amerikaanse groep Allis-Chalmers twee jaar geleden liep uit op een fiasco dat zo'n een miljard mark opslokte. Zelfs een groot bedrijf als KHD kan zo'n bedrag niet aan. Allereerst betalen de werknemers de rekening: 5.500 banen worden geschrapt. Ironisch genoeg zijn de binnenlandse zaken niet slecht, de tweede generatie van de DX-serie geniet een goede reputatie en voor de Intrac richt KHD twee joint ventures op met concurrent Daimler-Benz, één voor verdere ontwikkeling en één voor verkoop.



Auto van het jaar
1987 Opel Omega A



Fendt lijkt vastbesloten om niet opnieuw in de crisis te glijden zoals tien jaar geleden en presenteert zich krachtig op de Agritechnica in Frankfurt/M. De focus van de presentatie ligt op de herziene 200 Farmer, die de belangrijke klasse tussen 40 en 60 pk bestrijkt - vooral interessant voor middelgrote boerderijen (of als tweede tractor voor grote bedrijven). Om de buitenmaten en het gewicht laag te houden, koos Fendt voor luchtgekoelde driecilindermotoren van Deutz. De bestuurderscabine is nieuw en kan worden verwarmd met de extra verwarming, en de 21 versnellingen, volledig gesynchroniseerde transmissie met een topsnelheid van 40 km/h. Vierwielaandrijving spreekt voor zich, plus vierwiel beremming en het zelfremmende voorasdifferentieel, type Locomatic. Voor bestuurders van speciale gewasbouw toont Fendt een volledig herziene reeks smalspoortrekkers. Tot 70 pk en vierwielaandrijving met een totale breedte van 1041 millimeter voor de 250V tot 270V wijngaardversies, zelfs 80 pk met een breedte van 1666 millimeter voor de boomgaardtractoren (P-serie) - plus volledige uitrusting, dat moet trots op. Daarnaast is de nieuwe Farmer, de 312 LSA met een 115 pk sterke zescilinder, bijna onopvallend.

70

Een enkele graankorrel

Amazonen-Werke presenteert in 1987 de Airplanter ED 300-4. Deze precisiezaaimachine heeft een speciaal verenkelingsmechanisme dat werkt met perslucht. Dit maakt hogere rijnsnelheden mogelijk over een werkbreedte van



Vergelijking gemaakt

Voor de Gebr. Holder GmbH begon dit jaar ongelukkig, eigenlijk hadden ze zich graag willen voorbereiden op de 100ste verjaardag van de oprichting in 1988, maar in plaats daarvan moest het bedrijf met harde maatregelen van de liquiditeitscrisis worden gered. In de schikkingsprocedure met de schuldeisers zien we, dat twee van de drie productielocaties sluiten en alleen nog geproduceerd word in de hoofdfabriek in Metzingen. Oorzaak van deze crisis: vooral de afnemende vraag, niet in de laatste plaats naar het buitenland (Holder exporteert 60% van zijn productie; Een noodzakelijke modernisering van de productiefaciliteiten, blijkt duurder te zijn dan verwacht. In November werd een schikking gesloten, en kon Holder toch nog het jubileum voorbereiden.

Krachtpakket

De Hako-fabriek in Bad Oldesloe, bekend van speciale en gemeentelijke tractoren, komt met een hele reeks nieuwe typen, te beginnen met de 1900D (18 pk). De top is de vierwielaangedreven 3800 DA met hydrostatische krachtoverbrenging en 41 pk diesel van VW. Aftakassen en hefinrichting rondom! Met een wielbasis van 1430 millimeter is de kleine Hako echt een krachtpakket

Snel weg



Als je tegenwoordig naar Engeland rijdt en het graafschap Staffordshire bezoekt, schrik dan niet als je wordt gepasseerd door een tractor. Het is een testvoertuig van de hier gevestigde fabrikant van bouwmachines, JCB. Blijkbaar is JCB van mening dat een tractor behoorlijk snel kan zijn op de snelweg - tot 70 km/u, terwijl hij toch volledig geschikt is voor gebruik in het veld. JCB geeft toe dat ze oorspronkelijk een universele machine in gedachten hadden op basis van de Unimog, maar of ze de kwaliteit ervan als landbouwmachine ontdekken. Of dat de experimenten zullen leiden tot een bruikbare landbouwtractor, dat valt nog te bezien.



T.O.T.R.I.T. 2022
ZONDAG 7 AUG
START 11.30 UUR
22 JULI
BOENEL

25 en 26 juli 2020 **41e editie**
Internationaal Historisch Festival
 De grootste oldtimer verzameling van Europa!
MEER DAN 2.500 TRACTOREN EN 500 STATIONAIRE MOTOREN
 Oude ambachten, stoommachines, nostalgische kermis, onderdeelmarkt, live muziek en nog veel meer!
 #IHF2020 | www.ihf-festival.nl
 Thema: Pacht

PLATTELANDSFESTIVAL
WILBERTOORD PAKT UIT!
ZONDAG 11 SEPTEMBER
 Van 11.00 tot 17.00 uur
ALLROUND OLDTIMERSHOW
OUTDOOR ROCK
KOFFERBAKVERKOOP
ZWARTE CROSS
DEMONSTRATIES
REGIOFAIR & HOBBYMARKT
KINDER- & KERMISATTRACTIES
SPECIAAL BIER FESTIVAL
 www.wilbertoordpaktuit.nl



Openluchtmuseum De Locht
17 Juli a.s. met Zangduo Ari-ja
Broekhuizerdijk 16D 5962NM Melderslo

AGRO TECHNIEK HOLLAND
14 t/m 17 SEPT 2022
WALDEI BEDDINGHUIZEN
Alles wat Loeren leert
 HET GROOTSTE AGRO-EVENEMENT VAN NEDERLAND
WWW.AGROTECHNIEKHOLLAND.NL
 100 MEERKEUR • 3000 TRACTOREN EN LANDBOUWMACHINES

Een fascinerend verhaal over LMP, Labor en Agrimotor

Deel 1

Vandaag proberen we het fascinerend verhaal van de Labor motoculteurs, de zware LMP tweewieltrekkers en de kleine LMP vierwieltrekkers te reconstrueren. Het lijkt het allemaal wel één pot nat maar dat is het niet of juist wel? Het is zo ingewikkeld dat zelfs de weinige documenten die er te vinden zijn mekaar tegenspreken, typisch Frans zullen we maar zeggen. Aan foto's en andere afbeeldingen geen gebrek maar die zijn vooral terug te vinden op forums van verzamelaars die ieder met hun specifieke vragen zitten. De hoofdrol-



Raymond Couaillac begon nadat hij afgestudeerd was aan de hoge tuinbouwschool van Versailles, met de productie van 'Tirfor' motorlieren.

Het prille begin

We beginnen het verhaal met één van de hoofdrollen, namelijk met Raymond Couaillac, die in 1925 afgestudeerd was aan de Nationale Tuinbouwschool van Versailles. Tijdens zijn studiejaren was hij er zich al van bewust dat er dringend iets moest gedaan worden om de zware arbeid op het veld te verlichten. Ook moesten er werktuigen ontwikkeld worden waardoor

spelers in dit verhaal waren Agrimotor, Couaillac & Bly met Labor, de Ets Lalo-Mignonac met LMP en tot slot deed ook het Duitse Hako nog een duits in het zakje! Agri-motor had in dit hele verhaal figuurlijk wel een grote vinger in de pap hoewel ook die band niet helemaal duidelijk is. Agrimotor was een van de eerste Franse firma's die in de twintiger jaren motorfrezen produceerde. Ze bouwden midden jaren dertig voor Couaillac & Bly op bestelling (in onderaanneming) de Labor MG eenwiel- en tweewielige motorfrezen (motoculteurs) met LMP motoren van 3 tot 7 pk, maar ook LMP frezen van 10 en 12 pk met 4 versnellingen. Bovendien was Agrimotor het aanspreekpunt voor hen die zich een Labor of LMP machine wilde aanschaffen. Ze noemden zich 'comptoir de vente', een gemeenschappelijk verkoopkantoor voor verschillende bedrijven die gespecialiseerd waren in de productie van landbouwmachines. Hoe de verhoudingen tussen die drie bedrijven echt waren werd nooit verduidelijkt. Maar laten we beginnen bij het begin, het verhaal is zo al ingewikkeld genoeg.

de veldopbrengsten konden verhoogd worden. Met zijn diploma van tuinbouwingenieur op zak begint hij eenvoudige handschoffels (of duwschoffels) te ontwerpen die hij 'jardinette' noemde. Hoewel er in de jaren twintig al veel dergelijke werktuigen bestonden hadden die een groot nadeel, namelijk een



Originele advertentie begin jaren dertig voor de 'Tirfor mototreuils' van Couaillac. Die lieren waren verkrijgbaar in 3 verschillende versies met een vermogen van respectievelijk 3, 4 en 5 pk. Afhankelijk van het werk waarvoor ze bedoeld waren.



Een Labor motoculteur 'monoroue' uit 1931, de beginperiode van de productie van Labor motoculteurs.

relatief klein wiel waardoor het gebruik behoorlijk vermoeiend was. De oplossing volgens Couaillac was het wiel aanzienlijk te vergroten tot ongeveer 60 cm diameter. Hij ontwierp ook werktuigen om het schoffelen



De eerste zware motoculteurs zoals de LMP T2 werden al gebouwd rond 1938, de LMP T4 uit 1946 is uitgerust met een viertaktmotor met een vermogen van 10 pk tot 12 pk.

een stuk eenvoudiger te maken. Die schoffels werden een enorm succes en werden jarenlang geproduceerd. Toen was het echter al duidelijk dat er ook gemotoriseerde versies moesten ontwikkeld worden voor lichte grondbewerking. Je moet weten dat er in die tijd in Frankrijk, we praten dan over eind jaren twintig begin jaren dertig van vorige eeuw, nog veel met ossen en paarden werd gewerkt. Natuurlijk waren er al tractoren, maar ze waren vooral het speelgoed van de grote boeren. Die trekkers waren, net als hun werktuigen, veel te log en te zwaar maar bovenal zeer duur. Begrijpelijk dus dat ze dan ook hoofdzakelijk gebruikt werden door grote kapitaalkrachtige akkerbouwers met de graanboeren op kop. Ondertussen had Raymond Couaillac zich met zijn onderneming 'R. Couaillac Construction Mécaniques' gevestigd in Chaumes-en-Brie een 50-tal km ten zuiden van Parijs. Daar ontwikkelde hij de 'Mototreuil Tirfor', een lier die het mogelijk maakte om met een lichte ploeg op een klein oppervlak te ploegen. Het systeem bestond uit een stationaire motor die een trommel aandreef waarop een kabel zich oprolde of afwikkelde door een ploeg

heen en weer over het veld te trekken. Het grote nadeel van dit systeem was dat men de lier telkens moest verplaatsen na enkele voren geploegd te hebben. Volgens Couaillac zou een motoculteur daarom nog een betere oplossing zijn om de kleine landbouwbedrijven en groentekwekers te motoriseren. Het grootste probleem was echter om een zeer handzame eenwielige motoculteur te ontwerpen. Bij deze een-



De LMP T2 aan het werk op de akker. Je moest al flink uit de kluiten gewassen zijn om deze 'monsters' te kunnen bedienen.

wielige motorhakken moet de gewichtsverdeling namelijk perfect zijn, anders zou de besturing al snel erg vermoeiend zijn voor de gebruiker. En eigenlijk was er ook een tweetaktmotor nodig want een 4-takt motor was te zwaar. Couaillac kon in Frankrijk geen enkele motor vinden die geschikt leek voor zijn werktuigen. Hij ging daarom in zee met M. Badaroux, een destijds bekende motorbouwer die voor hem een reeks tweetaktmotoren ontwierp die aan de vereisten voldeden.



De LMP T4 was net nog ietsjes groter en met zijn 12 of 14 pk een niet te onderschatten machine. De T4 was het paradepaard van LMP.

