

# den uitlaat

Tweemaandelijks clubblad van de KLV



Nr. 4 Augustus 2022

Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging





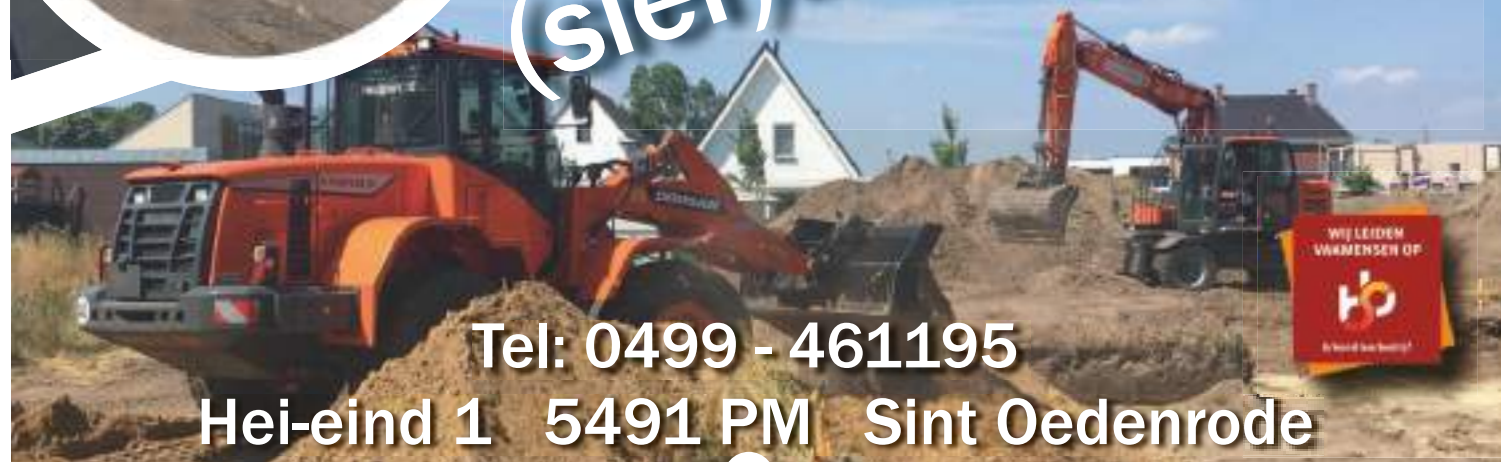
# H. KUIJPERS BV

[www.hkuijpers.nl](http://www.hkuijpers.nl)

Sloopwerken

Infra en  
Grondwerken

(sier)Bestratingen



Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode





**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**



Loon en  
Grondverzet  
A.van Leuken

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

# VISSER

[www.visserautoelectra.nl](http://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](http://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



Witweg 9 Sint Hubert Telefoon (0485) 45 36 47  
[www.manderssportprijzen.nl](http://www.manderssportprijzen.nl)

# Jansen Metals

## Metaalrecycling

### 0031 (0)622676797

[www.jansenmetals.nl](http://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](http://www.acifitaccuservice.nl)**





**BROEDERSBOXTEL**  
HANDELSONDERNEMING

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



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



**AUMANN  
VINTAGE  
POWER**

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



*Neem gerust  
vandaag nog  
contact op met:*

*Martien  
06 21 32 82 21*

*David  
06 23 08 22 11*

*Berend  
06 21 54 49 48*

[europa@aumannauctions.com](mailto:europa@aumannauctions.com)



Het grootste veilinghuis  
van antieke tractoren,  
motoren en memorabilia  
[aumannvintagepower.com](http://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](mailto:info@vdiauctions.com) | [www.vdiauctions.com](http://www.vdiauctions.com) | Nederland

**J.AARTS bv**

*grondverzet en transportbedrijf*

[www.aartsgrondverzet.nl](http://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](mailto:Info@aartsgrondverzet.nl)

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

**Riverside VINTAGE**

[riverside-vintage.com](http://riverside-vintage.com)

**de Eenvoud**  
 Financiële planning

Oirschotseweg 62 5684 NK Best 0499 - 372107  
[www.dehaas-advies.nl](http://www.dehaas-advies.nl) [info@dehaas-advies.nl](mailto: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](mailto: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](http://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**

### Doelstelling KLV

Den uitlaat is een 2 maandelijks uitgave van de Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging. De KLV 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

### Peningmeester

Joke Kuipers Zandstraat 63  
5691 CD Son & Breugel 06 13670287  
E-mail: penningmeester@klw-vereniging.nl

### 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 53187886

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



KLV is aangesloten bij:



Inleveren Copy  
april nummer  
vóór 25 september 2022

[www.klw-vereniging.nl](http://www.klw-vereniging.nl)

E-mail: [webmaster@klw-vereniging.nl](mailto:webmaster@klw-vereniging.nl)

10. Colofon/Inhoud
11. Voorwoord
12. Graafdag
13. Verrassingstocht
14. Najaars ploegwedstrijd  
Vrijwilligersmiddag  
Driedaagse busreis
15. Najaars Ruilbeurs  
Info redactie
16. Evenementenkalender
18. Terugblik Plattelands  
festival 2022
21. Stoomdagen Hoeve Strobel
24. Ik geef de krik
25. Vaartse oldtimerdag
26. LMP, Labor en Agrimotor
31. oplossing puzzelhoek
32. Nieuws uit 1960
34. Deeltijd oplossing
40. Klasse Kombi
46. Goed schudden
52. Huiswerk
56. Tuintractoren deel 18
59. Geschiedenis van IPSAM
62. De puzzelhoek
63. In en uitlaatjes

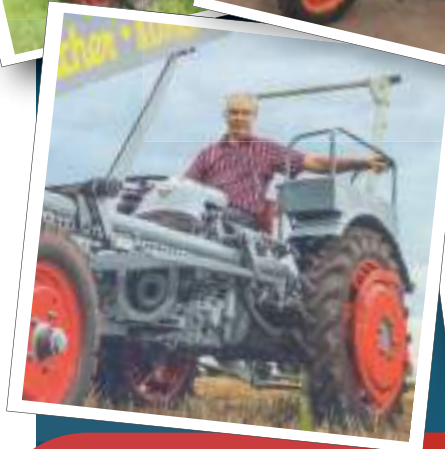


Foto voorkant: Plattelandsfestival

# Voorwoord

## Vakantie

**I**nmiddels is de vakantie aangebroken en is de warmste dag van het jaar ook achter de rug 39 graden was wel erg heet. De meeste mensen hebben nu vakantie of hebben al vakantie gehad. Ook voor de KLW is het nu een beetje vakantie met het op de mat vallen van deze uitlaat zijn wel al het oogstfeest bij hoeve Strobol en de kegelavond bij de Vresselse hut achter de rug. Verder kijken we terug op een naar ons idee zeer geslaagd plattelandsfestival, na 2 jaar niets. Het was er twee dagen gezellig druk, en we hadden fantastisch weer, maar meer hierover verder op in het blad. Vanuit hier wil ik nog wel alle vrijwilligers, die het dit jaar weer mee mogelijk hebben gemaakt om het festival te organiseren,

hartelijk bedanken voor hun inzet. En we zien jullie graag op de vrijwilligersmiddag op 4 september, natuurlijk is deze middag weer bij Bert en Annie op hoeve Strobol. Verder komen de najaar evenementen alweer snel dichterbij, zoals de graafdag en de najaar ploegwedstrijd. We zijn nog op zoek naar iemand, of een groep die de verrassingstocht in oktober wil organiseren. Dus mocht je je geroepen voelen; neem even contact op met Gerard Smits. Die voortaan de toertochten gaat coördineren nu Matty het secretariaat van Coen heeft overgenomen. Maar eerst maar wat vakantie vieren, Iedereen een fijne vakantie, en weer tot snel.

**Tjef Broks**

## Hoofdprijs Winnaars

Van de loterij tijdens het Plattelands festival; Op zaterdag was dit Tim Jacobs uit Boxtel, die toch graag een andere keuze wou maken, dan voor een rondvlucht met een vliegtuig. Hij wou liever een mooie miniatuur uitzoeken. En Bert van Gelder uit Beek en Donk die zondag de hoofdprijs won, een mooie zeldzame smalspoor tractor, die hij apetrots hier showt.



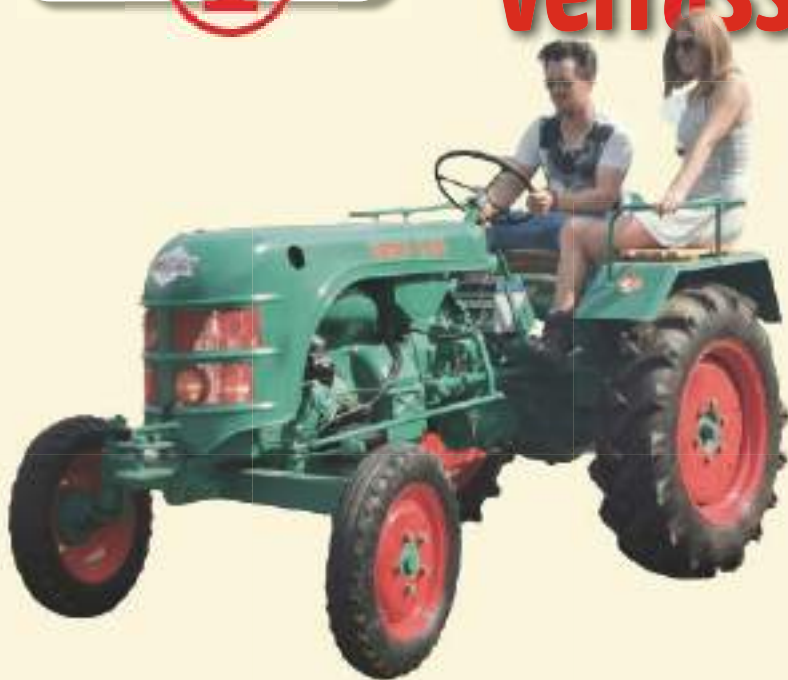


# Graafdag 2022

**O**p zondag 18 September willen we weer onze graaf dag houden op het show terrein tegenover de Vresselse hut. Iedereen met een oude graafmachine, bulldozer, loader of iets in die richting is van harte welkom op het terrein. Wij beginnen deze dag om 10.00 uur en gaan door tot 17.00 uur. De kosten voor deelname is € 20,- per machine. Inschrijven kan weer zoals altijd bij Marieke van de Hei [inschrijvingenklw@gmail.com](mailto:inschrijvingenklw@gmail.com) Zie inschrijfformulier bijgesloten in dit clubblad. Voor verdere inlichtingen kun je contact opnemen met Gerard Smits 06-53187886.



# Verrassingstocht 2022



**Z**aterdag 8 oktober gaat de jaarlijkse verrassingstocht weer plaats vinden. Dit keer hebben we gekozen voor de omgeving van Deurne-IJsselstein. De exacte locatie wordt binnenkort nog bekend gemaakt. Het beloofd weer een mooie tocht te worden met enkele mooie verrassingen zoals de naam al zegt. Dus tot kijk ergens in Deurne. Je kunt je eigen opgeven via het inschrijfformulier dat hier bijgevoegd is. voor inlichtingen kun je bellen naar Gerard Smits telefoon: 06 53187886.

## Geboren

Juliette en Floris, tweeling van Jos en Ivette Vingerhoets



## Najaar ploegwedstrijd

**O**nze jaarlijkse najaar ploegwedstrijd is op 17 september. Welk perceel het wordt dat weten we nog niet. We ploegen in 3 categorieën namelijk; rondgaand ploegen (hef en wiel), heen en weergaande ploegen en parallel ploegen. We willen jullie graag ontvangen vóór 10 uur, voor een kop koffie en de loting, zodat we op tijd kunnen beginnen met ploegen. Dit allemaal zodat jullie weer op tijd naar huis kunnen. De ploegers krijgen deze dag ook een lunchpakketje. De kosten voor deelname is € 15,00 per ploeger. Ook aan de supporters wordt gedacht want onze catering kan iedereen verzorgen van een kop koffie of drankje. We zien je graag op zaterdag 17 september, zoals al gezegd; de locatie van het perceel is nog niet bekend, houd daarom de website in de gaten.



Voor informatie kun je bellen naar Coen Verhoeven 06-10821269 (na zes uur) of per mail naar: [verhoeven.coen8@gmail.com](mailto:verhoeven.coen8@gmail.com).

### De ploegcommissie.



## Vrijwilligersmiddag

**Z**ondagmiddag 4 september, is er weer een vrijwilligersmiddag bij Hoeve Strobol bij Bert en Annie Verbakel aan de Strobolseheidsteeg 10 te Nijnsel. Het wordt een tuinfeest met een uitgebreide barbecue, en tevens worden deze middag de vrijwilligers van het jaar gehuldigd. De aanvang van deze middag is 16.00 uur tot 20.00 uur. Iedereen die zich heeft ingezet voor de KLW is samen met het gezin van harte welkom, dan gaan we er die middag samen een gezellig feestje van maken. Hopelijk zien we jullie op deze middag.

### Het KLW bestuur

## Driedaagse busreis

De driedaagse busreis vindt dit jaar plaats op **donderdag 3 tot en met zaterdag 5 november**. Dit jaar gaat de reis naar Duitsland met o.a. een bezoek aan de ATLAS fabriek in Ganderkesee waar de productie van de graafmachines plaatsvindt. De Fa. Van der Vrande

uit Beek en Donk heeft er mede voor gezorgd dat we ATLAS kunnen bezoeken, onze dank daarvoor. Verder zijn wij met Hein van Bos Coach Travel in de weer om een mooi reisprogramma samen te stellen. Voor deelname aan deze reis altijd het deelname formulier volledig invullen ook het E-mailadres en opsturen. In het Oktobernummer komt het volledig reisprogramma en de kosten voor deze reis.

Met vriendelijke groeten,

**KLW reiscommissie; Jan Verkuijlen en Henk van den Langenberg.**

# Najaarsruilbeurs

## 30 oktober



**O**p zondag 30 oktober wordt weer onze jaarlijkse najaarsruilbeurs gehouden bij de firma H. Kuipers BV, Hei-eind 1, 5491 PM, Sint Oedenrode (Nijnsel), dat is naast de Vresselse Hut. De parkeerplaats voor de auto's van de bezoekers is die van de Vresselse hut, schuin daar tegenover. Deze parkeerplaats kan vergroot worden met het showterrein grasveld, achteraan op de parkeerplaats links. Gelieve dus niet te parkeren langs de wegen rondom de ruilbeurs. De ruilbeurs begint om 8.00 uur en duurt tot 13.00 uur. Op vertoon van het KLW lidmaatschapskaartje kan men gratis het terrein betreden, anders wordt er twee euro entree gevraagd. Er is net als elke keer; van alles te koop; zoals trac-

toronderdelen, gereedschappen, machines, boeken, en miniaturen, maar ook complete tractoren. Bij de catering kan men terecht voor een kop koffie, thee, tomaten- of erwten soep, een broodje frikadel, een broodje kroket en frisdranken. Op Zaterdagmiddag rekenen we weer op de hulp van de vrijwilligers, vanaf 11.00 beginnen we met het opbouwen van de bar, je mag dan komen helpen. Ook op zondag hebben we deze hulp nodig, als wilt meehelpen meld je dan aan. De heren handelaren met hun koopwaar zijn welkom vanaf 7.00 uur. Voor meer inlichtingen kan men altijd Jos Heijmans bellen, 06-53703675.