De eerste motoculteur

In 1931 ontwerpt Raymond Couaillac de T1, zijn eerste eenwielige motoculteur die uitgerust was met een 3 pk tweetaktmotor met een inhoud van 125 cm³ en



De T4 was een 'allround' machine, zelfs bij het maaien van het graan stond hij zijn mannetje.

die oppervlakkig kon werken tussen de rijen in de groenten- en slateelt. Het praktische aan zijn machine was dat er werktuigen zowel vóór als achter de machine konden bevestigd worden. Als logo koos Couaillac voor een gestileerde ruit met de merknaam 'Labor', het uit het latijn stammende woord heeft verschillende betekenissen, maar hoe het je het ook draait of keert, het heeft altijd wel iets met 'werken' te maken. Onder tussen was Couaillac gaan samenwerken met André Bly, voor hem een oude bekende want Bly was nog chef van de werkplaats geweest in Chaumes-en-Brie. In 1936 richtten ze samen de firma Couaillac & Bly op. Het nieuwe bedrijfje vestigde zich in Châtillon-sous-Bagneux, het centrum van de Parijse groententeelt. Er werden een werkplaats en kantoor gebouwd en door de aankoop van een naastgelegen stuk braakliggend terrein beschikten ze ook over een demonstratieter-



In 1950 werd de T5 tractor geïntroduceerd, de T4 diende hier als basis. De T5 was uitgerust met een LMP eencilinder viertaktmotor met een inhoud van 630 cm³ en een vermogen van 12 pk aan de riemschijf en 7pk aan de trekhaak.

rein. De verkoop in de grote regio rond Parijs gebeurde ter plaatse, het voordeel was dat de klanten onmiddellijk hun machine konden testen onder praktijkomstandigheden. Of dat inderdaad ook zo was blijft een groot vraagteken, want Agrimotor, hun verkoopkantoor weet je nog, was eveneens in Châtillon gevestigd en had volgens een reclamefolder uit die periode, ook een groot demo-terrein! Franse bronnen wisten zelfs te vertellen dat Couaillac & Bly al in 1948 opgeslorpt werd door Agrimotor. Een vreemd verhaal, maar we vinden het ook vreemd dat twee bedrijven die zich amper op een boogscheut van mekaar bevonden beiden over een demo-terrein beschikten! Wat wel in het

voordeel van Agrimotor spreekt is dat zij in opdracht van Couaillac & Bly de Labor motoculteurs bouwden. Los van Agrimotor beschikte Couaillac & Bly over heel het Franse grondgebied wel over een groot aantal handelaars, later zelfs uitgebreid naar de Franse overzeese gebieden. Van die eerste kleine motocultuur werden er dan ook duizenden verkocht. Een ander succesverhaal was dat van de motoculteurs 'Monobi' type L en LO. Het type L was met zijn 3 pk de lichtste uitvoering, de twee andere typen waren de Lo5 (5 pk) en Lo7 (7 pk). Zij waren uitgerust met een eencilinder tweetakt motor, het bijzondere was dat ze snel van 1-wielige naar tweewielige motocultuur konden omgevormd



Een originele folder voor de T5 uit die periode. 'Speciaal aangepast aan de kleine en middelgrote bedrijven. Voor de fruitteelt, de groententeelt en wijngaarden' lezen we.

worden. De spoorbreedte kon van 40 tot 80 cm versteld worden. De Monobi werd jarenlang geproduceerd. Naast deze kleine en lichte machines was het de bedoeling om zwaardere tweewielige motoculteurs te gaan bouwen maar ook in dat segment ontbrak het Couaillac & Bly aan krachtige betrouwbare motoren



Een origineel familiekiekje met de hele familie rond de T5 trekker geschaard. "Een gelukkige familie" was het bijschrift bij deze foto.

met een vermogen tussen 7 tot 12 pk. Het bedrijf ging daarvoor aankloppen bij een andere fabrikant, namelijk de 'Ancien Etablissement Lalo-Mignonac' in Romainville.

Lalo-Mignonac

Zo zijn we ineens aanbeland bij de Ancien Etablissement Lalo-Mignonac. Van de voorgeschiedenis van dit



Een LMP T5 uit 1950 met een Ransomes TS42A ploeg.

bedrijf is weinig geweten. Franse documenten uit die periode vermeldden dat het bedrijf een filiaal was van de Wendel-groep, staalmagnaten uit Lotharingen, opgericht eind 18^e eeuw, die spoorwegmaterieel en machines leverde voor het onderhoud van spoorwegen in zowel binnen- als buitenland. Midden jaren twintig be-



Twee jonge mannen doen een proefritje tijdens een tractortreffen. Wie durft nu nog beweren dat de T5 geen landbouwmachine kan trekken!

gon Lalo-Mignonac onverwacht met de ontwikkeling en productie van verbrandingsmotoren, zowel tweetakt als viertakt. Die plotse 'switch' hadden ze te danken aan Jean Poinard, die ingenieur had in 1921 samen met financier Eugène Sivigny in Parijs het bedrijf Poinard & Sivigny opgericht die door Poinard ontworpen efficiënte en betrouwbare motoren bouwde. Deze motoren vooral gebruikt in de motorsport, hadden zich in zowel binnen- als buitenland onderscheiden van de concurrentie. Het bedrijf ging echter in 1924 bankroet waarna Poinard zijn diensten aanbod aan Lalo-Mignonac en ook daar furore maakte als ontwerper van de LMP motoren! Anciens Etablissements Lalo-Mignonac (soms aangeduid als LMP de P staat voor Paris maar wij houden het op Poinard) ontwierp en bouwde van 1924 tot 1931 in Romainville, voortbordurend op de vroegere successen, vooral motoren voor motorfietsen. Bekende motorfietsenfabrikanten zoals Austral behaalden talrijke overwinningen in snelheids- en uithoudingswedstrijden en dat succes was vooral aan die LMP motoren te danken! Het gamma motoren ging van de 175 cm³ tweetakt- tot de

500 cm³ viertakt. Maar in 1933 kwam er onverwacht een einde aan dat hoofdstuk moto's en motorfietsen. Alle aandacht bij LMP ging vanaf dan naar de landbouw, en de productie van zware motoculteurs en lichte tuinbouwtractoren. De oorzaak van die totale ommezwaai had veel te maken met het samenwerkingsakkoord met Couaillac & Bly die, zoals je al kon lezen, een fabrikant zocht voor hun zware frezen. Met Lalo-Mignonac hadden ze blijkbaar de geschikte partner gevonden. Afgesproken werd dat zij de zware motorfrezen met groot vermogen zouden bouwen en verkopen onder de LMP merknaam. Op hun beurt zou Couaillac & Bly de kleine lichte Labor eenwielige- en tweewielige motoculteurs voor zijn rekening blijven nemen. Opmerkelijk is wel dat beide logo's bijna identiek zijn, een ruitvorm met daarin de namen verwerkt van Labor enerzijds en LMP anderzijds. Om



Originele advertentie voor de LMP T6 trekker. 15 en 17 pk, 4 versnellingen waarvan 1 baanversnelling en een topsnelheid van 18 km/u vermeldt de advertentie.

het nog wat raadselachtiger te maken vermeldden de typeplaatjes op sommige machines beide namen Labor-LMP en Romainville, op het adres waar LMP gevestigd was. Dat voedde destijds de geruchten dat Labor eigendom was van Lalo-Mignonac, net zo als dat



Op de typeplaatjes van sommige machines stonden beide namen: Labor-LMP en Romainville.

het geval was met Couaillac & Bly en Agrimotor. De productie van alle werktuigen zoals eggen, schijveneggen, maai balken, ploegen enz. bleven in Chatil-Ionsous-Baigneux.

Twee- en vierwieltrekkers

In het begin van de naoorlogse periode draaiden beide bedrijven nog een tijd op een laag pitje omdat ze volledig afhankelijk waren van de toewijzing van goed materiaal maar dat was maar een tijdelijk probleem. In 1946 bouwt Lalo-Mignonac de eerste naoorlogse

zware motoculteurs zoals de T4. Deze kolos was uitgerust met een viertaktmotor met een vermogen van 10 pk tot 12 pk, een echt 'monster' met een gewicht van bijna 400 kg. Die motorfrees kon volgens de fabrikant het werk doen van 3 paarden en was een van de grootste motorfrees die ooit werden gebouwd. De T4 had dan ook veel kenmerken die destijds heel uitzon-



De grotere T6 was uitgerust met een 2-cilinder viertaktmotor van 630 cm³ met een vermogen van 15 pk, later opgevoerd tot 17 pk. Hij was bovendien uitgerust met een hydraulische herinrichting, aftakas, differentieel-blokkering enz.

derlijk waren op motoculteurs zoals een transmissie met 4 V/1 A versnellingen, automatische klauwontkoppeling op de wielen, sperddifferentieel en niet te vergeten een krachtige motor! Op basis van deze T4 motoculteur werd in 1950 de eerste vierwieltrekker T5 ontwikkeld, amper een jaar later gevolgd door de grotere T6. De T5 was uitgerust met een LMP eencilinder viertaktmotor met een inhoud van 630 cm³ en een vermogen van 12 pk aan de riemschijf en 7pk aan de trekhaak. De transmissie had 4 V/1 A versnellingen. De

iets grotere T6 was uitgerust met een 2-cilinder viertaktmotor van 630 cm³ met een vermogen van 15 pk, die enkele tijd later opgevoerd werd tot 17 pk. De T6 was bovendien standaard uitgerust met een hydraulische hef met 2 cilinders met op en neer functie waarbij de diepgang ingesteld kon worden door een spindel. Beide trekkers waren specifiek ontwikkeld voor wijngaarden en boomkwekerijen, dat kan men ook afleiden van de kleine spoorbreedte. Omdat de spoorbreedte echter enkele tientallen centimeters verstelbaar was, werden ze door het bedrijf ook als landbouwtrekkers gepromoot. In 1950 werden er door Lalo-Mignonac 253 LMP trekkers gebouwd (of geassembleerd). In 1955, amper 5 jaar na hun debuut, stopt het bedrijf plots met de productie van zowel de LMP motoculteurs als de LMP trekkers. Waarschijnlijk werd de productie van verbrandingsmotoren eveneens gestopt want nergens werd er nog over LMP motoren gerept. Naar de oorzaak van die plotse beslissing blijft het gissen, was het bedrijf bankroet was er een andere reden? In de Franse pers werden destijds wel een aantal redenen gesuggereerd. Op de technische kwaliteiten van de trekkers was er blijkbaar weinig aan te merken, wel waren volgens die bronnen de motoren erg luidruchtig. Ook waren de trekkers niet bevoordeeld door hun hoge eigengewicht, voor de T5 bedroeg dat 600 kg of ruim 80 kg meer dan een Farnall Cub uit dezelfde periode! Bovendien werden de LMP trekkers in zeer kleine aantallen vervaardigd en dat had zonder twijfel ook een ongunstige invloed op de verkoopprijs. Voor een LMP T5 moest de koper destijds ongeveer 500.000 (oude) Franse frank neertellen, dat was bijna net zoveel als voor een Massey Harris Pony die toch een trapje hoger ingeschat werd, en dan was de keuze snel gemaakt. Daaruit zouden we kunnen besluiten dat vooral de hoge aankoopprijs van de trekker LMP-Lalo-Mignonac de das heeft omgedaan. Of zou de massale Amerikaanse goedkope import van tractoren via het Marshall Plan misschien ook een rol hebben gespeeld? De totale productie van alle LMP tweewielige en vierwielige tractoren samen wordt geschat op iets meer dan 1.000 exemplaren.

Frans Vanbaelen

Wordt vervolgd



Steppendier

Een tractor, twee ideologieën: de HSCS G-35 was thuis in zowel het kapitalisme als het communisme. Tegenwoordig woont deze Hongaar in Beieren - vrij van enige ideologie

Nee, HSCS-tractoren zijn geen namakers van de Bulldog, ook al nam Lanz eventjes het roer over. Aan de Donau brachten ze al vroeg hun eigen Gloeikop op de markt. En net als de mensen van Mannheim hielden ze er koppig aan vast. Als gevolg van historische omwentelingen zijn overlevende exemplaren zeldzaam en daarom in trek. Bij Christoph Geiss in het Beierse Woud hebben we er een gevonden die de tand des tijds heeft doorstaan.

Geweldig, Super Christoph Geiss straalt. Als Adolf uit Riesing dat zegt, mag men trots zijn op deze eer. Het was tenslotte zijn tractor. Hij bracht die mee uit Hongarije, deze HSCS. Hij wilde die nooit opgeven, nooit. Maar eerst en vooral lopen de dingen anders, en ten tweede was het Christoph Geiss. Die was helemaal weg van de zeldzame gloeikop. Geen wonder, zijn familie is aanzienlijk betrokken bij de "Oldtimerfreunde Bayerischer Wald" met zijn vader Alois voorop als voorzitter. Maar de HSCS verkopen, nee, nee, zei Adolf uit Riesing. Maar Christoph gaf niet op en bleef maar vragen - jaar na jaar. En hij kwam tenslotte ter zake, dat moet ik zeggen, respect hiervoor. Hij zou ongetwijfeld de juiste persoon zijn voor de stalen Pustareus. Dat is nu wel een paar jaar geleden. Kort gezegd; Nadat er drie dochters het levenslicht hadden gezien, kwam zoon Maximiliaan. "Bij de volgende oldtimerbijeenkomst in Kirchberg had ik aan al mijn eisen voldaan, en wist wat hij moest doen", zegt Christoph Geiß met een glimlach. "Op de dag dat ik de HSCS op moest gaan halen liep van alles samen: onze trouwdag, een verjaardag en doop van de zoon. Ik haalde die ochtend snel de HSCS, en ik was net op tijd terug voor de doop." Bij het zien van



de HSCS met zijn gloeikop-motor moet men denken aan "Lanz-replica". Maar dat is precies wat de HSCS niet is. Beide wortels strekken zich uit tot ver in de 19e eeuw, en vormen een mix van Britse koelte en Oostenrijkse charme. Het resultaat was een bedrijfsnaam met zesentwintig letters en vier koppeltokens. Vier en een half

woord in totaal. "Juffrouw Schmidt, stuur onze bedrijfscatalogus naar Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth-AG, dat is nogal een tamelijk grote naam." "Wat is dat? Ik heb er nog nooit van gehoord. Moet er niet ook Rechtbank bij, Herr Directeur?" "Nee, juffrouw Schmidt, dat klopt, dat zijn de familienamen, dus... laten

we het respecteren..." "Wacht, Herr Directeur, kan het worden gespeld alstublieft..." "Nee, zo'n bedrijfsnaam bedenkt niemand, alleen het echte leven creëert het. De eerste twee naamgenoten, Nathaniel Clayton en zijn zwager Joseph Shuttleworth, komen uit Engeland. Ze richtte in 1842 in Lincoln een fabriek op die





Volledige tweektactslag: de Hongaarse gloeikop is een van die tractoren die pas echt "opleven" als het werk zwaar is.

ijzeren buizen maakt. Ze beseffen al snel dat er meer geld te verdienen is met stoomlocomotieven en dorsmachines. Het bedrijf maakt een snelle groei door, vergelijkbaar met die van IT-giganten als Apple en Microsoft in onze dagen. Met tienduizenden locomotieven en zelfs honderdduizenden dorsmachines lopen Clayton en Shuttleworth de concurrentie voor. Op zoek naar afzetmarkten wendden ze zich tot het continent. In Oostenrijkse stad 1857 een werkplaats die geschikt is als filiaal. Ze hebben zelfs een vestiging opgezet in Pest, tegenover Buda aan de Donau. Ook hier komt het project goed van de grond. Je kunt uitbreiden en lokaal landbouwmachines gaan produceren. De locomotieven die nodig zijn voor de aandrijving worden nog steeds geleverd door de lokale fabrieken in Engeland - inmiddels zijn er drie. Maar uiteindelijk stel je samen wat bij elkaar hoort. Op de lange termijn is de import van de staalreuzen te ingewikkeld - en niet bepaald goedkoop. Clayton & Shuttleworth beginnen daarom met de productie van stoommachines in Wenen. In Boedapest wordt ook een fabriek gebouwd. De verkoop wordt afgehandeld door vestigingen in Boekarest, Krakau, Krainburg, Lemberg, Praag en Temesvar. Maar de lokale fabrikanten slapen niet. Een van hen is Mathias Hofherr in Wenen. Zijn fabriek maakt sinds

1857 een soortgelijk assortiment landbouwmachines als Clayton-Shuttleworth. Hij verkoopt ook Engelse locomotieven. Ze kwamen waarschijnlijk van de stoommachinebouwer Ruston & Hornsby. Het feit dat de concurrentie met hun producten in de weg stonden, moet Hofherr hebben gekweld. Hij krijgt een partner, die Johann Schrantz heet, het bedrijf draagt nu beide namen en ontwikkelt zich vervolgens tot de zwaargewicht Hofherr-Schrantz AG. Het biedt ook

se Laagvlakte of in Moravië, die wachten om door machines te worden bewerkt. In Walachije in buurland Roemenië domineert ook de landbouw. Is het niet onzin om elkaar het leven moeilijk te maken? Na het overlijden van de laatste van de vier oprichters van het bedrijf, Mathias Hofherr, in 1909, hebben de erfgenamen het voor het zeggen in beide bedrijven. Ze komen tot een gezamenlijke aanpak en fuseren in 1911 tot Hofherr-Schrantz-Clayton-Shuttleworth-



stoommachines en een breed scala aan landbouwmachines aan, en heeft vestigingen, bijvoorbeeld in Praag en Boedapest. Concurrentie of niet, de markt in de multi-etnische deelstaat Oostenrijk-Hongarije is groot, heel groot zelfs. Denk maar aan de landbouwgebieden van de Grote Hongaar-

Tegenwoordig lijken veldkluwen verouderd, maar de stekels waren onmisbaar op moeilijke grond; aan de rechterkant de weg beschermings ring.

AG. Het officiële bezegeling volgt in 1912, het oprichtingsjaar van HSCS. Het nieuwe bedrijf gaat plotseling naar de top van de landbouwmachinesfabrikanten in de Donau-monarchie. De lange bedrijfsnaam maakt secretaresses misschien gek, maar als je hem eenmaal hebt gehoord, vergeet je hem nooit meer. Wat echter opvalt: bijna tegelijk met de fusie trekken de Engelsen zich in ieder geval terug uit de operationele activiteiten in Oostenrijk-Hongarije. Was het vanwege het steeds luider sabelgeratel in Europa dat mogelijk de zake-lijke relatie overschaduwde? Wilt u zich liever weer concentreren op uw lokale bedrijven? Of nieuwe markten veroveren als het bedrijf eenmaal draait? Het antwoord blijft open. Al in 1915 bracht HSCS de eerste, zeer eenvoudige prototypes tractoren met benzine- of petroleummotoren uit, de MCT 15 en MDT 25, op basis van de Amerikaanse Hart-Parr-tractoren en -ploegen - die ook werden verkocht. De productie van tractoren begint. Maar de Eerste Wereldoorlog stuurde de verdere ontwikkeling in andere richtingen. Na 1918 werken de paden van de Oostenrijkse en Hongaarse HSCS gescheiden, wat hier voor ons van primair belang is. Na langdurige interne en externe geschillen wordt Hongarije een onafhankelijke staat. Omdat benzine en aardolie duur zijn, zoekt HSCS naar alternatieven en

ontwikkelt een gloeikopmotor die kan worden aangedreven met de goedkopere ruwe olie. Vanaf 1924 zouden deze motoren de komende 30 jaar de tractorbouw in Boedapest vormgeven. Aanvankelijk werden ze nog gebruikt met de gloeibougies naar achteren, maar dat veranderde in 1928 met de HSCS K26. Alle toekomstige gloeikoptractoren zijn op deze tractor gebaseerd. De fabrikant adverteert met de voordelen van zijn semi-dieseltractoren, zoals hij ze noemt: "Geen magneet, geen carburateur, Geen bougies, geen kleppen, geen hogedrukpomp, enz." Het eenvoudige ontwerp van de gloeikop was bedoeld om boeren op hun gemak te stellen met de nieuwe technologie. Blijkbaar werkte dat. De productie komt in een stroomversnelling en is booming. Al in 1937 exporteerde de fabriek zijn tractoren naar 37 landen. Vanaf 1940 wordt ook de G-35 geleverd. Terwijl de HSCS-fabriek in Wenen na het 'aansluiten' van Oostenrijk bij Duitsland, zoals de Nationaal-Socialisten het noemde, zijn onafhankelijkheid verliest en onderdeel wordt van de Heinrich Lanz AG. Er is geen duidelijke informatie over de fabriek in Boedapest. Feit is dat Duitse troepen in 1944 Hongarije binnenvielen; vermoedelijk zou HSCS-Hongarije dan voor korte tijd naar Lanz zijn gekomen. Met de invasie van het Sovjetleger tegen het einde van de oorlog,

worden de kaarten opnieuw geschud. De tractorfabriek in Boedapest wordt in 1948 in beslag genomen en genationaliseerd. Het heet nu "Vörös Csillag Traktor-gyár" (Red Star Tractor Factory). En; Er werden weer vooroorlogse tractoren geproduceerd. Betrouwbare informatie hierover is schaars. De ontwikkeling zou aanvankelijk nogal ongecoördineerd zijn geweest, een groot deel van de tractorassemblages wordt omgesmolten om aan grondstoffen te komen. Aan de andere kant heb je ook tractoren nodig. En wat ligt er meer voor de hand dan te beginnen met het terugplaatsen van de bekende gloeikoppen op de lopende band, eerst en vooral de G-35 op grote schaal. In zijn boek DDR-Import-Traktoren meldt Achim Bischof dat er in 1960 nog 16.000 tractoren in de landbouw draaiden. Er is zelfs een geavanceerde versie, de GS-35 met 45 pk. Maar de tijd van de trage gloeibougiesmotor gaat voorbij, zelfs in Hongarije. Al aan het begin van de vijftiger jaren werd begonnen met de ontwikkeling van een dieseltractor met vierwielaandrijving, de Dutra. Hij is gemaakt met twee-, vier- en zescilindermotoren. Maar terug naar de HSCS van Christoph Geiss. Zijn gloeikop, gebouwd rond 1943, mag nauwelijks verschillen van de eerste Hongaarse naoorlogse producten. Om precies te zijn, niet bij die van hem, maar bij vele tractoren



De "review" onthult een interessant detail: Het differentieelhuis heeft aan de achterkant een deksel dat eraf kan worden geschroefd

werden de gegoten HSCS-letters vervolgens weggeschuurd, om niet aan de kapitalistische voorouders te herinneren. Het belangrijkste kenmerk van de G-35 is, net als die van de Lanz, de met de kop naar voren liggende motor. Interessant is dat de gekleurde koelribben slechts een zwaargewicht gietijzeren blok is, die bedoeld is om de vooras zwaarder te maken. De eigenlijke koeling van het watercircuit vindt plaats via een aan de zijkant aangebrachte ventilator. In vergelijking met de gloeikoppen van het ontwerp van Mannheim valt op dat er geen verdraaibare inspuut-

sproeier is geïnstalleerd, maar de ontluchtingsbout kan hier zonder gereedschap met de hand worden verwijderd. In de toekomst wil Christoph Geiss zijn HSCS af en toe in actie demonstrenen, bijvoorbeeld op de velddagen van de "Oldtimer Vrienden van het Beierse Woud". Daarom moet een andere geschikte ploeg worden voorbereid. Christoph weet al welke. "Een van Rudolf Sack uit Leipzig. We hebben hem al gedemonteerd en als hij weer bruikbaar is, gaan we ermee aan de slag. Anders moet de trekker voorlopig blijven zoals hij is." Vooral omdat de G-35 in zijn ijzeren omhul-

sel met de gebruikssporen erop er goed uitziet. Adolf Riesinger heeft in ieder geval geen spijt van de verkoop, wetende dat de HSCS in goede handen is. "Hij rookt helemaal niet", verbaast hij zich, "bij mij heeft hij altijd gerookt." "Ik heb alleen maar wat aan de injectiepomp gewerkt", zegt Christoph Geiss stralend.

Tekst: Jens Kraus
Foto's: Stephan Lindloff

Overgenomen en vertaald uit het Duitse tijdschrift:



Innerlijke werking van een HSCS R-20/22: Lanz-fans zullen hierbij niet veel nieuws ontdekken.

Riemaangedreven ventilator, relatief kleine centrifugaalmassa's aan beide zijden: de HSCS-gloeikop vereiste iets hogere toerentallen dan een vergelijkbare Lanz-motor. Het komt ook niet helemaal overeen met de werking van de Mannheim.



Oplossing puzzelhoek

April

De oplossing van april moest zijn:



Papierindustrie

Goede oplossingen kwamen deze keer van:

Frans van der Aa	Boekel	Jan van Grinsven	Sint Michielsgestel	Nico Nendels	Alem
Jan van der Aa	Boekel	Frans van Haaren	Haaren	Twan van Osch	Gemert
Riek van Alebeek	Den Dungen	Neanne de Haas	Best	Bart van der Pas	Heeswijk-Dinther
Toon Bekkers	Boskant	Theo Haerkens	Haaren	Alexander Reloe	Lieshout
Dilia van den Berg	Nijnsel	Jan van Herk	Riethoven	Marianne van Schie	Amsterdam
Fam. Bijvelds	Keldonk	Cor van Heumen	Well	Ellie Smolders	Boskant
Sjaak van den Bosch	Maarheeze	Martien van der Horst	Venhorst	Riky Termeer	Spoordonk
John Brands	Boskant	Joke Jacobs	Boxtel	Wilma Termeer	Boxtel
Harrie van den Broek	Poppel	Chris Jansen	Valkenswaard	Leo van Uden	Mariahout
Leo Coppelmans	Son	Jan-Willem de Kort	Sint Michielsgestel	Ton van Uden	Zijtaart
Toon van Deursen	De Mortel	Vincent van Kuringen	Gerwen	Annie Verbakel	Nijnsel
Frans van der Doelen	Vinkel	Mario van Laarhoven	Deurne	Maarten Wouters	Stiphout
Theo van Eert	Sint Oedenrode	Piet van Lierop	Mariahout		
Sjef van Goch	Empel	Hans van der Made	Sint Michielsgestel		

06-51939670

LIEMPDE

GERWIN VD POL AUTOMOTIVE
VOOR AL HET ONDERHOUD
VAN AUTO OF MOTOR

GERWINDEPOL@GMAIL.COM
MA T/M VRIJ NA 18.00 UUR

Werner van Gestel

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

H.O.N Werner van Gestel Castersedijk 26 5527 JS Hapert
www.wernervangestel.nl info@wernervangestel.nl
 tel. Werner 06 46210022 tel. Wim 06 15343468



Diesel pest

"Dieselpest" zweeft als een geest door je dieseltank. Wat is het? Hoe bescherm je je motor er tegen? en wat moet je als je het hebt, aan deze plaag doen?

De dieselmotor hoest een keer, twee keer, de tractor rijdt ruw, zonder vermogen - dan staat de tractor "In the middle of nowhere" en stopt ermee. Starter en accu zijn gezond, maar kunnen de driebcilinder niet meer bewegen om er ook maar iets geluid uit te krijgen. De chauffeur stapt af, krabt een beetje hulpeloos onder zijn pet, en denkt: Verdorie, de restauratie is pas twee jaar geleden, dat kan gewoon niet. Hij is ook nauwelijks mee gereden, eigenlijk helemaal niet in het afgelopen anderhalf jaar. Dat is ook de reden waarom onze man de diesel extra roerde in de halfvolle tank. Hij weet dat oude brandstof - of het nu benzine of diesel is - wat moeilijk te ontsteken kan zijn. Hij dacht niet verder na over het beetje slijm aan het uiteinde van het stokje. Verdwijnt na verloop van tijd wel, zeker bij de volgende tankvulling. Daar heeft hij niet helemaal ongelijk in. Een deel van de vreemde massa is duidelijk verdwenen -

en - maar recht naar het brandstoffilter toe. Daarom staat de trekker nu stil. Een paar telefoontjes later kwam er hulp. De tractor wordt naar de thuiswerkplaats in gesleept, waar een collega-hobbyist de 'bezwaarmaker' ter harte neemt. De Landbouwmachinemonteur heeft de exacte volgorde van de gebeurtenissen van hem aangehoord, bij het woord "geroerd" laat onze man de stok met de geleichte massa zien. Voor de vakman zegt dat alles - een duidelijk geval van dieselpest. Dieselpest dus, wat is dat? Nou, om het simpel te zeggen, dit zijn de



afbraakproducten van bacteriën, gisten of schimmels - met andere woorden, eigenlijk de besmetting met micro-organismen die zich prettig voelen in een omgeving van diesel, water en hitte. Hun aanvankelijk slijmerige residu, inclusief agressief waterstofsulfide, verstopt geleidelijk het hele brandstofsysteem, als je het niet op tijd opmerkt en actie onderneemt. Het fenomeen is niet nieuw, het komt voor in alle soorten tanks waarin diesel wordt opgeslagen. Het komt vaker voor in zuidelijke landen dan in het noorden - vanwege de hogere temperaturen. Daarom mag eigenlijk een volle tank nooit langer dan een jaar in de tractor of in het tanksysteem op het bedrijf blijven staan - dit geldt met name voor enkelvoudige systemen zonder waterafscheider. Bij trekkers zijn het vooral die waarvan de slang zich met een klem, op het laagste punt in het brandstofsysteem bevindt. Dankzij de biodiesel of toevoeging de afgelopen jaren kan deze