### Het bestuur



## **i** nfo redactie

### Beste lezers

**H**ier alweer de vierde ‚Den uitlaat‘ van dit jaar. 72 Pagina's vol met informatie, wetenswaardigheden en verhalen. Voor vele van ons is nu de vakantietijd aangebroken. Tijd om misschien nu enkele evenementen te bezoeken, hiervan staan er veel in onze evenementenkalender vermeld. Sommigen zullen nu ook ‚De vrouw naast de hobbyist‘ missen, door de vakanties kon deze niet op tijd klaar zijn. Maar we hebben weer genoeg andere artikelen en verhalen voor u verzamelt. We willen jullie daarom veel leesplezier, en voor wie nog gaat, een fijne vakantie wensen. (red)

# Evenementen

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

## Kalender

### Augustus

19-20 Achterveld  
20 Kamperveen  
20 Ophemert  
20 Opende  
20-21 Vreeland  
20-21 Ravels  
25-29 Tarrant Hinton  
27 Cothen  
27 Nijbeets

27 Cothen

27-28 Maldegem

### September

2-3 Nieuwland  
3 Zevenhuizen  
3 Gasselte  
2-4 Lenaken (B)  
3 Harkema  
4 **Nijnsel**  
4 Altweerderheide  
4 Sambeek  
4 Tilligte  
10 Kallenkote  
10 Schildwolde  
10 St.Jansklooster  
10 Oostermoer  
10 Stroe  
10 Schildwolde (Gr.)  
10 Zuidlaren

10 Stroe

11 Geel

11 Westmalle (B)

7 **Nijnsel**

17 **Nijnsel**

17 Leermens

17 Rhoon

17 Loenhout (B)

17-18 Kronenberg

18 Vinkega

18 **Nijnsel**

18 Noordwolde

18 Didam

24 Nieuwe Tonge

24 Oudehorne (Fr)

24 Nuis

25 Zelhem

25 Arendonk

25 Aalter (B)

### Oktober

1 Mijnsherenland

1 Nunspeet

2 Panningen

5 **Nijnsel**

8 **Deurne**

8-9 Lochem

8 Groot Ammers

9 Oud-Gastel

16 Lochrishi

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.  
Nostalgische Boerendag bij camping Jilt Dijkshede Kolonieweg 20 inl. Gerrit Grondsma: [06 16699224](tel:0616699224)  
Historisch festival loc. Kleizuwe t.o. 13 inl. 06 13702598 of [info@history-herleeft.nl](mailto:info@history-herleeft.nl)  
32<sup>ste</sup> Oldtimer Festival HMCK loc. Baetenheide te Weelde inl. Tom Van de Pol: 0032 474447902  
The Great Dorset Steam Fair inl. [www.gdsf.co.uk](http://www.gdsf.co.uk)  
Oogstfeest loc. Kapelleweg inl. [www.oogstfeestkrommerijnstreek.nl](http://www.oogstfeestkrommerijnstreek.nl)  
Stoppeldei met tractoren, stationaire motoren, oogstwerkzaamheden, oogstmarkt, inl. [www.risping-nijbeets.nl](http://www.risping-nijbeets.nl) info@risping-nijbeets.nl of 06-29446537.  
Oogstfeest OTMV Loc. Kapelleweg. Inl. Website: [www.oogstfeestkrommerijnstreek.nl](http://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](mailto:info@delangeslag.nl)  
Oogstdag met oldtimers en braderie inl. Maarten Splinter 079 - 5931190 of 06 53770934.  
5<sup>de</sup> Najaarseditie Oldtimertocht TTV Oostermeer loc. Achter de Brinken inl. [www.oostermeerfeest.nl](http://www.oostermeerfeest.nl)  
Internationaal oldtimertreffen loc. Engelse Hof 10 inl. +32 89 739 850.  
Toertocht de Spitkeet Inl. [jappie65@hotmail.com](mailto:jappie65@hotmail.com) of via WhatsApp op 0630359621.  
**Vrijwilligersmiddag/avond** inl. Jos Heijmans 06 53703675.  
Landdag loc. Heltenbosdijk 10 inl. [info@landdag.nl](mailto:info@landdag.nl) of [www.landdag.nl](http://www.landdag.nl)  
10<sup>de</sup> Sambeekse Oogstdag Sambeek inl. [www.smtsambeek.nl](http://www.smtsambeek.nl)  
Twents Oldtimer Festival loc. Westenveldweg inl. [www.twensoldtimerfestival.nl](http://www.twensoldtimerfestival.nl)  
1<sup>ste</sup> Kallenkoter oldtimerdag inl. GertJan 06 15381404 kraampjes zijn ook welkom.  
Oogstfeest loc. Hoofdweg 54 inl. [www.oogstfeestschildwolde.nl](http://www.oogstfeestschildwolde.nl)  
Molendag met tractoren, stat. Motoren Inl. J. Hansman 06 49326370 of Email [info@hansmaninstallaties.nl](mailto:info@hansmaninstallaties.nl)  
5<sup>de</sup> Toertocht inl. <https://oostermeerfeest.nl/oldtimer-tractoren-trekkertocht>  
Toertocht naar 'Doesburgermolen' loc. Houtbeekseweg 4 inl. Jan. W Groeneveld 06 12544113.  
Oogstfeest. loc. Hoofdweg 54 inl. [www.oogstfeestschildwolde.nl](http://www.oogstfeestschildwolde.nl).  
Stationaire motorendag OTMV bij de molen "De Wachter" Inl. Jacob Smit tel 0592273786 of Evert Mennega tel. 0592261830.  
Toertocht OTMV Gelderland loc. Houtbeekweg 4 inl. Jan-Willem Groeneveld 06-12544113.  
Show vrienden van 't Veld loc. Blokstraat inl Roger van Asbroeck 0032 472651348.  
Dag van de landbouw loc. Oude molenstraat inl. 0032 495640260.  
**Praatavond** in de Vresselse Hut inl. Tjef Broks 06 12290484.  
**Najaars ploegwedstrijd** inl. Coen Verhoeven 06 10821269.  
Oldtimerdag met trekkers, stat. motoren en dorsen inl. L.H. Groenewold tel. 0596581768  
Historische Landbouwdag loc. Essendijk 24 3161EE Rhoon. Inl. 06 22915231.  
36 Boernmarkt loc. St. Lenaartseweg 190 inl. Willy Bogaerts 0032 36698039  
5<sup>de</sup> Renaulttoloog festival loc. manege d'n Umswing Schorfvenweg 3 inl. [contact@renaulttoloog.nl](mailto:contact@renaulttoloog.nl)  
Oldtimerfestival OTMV loc. Zuiderweg 68 inl. [o.f.v.@gmail.com](mailto:o.f.v.@gmail.com) of [www.oldtimerfestivalvinkega.nl](http://www.oldtimerfestivalvinkega.nl)  
**Graafdag** inl. Gerard Smits 06 53781276.  
Oldtimerfestival Vinkega OTMV loc. Zuiderweg 61 inl. [o.f.v.@gmail.com](mailto:o.f.v.@gmail.com)  
Liemerstoertocht org. OTMV loc. Bieslook 24 inl. Meggie Strikkeling 06 12648118 (na 18:00 uur).  
Oldtimerdag OTMV Loc. zorgboerderij Geusje's Stee Korteweegje 52 inl. [www.oldtimerdagnieuwetonge.nl](http://www.oldtimerdagnieuwetonge.nl)  
Flaiejelfeest OTMV 10 uur Boerenoptocht. 11:30 openluchtmuseum inl. [www.flaeijel.fr](http://www.flaeijel.fr)  
Open dag KHD dieseltechniek met 100 stat. en scheepsmotoren loc. Lietsweg 4 inl. 06 20907303.  
Oldtimerdag & Ruilbeurs loc. Museum Smedekinck Pluimersdijk 5 inl. Dick Tijken 06 81264585  
Ruilbeurs en rommelmarkt org. De Grenslanttrekkers loc. Polderstraat 6 (gratis deelname en inkom)  
Retro Oogstdag loc. Gottebeekstraat inl. Davy Tandt 0032 4795704394.

Ruilbeurs OTMV-OVHW met bezichtiging privé collectie loc. westdijk 82 Inl. 06 46296867  
Boerenlanddag bij molen de Duif molenweg 91 inl. D. Westerbroek 06 22410294 of [vrienden@molendeduif.nl](mailto:vrienden@molendeduif.nl)  
Ruilbeurs HMT loc. Ruitterterrein De Vosberg Ninnweg 176 inl. [markt@hmtklep.nl](mailto:markt@hmtklep.nl)  
**Praatavond** in de Vresselse Hut inl. Tjef Broks 06 12290484.  
**Verrassingstocht** inl. Matty Krol 06 44613269.  
koffiekllets met Bruineblaadjesrit OTMV loc. Papenslagweg 2 inl. G. Korenblek 0573 - 402038.  
Toertocht Groot Ammers MC Vogelvrij De lange slag loc. Sportlaan 1 inl. [info@delangeslag.nl](mailto:info@delangeslag.nl)  
Ruilbeurs OTMV NBr. Inl. Ad Hagenaars - 06-51208513  
Ruil- en onderdelenbeurs loc. Pauwstraat 166 inl Raf Janssens 0032 475826129

## Oktober

- 16 Poppel (B)
- 27 Oene
- 29-30 Weelde
- 30 **Nijnsel**

## November

- 2 **Nijnsel**
- 3-5 ?
- 5 Achterberg
- 12 Lexmond
- 13 Wortel
- 13 Ruurlo
- 26 **Nijnsel**
- 26-27 Zwolle

## December

- 7 **Nijnsel**
- 18 ?
- 31 Reusel

HMCK Ploegdag inl. Harry v/d Broek 0032493/166482 [hanomagparts@gmail.com](mailto:hanomagparts@gmail.com) [www.hmck.be](http://www.hmck.be)  
Oener koeffeest loc. Donselaarsweg 25 inl. Arjan Berends 0578 – 641537 of [oldtimerskoeffeest@kpnmail.nl](mailto:oldtimerskoeffeest@kpnmail.nl)  
7<sup>de</sup> Internationale Oldtimerbeurs loc. Geeneinde 54 inl. 0032 485 039665. [www.oldtimerbeursravel.be](http://www.oldtimerbeursravel.be)  
**KLW Voorjaars Ruibeurs** inl. Jos Heijmans 06 53703675.

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

**3 Daagse busreis** inl. Jan Verkuilen 06 53140227. (let op datum's gewijzigd)

Ruilbeurs Grebbetrekke loc. Cenuraweg 24 inl. Cornelis 06 53434978.

Snertrit De lange slag loc. Nieuwe Rijksweg 6 inl. [info@delangeslag.nl](mailto:info@delangeslag.nl)

Ruilbeurs HMCK loc. Beukendreef 2c inl. Harrie vd Broek 0032 493166482 of [www.hmck.be](http://www.hmck.be)

14<sup>e</sup> toertocht 'Rit der Bikkels' OTMV loc. Café De Duif, Groenloseweg 57 inl. Ben Hanskamp 06 40365976.

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

32<sup>ste</sup> Landbouwminiaturenbeurs LCN loc. IJsselhallen inl. [www.agritoy.nl](http://www.agritoy.nl)

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

**KLW Kerstrit** inl. Matty Krol 06 44613269.

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



# Terugblik

# Platte festival



**N**a twee jaar weggeweest zijn, was het dan weer zover; Het Plattelandsfestival kon weer doorgang vinden. De Plattelands commissie was al maanden bezig met voorbereidingen, om dit festival te laten slagen. En dat is hen zeker goed gelukt. Deze voorbereidingen werden wel met een paar mensen minder gedaan dan vroeger, er waren twee mensen gestopt bij de commissie. Ook binnen het bestuur zijn er een paar minder, dat wil wel zeggen dat er veel moest gebeuren met minder mensen. Er moest veel geregeld worden, en daar kwam dan nog bij; dat de kosten na de coronajaren de pan uit stegen. Dat alles resulteerde tot het besluit om bij het Plattelandsfestival 2022 intreegeld te gaan vragen bij binnenkomst, en ook het staangeld op camping moest omhoog om alle kosten binnen de perken te houden. Dan was er nog de zorg om voldoende vrijwilligers te krijgen, wat ook deze keer gelukt is. We zien nu dat er veel jongeren bij zijn gekomen om mee te helpen. En daar zijn we erg blij mee; de jeugd heeft immers de toekomst. Ook het inzetten van de scouting is een goede toevoeging geweest. Dan het weekend zelf; Ik denk dat we terug kunnen kijken naar een zeer goed geslaagd festival. Er was voor elk wat wils, de kids hadden op een grote zandhoop zelfs minikraantjes tot hun beschikking, en geloof het; Deze hebben overuren gedraaid, een lust voor het oog. Ook op en bij de zandhoop was het een drukte van belang. Verder werd er niet ge-

# lands

## al 2022



speeld door de kinderen; Maar ook grote mensen deden dat in de grote zandbak met dragline's, bulldozers en uiter-aard tractoren in alle maten. Dan hadden we ook het keientrek; Op zaterdag was het oefenen, en zondag ging het om de eer en de prijzen die te verdienen waren in verschillende klassen. Er werd hierbij volop meegeedaan om een prijs in de wacht te slepen. De indeling van het terrein was ook heel anders dan twee jaar terug, maar we zijn het er met zijn alle over eens, dat het een mooie indeling was. Iedereen had zijn eigen stekkie, en de camping lag op een hele mooie plek. De woonwagens hadden een tweedeling; De klassieke woonwagen's apart van de zelfbouw woonwagens een mooi gezicht. Ook door de grote deelname van tractoren en ander materiaal was er genoeg te zien voor de hobbyisten, liefhebbers, en overige bezoekers. Ook de vrachtwagens hadden een mooie plek, en werden druk bezocht door het publiek wat in volle getale aanwezig was, ook op de markt was het een drukte van belang, je kon om de markt niet heen; Je werd er gewoon doorheen gestuurd, anders kon je niet op het showterrein komen. Het eerste dat je bij binnenkomst opviel was de kapster, die bezig was mannen op de ouderwetse manier van hun haar te ontdoen. Verder werd er volop gesmeed, gezaagd en geboord in de smederij. Ook de stationaire motoren drevan van alles aan, en draaide er lustig op los, en werden op tijd voorzien van water, (met af en toe een





19

magere rookworst erin) om aan de gang te blijven. Ook de dorsclub's waren volop aan het werk, er werd gemaaid, gedorst maar ook graan gemalen en pakken stro geperst. Verder werd er in de tent ook hard gewerkt om de mensen van hun drankjes te voorzien, want het weer bleek best wel dorstig te zijn. Zoals ik heb vernomen van de leden, waren ze goed te spreken over de indeling en mooie opzet van het veld, en ik kan me daar alleen maar bij aansluiten. Ik denk dat een woord van dank zeker op zijn plaats is naar al die mensen die ons mooie evenement mogelijk hebben gemaakt.

Jos



20

# Stoomdagen Hoeve Strobol 22 en 23 Oktober

## Hoeve Strobol organiseert stoomweekend.

Zaterdag 22 en zondag 23 oktober worden op Hoeve Strobol stoomdagen georganiseerd. Geopend van 10.00 uur tot 17.00 uur. Tijdens deze dagen is het hele museum geopend. Maar ook wordt elke dag de 300 PK Deutz gestart wat op zich al een mooie belevenis is.

Op vertoon van de KLW-lidmaatschap kaart hebt u € 2.50 korting en betaalt u slechts € 5.00 incl. consumptie in plaats van € 7.50. Hopelijk mogen wij u op een van deze dagen ontmoeten.

Graag tot ziens op Hoeve Strobol  
Met vriendelijke groeten  
Bert Verbakel  
Tel: 0653817669  
Mail: [bert@hoevestrobol.nl](mailto:bert@hoevestrobol.nl)  
[www.hoevestrobol.nl](http://www.hoevestrobol.nl)



# ik geef *De* Krik

## Restauratieverslag

### Fiat 450 Vigneto van Marcel Michels uit Hilverenbeek

**E**r is me een keer gevraagd door Tjef of ik een verslagje wilde maken van een restauratie van een Fiat trekker. Dat leek me ook wel leuk dus na een tijdje eens aan begonnen.