Massale aantasting: dit filterelement is al volledig overgroeit door de gelatine-achtige afbraakproducten van de micro-organismen.

genoemde tijdsduur echter al te lang zijn. Vooral de scheepvaart wordt erdoor getroffen, zelfs vrijetijds-schippers hebben er hun problemen mee - afhankelijk van het weer, kan het zonder motor snel gevaarlijk worden op zee en rivieren of in de haven. Ook de brandweer en de technische hulpverlening worden niet gespaard, aangezien zij dikwijls voertuigen en aggregaten hebben die zelden worden gebruikt. Dezelfde situatie is er voor liefhebbers van campers en oldtimers met dieselveertuigen. Seizoen gebruik en lange stilstand tijden, bevorderen de groei van micro-organismen - en daarmee ook de vorming van slib. Denk in dit verband ook aan maaidorsers en maïshakselaars. Ze blijven het grootste deel van het jaar in de stal. In het ergste geval koloniseren de organismen het hele systeem van de tank tot de injectiespuitmond met hun afbraakproducten. Aanvankelijk - zolang er nog diesel in de cilinders komt - verstopen de sproeiers slechts langzaam. Het injectiebeeld verandert - wat een impact heeft op de verbranding en het loopgedrag van de motor. Op een gegeven moment

slaat deze af, of start hij niet meer. Afhankelijk van de 'besmetting' moet vervolgens alles wat met diesel in aanraking is gekomen worden gedemonteerd en gereinigd. Hoe later dit gebeurt, hoe groter de schade die ontstaat. Omdat een filterwissel vaak eerst een oplossing biedt - de tractor start en rijdt weer - hoeft u zich geen zorgen te maken over de echte oorzaak. Het is belangrijk om eigenlijk nu in actie te komen. Misschien is tot nu toe alleen het vul-systeem tot aan het filter slijmerig. Dan kan de hier beschreven chemische opzuivering toch het ergste voorkomen. Anders blijft de dieselplaag ongehinderd groeien in leidingen, injectiepompen en sproeiers - totdat er weer niets werkt, zelfs niet met een nieuw brandstoffilter. Denk nu maar niet: Nu is alles geblokkeerd. Dit is vaak maar de halve

waarheid. Als, om wat voor reden dan ook, de plaag voldoende tijd heeft gekregen, zal nu corrosie een rol gaan spelen. Dit komt naast water vooral door de genoemde waterstofsulfiden. Ze tasten metalen aan, en houden niet op bij aluminium, en breken na verloop van tijd zelfs door cilinderkop-pakkingen en de rubberen leidingen van de tank naar de injectiepomp van binnenuit af. Op dit punt nu, moeten enkele woorden worden gezegd over de dieselkwaliteit. Tot 2008 bevatte een kilogram diesel tot 50 milligram zwavel (niet te verwarren met waterstofsulfide). Deze werd 'zwavelarm' genoemd. Sinds 2009 is er dieselbrandstof vrij van zwavel. "Vrij" betekent hier dat er maximaal tien milligram zwavel per kilo diesel mag zijn. Op het eerste gezicht klinkt dat goed. Maar niet voor al die onderdelen die



Op het eerste gezicht lijkt het wel oud smeervet. Maar in het filter, waar deze "pudding" blijft plakken, heeft smeren toch helemaal geen zin?



Zo kan een lege tank die besmet is met dieselpest er van binnenuit uitzien. De slibachtige bruine massa is duidelijk iets anders dan roest.



Het injectiemondstuk en mondstukhouder zijn meerdelig. Als de plaag zich hierin heeft gevestigd, moet de specialist deze meestal repareren.



Niet elke sleutelaraar heeft de juiste apparatuur om het vuil uit de spuitmondgaten te verwijderen



De verstopping kan zich uitstreken tot aan de punt van het mondstuk. Controleren of er nog iets door komt kan alleen met een speciaal apparaatje tijdens een zogenaamde jetttest. Op een draaiende tractor is dat veel te gevaarlijk, aangezien dieselstralen gemakkelijk door de huid kunnen schieten en tot levensbedreigende bloedvergiftiging kunnen leiden. Als de tractor ondanks een filterwissel niet start, wordt eerst een injectieleiding gedemonteerd en gecontroleerd op continuïteit

worden gesmeerd door de brandstof. Je mist de zwavel. Dit geldt natuurlijk in het bijzonder voor pompen - en ook motoren - die zijn ontworpen volgens oude brandstofs specificaties (het zwavelgehalte van diesel was vroeger veel hoger). Eerst en vooral de diesel injectiepomp. Handelaren van landbouwmachines melden de laatste jaren steeds meer rotors die zijn afgescheurd, en plunjers die zijn ingelopen. Lijnpompen hebben daarentegen geen problemen met de slechtere smeereigenschappen, omdat ze praktisch gebruik maken van hun eigen olievoorraad. Dit beschermt je echter niet tegen de dieselplaag, aangezien ook de brandstof-voerende delen hier worden aangevallen. Enerzijds hebben we de zogenaamde "tankademhaling". Dit betekent het vocht dat uit de lucht komt via de ontvluchting van de tankdop of door condensatie op de tankwanden (omdat het voertuig dikwijls onverwarmd in de winter-



stalling staat). Aan de andere kant heeft diesel altijd een bepaald watergehalte gehad. Volgens EN 590 is vandaag tot 200 mg per kilo brandstof toegestaan. Omdat het water zich niet met de brandstof vermengt maar als emulsie aanwezig is, scheidt het zich na een bepaalde tijd weer van de diesel af en bezinkt op de bodem van de tank. Daarbij komt nog de genoemde "tankademhaling". Zolang je regelmatig rijdt is dat niet zo erg, want het water wordt iedere keer weggespoeld. Dus als de tractor ruw

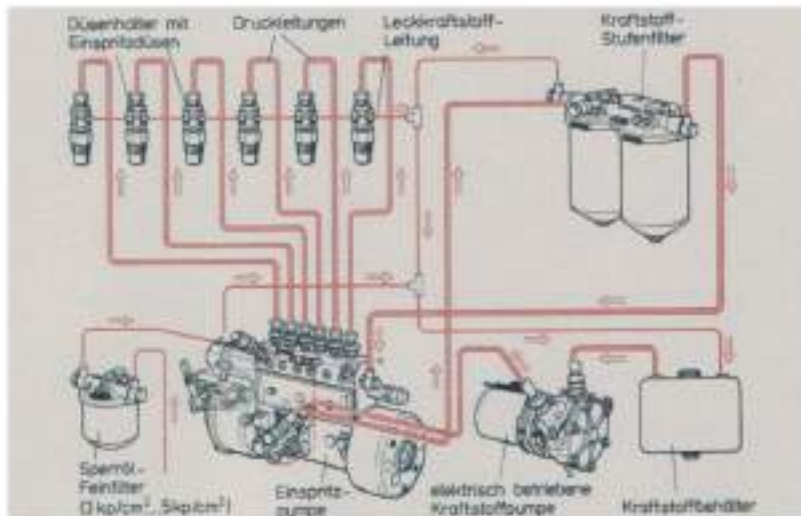
start bij het starten, kan het zijn dat hij in eerste instantie te veel water in zijn verbrandingskamers heeft gekregen via de injectiesproeiers. Het wordt kritiek als de tankuitlaat zich niet op het laagste punt bevindt. Vervolgens moet van tijd tot tijd (indien beschikbaar) de aftap-

BactoPlus is een van die middelen die speciaal zijn ontwikkeld om ziektekiemen in het systeem te doden. Het water in de diesel en tank is hier primair verantwoordelijk voor

plug worden losgemaakt om eventueel water te laten weglopen. Afhankelijk van de filteruitrusting van de tractor is het ook raadzaam om af en toe te controleren of er zich water heeft verzameld op de bodem van het filterhuis. droogleggen! Want waar geen water is, is geen dieselplaag. De micro-organismen leven erin en voeden zich met koolwaterstoffen in de diesel erboven. Als ze nu voldoende tijd en optimale omstandigheden hebben, vermenigvuldigen ze zich snel. Dit is wanneer de pest zich ontwikkelt: eerst wordt de brandstof troebel, dan bezinkt het slijm, en tenslotte vormt zich de slijmerige massa. Dat is meestal het tijdelijke einde. Hernieuwbare grondstoffen of niet - biodiesel geeft de voorkeur aan het tot nu toe beschreven scenario. Er wordt nu zeven à acht procent toegevoegd aan de normale diesel. Biodiesel kan meer water opnemen dan "normale" dieselbrandstof en bevat hierin tegen agressieve ingrediënten die bijvoorbeeld oudere afdichtingen aantasten. Het is in ieder geval bevorderlijk voor de groei van micro-organismen met al zijn effecten. Nadenken over hoe bacteriën en dergelijke in de tank komen



is zinloos. Ze zijn er gewoon op een gegeven moment. Het is veel belangrijker om hun groei te stoppen. Dit kan op een aantal manieren gebeuren. De eenvoudigste methode is om altijd vol te tanken en - zoals gezegd - veel te rijden. Dit is echter eerder uitzondering dan regel voor oldtimers in de hobbybranche. Nu zou men kunnen adviseren om als kleine preventieve maatregel V-power of Ultimate diesel te tanken - omdat het geen biodiesel bevat en dus minder water en agressieve stoffen. Voor enkele tankvullingen per jaar zouden de meerkosten draaglijk zijn. Aan de andere kant, de slechtere smeereigen-



Het "werkveld" van de dieselploag schematisch weergegeven. Het begint in de tank. Als waardevolle koolzaad dieselbrandstof wordt gebruikt, moeten daar al de eerste maatregelen worden genomen, namelijk een additief



Brandstofleidingen van synthetisch rubber worden geleidelijk opgelost en verzacht door de agressieve stoffen in de dieselploag

schappen - wat ons terugbrengt bij de verdeelpomp. Er zijn nogal wat boeren die tweetaktolie in een verhouding van 1:100 bijmengen, daarmee elke tank van hun volledig werkende youngtimers vullen bij het juiste injectiesysteem. Dit is alleen om de smerende eigenschappen van de brandstof te verhogen - en daarmee de levensduur van de pomp. De tweetaktolie moet geschikt zijn voor gescheiden en gemengde smering;

het mag ook geen synthetisch product zijn. Bovendien brandt deze olie schoner en laat minder resten achter dan diesel. Oldtimerbezitters die eerder geen last hebben gehad van dieselploag kunnen op hun geluk blijven rekenen. Iedereen die denkt dat zijn tractor al vervuild is (troebele brandstof) of die gewoon aan de veilige kant wil blijven, zal misschien vertrouwen op speciale additieven. Voorbeelden zijn Weynns, JLM, TecFlow of het

antibacteriële dieseladditief Syprin. Andere middelen worden aangeboden in boot- en jachtaccessoires, want daar lijkt het probleem het grootst te zijn. De prijzen voor de literfles liggen tussen de 30 en 40 euro. Sommige remedies zijn specifiek voor: Diesel, andere ook geschikt voor stookolie, benzine en meer. Zo is BactoPlus van Wagner Spezial-Lubricants bedoeld om de vorming van micro-organismen zoals bacteriën, gisten of schimmels - over een langere periode te voorkomen (mengverhouding 1:4000) en tens (mengverhouding 1:1000) te stoppen. Brandstof die al verontreinigd is, kan worden gesaneerd door deze toe te voegen. Corrosiebescherming voor alle brandstofvoerende onderdelen is vanzelfsprekend. Met de genoemde middelen zit je in ieder geval aan de veilige kant als het om dieselploag gaat. Het enige wat je nu hoeft te doen is beslissen of ik je bang genoeg heb gemaakt. Tot slot nog iets over benzine: als je concurreert met E10, kun je ervan uitgaan dat je verliest. De benzinebrander heeft vaak geen schone vlam - je zou kunnen zeggen dat hij spuugt, sputtert en flikkert. Wil je snel aan de slag met je Bulldog, dan kun je beter de Super en Super Plus kwaliteiten gebruiken. Dan kan de benzinebrander op volle toeren laten draaien...

Extreme slijmvorming uit een tank gepoetst.



Tekst: Fritz Knebel

Foto's: Wagner smeermiddelen

Overgenomen en vertaald uit het Duitse tijdschrift:

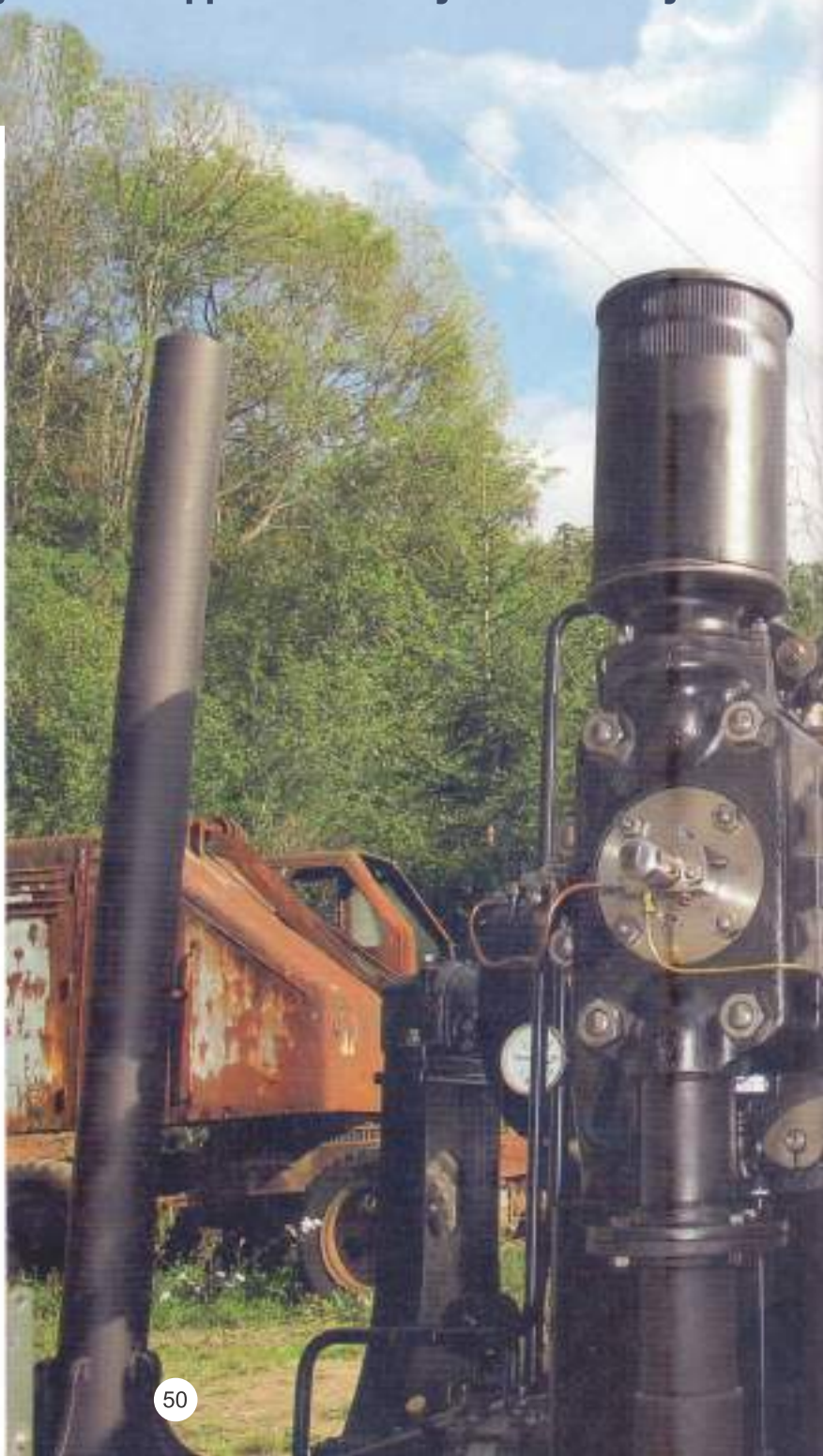


Genadeloos

Hij heeft een VW Kever nodig om vaart te krijgen. En als de Deutz MIH 336 draait, is hij niet te stoppen. Net als zijn trotse baasje.

Halverwege de jaren dertig veroverde de diesel de markt voor grote machines. In de veelgevraagde klasse rond de 30 pk vertrouwde Deutz op de degelijk gebouwde horizontale eencilinders. Ralf Funke ontdekte zo'n motor in een erbarmelijke staat, maar hij durft het aan om deze onbevreesd te restaureren.

Het is er een geweldige rotzooi, als Ralf Funke midden jaren tachtig. In de vervallen schuur van een steengroeve een krachtige motor ontdekt. Niets draait er meer, al het roestige mechanisme zit muurvast, en daarom is het ongelooflijk fascinerend voor de jongens. Als gereedschap hebben Ralf en zijn vrienden niet veel meer bij dan een hamer, een tang en een verstelbare sleutel, hun vouwfiets dient als universeel vervoermiddel. Na vele dagen in het vuil, en het zweet schroeven, houdt de toen tienjarige de enorme drijfstang in zijn handen als een trofee, om die mee naar huis te nemen. Het machineonderdeel is er nog steeds gesmeed in staal. Ralf Funke heeft het bewaard, voor hem is het zijn startschot, voor zijn passie voor verzamelen. Ralf Funke kon destijds niet de hele motor redden, met de vouwfiets kon niets meer worden vervoerd. Zes maanden later is de liggende Deutz dan ook verdwenen - een schroothandelaar verkocht het als hoogovenvoer. Maar deze machine is voor altijd ingebrand in de hersenkronkels van Ralf Funke. Het geheugen groeit uit tot een "want-to-have-bacil", maar geen van dergelijke lig-

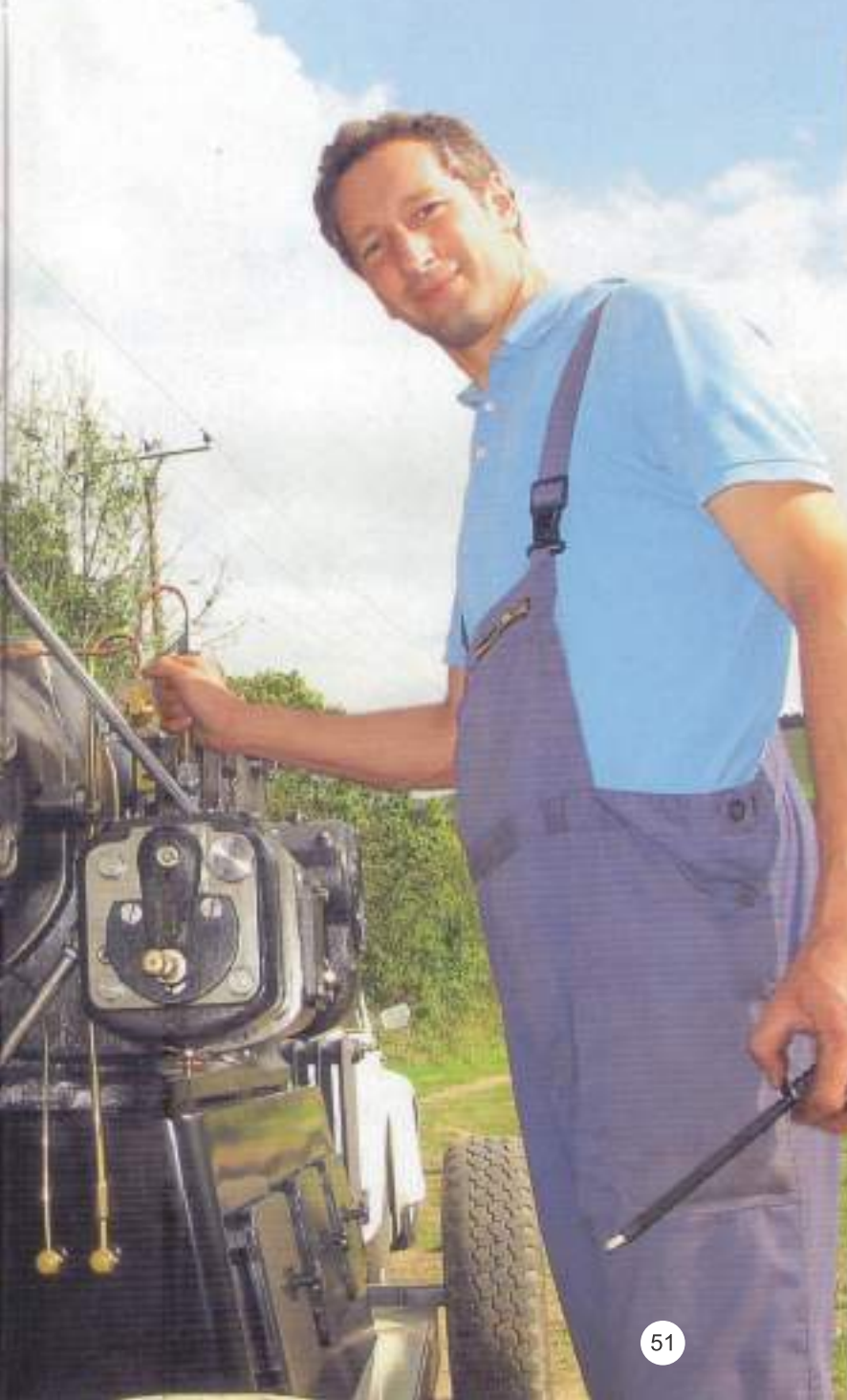




De Deutz smeerpomp "Gritzner systeem" transporteert de olie direct naar de smeerpunten. Controleren is altijd mogelijk dankzij het kijkglas



Massa in beweging: het 1,6 meter grote vliegwiel van één ton zorgt voor een rustige loop en een gelijkmatige vermogensafgifte



gende eencilinders is niet meer te vinden, zelfs niet voor geld en goede woorden. In 2003 deed een advertentie de ogen van de monteur oplichten - een 30 pk Deutz MIH 336 stond te koop bij de rivier de Neckar. Euforie maakt plaats voor desillusie, wanneer de zoekende hobbyist Ralf Funke wordt geconfronteerd met de ruïnes van zijn droom. De verkoper ontdekte de Stamo in een houtzagerij in het Zwarte Woud, ontmantelde hem en sloopte de Deutz. De man had zijn plannen voor de wederopbouw ervan al lang begraven, en bij nadere inspectie van de onderdelen verloor hij gewoon de moed. Een gevoel dat Ralf Funke vreemd is. Zijn motto is; dat mensen ook alles kunnen repareren wat mensen ooit hebben gemaakt, En brengt hij de vervallen brokken naar zijn huis toe in de Eifel. Omdat ook hij de kracht van deze machine inziet, stelt hij de start van het werk met bijna een decennium uit. Oldtimervrienden geven het startschot voor de restauratie. "Ze herinnerden me er in 2012 aan, dat De firma Deutz over twee jaar zijn 150ste verjaardag zou vieren. De motor moest dan absoluut draaien. Dus besloot ik spontaan er aan te gaan werken", herinnert de monteur zich. Daarvoor wil hij eerst het juiste onderstel tevoorschijn toveren, een gelaste constructie met een uitstraling alsof het gegoten eruitziet " net alsof een stuk betegelde fabrieksvloer compleet met de motor uit een machinehal is gezaagd". hangt de motor op en gaat eronder liggen en last een stevige basis van binnenuit. Pas dan begint



In de jaren dertig genoot de MIH-serie de reputatie absoluut onverwoestbaar te zijn. Meer dan 15.000 machines van 15 tot 40 pk liepen in Keulen van de band.



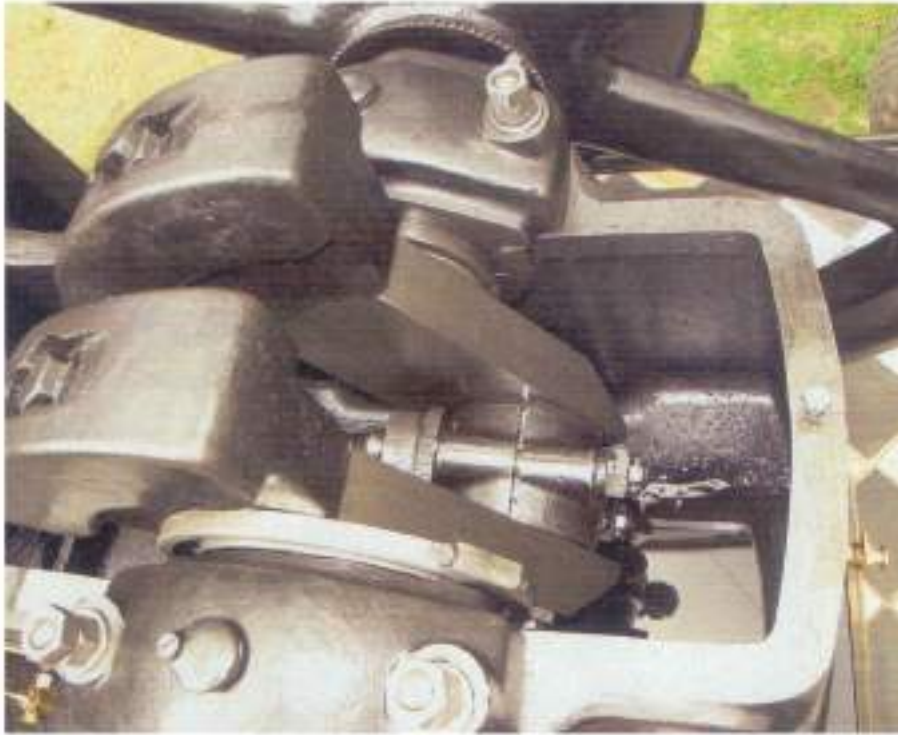
Perfekte mechanica: Ralf Funke moest eerst de injectiepomp begrijpen, daarna begon hij met succes aan de restauratie ervan.

en een flinke liter van smeltwater kan flink tekeer gaan tussen de cilinder en de voering. Voor mij de zwartste dag van mijn sleutelaarsleven." Het lassen van de scheuren in de cilinder is een formaliteit; de onberispelijke staat van de cilindervoering is kritischer. Een oude meester geeft hem een spoedcursus giettechniek en matrijzenbouw, met als resultaat een perfecte mal. Een gieterij vormt de 160 kilo gietijzer - gelukkig heeft Ralf Funke een krachtige draaibank. Om het blok te kunnen draaien, moet hij het ondersteunen met een "Lünette" - een zelfconstructie, gelast op kerstavond. Na het draaien van het gietstuk is Ralf 's avonds zo zwart als een schoorsteenveger, er zijn zo'n 50 liter snippers gevallen, en de cilinder is af. Het is moeilijk om daarna een specialist te vinden om de cilinder te honen, die het juiste gereedschap heeft voor een 700 millimeter lange 210 boring. Nadat elk onderdeel grondig is afgewerkt en alle blanco onderdelen zorgvuldig zijn gepolijst, begint de montage van de ijzeren puzzel. Ralf Funke legt eerst de gepolijste schroeven op een rij op de plank: "Op dat moment leek elke afgewerkte schroef een trofee voor mij, en dat motiveerde mij.