Maar eerst zal ik me even voorstellen: Mijn naam is Marcel Michels, geboren en getogen in Hilverenbeek in 1968. Getrouwd met Marion, samen hebben we drie zonen. We hebben een boomkwekerij die we ruim 30 jaar geleden gestart zijn. Thuis hadden we een Deutz D40, die ik toen overgenomen heb voor mijn kwekerij. Deze Deutz was toen eigenlijk al tot op de draad versleten. Niet veel later zijn we overgestapt op Renault trekkers, vanwege hun lage versnellingen en lichtgewicht voor tuinbouw. Hiermee hebben we altijd met veel plezier en probleemloos mee gewerkt. In 1998

lange na niet wat voor type het was, maar ik had wel gezien dat deze verhoogd kon worden d.m.v. het verdraaien van de eindaandrijvingen. De trekker in de weken erna thuis verhoogd, en dat was zo'n leuk werk dat daar het 'VIRUS' bij mij ontstaan is: FIAT, en dan liefst van de *nastro d'oro* serie (gouden lint) gebouwd van pakweg 1968 t/m ver in de jaren 80, en later nog in licentie in andere landen. We hebben de serie best een heel eind compleet op een paar typen na. Het leuke is dat we ze nagenoeg allemaal ook gewoon mee inzetten in onze kwekerij. Zo kregen we een aantal jaren geleden het idee om een plantvrije zone van 1,50 mtr. rond de percelen aan te houden. Dit heeft te maken met regelgeving en spuitdoppen, ik zal u hier niet verder mee vermoeien. Daarom dacht ik dat het



Zo troffen we de FIAT aan.

moet mooi zijn om een smalspoor trekkertje op te knappen met een klepelmaaier, om deze stroken te kunnen onderhouden. Via het netwerk van FIAT vrienden kregen we het bericht van een verwaarloosde Fiat 450 vigneto (wijnbouwuitvoering) die in Zeeland bij een fruitteler als afgedankt bij het oud ijzer lag. We zijn gaan kijken en het was echt om te huilen. Er zaten geen achterwielen meer aan, en de motor liep echt belabberd. Een flinke restauratie dus. Gelukkig was de prijs ook zowat oud ijzertarief, dus toch maar meegenomen. Thuis aangekomen de trekker eens goed bekeken, wat wielen eraan gezet en weer aangetrokken, maar hij liep eigenlijk al niet meer. Ik zag wel dat de olie vuldop eraf was en er leek wel teer in het motorblok te zitten. Een grote klus dus. We hebben de trekker toen

maar even voor een jaar in de hoek van de kas gezet, om er eens goed over na te denken. Ruim een jaar later, de trekker weer gepakt om te kijken wat er ook alweer aan mankeerde. Aangetrokken en hij liep eigenlijk best goed. Rustig een klein stukje gereden; maar toen mijn zoon wat verder (en harder) reed ging



Collega's druk aan het schuren...

het mis. Hij reed de schuur weer in, en meteen liep de motor vast. Dus nu toch echt revisie nodig, wat bij Fiat eigenlijk zelden voorkomt. We hebben eerst de trekker eens goed schoon gespoten en toen in het werkhok helemaal uit elkaar geschroefd. De motor heb ik naar Leo van de Sande gebracht, want hij wilde voor mij de motor wel doen. Ik had intussen een kruipversnellingsbak gevonden, want de bak van de 450 wilde ik graag in mijn Fiat 411R bouwen, omdat die dan gesynchroniseerd is wat wel handig is met ploegwedstrijden, en dan zou mijn smalspoor een kruipversnelling hebben, zodat ik er later nog eens een spitmachine aan zou kunnen hangen. Het plaatwerk was nog best gaaf en heb ik naar het straalbedrijf en daarna naar de autospuitter gebracht. Dit lag nu alvast klaar op de zolder. Ik ben toen begonnen met de kruipbak waar nog een achterbrug aan vast zat en het vervangen van de as en bussen van de rem- en koppelingpedalen. Dit heb ik al heel vaak gedaan, want dat is bij iedere Fiat nodig die achterstallig onderhoud heeft. Ook heb ik alvast het chassisnummer van de originele achterbrug overgezet en foto's ervan gemaakt, omdat je er later nauwelijks nog bij kunt. Dit met het oog op de kentekenaanvragen wat toen actueel begon te worden. Toen de eindaandrijvingen overgezet. Hierbij kwam ik erachter dat de remmen er erg slecht aan toe waren, en erg vet. Dus eerst de keerringen maar vervangen, zodat de remmen weer droog zouden blijven. Toen het vervangen van de remvoeringen. Dit zat het meeste tegen tijdens het restauratieproces. Ik kon de juiste maat niet vinden. Of ze waren te groot, of te klein. Uiteindelijk, nadat ik een keer of 4 de eindver-

tragingen er weer af gehaald had, heb ik zelf de remband wat ingekort d.m.v. van de klinknagels van een Herder maibalk erin te slaan, en de remband wat in te korten. Daarna kon de achterdeksel met de aftakas er weer op, maar eerst ook maar even het aantal tanden van het kroon- en pignonwiel geteld, omdat deze achterbrug van een normale 480 was, en je weet immers maar nooit of de overbrenging hetzelfde is. Dit bleek wel gelijk te zijn, dus de deksel kon er op. Ook hebben we de deksel met aftakas inschakeling verwisseld met de oude, omdat een 480 de enige Fiat is met blauwe buik die geen rijafhankelijke aftakas as heeft. En zodoende is het nu weer zoals het hoort. Inmiddels was de motor weer terug gekomen. Het was een

grote revisie geworden, omdat deze trekker een slechte baas gehad had. Hier heeft waarschijnlijk zijn hele leven een hefmast aan gehangen om fruitkisten te laden, en pluktreintjes te trekken, dus veel stationair werk waardoor de motor wat dicht 'slibt'. De motor er dus weer voor gezet. De koppeling was nog goed, Leo had deze meteen weer goed gelijk afgesteld, dus dit kon zo weer aan elkaar. Toen het frontblok met vooras er aan gezet. De vooras had verder geen speling dus dat schoot alweer lekker op. Ik heb er gelijk stuurbekrachtiging op gebouwd. Er zijn van die Turkse setjes te koop die echt de Wereld niet meer kosten. Dit hebben we op de meeste Fiatjes, wat uiterst plezierig is bij het werk. De opbouw is vrij eenvoudig, maar het is toch altijd passen en meten, zeker omdat het bij zo'n smalspoor nogal krap is gebouwd allemaal. We hebben daarna de trekker eens laten lopen, en gekeken of deze wilde schakelen, sturen en remmen etc. Dit was allemaal in orde waarna het minst leuke werk



Het resultaat van het spuiten.

komt: het afschuren van de body voor het spuiten. Omdat dit niet mijn hobby is heb ik een paar van onze Poolse seizoenarbeiders op een regenachtige middag even laten helpen. In een middag was het gebeurd. Daarna de body gespoten en een hele hoop losse onderdelen die ook vuilblauw moesten worden. De



blauwe verf voor het chassis heb ik bij een bekende verffhandel laten namaken van een oud stukje wat nog intact was. Fiat heeft geen RAL-nummers en zo doende heb je bij ieder verfmerk een iets andere kleur. Nu heb ik de juiste kleur die ik steeds weer kan gebruiken en heb er ook spuitbusjes bij. Altijd handig om straks wat bij te werken. Dan begint het leuke werk, het opbouwen. Je ziet het veranderen en compleet worden. Eerst de dieseltank nog gereinigd en gespoten. Ook overal nieuwe olie en filters op gedaan. Daarna een deel van het plaatwerk erop, en de startmotor monteren die Frans van Poppel ook even nagekeken heeft voor me. De hef was waarschijnlijk nooit gebruikt, want de hefmast was volgens dat ik kon zien rechtstreeks op de ondertrekhaak gebouwd. Dus voor de zekerheid het hefblok ook nog voorzien van nieuwe afdichtingen. We konden deze nog mooi op de werkbank leggen zodat we er goed bij konden. 'we' zeg ik want ik had Leo van de Sande nog een keer gevraagd, dit omdat ik nog nooit een hef had opengehaald, en alles wil ik leren over deze serie trekkers. Dit bleek niet zo ingewikkeld te zijn. Daarna het hefblok nog gespoten en gemonteerd. Heflatten zaten er niet bij dus dat was ook nog een probleem voor later. Toen diende zich het volgende probleempje aan: Een kruipversnellingsbak is 3 cm langer dan een normale bak bij Fiat, dus de aanzuigleiding en de persleiding van de hydrauliek waren net iets te kort. Ik heb nog rondgebeld voor een langere persleiding, maar was niet zo snel te vinden, dus deze maar gewoon verlengd en 2 knelkoppelingen en een stukje buis. Iets minder fraai, maar nu nauwelijks zichtbaar. Die

wielen had ik weggebracht naar een straalbedrijf in Tilburg die voor ons al vele velgen gedaan heeft. Stralen en poedercoaten, dan ben je er lang vanaf. Ik had er nieuwe banden voor besteld. Deze lagen al geruime tijd klaar bij het mechanisatiebedrijf. Dus de wielen konden er ook aan. Daarna de kabelboom er weer op gelegd en aangesloten. Dit ging vrij eenvoudig. Af en toe een draadje repareren en alles weer eens los en vast als deze er net achter of voor door moet liggen... ook gelijk een nieuwe tankmeter in de tank gehangen. Dit is ook wel vaak voorkomend bij Fiatjes en dan moet er veel plaatwerk af, dus dit uit voorzorg vervangen. Nu kon ik er zo bij. Nog een nieuwe claxon omdat deze kwijt was geraakt (of ergens nodig gehad bij een andere trekker...) en een nieuwe uitlaat, omdat de oude helemaal weggerot was. Ook heb ik nog een nieuwe stoel gemonteerd, waarna het laatste plaatwerk en de spatborden er ook op konden. Aangezien je bij dit smalspoor type je voeten bijna niet kwijt kunt heb ik nog een aanpassing aan de voetgas gedaan, naar het model van een latere serie, omdat gas geven met de voet eigenlijk

onmogelijk was. Deze zat helemaal onder het rempedaal. Omdat mijn klepelmaaierje een sideshift heeft heb ik de externe hydrauliek nog even netjes opnieuw gemonteerd zodat je de slangen er makkelijk uit en in krijgt. Voorlopig heb ik er heflatten van een oude 415 aan gehangen, omdat ik die voor een smalspoor nergens kan vinden. Het moeten heflatten zijn met zo'n knik erin. Misschien weet iemand er wel een setje te liggen voor me? Nadat we een paar keer proef gereden hebben en al wat maaiwerk gedaan hadden, moesten de lampen nog aangesloten worden. We hebben er voor nieuwe binnenwerken in gestoken, en achter mooie kleine achterlichten bij gezocht. Toen moest de veiligheidsbeugel nog gemaakt worden. De beugel die erop stond was een oude van steigermateriaal. Dit vind ik niet mooi en heb een originele gevonden. Deze heb ik ook laten stralen en spuiten, maar bleek niet te passen. Was waarschijnlijk toch van een ander type. Nadat ik deze aangepast had, heb ik het zelf met een spuitbusje bijgewerkt. Daarna de trekker nog voorzien van nieuwe stickers, en het plaatje was compleet. Ook de tekst Nr. ÉÉN in de EEG eronder geplakt. Aangezien deze driecilinder van 1972 is, horen deze stickers er op te zitten. FIAT was namelijk tussen 1971 en 1975 de best verkochte trekker in de hele destijdse EEG! Dit kwam voornamelijk door de zeer betrouwbare en succesvolle serie Nastro d'oro. De trekker rijdt heerlijk met de nieuwe motor, en ik ben er best trots op dat er weer een FIAT gered is van de sloop, want hoe meer FIATs, hoe beter!

Dit was het verslag van een restauratie in een notendop, maar al met al heb ik er wel een jaartje aan gewerkt, met wat tussenpozen. Als iemand van jullie een mooi verhaal van een restauratie heb, meld je

dan even bij de redactie van dit blad en dan is het volgende krikverhaal voor jou.



Hier tussen wat broertjes en zusjes.

# 22<sup>ste</sup> Vaartse Oldtimerdag

**O**p zondag 4 september a.s. verwelkomen wij alle soorten oldtimervoertuigen uit het hele land in ons 'rijdend museum' op de Vaartse Oldtimerdag. Een allround Oldtimerdag voor o.a. auto's, bromfietsen, landbouwmachines, legervoertuigen, motoren, solexen, stationaire motoren, tractoren, vrachtwagens etc. Alles wat rijdt, rolt, knettert, pruttelt en ouder is dan 30 jaar is welkom bij ons op het evenemententerrein. De Vaartse Oldtimerdag is voor zowel bezoekers als deelnemers met een oldtimervoertuig GRATIS toegankelijk. Locatie: Eetcafé-Zaal 't Karrewiel, Vaartweg 112, 5106 NE, Dongen-Vaart (Nb)

Inschrijven kan via: <http://wordpress.oldtimervriendenclub.nl/inschrijven/>  
Voor meer info: [www.facebook.com/ovcdv](http://www.facebook.com/ovcdv)

# Een fascinerend verhaal over LMP, Labor en Agrimotor

Deel 2

**I**n de eerste aflevering van dit verhaal maakten we kennis met Couaillac & Bly, fabrikant van de motoculteurs Labor en ook met Lalo-Mignonac, de fabrikant van de LMP tractoren en zware motoculteurs. Zijn eerste motocultuur ontwerpt Raymond Couaillac al in 1931, een eenwielige motocultuur met een 3 pk tweetaktmotor met een inhoud van 125 cm<sup>3</sup>. Het praktische aan die machine was dat er werktuigen zowel vóór als achteraan konden bevestigd worden. Lalo-Mignonac LMP bouwt midden jaren dertig voor Couaillac & Bly op bestelling lichte Labor eenwiel- en tweewielige motoculteurs met LMP motoren van 3 tot 7 pk,

maar ook zwaardere motoculteurs van 10 en 12 pk onder eigen merknaam. In 1950 wordt hun eerste vierwieltrekker, de LMP T5 geïntroduceerd, amper een jaar later gevolgd door de grotere T6. In 1955 amper 5 jaar na hun debuut, stopt het bedrijf plots met de productie van zowel de LMP motoculteurs als de LMP trekkers. In deze tweede aflevering nemen we dan ook de draad weer op waar het vorige verhaal eindigde. Couaillac & Bly gaat alleen door met het merk Labor en de productie van lichte motoculteurs tot een zwaar verkeersongeval roet in het eten komt gooien. Het bedrijf gaat een onzekere toekomst tegemoet.

## Labor gaat alleen door

Na het onverwacht stopzetten van de productie van alle LMP tweewiel- en vierwieltractoren beslist Labor om alleen door te gaan. Ook de eigen werkplaats van Couaillac & Bly in Chatillon werd gevoelig uitgebreid zodat vanaf dan zowel de motoculteurs als alle werktuigen in hun bedrijf gemaakt konden worden. De Laborploeg kreeg bovendien grote bekendheid omdat die



De populaire Monobi motoculteurs waren alle drie uitgerust met een eencilinder tweetaktmotor maar het bijzondere was dat ze snel van 1-wielige naar tweewielige motocultuur konden omgevormd worden.



De motocultuur Monobi was verkrijgbaar in 2 uitvoeringen, het type L en het type 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). Op de foto de 1-wielige uitvoering.

uitstekende prestaties leverde en bovendien regelmatig de nationale ploegwedstrijd met motoculteurs van Limoges won. In 1955 werd door Labor eveneens de Hurlu fabriek van Nangis overgenomen. Deze zeer oude gerenommeerde fabrikant van landbouwmachines en uitrusting, produceerde o.a. gietijzeren massa's, onderdelen voor frezen, messen voor motorhaken enz. Maar op 1 april 1958 slaat het noodlot toe dat heel het bedrijf op zijn kop zet en ook grote gevolgen zal hebben voor de toekomst van Labor en Couaillac & Bly. Toen beide oprichters van het bedrijf met de auto op de terugweg waren van een landbouwwakbeurs in Straatsburg, crashte hun Citroën



De Labor P9 werd in 1959 geïntroduceerd, hij was naar keuze uitgerust met een Labor benzine- of dieselmotor van 9 en 10 pk. Voor de P9 was er een ombouwkit beschikbaar zodat hij kon omgebouwd worden tot 'Tractoculteur'.

DS 19, bestuurd door Raymond Couaillac, tegen een boom na een fout remmaneuver. Beide eigenaars van het bedrijf waren op slag dood. Om het voortbestaan van Couaillac & Bly te verzekeren werd het bedrijf voortgezet door mevrouw Bly en de zoon van Raymond Couaillac. Ondertussen werden er gesprekken



De 'Tractoculteur', had als basis de zware Labor P9. Met zijn vele beschikbare uitrustingsstukken was hij een ideaal voertuig voor de groentekwekers en wijnbouwers.

gevoerd met mogelijke overnemers en na lang beraad werd begin jaren zestig het bedrijf aan het Duitse Hako overgedragen die daardoor 94 % van de aandelen in handen krijgt. Over de inhoud van de overdracht werd verder niet gecommuniceerd. Wel weten we dat Couaillac & Bly vanaf dan optreedt als 'exclusief importeur' voor Hako. We vonden op het internet een aantal folders die dat bevestigen. Hako had in die periode nog geen eigen vestiging in Frankrijk en had door de overname van Labor een directe voet aan de grond in een toch belangrijk land als Frankrijk. Toch was het merk Labor blijkbaar ook nog springlevend want er werden regelmatig nieuwe machines geïntroduceerd. Zowel lichte motoculteurs als zware machines zoals die vroeger door LMP werden gemaakt. Twee opvallende zware modellen uit de Labor stal waren de P9 en de P20. De P9 werd al in 1959 geïntroduceerd, hij was naar keuze uitgerust met een Labor benzine- of

dieselmotor van 9 en 10 pk, zo lezen we in een advertentie, maar omdat Labor zelf geen motoren bouwde was het meer dan waarschijnlijk dat het een



Van de Tractoculteur werden er verschillende uitvoeringen gebouwd, op de foto de TR1 uit 1964 met een tweetaktmotor van Hirth type D24.



In de Tr2 lag een Lombardini motor met een inhoud van 499 cm<sup>3</sup>.

elders aangekochte motor was. (zo werd o.a Fichtel & Sachs 2-takt genoemd). Op basis van de Labor P9 en P20 werd ook een 'Tractoculteur' ontwikkeld een vierwielig voertuig dat veel weg had van een avantgardistische 'Go-cart'. In een advertentie van Labor lezen we dat deze 'Tractoculteur' geen echte tractor was maar er wel alle voordelen van verenigde met als belangrijkste troef de mogelijkheid om zittend te werken. Een ander voordeel



De Tractoculteur werd blijkbaar ook in Spanje gebouwd, dat moet deze Spaanse advertentie bewijzen. De Spaanse versie was uitgerust met een Güldner eencilinder viertakter LKA die in licentie in Spanje door DITER werd gebouwd.



Fransen advertentie voor de Tractoculteur waarop staat: "met de Tractoculteur kan je zittend werken, het is niet alleen een motoculteur maar ook een tractor".

was dat een frees of schoffelmachine kon aangekoppeld worden zonder de wielen te verwisselen. De Tractoculteur was ook met een hefinrichting uitgerust. Verder vermeldt de advertentie dat 'dankzij de transmissie met kruipgang en de rijonafhankelijke aftakas het rendement altijd optimaal is'. Of hoger genoemde eigenschappen veel hebben bijgedragen aan de verkoop weten we niet, want informatie of afbeeldingen van de tractoculteur zijn zeldzaam. Toch zouden tot ver in de jaren zestig verschillende versies (TR 1, TR 2) van deze 'tractoculteur' zijn gebouwd die vooral op het gebied van de motoren erg afwijkend waren. Zowel mo-



In 1962 werd de P20 geïntroduceerd. Deze zware motoculteur (om en nabij de 400 kg) was verkrijgbaar in benzine-of dieselluitvoering, met een Lombardini 85 viertakt benzinemotor met een inhoud van 498 cm<sup>3</sup> en een vermogen van 8-10 pk of een viertakt Berning dieselmotor van 9-12 pk.

toren van Hirth, Güldner, universal d8k (344cm<sup>3</sup>), Sachs en Lombardini werden gebruikt. Dat deze tractoculteurs bovendien in Spanje werden verkocht (of zelfs gebouwd) moet blijken uit verschillende Spaanse advertenties. Die Spaanse versie was trouwens uitgerust met een Güldner eencilinder viertaktmotor LKA die in licentie door DITER in Spanje werd gebouwd. In 1962 wordt het gamma tweewieltrekkers uitgebreid met de P20. Deze zware motoculteur met grote wielen, centraal geplaatste motor en een meer vooruitgeschoven rijpositie was net als de P9 verkrijgbaar in

benzine- of dieselluitvoering, een Lombardini 85 viertakt benzinemotor met een inhoud van 498 cm<sup>3</sup> en een vermogen van 10 pk en een viertakt Berning dieselmotor van 12 pk. Later werd de Lombardini 85 vervangen door een viertakt Lombardini L490 van de tweede generatie met een vermogen van 15 pk. De dieselmotor werd vervangen door een Sachs diesel met 12 pk. De P20 had een transmissie met 6 V/2A versnellingen (waarvan 2 kruipversnellingen) en was met zijn ge-



Advertentie voor de Labor Cadet uit 1964 bij de introductie op de landbouwbeurs in Parijs.



Labor 'Cadet', geïntroduceerd in 1964, was een verkoopsucces. De Cadet was zowel een motoculteur als motorschoffel. Het werktuig was verkrijgbaar met naar keuze een tweetakt- of viertaktmotor van Kohler, Bernard of JLO met een vermogen tussen 4 pk en 7 pk.

wicht van om en nabij 400 kg, ook een zwaargewicht in zijn klasse. Sperdifferentieel en rijonafhankelijke aftakas waren standaard.

## Het Duitse Hako wordt de baas

Beetje bij beetje zag men de vertrouwde en kenmerkende stijl van Labor verdwijnen en gingen de frezen, hakken, schoffels,...



Eerste gezamenlijke advertentie Labor Hako waar de werktuigen van beide merken samen gepromoot worden.



Hako, de nieuwe eigenaar van Couaillac & Bly (Labor) is een relatief jong bedrijf, opgericht in 1948. Hun eerste tractor de Hakotrac T6 uitgerust met ILO motor van 6/8 pk werd in 1960 geïntroduceerd.

zelfs op Hako machines lijken. Naast eigen producten werden ook motoculteurs van het Italiaanse merk Ferrari verkocht, niet in de groene Ferrari kleur, wel in de rood-witte kleuren van Labor-Hako. In de advertenties van Couaillac & Bly werden beide merken trouwens in één adem vermeld. Eind jaren zeventig begin jaren tachtig was het liedje van Labor helemaal uitgezongen en kwam er een eind aan de productie van alle Labor werktuigen en machines. Ook de in Frankrijk zo vertrouwde Labor merknaam werd gewijzigd in Labor-Hako. Zo ontstond de, uitsluitend in Frankrijk actieve groep, Labor Hako, een volle dochteronderneming van het Duitse bedrijf Hako, genoemd naar Hans Koch, een van de pioniers van het tuinieren die al in 1924 een gemotoriseerde schoffel 'Hakorette' ontwierp.



Een Labor Hako 'Record'. Deze motoculteur werd vanaf 1959 gebouwd bij Hako in Duitsland. De eerste versie was uitgerust met een ILO 2-takt motor met 6 pk. Latere versies waren uitgerust met o.a. een Lombardini 510 Ida Diesel. De 'Record' motoculteur werd alleen in Frankrijk met de merknaam Labor Hako verkocht.

Voor Labor wijzigde er voorlopig niets, ook onder de nieuwe naam Labor-Hako France fungeerde het bedrijf nog altijd als importeur voor Frankrijk van het ganse Hako gamma. Het bedrijf Solvert, een onderdeel van de Hako groep gevestigd op hetzelfde adres was bovendien importeur van Toro machines en Wiedenmann voor Frankrijk. Dat de naam Labor, na de overname door Hako, nog zo lang werd behouden had waarschijnlijk een commerciële reden. Labor-Hako, jaren-

lang gevestigd in Châtillon-sous-Baigneux, had ondertussen ook een nieuw modern bedrijfspand gebouwd in Plaisir met de naam HAKO in reuzenletters op de gevel. De naam Labor wordt niet meer vermeld, en op de officiële Labor-Hako France website wordt je onmiddellijk doorverwezen naar Hako en Solvert. Een zielig einde voor een Frans bedrijf dat zich, niettegenstaande de grote concurrentiedruk, toch een vijftigtal jaren heeft kunnen bewijzen met zijn producten. Het Duitse Hako daarentegen is als internationale onderneming springlevend en heeft zich opgewerkt tot marktleider in zijn branche. Als je weet dat de Hako fabriek pas opgericht werd in 1954 in Bad Oldesloe is dat een hele prestatie! In enkele decennia werd Hako een toonaangevende fabrikant van tuinbouwmachines en lichte trekkers voor land –en tuinbouw. De legendarische motorschoffel "Hakorette" waarmee alles begon, bevindt zich nu in het Deutsches Museum in München. In 1960 introduceerde het bedrijf de eerste compacttrekker, de Hakotrac T6 uitgerust met een 3-takt ILO benzinemotor van 6 pk. Die eerste trekker werd gevolgd door vele andere trekkertypen en cultivatoren. Maar de markt veranderde en door het inzetten van de toen internationaal opererende transport met koelwagens concentreerde de groente- en fruitteelt zich langzaamaan in Zuid-Europa waardoor veel Duitse en West-Europese Hako-klanten afhaakten. Daarom werd in 1961 door Hako een nieuwe afdeling opgericht voor de productie van industriële veegmachines en in 1989 begon de productie van apparatuur voor het reinigen van gebouwen, wat tegenwoordig ook hun belangrijkste bron van inkomsten is. Zo opende het bedrijf nieuwe markten in de industrie en gemeenten. Door de overname van Multicar, oorspronkelijk een bedrijf uit het voormalige Oost-Duitsland, kon Hako bovendien een totaal ander publiek bereiken zoals gemeenten, park- en sportveldbeheerders, tuinaanleggers enz. De populaire Multicar voertuigen zijn multifunctionele last- en werktuigdragers die in elk seizoen kunnen ingezet worden en zijn verkrijgbaar met enkele honderden werktuigcombinaties met snelwisselsysteem. De Hako Group heeft productiefaciliteiten in Duitsland, Polen, Groot-Brittannië en de VS. Meer dan 2.000 medewerkers wereldwijd genereren een jaaromzet van bijna een half miljard euro in meer dan 60 landen. Hako is sinds 2004 voor 100 % in handen van de Duitse Possehl groep. Voor Labor was er in Frankrijk jammer genoeg geen plaats meer en in het buitenland speelden ze al helemaal geen rol. Dat zijn nu eenmaal de wetmatigheden in de snel evoluerende multinationale wereld waarin we leven.

## De restauratie van een LMP T6 trekker



Dat de LMP tractoren buiten Frankrijk erg zeldzaam zijn is bekend, toch vonden we er een in het Meetjesland in het Belgische Oost-Vlaanderen op een steenworp van Zeeuws-Vlaanderen. Marc Clarebout, een fervent verzamelaar, kreeg enkele jaren geleden een



De LMP6 nadert zijn voltooiing na een grondige revisie. Nu moet de trekker ontvet, geschuurd, afgeplakt worden in afwachting van een eerste laag grondverf.

LMP T5 tractor van zijn zwager. Een Frans trekkermerk waar hij nog nooit had van gehoord. Hij had wel een probleem, de T5 was namelijk volledig gedemonteerd met alle onderdelen los verpakt in kartonnen dozen. Misschien kan je het vervolg al raden, de onderdelen van wat ooit opnieuw een tractor moest worden, zitten nog altijd in de kartonnen dozen samen met een éénscharige ploeg. Zijn nieuwsgierigheid naar de oorsprong van de LMP trekkers was daardoor echter wel gewekt. Zo zag hij op een avond op het internet een opvallende advertentie van een LMP tractor, een T6, het grotere broertje van de T5. De verkoper had na een sterfgeval een lot oldtimervoertuigen op de kop kunnen tikken waaronder dus ook een LMP T6 tractor. De man was echter niet geïnteresseerd in deze landbouwtrekker en bood hem te koop aan. De T6 trekker, uitgerust met een 2-cilinder LMP motor



De LMP T 6 bij zijn eerste publieke optreden.

vervangen, de starter vernieuwd en de magneto opnieuw gemagnetiseerd. Ook de remmen werden vernieuwd. Tot slot werd het plaatwerk aangepakt, opgeschuurd, geplamuurd, in de grondverf gezet en uiteindelijk in zijn originele kleur gespoten. Na deze grondige restauratie leek het wel alsof de LMP T6 net de toonzaal had verlaten. Daarna kwam de éénscharige ploeg aan de beurt, die zat nog altijd met de gedemonteerde LMP T5 trekker in de kartonnen verpakking. Ook de ploeg werd grondig aangepakt en opgespoten en tot slot op de LMP T6 gemonteerd. Zo lijkt het wel alsof het restaureren een fluitje van een cent was, maar in werkelijkheid heeft de restauratie

### Frans Vanbaelen



'Restaurateur' Leon De Schepper is tevreden over het resultaat van maanden werk.

# Oplossing juni puzzelhoek

De oplossing  
moest zijn:

## Fietsafstand

Goede antwoorden gaven deze keer:

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

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](http://www.wernervangestel.nl) [info@wernervangestel.nl](mailto:info@wernervangestel.nl)  
 tel. Werner 06 46210022 tel. Wim 06 15343468

Nieuws uit..  
**1950**

1931 1947 1968 1928  
1955 1962 1951 19

## Allgaier offensief



Allgaier Werke GmbH uit Ugingen heeft misschien wel de belangrijkste stand op de 40<sup>ste</sup> DLG reizende tentoonstelling. Hierbij zijn twee volledig nieuwe tractoren te zien. Bijzonder indrukwekkend is de A40, een tweecilindertrekker met maar liefst 40 pk. Allgaier toont een waar vuurwerk van zijn eigen technische prestaties: zesversnellingsbak, portaalas, twee aftakassen die afzonderlijk en onder belasting kunnen worden geschakeld. De motor deelt veel componenten met de bekende eencilinder van de R18/R22-types. Naast de A40 presenteert Allgaier de AP 17, System Porsche. Deze kleine tractor combineert een aantal zeer geavanceerde eigenschappen: luchtgekoelde motor, driepuntsophanging, lichtgewicht constructie. De AP 17 is een ontwerp van Ing. H. C. F. Porsche KG in Stuttgart, waar ze al twaalf jaar werken

## Morris..Lambo

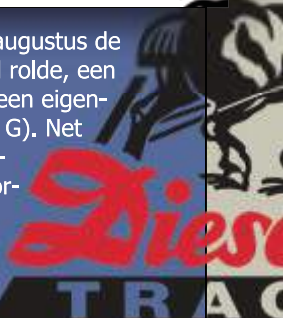
Een Italiaanse zakenman en uitvinder met de mooie naam Ferruccio Lamborghini ziet een grote toekomst in de bouw van tractoren. Na een eerste experiment twee jaar geleden start hij nu met de serieproductie van een tractor die hij de L33 noemt. De basis van de trekker is een zescilinder van Morris, waarvan Lamborghini een partij van 1000 stuks kocht. en voor deze tractor gebruikte.