Toen alles naast elkaar stond, begon ik het in elkaar te zetten. "Dan de volgende schok: Het lagerblok voor de ondersteuning van het vliegwiel ontbreekt: Een vervanging vinden lijkt hopeloos, dus ook hier moet een gelaste constructie helpen. Het duurde meer dan een half jaar om het in elkaar te zetten, en toen was de Deutzmotor wat het was: een betrouwbaar lid van de succesvolle MIH-familie uit Keulen. Vanaf 1924 werden MIH-motoren beschouwd als de ideale aandrijfeenheid voor zagerijen, molens en stroomgeneratoren. Ze liepen overal waar een gebrek aan elektriciteit was en energie uit waterkracht niet betrouwbaar kon worden opgewekt. In de Deutz-taal beschrijft MIH een "watergekoelde, horizontale een-cilinder dieselmotor". Het eerste cijfer na MIH staat voor de serie, de laatste twee voor de zuigerslag in centimeters. De MIH 336 is dus van de derde serie en heeft Zuigerslag 36 centimeter. Met vermogens van 15 tot 40 pk promoveerde Deutz deze motoren als "grote diesels voor industriële toepassingen". Wat destijds behoorlijk zelfverzekerd klinkt, gezien de afmetingen van de motor, werd een bestseller. Meer dan 15.000 van deze "snel-

de eigenlijke restauratie - met een catastrofe: Als Ralf Funke erin slaagt de zuiger met 30 ton druk uit de cilinder te drukken, wordt de volledige omvang van de schade duidelijk: "De vorst had de voorkamer er afgedrukt,

lopende diesels" (vanuit het oogpunt van vandaag echte slow-movers) verlieten de fabriek als laatste, een 40 pk MIH 438, 1955. De motor van Ralf Funke is gebouwd in 1934 en behoort met 30 pk tot de hogere klasse van de MIH. Tussen 1929 en 1936 werden 1109 machines gebouwd. Klanten waardeerden zowel de soepele werking, en het lage brandstofverbruik, als de spreekwoordelijke betrouwbaarheid. De hoge brandstoftolerantie werd als een voordeel gezien: naast dieselolie vergast de machine ook teerolie, plantaardige olie en stroperige ruwe olie. De lancering was ofwel met perslucht uit een fles, of met pure spierkracht. Voor Ralf Funke rijst ook de vraag naar de startmethode. Hij bouwt er een extra startkruk en freest een aandrijfklaauw voor de andere kant van de krukas. De machine kan nu door twee mensen worden gedraaid, maar maakt meestal geen piep. Naast kracht is er ook een gebrek aan oefening: de motor moet immers worden gestart met directe



Wees voorzichtig met de parkeerstand: Als de motor stilstaat, moet de bediener de drijfstang naar beneden draaien. Anders loopt het drijfstanglager de volgende keer dat u start vlugger droog.

De restauratie



Solide basis: Voordat de restauratie begon, laste Ralf Funke een stabiel, in beton gegoten onderstel samen met het transportchassis

Half gedemonteerd en niet compleet: Op het eerste gezicht was de staat van de motor slecht, na het openen rees de vraag of het wel de moeite waard was om door te gaan.



Slangenmens: Om de onderbouw aan de motor aan te passen, moet de lasser van binnenuit werken. Gymnastiek is aan de orde van de dag.



Druk op de ketel: De zuiger kan alleen worden overgehaald om de voering te verlaten met 30 ton druk.



Met een aangepast aantal, massa van de zuiger en hydraulische cilinder ertussen, kom de zuiger tenslotte.

injectie en na het opwarmen overgeschakeld op voorkamerverbranding. Een perslucht tank, die de brandstof met 0,2 tot 0,3 bar op druk brengt, dient voor de brandstoftoevoer. Tien punten van het voerpompen van de olieman en het ontlichten van de injectieleiding tot het aanpassen van de snelheidsregelaar moeten worden aangevinkt in de startinstructies, het laatste punt is banaal "de motor op snelheid brengen en vervolgens de compressie initiëren". Dan het draaien met de VW Kever: "Eigenlijk wilde ik het aanslingeren proberen met vier man. Maar toen kreeg ik een veel beter idee: ik sloeg een lange riem om

de riemschijf en spande mijn auto ervoor." Dankzij de kracht van de Kever begon de Stamo MIH 336 te lopen, een echte meevaller voor de restaurateur: "De motor liep direct mooi, ik leek alles goed te hebben gedaan. Toen het warm was, schakelde ik over naar voorkamerinjectie en meteen verdween onmiddellijk de onregelmatige loop. De Deutz liep ineens zo stil als een benzinemotor."



De trekkracht van de kever brengt het vliegwiel op snelheid. Nu decompenseur dicht, en boven in de emmergrote cilinder, verbrand het brandstof lucht mengsel.

Overgenomen en vertaald uit het Duitse tijdschrift:



Tekst & foto's: Dirk W. Köster

De restauratie



Om de 160 kilo grijs gietijzer te geleiden bij het draaien heeft Ralf Funke op kerstavond een bijzonder stabiele 'lunette' gemaakt

Na het uittrekken van de voering is er enorme schade. De enige remedie is een volledige nieuwe bus maken.



De warme montagefase begint wanneer de cilinderkop erop wordt gezet. Het duurt nu nog weken voor de testloop.



Vele uren met een korbortel, getande borgring en zandstraalpistool helpen het zware gegoten blok zijn oude schoonheid terug te krijgen.



Knelpunt: De vorst heeft uitstekend werk geleverd en de behuizing opgeblazen. Ralf Funke is bekend met gietlassen



Om de loopvlakken van de krukas de finishing touch te geven, zijn de as en het vliegwiel bevestigd aan een poelieblok



Nieuwe verstelspindel voor het wisselen van "direct" naar "voorkamer": self-made!



De montage van de gereviseerde motorbesturing vereist specifieke expertise. Ralf Funke heeft dat

OOGSTFEEST HOEVE STROBOL

7 Augustus

Bij Hoeve Strobol zijn de vrijwilligers alweer volop bezig met de voorbereidingen van het oogstfeest dat we dit jaar willen gaan houden op 7 augustus 2022. De meeste vrijwilligers hebben zich alweer opgegeven om dit mooie evenement mee op te luisteren. De eerste voorbereidingen zijn alweer vastgelegd, zoals de altijd druk bezochte Openluchtviering om 10.00. Om 11.00 wordt het mooie oogstfeest weer geopend, en bij mooi weer zal het hopelijk weer gezellig druk gaan worden. Er is weer van alles te doen bij de diverse ambachtskraampjes zoals manden vlechten – wens kaarten maken – sokken breien met nostalgische machines – oude gereedschapskramen – springtouw



maken voor de kinderen – klompjes schilderen voor de kinderen – bij de drukker kunnen de kinderen mooie wenskaarten zelf maken – er zijn ook diverse oud Hollandse spelen waar kinderen zelfs hun telefoon vergeten. En niet te vergeten de stoommachinehal is open. Maar natuurlijk ook het doel van dit oogstfeest, wordt natuurlijk goed uitgelicht. We zijn aan het maaien met de zicht – en met de paarden maaimachine – met een oude zelfbinder – dorsen met de Stofvreters – strovlechten – en brood bakken in de oude buitenoven - Er is weer volop live muziek op het grote buitenterras, en met ruim 400 zitplaatsen is het gezellig vertoeven met een drankje erbij. En je krijgt er honger van; dus voor de inwendige mens wordt er door een groot team van vrijwilligers lekkere pannenkoeken gebakken. Dus volop



activiteit op 1 august bij Hoeve Strobol. Parkeren en entree gratis.

Nieuw dit jaar is, dat de grote nieuwe stoomhal met de stoommachine te bewonderen is. De inmiddels gerestaureerde stoommachine is te bezichtigen in een prachtige nieuwe grote stoomhal met de authentieke industriële look. Wekelijks hebben onze vrijwilligers van Hoeve Strobol deze prachtige hal gebouwd die echt de moeite waard is om te komen bezichtigen. Ruim 4.5



jaar werkt een team van vrijwilligers elke week aan de restauratie van de stoommachine, en zij zullen u graag op deze dag uitleg geven over het verloop van deze grote uitgebreide klus.

Het evenement wordt georganiseerd door stichting museum Hoeve Strobol voor meer informatie belt u naar 06 53817669 of mail bert@hoevestrobol.nl En mocht u nog als vrijwilliger mee willen helpen laat het ons even weten.

Tot ziens op 7 augustus.

Tuintractoren

Door Twan Jonker

Gilson Tuintrekkers



Een mooi model Gilson maaiers uit de begintijden van het merk. Met echt nog de koplampen zoals bij de tractoren van toen.

RESTORED!
The 1970 Gilson S-14

Zoals ik in de vorige Den uitlaat had vermeld dat Gilson garden and outdoor equipment ook stationaire motoren heeft gebouwd, zo kan ik nu zeggen dat ik er volledig naast zit. Ik heb via diverse bronnen de aanname gedaan dat dit van dezelfde fabrikant zou moeten zijn. Zo zie je maar weer dat je daar vreselijk langs kan zitten. De twee fabrikanten dragen dan wel dezelfde naam, maar zijn 2 verschillende firma's en hebben dus niets met elkaar te maken. Gelukkig was dit geen vraag die ik zou moeten beantwoorden in een quiz en waar dan de duizenden euro's nu door de neus geboord zouden worden. Ach ja gelukkig is het menselijk om te blijven leren!

We gaan verder met waar het om gaat. Dat is Gilson garden and outdoor equipment. Deze firma is gestart in 1911 door de 2 broers John P Gilson en Michael Gilson. Deze 2 broers waren de zonen van een emigrantenkoppel uit Luxemburg. Dus een beetje Europese roots zit er toch wel in. De firma werd gestart in de plaats Plymouth in de staat Wisconsin en begon voornamelijk met het produceren van betonmixers en kalksteen brekers etc. Pas in 1961 gingen ze over tot het produceren van tuintrekkers

De Gilson Brothers-producten die onder het merk Gilson werden verkocht, waren meestal geleverd met het kenmerkende beige-en-karmozijnrode kleurschema van het bedrijf, vanaf 1977 gebruikten ze karmozijn en

zwart. De producten van Gilson Brothers werden ook omgedoopt tot en verkocht onder de namen Montgomery Ward, Lawn-Boy, Ford. Uiteraard hadden ze hier dus wel andere kleuren. Gilson was dus ook een producent die net als vele andere bedrijven machines produceerde voor andere fabrikanten.

In 1961 begon men met de productie van de Gilson Pacer 9 tuintrekker. Een scootermodel machine, maar met een futuristisch uiterlijk. Je zou denken dat hij zo bij de The Jetsons of Thunderbirds gebruikt zou worden. Hij heeft een ietwat space achtig uiterlijk. Het mooie van deze machine met een 9pk Briggs & Stratton en 6 versnellingen vooruit en 1 achteruit was dat hij niet alleen kon maaien, maar hij was ook te gebruiken om mee te ploegen en cultiveren en frezen. Best opmerkelijk, want andere firma's met dergelijke machines in scooter model, waren enkel voor te maaien. Deze machine was dan ook anders dan anderen en



Een Gilson uit de jaren 70 in zwart en oranje in gevonden staat. Er moet nog heel wat gedaan worden om deze als nieuw te krijgen

was ook robuust gebouwd, en zo oogde hij ook. Hij had dan ook een maaidek van 139cm (55 inch) breed. Voor 9pk was dit, lijkt mij wel een hele hand vol voor zo'n machine. In Nederland zijn deze machines niet of nauwelijks geleverd. De machine had tevens de luxe dat hij elektrisch gestart wordt. De machine werd van 1961 tot 1966 gebouwd, en werd toen opgevolgd door de Pacer 10. Deze was 10pk, maar had voor de rest dezelfde specificaties. De Gilson S-14 was een van de vele opvolgers van de Pacer series en werd in 1971 gepresenteerd aan de klant. Dit was echter wel een tractormodel machine. Hij had als optie verlichting, met koplampen van opzij zoals we ze ook van de Fer-



Een Gilson Pacer uit de jaren 60. Je ziet hier duidelijk de invloeden van de space race die toen aan de gang was tussen de VS en de USSR. Ook kun je denken aan een zitmaaier uit de tekenfilmserie "The Jetsons". Het heeft iets futuristisch.

guson Tef etc kennen. Het geheel was van metaal gemaakt en net als de Pacer ook weer heel degelijk gemaakt van dik en stevig materiaal. Dat de machines van alle markten thuis moeste zijn bewijst Gilson met deze machine maar weer. Deze was 14pk en had een elektrisch gestarte Briggs & Stratton motor. Hij was hydrostatisch aangedreven en had zelfs als optie dat je het maaidek hydraulisch kon liften en laten zakken. Kocht je een standaard model dan had je een manuele



Een reclame poster uit de jaren 70 van Gilson. De wioldoppen zijn van chrome en geven het geheel een luxe uitstraling.

maaideklift. Maaibreedtes tot 125cm waren mogelijk alsook dat de machine wederom kon ploegen en frezen etc. Net als de Pacer een alleskunner dus. De Gilson S-10 was een iets kleinere versie van de S-14 en had een Briggs & Stratton motor van 10pk. Deze was ook handgeschakeld en had 4 versnellingen vooruit en 1 achteruit.