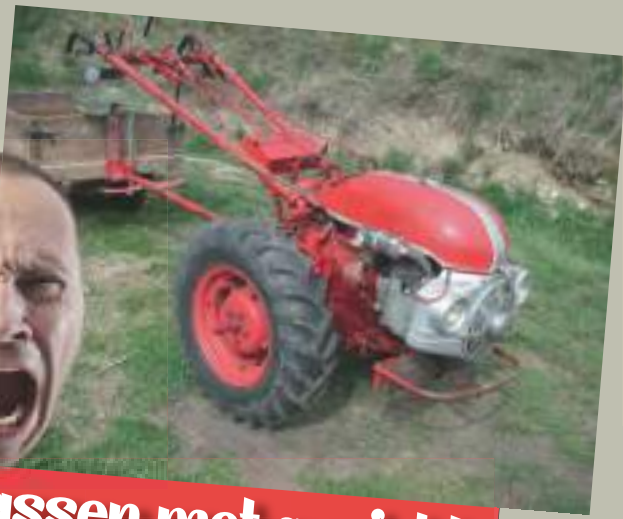
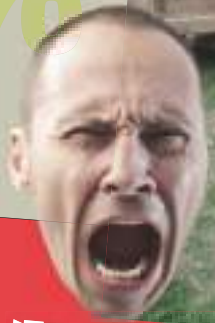
## 10.000 Dieselrossen



Xaver Fendt maakt bekend dat op 12 augustus de tienduizendste dieselross van de band rolde, een F15. Dit model is nu verkrijgbaar met een eigenbouw versnellingsbak (aanduiding F15 G). Net als zijn ZF-tegenhanger heeft de transmissie vier versnellingen, maar kan worden gecombineerd met het Fendtgroepsversnellingsysteem tot een achtversnellingsbak of, indien gewenst, met overdrive naar een topsnelheid van 25 km/u.



70



Metallwerk Creussen bouwt een heel ander type enkelassige trekker. In plaats van het gebruikelijke ,gewei' heeft de Unitrac een echt stuur dat op één achterwiel inwerkt. De Unitrac heeft het concept van de motorploegen die 30 jaar geleden gebruikelijk waren, maar blijft zeer compact. Apparaten worden achter de vooras gekoppeld, maar een achterlaadbak en frontaanbouw zijn ook mogelijk.

## Eenassen met gezicht

Het Zwitserse bedrijf Bucher-Guyer AG presenteert een enkelassige trekker en bedient daarmee de tweede sterke motoriseringstrend (naast de standaard trekker). De Bucher KT10 ("kleine tractor 10 pk") loopt met een tweecilinder boxermotor en twee versnellingsbakken, een voor de aandrijving, en een voor de aftakasaandrijving. Opvallend is het ontwerp van de motorkap met geïntegreerde koplampen.

## Eenassige werktuigdrager



*De eerste race van de World Championship Formula One wordt gehouden op Silverstone. (13 mei. 1950) in 7 wedstrijden werd Giuseppe De (Nino) Farina de eerste wereldkampioen in een Alfa Romeo.*

## Formule 1

## Onder de sterren

Na de DLG-beurs in juni zijn de orderboeken van machinefabriek Gebrüder Boehring vol. Het is echter om capaciteitsredenen niet meer mogelijk om de Unimog in Göppingen verder te assembleren, aangezien het bedrijf toestemming heeft gekregen om nieuwe werktuigmachines te bouwen, zijn kernactiviteit. In de zoektocht naar een nieuwe producent voor de Unimog, bood Daimler-Benz de optie aan, omdat de OM 636-motor al uit hun fabriek in Untertürkheim komt, en de vrachtwagenproductie in Gaggenau schaars was. Na de overeenkomst in september werd op 27 oktober de overnameovereenkomst getekend. De verhuizing van de Unimog naar Gaggenau begon in januari van het volgende jaar.





35

# Deeltijd **Oplossing**

**De gelijkenis tussen Fahrlo en de Brockenhexe kan niet over het hoofd worden gezien - maar hij heeft een heel andere achtergrond**

**Verf? Udo Dohnke wil daarover niet nadenken. Hij verkiest voor de tractor in de originele staat, ook al heeft hij een paar gebreken. Begrijpelijk, want zijn Fahrlo belichaamt een Uiterst zeldzaam stukje Oost-Duitse hedendaagse geschiedenis.**

**D**e overeenkomsten zijn meteen duidelijk: de plaatwerkdelen, de motor en de maaier zijn ook terug te vinden op de Brockenhexe. De productie ervan werd echter in 1952 stopgezet in de tractorfabriek in Nordhausen, terwijl de hier gepresenteerde Fahrlo twee jaar later werd gebouwd. Wat is daar gebeurd? Is het een ongeluk? Of maakte de Nordhäuser het weer helemaal af, om de overgebleven onderdelen onder een andere naam te gebruiken? Misschien voor export? Niets van dit alles is waar - Fahrlo staat voor een eigen weinig bekende tractormerk uit de DDR. De naam bestaat uit de eerste letters van het bedrijf "Landmaschinen- und Fahrzeugbau Paul Lorenz" uit Heidersdorf in het



Dit vroege exemplaar van Fahrlo is nog voorzien van plaatwerk en gegoten onderdelen uit eigen productie

Ertsgebergte. Lorenz? Was dat de naam van de fabrikant van een ander klein tractormerk, "Die Philos" ook niet Lorenz? Inderdaad: als je dieper graaft, kom je er al snel achter dat achter beide merken, dezelfde makers zitten. De Fahrlo blijkt een voortzetting te zijn van 'Die Philos' maar met andere middelen - en onder een andere naam. Voor dat laatste waren goede redenen. Toen de autofabriek in Seiffen, die de 'Die Philos' produceerde, werd onteigend, mocht bedrijfsoprichter Phillip Lorenz zijn bedrijf niet meer betreden. Hij ziet geen vooruitzichten meer in zijn thuisland, en gaat kort daarna naar West-Duitsland, waar hij en zijn gezin een in de oorlog verwoeste Opel-dealer herbouwen en runde. Zijn broer en partner Gottfried Lorenz wordt door de autoriteiten verplicht om de nog in productie zijn de Die Philos-tractoren af te werken. Dit gebeurt onder auspiciën van de IFA en duurt tot 1948. En hier komt een gelukkige omstandigheid om de hoek kijken: Vader Paul

Lorenz, die niet betrokken was bij de productie van Die Philos, is meester-smid en heeft nog steeds een handelsvergunning voor zijn ambacht. Het is het ticket naar de toekomst. Op basis van vaders beroep slaagt de familie erin om onder de moeilijkste omstandigheden op een braak terrein, een nieuw bedrijf met werkplaats op te richten in Heidersdorf, een naburige stad van Seiffen. Zijn formele naam was Paul Lorenz Landmaschinen- und Fahrzeugbau, Kraft autoreparatie en -handel, maar werd eigenlijk beheerd door mijn vader", vertelt Eckhard Lorenz, zoon van Gottfried Lorenz. Het nieuwe bedrijf met de pakkende naam markeert de geboorte van het tractormerk Fahrlo. Tractoren zijn sowieso het dagelijkse brood voor een reparatiewerkplaats voor landbouwmachines. Wie zal onderscheid maken tussen reparatie en nieuwbouw? In ieder geval is Gottfried Lorenz nog steeds overtuigd van de juistheid van zijn eigen constructies. Natuurlijk zijn de autoriteiten zich ervan bewust dat er meer tractoren de werkplaats uit rijden dan er in rijden. Maar Lorenz heeft een onverslaanbaar argument aan zijn kant:





Hier doet een Deutz F2 M414 zijn werk. De fabrikant was de motorfabriek in Nordhausen, die een tijdlang deze voorkamer-motor onder licentie produceerde.

de behoefte aan tractoren is voelbaar - verdacht genoeg laat men het bedrijf in eerste instantie zijn gang gaan. "In 1946 begonnen mijn vader en zijn medewerkers - tegen de wil van de autoriteiten - weer tractoren te bouwen. De eerste kreeg oorlogs-onderdelen van GMC en Normag. Ik herinner me dat ongeveer vier of vijf voertuigen waren uitgerust met GMC-vierwielbesturing. In de loop van de tijd werd er een grote diversiteit aan motoren bij elkaar gekocht, veelal splinternieuw: Mijn vader kocht de een- en tweecilinder Deutz diesels met 11 of 22 pk bij Schönebeck. Maar hij monteerde ook Junkers tweetakt-tegenzuigermotoren als eencilinder met 12,5 pk en als tweecilinder met 25 en 35 pk. Ze kwamen uit Scharfenstein en uiteindelijk uit Rabenstein. Er werden ook enkele Henschel-viercilindermotoren gesmoord tot 38 pk, geïnstalleerd. De nieuwe versnellingsbakken waren gebaseerd op

Naast de zekeringkast, contact- en voorgloeischakelaar, oliedrukdisplay en controlelampjes is er ook een metervoor de bedrijfstemperatuur



De ZF vier-versnellingsbak was eveneens een licentieproduct, de koppeling leverde de firma Renak. En de maaibalk was standaard, de aandrijving .....



... vindt plaats via de achteraftakas. De Fahrlo was oorspronkelijk alleen voorzien van een trekhoog, de automaat komt van een vrachtwagen

Prometheus-producten zoals die werden gebruikt in de Aktivist-, de Brockenhexe- en Stocktractoren, andere kwamen uit de tandwielafabriek van Friedrichshafen. Plaatwerk onderdelen zoals motorkap, spatborden en uitlaten werden zelf gemaakt. In een gieterij in Olbernhau hebben we gegoten onderdelen zoals wielkasten en wielophangingen laten vervaardigen." Een juridische maas in de wet: "Ze factureerden nooit een complete tractor, maar vermeldden altijd de afzonderlijke onderdelen. Soms werden tractoren ook zonder belettering afgeleverd." Tegen reparaties was nauwelijks iets te zeggen. Uit de correspondentie van Gottfried Lorenz met een klant blijkt met welke moeilijkheden en financiële risico's het bedrijf nog te maken had. In 1953 schreef hij op zijn verzoek een boer aan voor een tractor: "Omdat er bijna geen gebruikte onderdelen meer zijn, wil ik het komende jaar een klein aantal nieuwe tractoren bouwen. Dit zijn

Deutz-motoren van 11 en 22 pk. Natuurlijk zijn dit tenslotte volwaardige landbouwmachines in blokuitvoering, aftakas enzovoort... De prijs voor een 22 pk trekker zal rond de 13.000 mark liggen." De bestelling was gedaan. In juli van het volgende jaar schrijft Gottfried Lorenz: "De belangrijkste onderdelen voor uw motor zijn al ontvangen ... Ik vraag om uw voortdurende financiële steun. Er zijn 4.000 tot 5.000 mark nodig." De banden kwamen uiteindelijk in augustus aan: "Ik heb twee banden van 9.00-24 voor u kunnen kopen bij de Berlijnse bandenfabriek. Ik zou u willen vragen mij een cheque te sturen voor hetzelfde bedrag." In oktober 1954 was het zover: de klant kreeg zijn nieuwe 22 pk trekker voor DM 13.106,34, zoals de Oostmark toen nog officieel heette. Is het uiteindelijk de tractor van Udo Dohnke? Het zou denkbaar zijn. Dohnke behoort tot de tractorvrienden Zwick-au-Auerbach e. V. en spitste zijn oren toen een kennis

hem vertelde dat er bij de burens een oude tractor geparkeerd stond. Kijken kost niets, dacht hij, dus laten we gaan. Het was een Fahrlo, zei de boer die hem bezat. "Nee, dacht ik, dat is een Brockenhexe. Alleen het naamplaatje leerde me anders. De boer zei: 'Ik heb hem niet meer nodig. Als hij in goede handen komt, mag je de tractor voor weinig geld hebben'." Het in 1954 gebouwde stuk heeft een 22 pk Deutz motor en een ZF vierversnellingsbak met achteraftakas. "Deze was bedoeld voor een ller. De maaier is er aangebouwd door Fahrlo, al in het begin. In 1960 kwam de tractor op een collectieve boerderij terecht, die liet hem in de jaren 70 in een orreparatiewerkplaats in Erfurt repareren. Op een gegeven moment kreeg het een vorstscheur, die toen dichtgekit werd", vertelt Udo Dohnke. In dit geval zijn plaatwerkdelen en de voorassteun echt afkomstig van de Brockenhexe - sommige van de tractoren waren blijkbaar eigenlijk



De gelijkenis met de Brockenhexe kan niet over het hoofd worden gezien. Toch zit er veel eigen vermogen in. Het principe van de Fahrlo was vergelijkbaar met dat van de kledingtrekker.

**GOTTFRIED P. LORENZ, 9334 HEIDERSDORF**

LANDMASCHINEN- UND FAHRZEUGBAU

KRAFTFAHRZEUG-REPARATUR UND HANDEL



Udo Dohnke dacht aanvankelijk dat de tractor een Brockenhexe was, totdat het typeplaatje en de vorige eigenaar hem anders leerde.



Op een regionale beurs. Kort daarna kreeg Gottfried Lorenz geen vergunningen meer. 1959 was het einde verhaal.



Enthousiasme voor Lorenz: ook deze racewagen in Auto Union-stijl komt uit de Fahrlo-smederij

uitgerust met serieonderdelen. Natuurlijk was de tractor niet meer rijklaar - krukasschade. "De as was in twee gebroken. Een lager had geen olie meer gekregen, en was vastgelopen, dus scheurde het uit elkaar. Ik heb de motor laten repareren in Nitschareuth; daar hebben ze ook de scheur in de kast op de oude manier gerepareerd met kurk en schroeven. Ik kwam ook in contact met de heer Lorenz, die me veel kon vertellen over de geschiedenis van deze tractoren. Toen de firma Fahrlo het exemplaar van Udo Dohnke in Heidersdorf

bouwde, begon Eckhard Lorenz net aan zijn leertijd als automonteur. In het bedrijf van mijn vader natuurlijk. Hij was nu direct betrokken bij de bouw en levering van de tractoren. "Ze gingen altijd rechtstreeks naar de boeren, zonder tussenpersonen. Ook uit de laaglanden kwamen mensen naar ons toe, of het nu zaterdag of zondag was, interesseerde toen niemand. Ik schat dat er in totaal zo'n tweehonderd zijn gebouwd. Ik ken een nummer 156 zeker." Maar hoe ging het verder met het bedrijf? Toen de eigenaar Paul Lorenz in 1952

stierf, nam zijn zoon Gottfried het bedrijf formeel over en zette het voort. De semi-officiële tractorproductie is de autoriteiten echter lange tijd een doorn in het oog geweest - nu maken ze er een einde aan: ze weigeren toekomstige bouwvergunningen. Zo kwam het dat in 1959 de laatste Fahrlo de fabriek verliet. Toegegeven, het is de laatste tijd steeds moeilijker geworden om de tractoren goedkoop te bouwen. Er zijn nauwelijks vrij verkooptbare onderdelen, wat ook het resultaat is van de vele collectieve bedrijven, dit leidde onvermijdelijk tot



De levering van zo'n grote draaibank was een bijzondere gebeurtenis die men graag op foto vastlegde



Dankzij de handelsvergunning van Paul Lorenz kon de familie opnieuw beginnen met het landbouw-machines- en voertuigbouw bedrijf



Overgenomen en vertaald uit het Duitse tijdschrift:



Met de Fahrlo voorzag het team van Gottfried Paul Lorenz de boeren in de naoorlogse periode van een kleine, wendbare tractor. Er werden in totaal ongeveer 200 exemplaren gebouwd

een daling van de vraag naar kleine tractoren. Met een vooruitziende blik richtte Gottfried Lorenz in 1957 een nieuwe reparatiewerkplaats op, waarvoor hij een Jawa-servicecontract wist te krijgen. Nu repareren ze ook motorfietsen en maakt het bedrijf ook noodstroomaggregaten voor ziekenhuizen. "Met de Junkers-motoren heb je binnen enkele seconden elektriciteit. In 1961 werden we ook een erkende Trabant-werkplaats. Een jaar later slaagde ik voor mijn master motorrijtuigenexamen en kwam ik bij het bedrijf. We werden bedreigd met een

semi-staats participatie omdat we te groot werden. Een ambachtelijk bedrijf mocht in de DDR maar tien werknemers hebben. Dus splitsten we het bedrijf en opende ik mijn eigen autoreparatiewerkplaats op hetzelfde terrein." In de jaren die volgden ontwikkelde het bedrijf van zijn vader zich tot een productiebedrijf dat als samenwerkingspartner van staatsbedrijven als de motorenfabriek Schönebeck, de progress in Neustadt en de industriële fabriek Karl-Marx-Stadt motor- en hydraulische onderdelen verwerkt en fabriceerde. De bouw

van tractoren in het Ertsgebergte is voorgoed geschiedenis. Er zijn in ieder geval een paar exemplaren bewaard gebleven. Op de oude tractorbijeenkomst in Somsdorf telde Udo Dohnke in totaal vijf Fahrlo's, inclusief zijn eigen. Sinds hij zich de tractor verdiept heft, twijfelt hij er niet aan waarom de tractoren toen niet verder werden gebouwd: "Ze waren gewoon te goed. Ze moesten gaan."

**Tekst: Jens Kraus Foto's: Stephan Lindloff, Eckhard Lorenz**

# KLASSE KOMBI

Eicher's G 200 was de eerste werktuigdrager met een EDK tweecilinder. De hogere prestaties maakten het in 1959 aantrekkelijk voor boeren. Zelfs vandaag is Josef Balsmeier enthousiast over zijn blauwe oogstmachine.



**Deze Eicher Kombi is niet alleen een blikvanger met de gekantelde laadbak: met de bestuurdersstoel naar rechts verschoven, het platte stuur en de bijzondere tank-zitcombinatie, die indien nodig plaats biedt aan twee passagiers, danst deze ongewone G 200 vanuit verschillende perspectieven uit de maat.**

**A**ls je op deze Eicher-werktuigdrager gaat zitten, verbaas je je in eerste instantie over de wat vreemde ergonomie. Wat niet persé verbeterd wordt door de (te) korte schakelhendel van de ZF transmissie, die links zit. Desondanks vormen boer Josef Balsmeier en zijn 61er G200 Kombi een gerenommeerd team: elke beweging is perfect zodra de

ervaren piloot in actie is - die overigens alleen van achteren, d.w.z. van achteraf, met de stoel opgeklapt zijn zitplaats kan bereiken. Het kleine bedieningspaneel op het rechter spatbord is immers zo handig geplaatst dat de tweecilinder diesel zonder verdraaiingen gestart kan worden. De robuuste motor met directe injectie met de afkorting EDK2a, die in 1958 zijn debuut



Eicher - natuurlijk luchtgekoeld: vanaf 1958 kreeg de stationwagenserie de EDK-motoren met directe injectie van de predator-serie en de G200 was ook het eerste tweecilindermodel



Er is geen ruimte voor de bestuurder, dus de slimme Eicher-ingenieurs hebben het bedieningspaneel snel naar het rechter spatbord verplaatst



**Eicher  
KOMBI**

De Lanz Alldog gaf het voorbeeld: de stuurstang zit in de rechterzijde van het dubbele buisframe en geeft de stuurcommando's door naar voren

## Vóór de restauratie



Bernhard Baismeier in actie: De vader op de bestuurdersstoel van de G200, de "Junior" Josef leunt naar rechts over de aangebouwde houten zijwand



De Eicher Kombi was meer dan een decennium in gebruik bij de Baismeiers - maar er werd niet echt zacht mee omgegaan.



Aanzicht op de schakelhendel van de ZF A5/6-versnellingsbak, die een lange werkonderbreking veroorzaakte vanwege het defect.



Na meer dan 20 jaar sluimeren was het tijd om de Eicher, opnieuw te activeren.



Ondanks de twijfelachtige ergonomie heeft de bestuurder alles onder controle - en de 30 liter tank met zitplaats voor de passagier staat links van hem.

maakte in de roofdierserie met de Panther, start spontaan en is duidelijk goed gevoed. Want tijdens de fotorondes die Balsmeier rond zijn huis in de Ostenlandwijk Delbrücke schiet, maakt de 20 pk Eicher goede vorderingen. Zelfs als de Kombi bijna "naakt" is en slechts rond de 1.4 ton eigen gewicht moet verplaatsen... "De motor liep altijd goed en er waren geen problemen tijdens de restauratie", herinnert de eigenaar zich, die in 2013 een gespecialiseerd bedrijf opdracht gaf om de belangrijkste werkzaamheden uit te voeren. "De Eicher startte zelfs meteen toen ik hem na 20 jaar uit de schuur haalde! Mijn vader en ik moesten de G200 Kombi begin jaren tachtig wegzetten omdat hij



laar in de naburige stad. "Der Stücker in Rietberg had altijd twee of drie nieuwe modellen", zegt Josef Baismeier. "Toen de Roofdier-serie uitkwam, werd mijn vader verliefd op de Tiger. Hij vond de twee bladveren aan de voorkant echt geweldig, en qua alle technologie was deze hoe dan ook ver vooruit. Maar hij kocht de 28 pk sterke Tiger pas in 1962, die een deel van het werk voor de Lanz Alldog deed." Het is vrij duidelijk wat er gaat komen: het roofdier deed zijn werk zo goed, dat de eigenaar binnenkort op zoek gaat naar een geschikte Eicher werktuigdrager. Het is geen toeval dat de modelreeks die bekend staat als de "Kombi" hetzelfde basisontwerp heeft als de eerdere Lanz van Baismeier: het ontwikkelingsteam bij Eicher is maar al te duidelijk gebaseerd op het Mannheim-model. Lanz's lang gepatenteerde ontwerp met twee balken resulteerde in bepaalde "verschillen" die zelfs culmineerden in een juridisch geschil over licentiebetalen. De serieproductie van Eicher liep daarom vertraging op in de fabriek in Dingolfing - maar de Opper-Beienaren konden afwachten hoe de markt



een versnellingsbakstoring had. En aangezien het juiste reserveonderdeel voor de ZF schakelkast niet met de beste wil van de wereld kon worden gevonden, konden we er destijds ook niet verder voor zorgen. In plaats daarvan kochten we een Deutz Unisuper uit de laatste serie, die nu nog steeds rijdt!" Het enthousiasme van de 66-jarige voor zijn zeldzame oogstmachine is elk moment duidelijk. Blijkbaar heeft hij het werktuigdrager-gen van zijn vader Bernhard geërfd: hij zat al in het midden van de jaren vijftig op het universele talent van een Lanz Alldog - en kwam uiteindelijk via een kleine omweg met een Eicher Tiger bij de G 200. Laten we een reis door de tijd maken: de Alldog

met zijn typische frame met twee staven kwam al in 1951 op de markt en was toen ronduit revolutionair met zijn ingenieuze "vooruitkijkend" concept. Bernhard Balsmeier, op wiens boerderij van 16 hectare in de Oost-Westfalen vlakten de Alldog zich voorlopig zeker heeft bewezen. In ieder geval herinnert zoon Josef zich dat de senior goed overweg kon met de veelzijdige Mannheimer: "Afgezien van de laadbak, die geen hydrauliek had, was de Lanz zeker praktisch. Mijn vader rustte hem zelfs uit met een ploeg die tussen de assen was gemonteerd." De dappere Alldog mocht echter niet blijven hij werd tenslotte verkocht aan een landbouwmachinehande-

zich ontwikkelde. Een belangrijke bevinding waar we al op anticipeerden: de motorisering was de achilleshiel van bijna alle leveranciers. De concurrentie viel op de knieën, vooral als het ging om het koppelen van meerdere werkprocessen, wat eigenlijk het hoogtepunt van elke werktuigdrager zou moeten zijn. De Gebroeders Eicher GmbH daarentegen markeerde in 1955 hun territorium met de G19-Kombi met de 19 pk-motor met directe injectie van het type ED1b was hij zeker de eerste werktuigdrager in Opper-Beieren qua prestaties in de top van zijn

klasse. De prijs van een "kale" G19 kraste echter al over de 10.000 mark - ook in dit opzicht was hij superieur aan de concurrentie. Daarom rondde een tweede model het assortiment onderaan af. Voor ongeveer 7.000 mark bood de G13, aanvankelijk "Muli" genoemd, slechts 13 pk uit een 700 cc kleine Hatz-diesel, maar had verder dezelfde talenten als zijn krachtigere broer. De meest opvallende veranderingen waren de bestuurdersstoel, die werd verschoven naar rechts en die er verticaal voor De stuurkolom werd ook door de rechterkant van het frame geleid, vergelijkbaar met de Alldog. De opvolger G160 en daarmee de G200 Kombi, die slechts zijn iets sterkere tegenhanger was, erfde deze eigenschap praktisch in een directe lijn. Beide modellen kwamen ook met de eigenninnige tankstoel op het linker

spatbord (wat op zijn minst een iets elegantere oplossing was dan de Alldog, die beide naast elkaar had). Vanaf 1958 maakten ze samen met de G280 deel uit van Eichers tweede en qua aantallen meest succesvolle serie werktuigdragers, die allemaal waren uitgerust met de moderne en tegelijkertijd geavanceerde EDK-motoren van de Roofdier-serie. De Kombi-serie vond nooit een snelle verkoop. Als gebruikte machine waren de Eichers, vaak aangeboden met de gebruikelijke aanbouwdelen, echter altijd aantrekkelijk, niet in het minst voor Bernhard Balsmeier: "Mijn vader

kocht de G200 tweedehands in januari 1969. Vooral tijdens de biënnogst moest de Kombi keihard werken om de voederbieten in de kuil te krijgen. De bak is hier natuurlijk ideaal voor, het is groter dan dat van de Fendt GT's. Hij kan ingenieus worden bediend via de fronthef, geen vergelijking met de handmatige kipbak van de Alldog, kantelen met de rem was altijd een lastige zaak!" Dat de G200, die lange tijd stil heeft gestaan, vandaag weer fit is, heeft vooral te maken met een zekere volharding in het zoeken naar onderdelen voor de ZF-transmissie.



Eicher kopieerde het ontwerp van de werktuigdrager van Lanz - maar had vanaf het begin meer vermogen.



Achterzijde: De achterste hydraulische cilinders zijn wat afgeleefd. De vooste daarentegen kantelen de bak krachtig - het heft meer als een halve ton.

Experts beschouwen dit op de lange termijn als ondermaats, waarbij vooral negatieve ervaringen bekend zijn met de Eicher Panther, waarvan het aandrijfblok identiek is aan de G 200. In 1962 kreeg hij een versterkte transmissie (ZF A6), alle volgende werktuigdraggers kregen uitsluitend moderne handgeschakelde transmissies van de ZF-groep... In ons geval was de zoektocht naar reserveonderdelen bij het begin van de restauratie een crime. Want tenzij het standaardonderdelen zijn, is de enige hoop die overblijft bij het zoeken naar de originele ingewanden voor de ouderwetse A-5/6-transmissie, zijn overgebleven voorraden op de stoffige planken van een dealer van landbouwmachines. Dit was ook hier het geval: Na eindeloos "kijken, doen en doen" was het via een aantal omwegen in Zuid-Duitsland daadwerkelijk moge-

lijk om de benodigde schacht bij een John Deere-agent-schap te vinden. De motor daarentegen werd snel afgekeurd met de diagnose "geen bevindingen". De vrijwel roestvrije substantie van de Eicher paste ook bij de gebruikelijke werkzaamheden (demontage, zandstralen, schilderen). De zijmaaier, waarmee de Kombi was uitgerust, liet Josef Baismeier voorlopig in de schuur. In tegenstelling tot de originele vakwerkwie-len, die dankzij de ingenieuze bevestigingen op de 28 inch wielen eenvoudig te monteren zijn en zoals deze in het bijpassende vuurrood zijn gespoten. Op het laatst speelde de familie ook een rol bij de genezing van de G200: de broer van Josef Baismeier is metaalbewerker, hij bracht het plaatstalen frame van de bak in vorm. De dochter van Bais-



meier zorgde voor de originele belettering. Voor de onmiskenbare naam Eicher KOMBI op de zijkant. We zien Josef nu vaak vrolijk aan de knop van het Eicher G200-stuur draaien, waarvan de stuurkolom zo trots in een hoek van 90 graden staat...

**Tekst: Frank Schobelt**  
**Foto's: Stephan Lindloff**



De portaalbouw-wijze van de ZF-transmissie zorgt voor bodemvrijheid.



Nee, dit is geen kluisje: het kleine vakje aan de voorkant van het frame fungeert eigenlijk als gereedschapskist. Maar je kunt er ook iets in opbergen



Zijn kenmerk, onderbroken koelribben. In 1961 was de EDK2a de eerste Eicher-diesel met gietijzeren cilinders in plaats van aluminium cilinders.



De versnellingen kunnen nog steeds niet makkelijk worden geschakeld, dus er is nog wat werk aan de winkel. Op de voorgrond de hendel voor de hefinrichting.

Overgenomen en vertaald uit het Duitse tijdschrift:

**Oldtimer TRAKTOR**

# Goed Schuddden

## De Robuster met een Deutz-hart uit Stolberg, een vrij onbekend verhaal

**Er waren vier versies van dit type bouwmaschine - een vijfde volgde niet, ondanks aanvankelijk snelle verkopen. Desalniettemin heeft de robuuste uit Stolberg invloed gehad op de huidige gangbare transportsystemen. Waarom het van achteren op een tractor lijkt - we leggen het uit.**

**H**oe brengt u bulkgoederen uit de put voor verwerking? Zelfs in de naoorlogse jaren waren er eigenlijk maar drie systemen: draglines met dumptrucks, spoorlijntje met kiep-lorry's, of schoppen en kruiwagens (als de put erg ontoegankelijk was). Al deze combinaties hebben nadelen. Graafmachines en kippers zijn alleen de moeite waard als er echt veel gedolven word, de spoorlijn moet steeds opnieuw aangelegd worden, terwijl de kruiwagens extreem wendbaar is, maar er enorm veel van moet zweeten. Het moet anders, dachten de creatieve geesten van Stolberger Maschinen- und Apparatebau GmbH, Stolberg (bij Aken). Het bedrijf is alleen bekend bij kenners omdat, zoals veel zeer gespecialiseerde middelgrote bedrijven, haar producten alleen door andere specialisten worden gekocht. Het begin van het bedrijf gaat terug tot 1952. Ingenieur Heinz Kerpen, eigenaar van Kabelwerk Kerpen, richtte een tweede bedrijf op om de

eerder opgedane kennis in te zetten voor de machinebouw. In het begin had Stolberger maar een tiental medewerkers, maar dat bleef niet lang zo. Het bedrijf beperkte zich niet alleen tot installatiebouw, maar nam ook niet-specialistische ideeën op. Een daarvan ging in 1955 in productie, de "kiewagen met hef- en kipinrichting". Hiervoor werd een passende merknaam bedacht: "Robuster". Gewoonlijk wordt dit vaak gecombineerd om een soort Deutz-submerk te vormen: "Deutz Robuster", wat op het eerste gezicht voor de hand lijkt te liggen, omdat met name de vroege versies eruit zien als vreemd gemodificeerde tractoren. Robuuster - het woord heeft een exotische betekenis onder Deutz-vrienden Sound, want de machines zijn natuurlijk bekend in de scene, maar er is weinig concrete informatie. Bijvoorbeeld deze informatie: Deutz leverde alleen de basis voor de kiewagen Robuster. Al het andere is origineel van Stolberger, te beginnen met de overweging hoe de opening tussen wagen en graafmaschine hierboven is beschreven kippercombinatie zinvol om te sluiten. We herinneren ons: in het begin van de jaren vijftig begon de bouwmaatschappij van het economische wonder, maar op veel bouwplaatsen hadden arbeiders nog eeltige handen. Een lading grind werd bijvoorbeeld vaak met een



# De ontwikkeling



Een stoere 11/20 tweecilindermotor. Let op de wielen, die bijna even groot zijn: het voorwiel groeide mee met het laadvermogen.