De Gilson S-16 was de grootste in de serie, en was er in zowel hydrostaat als geschakeld. Beide met een 1 cilinder 16pk Briggs & Stratton benzine motor. Het waren 2 forse machines die beide gebruikt konden worden om te ploegen, frezen en cultiveren. Maar een maaidek tot 125cm kon er ook op. Ook hadden deze machines een front aftakas. Van daaruit werd dan middels een aandrijfjas het maaidek aangedreven. Zeer degelijk gebouwd dus. Heel af en toe kom je de Gilson zitmaaier hier nog wel eens tegen, maar ze zijn vrij zeldzaam. Waarschijnlijk zijn ze hier enkel verkocht als "grijze"

import, of via andere landen hier terecht gekomen die wel dit merk importeerde uit de VS. Je kunt hier wederom aan denken aan soldaten en personeel van de Amerikaanse luchtmachtbasisen zoals Spangdahlem, Ramstein, of zelfs Nieuw Amster-dam in Nederland. Toch kan het ook komen dat de fabriek helaas niet zolang geschiedenis heeft zoals vele andere merken waardoor de verkopen niet super groot waren. Toch hebben ze maar liefst 169 modellen uitgebracht in totaal. Dit zou echter te veel zijn om alles te bespreken alhier. We gaan dus een beetje vooruit in de tijd en gaan nu naar de Jaren 80. Dit zijn de Gilson modellen die je heel ooit nog eens kan tegen komen in het wild hier in Nederland. Het 1980 model was bijna geheel oranje en



Wederom een reclameposter van Gilson. In wit en Oranje. De schatting is, dat dit een poster is uit de begin jaren 80



Een sealed beam koplampglas en lamp ineen. Is de lamp kapot, dan kun je heel de sealed beam weg gooien en vervangen door een nieuwe. Dit soort lampen komen we niet echt meer tegen. Wel nog in de landingsverlichting op het vliegveld.



Wederom een Gilson in vergeten toestand. Een restauratieobject dus.

Een S16 serie waarmee je alles kon doen om je huis. Ploegen en cultiveren zijn maar wat voorbeelden



had alleen witte wielen. Het 8pk model was het instap model genaamd 52062 als type. Hij had dus een 8pk Briggs & Stratton benzine motor met daaraan gekoppeld via een riem een 3 speed versnellingsbak met achteruit. Het maaidek was 96cm breed (wat behoorlijk was voor dit aantal pk's) en was dus echt een machine die te gebruiken was voor het fijnere werk zoals het bemaaien van speelgras of gazongras. Een goede basis machine dus. Een aanhanger of een verticteermachine o.i.d. kon natuurlijk wel. Ploegen of cultiveren daarentegen was niet mogelijk. Wel was hij uitgerust met elektrische starter en ook verlichting aan de voorzijde. Die koplampen waren veelal nog Sealed Beams (Gesealde lampen), ging zon koplamp stuk,



Een veelgebruikte motor bij Gilson was de verticale serie motoren. Dit is een 9pk.

dan kon je hem weg gooien en moest je deze vervangen voor een nieuwe mocht je dat willen. Voor personen die een zwaarder model wilde hebben voor bijvoorbeeld grover gras te maaien, was er nog een model met een 11pk Briggs & Stratton motor gekoppeld wederom aan een 3 speed versnellingsbak met achteruit. Het type was 52065. Echter het zwaar-

dere werk als ploegen of cultiveren kon je hier nog niet mee. Daar was hij technisch ook niet op berekend. De versnellingsbakken waren veelal van aluminium en voorzien van glijlagers. Dat gaat heel lang mee als je gewoon maait en er wat lichte werkzaamheden mee doet. Anders verslijt zo'n bak nogal eens en bij zware overbelasting kon hij ook scheuren. Wel kon je bij deze machine een sneeuwschuif kopen en een sneeuwrees.

Pas in 1983 – 84 kwam er een 16pk versie uit, die beduidend zwaarder was dan zijn voorgangers. Tot dit jaartal bleven de machines hangen op 8pk en 11pk. Weinig keuze dus. De 16 kwam de mensen tegemoet



Een boxer motor van Briggs & Stratton gebruikt in o.a. een S16.

die toch een grotere eis hadden op het gebied van de werkzaamheden die ze moesten verrichten. Ook de concurrentie had zwaardere machines in hun gamma, dus ze moesten dan ook wel mee. Hun antwoord was de Gilson 52084 met 16pk 2 cilinder Briggs & Stratton Boxer motor die liep op benzine. De versnellingsbak had nu 5 versnellingen i.p.v. 3, en was van een zwaarder kaliber dan de 3 versnellingsbak. Met deze machine kon je naast gewoon maaien dan ook wel weer ploegen cultiveren, frezen etc. Alles wat de hovenier of landgoed eigenaren maar konden wensen van hun machine. Het maaidek was 96cm of 106cm breed (optioneel) en voorzien van 2 messen. Ook was er optioneel een vangbak met 3 zakken op te verkrijgen. De machine zelf oogde heel modern en was geheel jaren 80 stijl zoals veel machines van toen. Vierkante koplampen, hoekigere modellen, en ook de kleur was nu wat anders. Meer wit en iets minder oranje. Hij was dus klaar voor de 80's!

In 1985 kwam er ook een hydrostaat model bij met 16pk Briggs & Stratton Boxer motor op benzine. De YT16HE was dus een luxe versie met wat vernieuwingen her en der van zijn voorganger. De luxe die hij had was, dat hij zelfs optioneel met elektrische maaideklift was uit te voeren. Met een druk op de knop liet je het maaidek zakken in de gewenste stand! Al was het dan een hydrostaat, je kon er ook gewoon mee ploegen en alles wat je je maar kon wensen. Ik denk dat veel mensen die toen geld hadden al na 1 of 2 jaar hun oude 16pk ingeruild hebben tegen de nieuwe versie met meer luxe! Ook toen gold, wie heeft de

grootste. Maaidekken bleven hetzelfde, maar er kwam optioneel een grotere versie bij van maar liefst 121cm met 3 messen. Toch was er ook nog de optie om een versie te kopen met 5 versnellingen vooruit en 1 achteruit.

In 1987 werd de firma overgenomen door Outboard Marine Co (OMC) en werd toen samen gevoegd met Lawn Boy. Toch heeft de firma ook nog veel machines gefabriceerd in hun bestaan voor onder andere Ford en Montgomery Ward. Na de overname is er nog een aantal jaren tuinmachines en tuintrekkers gebouwd, maar in 1990 viel het doek dan compleet en werd de fabriek in Plymouth Wisconsin voorgoed gesloten toen Toro de Lawn boy fabriek overnam, waar Gilson toen onder viel.

De volgende keer wil ik wat meer vertellen of het merk Peerless, dat voornamelijk de versnellingsbakken en hydrostaten leverde voor tuintrekker en zitmaaiers. Deze firma viel onder Tecumseh, maar is nu van Husqvarna Outdoor Products.



Na de overname van OMC in 1987 werd het merk samen gevoegd met Lawn Boy.

Twan Jonker



WILBERTOORD PAKT UUT

WILBERTOORD – Op 10 en 11 september organiseren de Peeltuffers weer de allround oldtimershow met spektakel en feestweekend Wilbertoord Pakt Uut. Met ook dit jaar weer vele tractoren, Unimogs, Auto's, Vrachtwagens, Bromfietsen en meer! Voor deelnemers is de camping vanaf vrijdag avond geopend. Het wordt weer een geweldig feest voor jong en oud. Zo zijn er voor de kinderen weer diverse kinderattracties aanwezig. Een weekend vol oldtimers, demonstraties, handelsmarkten en live muziek!

De camping is vanaf vrijdag geopend. Vrijdagavond beginnen we 'rustig' aan, met het voorgloeibal. Zaterdag organiseren de Peeltuffers een prachtige oldtimer-toertocht door het Land van Cuijk. Zaterdagavond mogen alle remmen los tijdens het doorlopend muziek programma met DJ en twee livebands. Allround coverband Still Blue en de band Barracuda Rock, zorgen voor 100% sfeer en feestgarantie. Zondag kun je genieten van de oldtimershow, kofferbakverkoop, zwarte cross & dakar demonstraties, regiofair Land van Cuijk, roofvogelshow, straattheater en diverse terrassen met live muziek. En mocht je tot en met maandag blijven? Dan kun je genieten van de verschillende speciaal bieren die tijdens het nieuwe Peeltuffers speciaal bier festival. Reden om nog een dagje langer te boeken!

Oldtimerveiling

Traditiegetrouw organiseren we op zondag middag weer een gezellige veiling met tractoren, andere old-

timers, onderdelen en landbouwmaterieel. Heb jij leuke items voor de veiling? Neem dan contact met ons op: peeltuffers@gmail.com

Opgave oldtimershow en of kofferbakverkoop

Kom jij genieten in Wilbertoord? Met Tractor, Stationaire Motor, Unimog, Bromfiets, Kofferbakverkoop of andere leuke ideeën? Opgave kan via: www.wilbertoordpaktuut.nl



De geschiedenis van



In 1952 ontwierp Christ Vandekeijbus een boerenzoon uit Essen (België) de eerste automatische weidepomp. Deze pomp stelde de koeien in staat om zelf hun drinkwater op te pompen. Dit was een revolutionaire uitvinding omdat men nu niet meer elke



chassis met as en wielen daarop een tank die volgevoerd werd met drijfmest d.m.v. een vacuümpomp, deze pomp kon worden omgeschakeld tot drukpomp zodat de mest verspreid kon worden over het land. In 1973 was het bedrijf te groot geworden om in het dorpscentrum uit te bereiden, en werd een nieuwe fa-

dag met kar en paard naar de wei hoefde om de drinkbakken te vullen. Vandekeijbus vroeg octrooi aan voor de pomp en noemde deze IPSA wat in het Latijn "zelf" betekend, in de context van koe die zelf haar drinken oppompt, 'vacca ipsa bibit'. Ook startte Chris met zijn bedrijf dat hij vanzelfsprekend 'IPSA' noemde. Wat later bleek dat de merknaam IPSA al bestond, dus maakte Chris er IPSAM van met de "M" van machines. De eerste jaren verliepen chaotisch en Chris besloot om ook wasmachines te gaan verkopen. Maar zijn hart lag toch bij het maken van landbouwmachines, hij verbeterde de weidepomp waarvan de afzet explosief verliep zodat hij de vraag nauwelijks kon bij-



briek op het industrieterrein van Essen gebouwd. Inmiddels werkten er meer dan 100 mensen aan uitgebreid gamma van producten. Tevens werd er een nieuwe productielijn opgezet voor containers in div. afmetingen. Dit was een schot in de roos, omdat het containervervoer wereldwijd explosief groeide, er werden meer dan 1000 containers per jaar verkocht. In de jaren '80 nam zoon Jef Vandekeijbus het roer van zijn vader Chris over. Onder zijn vleugels kreeg het bedrijf nog meer aandacht voor vernieuwing en innovatie van producten, er waren 3 afdelingen; Landbouw, containers, en rioolreinigingswagens. Met de landbouwafdeling, toen nog de grootste afnemer van



IPSAM producten ging het alsmat moeilijker, het aantal boeren verminderde snel, en de verkoopaantallen van mengmesttanks liepen terug, ook was er nog geen vervangingsmarkt van de mengmesttanks, en omdat deze gegalvaniseerd waren gingen ze jaren mee. Ook de vergrijzing in het personeelsbestand speelde parte. Om de toekomst van IPSAM veilig te stellen besloot Jef Vandekeijbus in 1989 het bedrijf te verkopen aan Elster-Instromet een bedrijf dat wereldwijd gespecialiseerd was in gasmeters. De bedoeling was dat Elster-Instromet de markt voor IPSAM producten via haar internationaal netwerk in het buitenland verder zou uitbreiden. Achteraf bleek het een fiasco, omdat het om twee totaal verschillende produc-



ten ging. In 1990 vlak na de overname kwam ook de val van de Berlijnse muur wat tot gevolg had dat er veel goedkope producten uit Oost-Europese landen naar het westen kwamen. Daar viel niet tegen te concurreren en werd noodgedwongen de containerafdeling gesloten. De landbouwdivisie kreeg het steeds moeilijker, en werd nog verder ingekrompen. Men ging zich voornamelijk richten op het produceren van rioolzuigwagens. Tien jaar na de overname besloot Instromet om IPSAM een facelift te geven. De gehele fabriek werd vernieuwd, maar de vervanging van het management, en het ontwikkelen van nieuwe producten bleven uit. Omdat Elster-Instromet verkocht werd aan het Duitse Ruhrgas in 2001, en daarna in 2003 wordt overgenomen door E.O.N, het Duitse energiebe-

drijf. E.O.N verkoopt Elster-Instromet aan een Brits risico kapitaalfonds CVC Capital een van de grootste ter wereld. In 2006 ziet CVC Capital geen heil in een onrendabele en kleine nevenactiviteit zoals IPSAM en gaat het in de verkoop. Diverse kopers diende zich aan, maar blijken alleen geïnteresseerd te zijn in de naam en de commerciële relaties, en niet in de productie zelf. In het zelfde jaar diende een lokale ondernemer Dominique Delcroix zich aan, die toe was aan een nieuwe uitdaging. Dankzij het sterke imago van IPSAM, en met een groot aantal trouwe klanten die samen met de 35 overgebleven werknemers, die de technische kennis hadden. slaagde hij erin om IPSAM een nieuw leven in te blazen. Als een gevolg van de wetgeving; dat mest voortaan in de bodem moet wor-



den geïnjecteerd in plaats van bovengronds verspreid, was er weer toekomst voor Mengmesttanks en mestinjecteurs als vanouds. En 11 jaar later, na de overname in 2006, is IPSAM uitgegroeid naar een stabiele onderneming, en marktleider in het bouwen van rioolzuigwagens, die ook een belangrijke afzetmarkt hebben in het Midden Oosten. In 2017 werd IPSAM onverwachts verkocht aan een jonge ondernemer genaamd Samuel Hanssens, die zijn sporen als ingenieur heeft verdiend in China en Indonesië. Hij hoopt met zijn ervaring en dynamiek IPSAM te waarborgen voor de toekomst. Maar in februari 2022 gaat IPSAM alsnog failliet, of er een doorstart komt is niet bekend. In de jaren '60 werden de IPSAM mesttanks in Nederland geïmporteerd door Wim van Schayik te Langeboom.