Op de eerste generatie van de Robuster (15 pk) blokkeerde de standaardconfiguratie met een kap aan de voorkant het zicht op de kipper en de opbouw.



Geschikt voor alle weersomstandigheden: de Robuster II met de optionele volledig stalen cabine. De vraag naar deze wendbare helpers was enorm



Met deze hendel schakelt de chauffeur van vooruit naar achteruit rijden. De achteruitversnelling is ideaal voor snel manoeuvreren.

voorzien, zodat hij met een geschikte apparaat kan eenvoudig worden verplaatst en biedt het geheel als pakket aan. Compleet! Een vroege Robuster, zoals hier afgebeeld uit de collectie van Deutz-specialist Andre Vennegor, kan lichte duizeligheid veroorzaken, vooral bij Deutz-kenners. "Alles klopt daar..." In feite is de aandrijflijn duidelijk van het bedrijf Keulen, maar Stolberger heeft het in elkaar gezet en op een nieuwe manier aangepast. De vroegste voorbeelden toonden nog de conventionele opstelling van een 15er-Deutz: machinistenstoel op

de achteras, de motor in het midden onder de motorkap, daarvoor de ruime vorkconstructie voor de bak. Deze vroege stoere dieren zien eruit als een sprinkhaan gemengd met de genetische samenstelling van een FI L514 en hebben vreemd genoeg zijn vooras gemuteerd. Bijzonder opvallend zijn de lange armen van de stuurstangen, die aan beide zijden tot aan de voorwielen doorlopen. Twee zeer voor de hand liggende nadelen (de te prominente stuur-

shop op de bak van een vrachtwagen geladen en op dezelfde manier op de plaats van bestemming weer naar beneden gehaald. Hydraulische kippers bestonden wel, maar waren toen nog een duur luxeartikel. Stolberger ontwikkelde een systeem dat bedoeld was om de kruiwagens te vervangen, althans voor korte afstanden. Nog een herinnering: de jaren vijftig waren ook de hoogtijdagen van containersystemen. Tijdens de tweede Wereldoorlog waren er allerlei experimenten geweest met voorlopers van wat we nu "containers" noemen, maar met het aanzwellende transportvolume van de beginjaren waren veel kleine en grote bedrijven aan het nadenken hoe ze de bijbehorende containers konden gebruiken verstandig. Stolberger vond zijn eigen oplossing, wat ons vandaag de dag niet zo spannend lijkt omdat we het op elke hoek van de straat zien, namelijk de kiepbak. Het idee is simpel: neem een open container, een kruising tussen lorry en kruiwagen, hem van geschikte opnames





De F1 L 514 bevestigt de lange traditie van luchtgekoelde dieselmotoren in de tractorconstructie van Deutz - met een fabrieksinjectiepomp.



"Meestal" zit het koppelingspedaal aan de andere kant en direct naast het koppelingshuis.



Slimme oplossing: de tanden zijn een vast onderdeel van het hefframe en schuiven automatisch uit zodra het frame omhoog komt.

inrichting en de motorkap in het gezichtsveld van de bestuurder) zorgden er al snel voor dat dit concept niet aansloeg. Nog steeds in de eerste beperkte torsieflexibiliteit. Dit is ook nodig omdat niet alleen de aandrijfwielen stijf zijn, ook de voorwielen zijn stevig bevestigd aan de korte stemfels. De stuurstang volgt nu het frame, is daardoor minder gevoelig en kan intuïtief worden bediend - net als elke Ackermann-besturing. Het hart en de essentie van de Robuster is natuurlijk de hydraulische hefinrichting,

die de slimheid van het idee laat zien. Op een zeer eenvoudige manier vervult het verschillende functies die een hele reeks regelkringen in andere systemen vereisen. De opraapinrichting heeft drie standen nodig: laag voor het naderen van een trog, omhoog om te verplaatsen, gekanteld voor het legen. Stolberger loste dit op met een hydraulische ram op elk van de vorkuiteinden en een bedieningshendel. Om een bak te verplaatsen, blijft de hefinrichting volledig neergelaten terwijl de chauffeur de Robuster in positie brengt. Wanneer de trog de aanslag van het hefframe raakt, duwt de chauffeur de controller naar voren en

het frame heft de trog twee handbreedten op in de rijpositie. Om de bak op de plaats van bestemming te legen, schuift de chauffeur de hydrauliek iets verder uit. Het hefframe brengt de achterkant bijna verticaal omhoog. Een veiligheidsketting vormt de aanslag. De vasthoudinrichting voor de trog, die natuurlijk niet van het hefframe mag glijden, is bijzonder slim bedacht en eenvoudig op te lossen. Hiervoor heeft het achterste element van het hefframe aan weerszijden een tand, die bij het heffen als een parallellogram door het frame schuift. De bak heeft een houder voor de tanden op de daarvoor bestemde



Waar is de voorkant? Deutz aan de achterkant - Robuster aan de voorkant. Deutz was echter niet betrokken bij de bouw zelf.

plaats; hoe hoger het hefframe stijgt, hoe meer de tanden naar buiten komen en in de bussen grijpen. Verder de bediening van de Robuster is net zo eenvoudig als het hanteren van een 15 Deutz, op één uitzondering na. In plaats van een achteruitversnelling heeft deze "kiepwagen" een achteruitversnelling die de vijf versnellingen van de FL514 voor beide rijrichtingen levert (zij het met een iets kortere overbrengingsverhouding voor achteruit). Sterker nog, er was veel vraag, waarbij de hier getoonde versie met 15 pk al snel werd aangevuld door de Robuster II met de F2 L514 en 20 pk. het is ideaal waar compacte ladingen moeten worden verplaatst: voor fabrikanten van grote motoren, maar ook voor gieterijen waar slakkencontainers moeten worden verplaatst, of voor gas- en koelin-

stallaties met hun drukvaten. De Robuster I heeft een goed laadvermogen van twee ton (uiteraard is het gewicht van de container niet inbegrepen), de Robuster II slechts 1800 kilo vanwege het hogere eigen gewicht - maar in de loop van de tijd hebben veel eigenaren de lading over de grenzen van mogelijkheid. Een medewerker van de Stolberger-klantenservice moest vaak uitleggen dat het niet een fabricagefout was die de gemelde schade aan het hefsysteem had veroorzaakt, maar eerder een onjuiste manipulatie van de hydraulische pomp. Meer druk betekent niet altijd betere prestaties. Daarom ontwikkelde het bedrijf grotere varianten. De Robuster III heeft knikbesturing en een vaste cabine, met een totaal gewicht van 7,3 ton. De kroon op het werk kwam echter als de Robuster IV

met grote motoren en cabines voor vrachtwagenchauffeurs - meestal ook met knikbesturing. Natuurlijk was de ingenieuze eenvoud van het oorspronkelijke idee verdwenen, wat bijdroeg aan het einde van de Robuster-serie halverwege de jaren zeventig. De geest van optimisme van het begin van de jaren vijftig was voorbij, aan de eenlingen van de I-fabrikanten van containersystemen kwam een einde omdat standaardisatie steeds meer gebieden van transport bestreek. Logisch, maar aan de andere kant maakte het een einde aan slimme oplossingen als de Robuster. Het is echt jammer, want alleen al het hef- en vasthoudsysteem voor de container zou hebben gehad wat nodig is om een standaard met een DIN te worden. Overigens bracht Stolberger Maschinen- und Apparatebau

De onderste dwarsbuis maakt deel uit van het hefframe en stuurt de tanden om de grondbak vast te houden.



Een typisch nagespeeld voorbeeld: in de jaren 50 maakte het gebruik van de Robuster het werk veel gemakkelijker



Dit is de kleinere grondbak-versie die bedoeld is om met de hand te vullen.



GmbH in 1962 een al even slimme wiellader uit: de Robuster RL 2 - maar het was niet anders dan de portaal-armsystemen. Halverwege de jaren zeventig trok het bedrijf zich terug uit de autoproductie en concentreerde zich op de fabrieks- en machinebouw. Wat overbleef was het mysterie van Robuster, dat geen Deutz is - al lijkt het van achteren wel zo - maar ook geen primitieve zelfgebouwde machine, maar een goed doordachte constructie.

**Tekst: Till Schauen**  
**Foto's: Stephan R. Arnold**

Overgenomen en  
vertaald uit het  
Duitse tijdschrift:



Het hefframe wordt bijna verticaal omhoog gebracht. Een ketting dient als extra beveiliging.





# Huiswerk

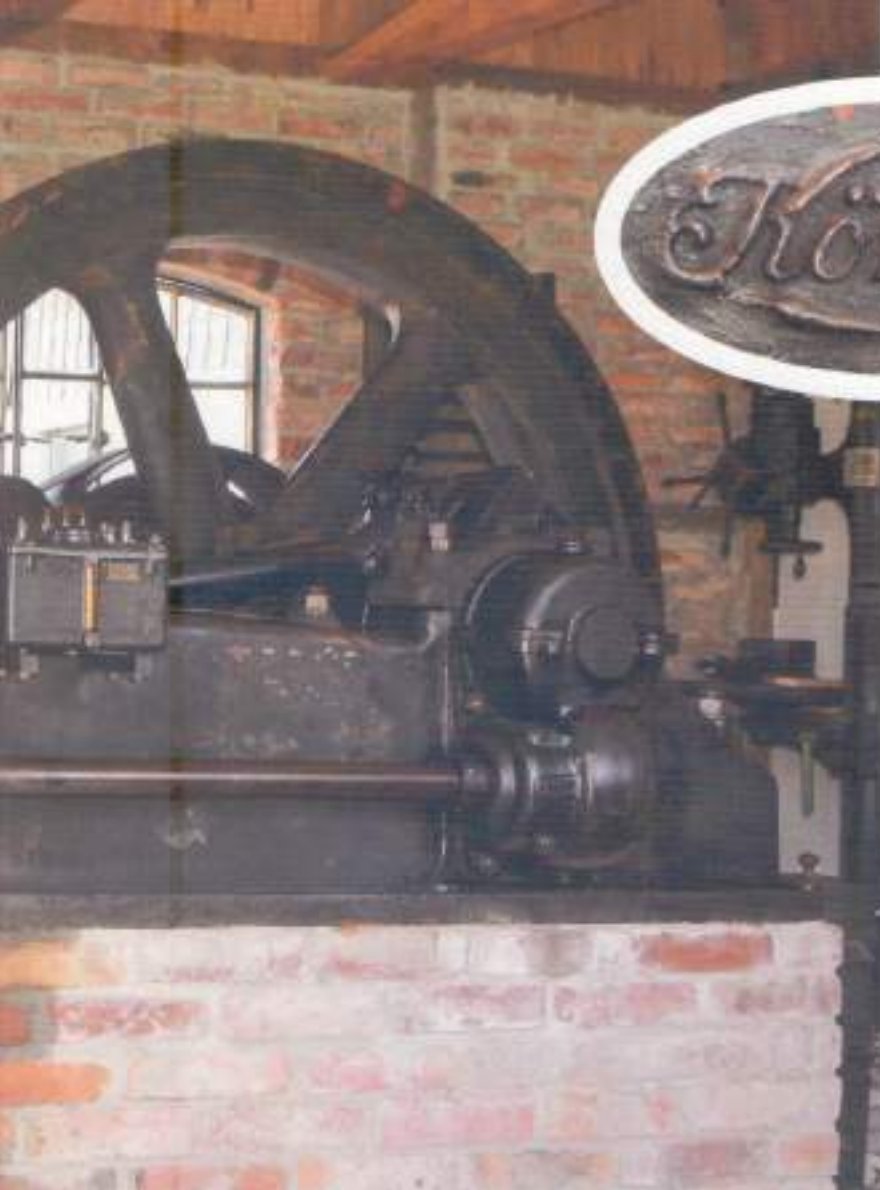
**Slopen, schroeven, metselen - Gerd Marten en zijn zonen met hun Körting voltooide het volledige programma en bouwde zelfs zijn eigen huis voor hem.**

**"Ik heb 25 stationaire motoren van 1899 tot 2012. In 2015 hebben mijn zonen en ik een motorhuis gebouwd voor een Körting van 35 pk. We heten u daarom van harte welkom", schrijft lezer Gerd Marten. Wij gingen er een kijkje nemen.**

**I**n het motorhuis van Gerd Marten hangt een kaart van Duitsland waarop hij alle locaties van Körting-motoren heeft gemarkeerd die hij kent. Zijn Stamo is er maar één van, maar eentje die je niet snel zult vergeten. Want wat de man van Sak-

sen-Anhalt en zijn jongens elke dag in hun eentje op hun boerderij hebben gemaakt, vind je niet: een bakstenen vakwerkhuis met gietijzeren kozijnen, tip-top ingericht, met riemtransmissie, boormachine, benzinepompen, historische reclame - en in het midden op een stenen sokkel een Körting-motor zoals in een prentenboek. Geen museum zou het beter kunnen doen. Hoe kom je erbij om zoiets in je tuin te zetten, zomaar, zomaar voor je eigen plezier? Gerd Marten: "Nou, dat heeft iets te maken met de liefde voor techniek. Ik ben opgeleid als automonteur en werk nog steeds in

dit beroep. Ik heb elke dag met motoren te maken. Wat de stationaire motoren betreft, er was een soort sleutel ervaring: in DDR-tijden hadden we een Deutz MAH 514 diesel, die mijn vader op een gegeven moment weggaf. Na deze turn kwam er een man bij ons, en zei dat hij nog een oude motor in de garage had staan. We er naar toe, en zie, het was onze oude Deutz. We kochten hem terug, dus het verzamelen begon."Als je eenmaal begonnen bent met een Stamo, wil je er snel nog een en dan de volgende en... Zo is het nou eenmaal. Met meer dan twee



Met het regelventiel kun je een persluchtflus vullen met de restsnelheid wanneer de veldspuit is uitgeschakeld - voor het volgende opstartproces



Glijlagers houden de kruk draaiend, de cilinder wordt gesmeerd via de koperen leiding. De lagerblokken zijn op een tiende afgesteld - het krukmechanisme draait daarom licht.