Henk van den Langenberg



De Puzzelhoek

juni

N E I Z F A F S R E V I J L B R E T H C A G
B H C S I M A N Y D O R E A R P O M P N N
A I F I E T S S C H O E N E N E L E I G I
G F I E T S V A K A N T I E B U S T B R R
A V K G S K T F W S C S D I D T S I I E E
G L L N A A A I I E V I K E U U D V K B K
E A A I R G E A J E E E W U R O I T E R E
V K P L R L E A R H T E R T N E E R O E Z
E K B A A B R Z D T G S I Z R F H O R H R
R E A D N T E I E V H U V D E Y G M B D E
D W N F G K E N R L S O A E B T I M S G V
E E D A E O H A N T L L U R R U L E T U S
L G D R M C G T E O E I I D C K I L E E T
I E I R E E E I S N Z D G C E T E R I J E
N N E P N N F N E R E R A P E R V E F A I
G V N A T U U R G E B I E D E N N M R D F

Zoek in het diagram de woorden terug die in de woordenlijst zijn weergegeven. De woorden staan horizontaal, verticaal en diagonaal in beide richtingen in het diagram. Sommige letters worden meer als één keer gebruikt. Als alle woorden uit de lijst zijn weggestreept in het diagram, vormen de overgebleven letters een woord. Stuur dit woord in doormiddel van de bijgevoegde lijst, en win als je het hele jaar de goede oplossing geeft een mooie prijs. Deze wordt tussen alle goede inzenders verloot tijdens de jaarvergadering. Oplossing opsturen, bellen of mailen naar:

Regina van der Meer
Stekstraat 21
5388 KS Nistelrode
0412 - 611217

agenda@klw-vereniging.nl

De overgebleven letters vormen nog een fietsterm.



Fiestsvakantie

ACCU
ACHTERBLIJVERS
AERODYNAMISCH
AFDALING
AFZIEN
BAGAGEVERDELING
BIDON
DAGTRAJECT
DE WEG VRAGEN
E-BIKE
FIETSARRANGEMENT
FIETSBROEK
FIETSSCHOENEN

FIETSUITRUSTING
FIETSVAKANTIEBUS
FIETSVERKEER
FIETSVERZEKERING
GEZELLIG
HYBRIDE
JEUGDHERBERG
KAARTHOUDEUR
KLAPBAND
NATUURGEBIEDEN
PECH
POMP
REISVERZEKERING

REPAREREN
RIVIERDALEN
STUUR
TENT
TROMMELREM
VEILIGHEIDSSLOT
VERMOEIDHEID
VERZET
VLAKKE WEGEN
WIEL
ZONNEBRIL

Met dank aan:

Dentsport

Attentie: Oplossing insturen, bellen of mailen vóór 27 juni

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, dorspoele voor **Mc.Cormick, MF** 35 en 65 M. Roesten-burg Acht gem. Eindhoven 040-2621561 of 0622346476. marinus.roestenburg@gmail.com

Originelen of kopie-instructies-, werkplaatshandboeken en onderdelenboeken voor uw oldtimer traktor (vanaf Allgaier t/m Zetor) Mw. M. van Schie, bel na 18.00 uur: 020-6164375 of mail: landbouw@hetnet.nl of app.: 06-45153261

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

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

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

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

Duss Daux handboormachine op standaard met boren. Diverse cirkelzagen 150-400mm met harde tanden en zachte prijzen. Automaat neuswielen. Neuswielen met klem. Skelter 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. Wim Schelle. Voor interesse graag

bellen naar 06-23304213 of 0411-631317. Ploeg, hef 2-schaars, **Fraugde** rondgaand. K. van Gerwen Hedel. Tel. 073-5992459 of 06-22771098.

Microcar brommobiele bouwjr. 2007. 2 cilinder **Janmar** DS zwart, prima **Kleber** banden. Nieuwe accu in prima staat € 5.500,00. Tafelzaagmachine **Scheppach** met afzuig installatie. Z.G.A.N. € 150,00 B. Hülck Helmond. Email: emailvanben42@gmail.com, tel.: 06-14680117.

Mc.Cormick B450 met bovenliggend stuur. **Bolinder** 350. 4-wielige wagen (zijkipper). 2-wielige wagen (2 ton). 2-wielige wagen (4 ton). 1 wagenas landbouwsteek. Wim Selten Volkel. Email: wmselten@gmail.com. Tel.: 0413-273729 of 06-51834989.

Dorsmachine van **G.A. Lemmens** St. Agatha (opknapper). Diverse gebr. onderdelen van **Ford – Dexta – Belarus – Guldner** G40 – **Deutz** stompkop. Motor-delen van **Nuffield – Leyland**. 2 aftakas JD2130. Vooras en fusé voor **Fendt** F12 – **MAN**. Stuurorbitrol van **Fendt** 612. voor diverse merken brandstoftanken. **Molcon** dubbelluchtwielen gebruikt en nieuw. **Holder** B12 met ploeg en kenteken 1960. Sjef Donkers Boekel. Kom kijken op afspraak. Tel. 06-15213266.

Stationaire motor **Wolseley** 2x maaier **PZ** 165, **Lister** luchtgekoeld. Beugelzaag voor ijzer 380V. Maalmolen **Klijjn**, 2-wielige wagen met kenteken. Spatborden **Deutz** D30. **Lister** L. Compressor 150 liter, 380V. **Fiat** 211R. **Farmall** D324 met hef. Christ Jansen Valkenswaard. Tel. 040-2012343 of 06-23197777.

Magirus Deutz 310D16 FK 4x2 Bouwjaar 1975 met 10 cilinder V10 met 310 Pk en voorzien van Netam driezijdige kipper met droge hefcilinder. Vangmuilkoppeling voor 24 Ton aanhangergewicht en kogelkoppeling op kenteken. Verse APK tot mei 2023. Wegenbelastingvrij en vanaf 2025 ook APK vrij. Inlichtingen: Nico Ensink Heesch. 06 45 957375. (zie foto hierlangs)

Vanwege inkrimping te koop diverse tractoren en landbouwwerktuigen en oldtimer auto's. o.a. **Mc.Cormick** 275, 414, 634, **Belarus, Deutz** Stompkop, **Fiat, Steeno** 3 schaar wentelploeg in goede staat, Kunstmeststooiers groot en klein, Cultuivaters, Kuilsnijder, **Claas** maaier met kneuzer, **PZ** Strela. Onderblok met dubbele koppeling en brandstofpomp van een **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.

Aggregaat **Lister** 2715 KVA. **Volkswagen** Kever Bouwjaar 1967/1968 overgangsmodel, geheel gereviseerd in oude staat + veel onderdelen. Weidepomp **WISA**. Spitmachine **M.C.** Rugsput jaren '60 met **JLO**-motor. Grasmaaier ca. 1960 met **JLO** motor. 1 tractorband z.g.a.n. 13-6-12-38 **Barum**. 2x brandstofpomp van **Ford** Major. Mooie **Gazelle** kinderfiets roze, handrem + 3 versnellingen dynamo in voorwiel, 24 inch wielen z.g.a.n. J. Bongers Zeeland Tel.: 0486-451778

2 antieke lantaarnkappen voor buiten. Sjef van Goch Empel. Tel. 073-6421162 of 06-53573942.

Gevraagd

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



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





**Alle kennis.
Bijna alle bomen.**

DONDERDONK 4
5492 VJ SINT-OEDENRODE (NL)
T +31 (0)413 - 480480
INFO@VDBERK.NL - WWW.VDBERK



W. van den Biggelaar

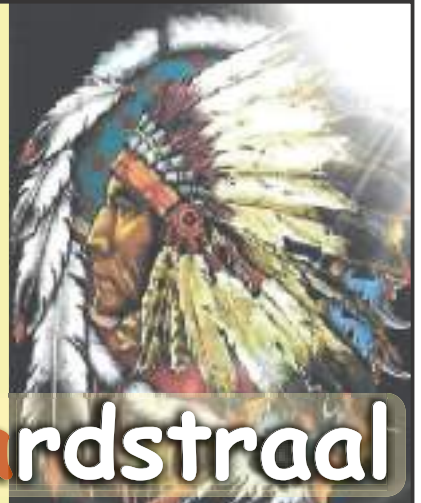
Grondwerken en Persboringen BV

Duikers maken zonder graven,
in elke gewenste diameter

Bestseweg 8
5492 VH Sint Oedenrode
Tel: 0499 370113 Mobiel: 06 22923595
Fax: 0499 327636 Email: persboringen@wvandenbiggelaar.nl
www.wvandenbiggelaarpersboringen.nl



Joop Heijmans
Tel: 06-24651928
Magnetiseur
Wichelroedeloper



De Aardstraal

V. VAN VIJFEIJKEN MECHANISATIE

Land en Tuinbouwmechanisatie

reparatie, onderhoud en verkoop
www.vanvijfeijkenmechanisatie.nl

tel. 06-24268569
Schaapsdijk 4 - 5738RR - Mariahout





**HELLA VERLICHTINGSMATERIALEN
GEBRUIKTE DUITSE IHC ONDERDELEN
NIEUWE TRACTORONDERDELEN
TRACTORLAKKEN**

**PUTAKKER 2a 5427 EP BOEKEL
06 51 19 77 59**

www.elsen-agro.com

Openingstijden
Dinsdag t/m Vrijdag 14.00 -18.00 Zaterdag 9.00 - 16.00

LANDBOUWMECHANISATIEBEDRIJF

**Willy
Marco & MEGENS**

**Theereheide 2a Sint-Michielsgestel
073 - 5515404 info@lmbmegens.nl
06 - 24131894**



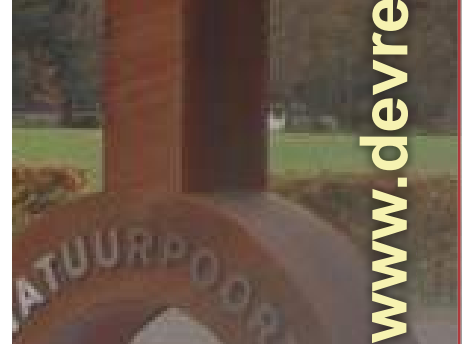
www.lmbmegens.nl

**G CLASSIC PARTS
GRANIT
QUALITY PARTS**

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



Al 28 jaar het clubhuis van de KLW



www.devresselsehut.nl

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

**Vresselseweg 33 5491 PA Nijnsel
telefoon 0499 472 870**

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



OVERWATER 
VERZEKERINGEN - PENSIOENEN - HYPOTHEKEN

- Dé oldtimer-specialist door onze jarenlange ervaring en betrokken medewerkers.
- Ons unieke verzekeringsproduct: een verzamelpolis voor al uw (on)gekentkende tractoren en stationaire motoren van 20 jaar of ouder. Standaard inclusief een schadeverzekering voor opzittenden en verhaalsrechtsbijstand.
- Ook verzekeringen voor oldtimer Unirriogs, bestel- en vrachtauto's, bromfietsen, auto's ex-legervoertuigen en motoren.
- Scherp tarief.
- Eenvoudig af te sluiten via onze website.

www.oldtimers-verzekeren.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



Biggelaar

installatietechniek

Samen voor duurzaam

sanitair
 verwarming
 ventilatie
 loodgieterswerk
 duurzame installaties

www.vandenbiggelaarinstallatie.nl



 Verlengde Noordkade 8
 5462 GE Veghel
www.siemei.nl
info@siemei.nl

in Museum dat werkt!

Voor inlichtingen en reservering:
 06-10252631

Ontzorgen met een hoofdletter



de Haas advies

 Verzekeringen • Hypotheken • Financiële planning

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







Autobedrijf
Timmermans
 auto - verkoop - service

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
 Tractoren - Machines - Oldtimers - Onderdelen

Bedrijvenweg 4 5688 XK Oirschot Mobiel: 06 22501631
www.markdebresser.nl info@markdebresser.nl

T Broks

Agrarische handelsonderneming en dienstverlening

In en verkoop en reparatie

Aarle-Rixtel
06 - 12290484

www.tbroks.nl

R VERHUUR
SWINKELS

**VERHUUR AANHANGWAGENS
EN KOELWAGEN**

Tevens verkoop gasflessen

Eind 1B 5694 NL Son en Breugel
T 0499 - 475660 M 06 - 54225123

Kersten
Agri-handelsonderneming



Diepven 2 5258 RB Middelrode
Mob: 06-13687487
www.kerstenagri.nl

Museum
Hoeve
Strobol

Ambachtelijk museum op 1600 m²
www.hoestrobol.nl

HANDELSONDERNEMING
VAN SCHIJNDEL

Beekerheide 2
5741 HC Beek en Donk
Tel: 0492 - 461301
Fax: 0492 - 465180

www.handelsondernemingvanschijndel.nl



M.V.D. HEIJDEN
Autocentrum Zijaart B.V.

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



www.mvdheijdenzijaart.nl



De Rietkamp

AGRARISCHE HANDELSONDERNEMING
in- en verkoop van tractoren & landbouwmachines

Erwin van Griensven

Rietkampsestraat 1a | 5386 KH Geffen | 06-38748703
www.derietkamp.com | info@derietkamp.com

VERBA®

Al 40 jaar een
begrip in
voerautomaten



VERBAKEL BV
Plastic & Stainless steel products

www.verba.nl

0413 474036 info@verba.nl