dozijn motoren is er nog één ding; een grote motor vinden van het kaliber van deze Körting, maar dan iets heel anders. Daar moet goed over nagedacht worden. Natuurlijk zijn verbrandingsmotoren van dit formaat uiterst zeldzaam en iets bijzonders dat niet iedereen heeft. Aan de andere kant is het verplaatsen, restaureren en opnieuw in gebruik nemen van een kolos van enkele tonnen van een enkel kinderspel. Voordat je er je hoofd over kunt breken, moet je natuurlijk eerst zo'n motor vinden. Met Gerd Martens Körting was het toeval. "In 2001 hebben we een nieuwe verwarmingsinstallatie laten plaatsen. Toen de monteurs aan het ontbijt zaten, liet ik ze mijn fotoalbum

met mijn oude motoren zien. Toen zei een van hen: "We hebben een oude molen, volgens mij staat er nog zoiets in de kelder". Stefan, onze jongste zoon, liet de zaak niet rusten. Uiteindelijk haalde hij me over om te gaan kijken. De vrouw daar nam ons mee naar de kelder - en daar stond hij, de Körting, vastgeschroefd aan een betonnen sokkel, stoffig maar in goede staat. En hij was compleet, met het vliegwiel, riemschijf, wateraansluiting en alles wat daarbij hoort." Het bleek dat het "ding" vanaf dag één in die molen zat om het maalwerk aan te drijven als er een tekort was van water. Toen de motor in 1926 de fabriek in Körtingsdorf bij Hannover verliet, kon Körting al terugkijken op tientallen jaren ervaring in het bouwen van grote motoren. Het bedrijf kwam voort uit de productie van stoommachines, en had in eerste instantie ervaring opgedaan met de productie

van stationaire motoren. Een in 1893 gepresenteerde tandem-gasmotor vertoonde nog steeds essentiële kenmerken van de stoommachine. Al snel werd echter erkend dat de twee concepten niet echt te combineren zijn. Vanaf dat moment lag de focus op de bouw van grote gas-viertakt-, dubbelwerkende tweetakt- en petroleumagregaten. Sommige schreven geschiedenis, zoals de achtcilinder-onderzeeëraandrijvingen voor de keizerlijke marine of de luchtschiptmotoren. In het begin van de jaren 1920 werden nieuwe normen gesteld met de ontwikkeling van grote dieselmotoren met drukvulling en voorkamerinjectie "Körting design". De hier gepresenteerde horizontale compressie-ontstekingsmotor valt ook in dit tijdperk. Nadat Gerd Marten met de vorige eigenaar overeenstemming had bereikt over de koop, was de meest prangende vraag: hoe moet je de

zaak redden zonder de halve molen te slopen? De oplossing kan alleen zijn: demonteren. Allereerst moest er geschikt gereedschap worden aangeschaft: sleutels en een zelfgemaakte trekker, en heel belangrijk: een robuust katrolblok dat aan de plafondsteun werd bevestigd om de grote brokken op te tillen. Ze legden de klepbediening met al hun hefboomwerking op video vast, zodat deze later in de juiste volgorde weer in elkaar konden worden gezet. Stap voor stap zochten Gerd Marten en zijn jongens hun weg naar voren. Ze verwonderden zich over de machtige zuiger met zijn zeven ringen, hadden drie weken nodig om de koppeling los te maken met kettingen, branders, vijzels en veel geluk, en worstelden met de vliegwielwig. Het was bijna een sleur. Het kostte de motorenliefhebbers een kwart jaar om de historische warmtemotor stuk voor stuk,



Links: De motor liep ooit als aandrijving in een molen - demontage duurde drie maanden. Midden: Een solide onderconstructie zorgt nu voor een veilige stand. Rechts: De zonen Tobias en Stefan (van links) die de zuiger monteren - beide delen de hobby van hun vader



De linker nok bedient de inlaatklep en de rechter nok bedient de uitlaatklep. Er is een kleine extra nok aan de zijkant van het loopvlak - deze kan worden gebruikt om met de hendel over te schakelen naar halve compressie.

schroef voor schroef, uit de kelder te krijgen. Toen deze werden opgeladen en per vrachtwagen werden weggevoerd, stonden al zijn vrienden en collega's aan de kant, klaar om te helpen! "In onze tuin hebben we toen het vliegwiel met de hand langs de muur gerold, je kunt je voorstellen wat er gebeurt als het omvalt en kantelt..." De bergingsoperatie werd afgerond op 4 november 2001, om 9.00 uur stipt - Gerd Marten heeft de datum genoteerd in zijn fotoalbum. En dan? Bijna veertien jaar werden de onderdelen in goed geconserveerde staat bewaard. In 2015 was het dan eindelijk zover: Het is nu of nooit! Gedaan in een ongeëvenaarde inspanning De mannen van Marten legden een fundering van ongeveer anderhalve meter diep, bouwden er een



machinehuis overheen met oude stenen die eerder uit het naburige dorp waren geborgen, plaatsten gietijzeren kozijnen, sneden tientallen geschikte ruiten op maat en herstelden vrijwel gelijktijdig de motor. Dit alles binnen één zomer. Krankzinnigheid! Vanwege de goede beginconditie hebben ze zich beperkt tot het schoonmaken van alle onderdelen, het vervangen van de leidingen en afdichtingen en het opnieuw maken van een aantal tapeinden. De mannen deden het zonder een nieuwe verflaag omdat de basis kleur nog in goede staat was. "Het moeilijkste was het precies uitlijnen van de krukas. Je moet rekening houden met het eigen gewicht van de grote krukassen, die alleen al een minimale doorbuiging veroorzaken. De



drie steunen zijn nu op een tiende afgesteld met dunne metalen platen op de voetstukken. Niets wiebelt daar. Daarom draait het vliegwiel zo gemakkelijk." Nu heeft de Körting met het nummer 18856 zijn eigen huis en produceert hij samen met de generator, (die ook werd geborgen) elektriciteit. Hij loopt rustig en gelijkmatig



Bakstenen en kozijnen uit het speciaal gebouwde motorhuis zijn minstens zo oud als de motor zelf

Overgenomen en vertaald uit het Duitse tijdschrift:



Het uitwasbare luchtfilter met metalen lamellen met bijna een onbeperkte duurzaamheid zit direct naast de nokkenas gestuurde inlaatklep.



In de riemschijf is een koppeling geïntegreerd, waarvan de frictievoering bestaat uit kleine blokjes hout.



Een kleine naald in de injectieklep laat alleen brandstof vrij door de druk van de injectiepomp.

en maakt af en toe een snorkelgeluid. Het klinkt bijna als een tevreden gegrom.

**Tekst: Jens Kraus**  
**Foto's: Jens Kraus, Gerd Marten**



De Fischer smeerautomat, hier type nr. 4, was destijds standaarduitrusting van veel stationaire motoren

# Tuintractoren

Door Twan Jonker

## PEERLESS GEAR

Your Transmission Solution

Made in the USA Since 1945

Deze transmissie van het type 2300 werd veelal gebruikt op o.a. John Deere en Allis-Chalmers



In 1945 was de vraag naar versnellingsbakken en eindaandrijvingen wereldwijd groot. Vooral de automobiellindustrie begon weer op te bloeien, alsook de vraag in de landbouw en tuinderijen nam toe. Machinefabrieken moesten dus extra gaan produceren om met name de land en tuinbouw weer op gang te helpen, en dus ook in Europa. Denk hierbij aan de Marshallhulp waarbij we gigantisch veel tuinbouw machines en landbouw machines kregen vanuit de VS en Canada. Nieuwe bedrijven schoten als pad-



Een ouder type Peerless transmissie die gebruikt werd bij bijvoorbeeld Wheel-Horse.

destoelen uit de grond, en daar was dan ook Peerless er een van. Deze fabriek ging versnellingsbakken en eindaandrijvingen produceren vanuit Toledo, Ohio voor de Land en tuinbouw machines. Vooral de tuinbouw machines waren voor hun heel interessant omdat in deze tak nog niet veel bedrijven werkzaam waren. Voor de Landbouw waren dit er al veel meer. Pas vanaf de jaren 60 werd er veel ingezet op de bouw van versnellingsbakken voor tuintractoren. Je kon eigenlijk wel zeggen dat Peerless de leider was op het gebied van deze transmissies. Er waren wel andere fabrieken

die ook versnellingsbakken bouwden voor tuinmachines, maar weinig. Een van die was de wel bekende Uni-Drive versnellingsbak voor de Wheel Horse machines.

In 1956 was het bedrijf al wel zo groot, dat het uit moest breiden naar een andere plaats. Van Toledo Ohio betrokken ze een fabriek in Dunkirk Ohio. In 1963 toen het echt als een speer ging, kreeg de firma Tecumseh motors daar lucht van, en een overname kon niet uit blijven. Er werd veel geld geboden uiterwaard, en Tecumseh motors werd de nieuwe eigenaar. De tuintractorbusiness was toen nog niet zo lang los



Deze van Peerless kom je nog wel eens tegen op wat kleinere machines zoals de oudere Stiga Villa met frontmaaidek.

g  
e  
b  
ar  
st  
e  
n,  
d  
u  
s  
er  
a

Ook een product van Peerless zijn de haakse overbrengingen voor op een maaidek van een Grasshopper zero turn maaier.



or Tecumseh een hele goede toekomst in het verschiet na de aankoop van de Peerless fabriek. Ze werkte ook goed aan hun toekomst want ze betrokken veel nieuwe vertegenwoordigers en maakten veel reclames bij fabrieken waar tuinmachines werden gebouwd. Veel van die fabrieken zagen daar wel wat in, want Peerless kon tegen hele schappelijke prijzen versnellingsbakken leveren. Al vlug werden er contracten en deals afgesloten en werden er gigantisch veel versnellingsbakken in allerlei uitvoeringen geleverd aan de opkomende en bestaande fabrieken.

Het voordeel van Tecumseh was dat ze al een gigantisch netwerk hadden over de hele wereld waar ze motoren verkochten. Nu konden ze ook versnellingsbakken aanbieden en leveren aan deze fabrieken van tuinmachines. Een fabriek die heel veel van deze



Een oudere 5 versnellingsbak van een John Deere 111, ook werden deze gebruikt voor o.a. Westwood zitmaaiers.

transaxles heeft gebruikt van Peerless is bijvoorbeeld MTD en Countax. MTD heeft ook Tecumseh motoren gebruikt en ook veel Peerless bakken. Zo ging dat dus over de hele wereld en je kunt dus wel stellen dat er altijd wel in een machine iets van hun fabriek te vinden viel. Want ook hydrauliekpompen waren een onderdeel van hun fabricage.

Terug naar de versnellingsbakken. De versnellingsbakken waren niet zoals bij een auto. De lagers waren vaak naaldlagers en glijlagers, en de tandwielen mees-

tal sliding mesh (in elkaar glijdende tandwielen) En de bak was veelal vet gesmeerd, maar soms voor duurdere machines met olie. In dit geval waren de bakken dan ook meestal van zwaarder en steviger gietijzer. De vet gesmeerde bakken meestal van gegoten aluminium. Niet alleen versnellingsbakken werden bij Peerless gemaakt, maar ook haakse overbrengingen tbv maaidekken en andere toepassingen op tuintrekkers en grasmachines. Je kunt dus gerust zo zeggen dat Peerless zich grotendeels had toegespitst op de tuinmachine branche. Je kwam die toepassingen van hun dan ook altijd en elke dag wel een keer tegen als je monteur was van tuinmachines. Een leading brand dus.



Een Peerless versnellingsbak door tweeën gedeeld. Vrij simpele constructie maar toch behoorlijk wat onderdelen! Let ook op het vet, deze bak is dus vetgesmeerd!

Tegenwoordig bouwen ze bij Peerless, vele toepassingen van versnellingsbakken etc voor diverse branches, maar tuinmachines blijft de hoofdmoot. Versnellingsbakken zijn inmiddels weer sterk verbeterd maar lijken enigszins nog steeds op de bakken van de jaren 80 en 90. Je kunt de vergelijking wel maken. Er wordt nu wel meer gebruik gemaakt van naaldlagers ipv glijlagers etc. Ook in tegenstelling tot vroeger wordt er steeds meer gebruik gemaakt van dikke speciale olie.

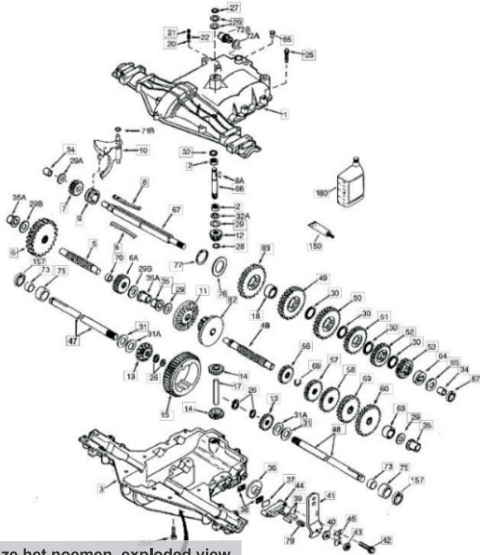
Dit zou toch een beter smerend effect hebben. Ook hydrostaten hebben ze gemaakt, maar dit was niet altijd een succes. Een hydrostaatbak van hun in de jaren 80 en 90 flopte qua kwaliteit nogal. De 205 serie had nogal eens de reputatie kapot te gaan. Je kopt nu dan ook bijna geen machine met zo'n hydrostaatbak die





Dat je ook oliegesmeerde Peerless versnellingsbakken hebt, laat deze foto duidelijk zien.

nog rijdt. Helaas zijn onderdelen niet of nauwelijks leverbaar. Het grote probleem bij deze bakken is dat de zuigers van de hydromotor en de Hydro pomp in de versnellingsbak nogal eens snel kapot gaan door slijtage. Wel zijn er nog enkele andere hydrostaten van dit merk die wel goed zijn uiteraard. De slechte



Een, zoals ze het noemen, exploded view tekening van een Peerless bak. Hier zie je nogmaals hoeveel onderdelen erin zitten.

hydrostaatbakken kom je nog wel eens tegen op een Bolens, of een Castलगarden oid. Toch was het over het algemeen een bedrijf dat enkel wel goede kwaliteitsspullen leverde. De schakelbakken blijven vrijwel altijd werken tenzij je met een zitmaaier die niet geschikt was voor zware vrachten, je toch zwaar ging trekken. Dan scheurde de bakken op de duur nog wel



Een beruchte hydrostaat van Peerless. Deze zijn meestal kapot. Je merkt dan dat de bak of veel herrie maakt, of zelfs niet of nauwelijks nog trekt. Bolens LTX series gebruikte deze nogal eens, alsook de oudere Castलगarden zitmaaiers.

eens, of ontstonden er andere problemen. Normaal gezien blijft een Peerless bak gewoon goed eigenlijk. Uiteraard zijn er nog veel meer merken van versnellingsbakken en hydrostaten, maar op schakelgebied was en is Peerless gewoon een van de aller grootste. De volgende keer gaan we verder met Gravely, een voor vele een wel bekend merk van vingerbalkmaaiers en tuintrekkers etc.

## Twan Jonker



Een nieuwere versie van de hydrostaat van Peerless. Deze bakken zijn goed, er zijn (nog) geen problemen mee.

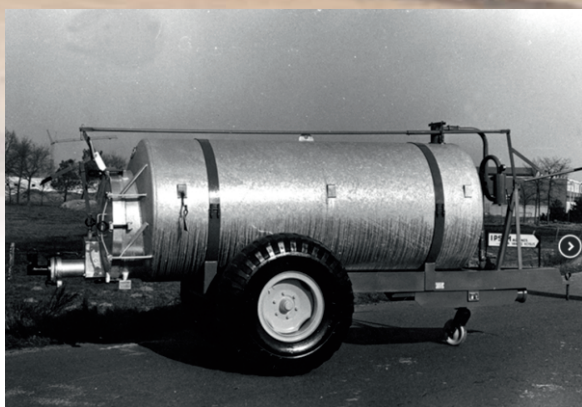


# De geschiedenis van



**I.v.m. Het deels wegvallen van de tekst in het juninummer, hier nog een keer het complete verhaal over Ipsam.**

In 1952 ontwierp Christ Vandekiejbus 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



houden. In 30 jaar werden er wereldwijd tienduizenden verkocht. Maar de weidepomp werd uiteindelijk eindeloos gekopieerd en daardoor verloor IPSAM zijn monopoliepositie. Door het succes van de weidepomp kon Chris zich richten op de productie van andere

dag met kar en paard naar de wei hoefde om de drinkbakken te vullen. Vandekiejbus 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-



landbouwmachines zoals regeninstallaties, haspels, hooischudders, stalmestverspreiders, mengmestverspreiders, stalinrichtingen en hydrofoorinstallaties enz. te veel om op te noemen. Chris werd door zijn personeel Mr. IPSA genoemd (Ik Probeer Steeds Alles), als hij weer een nieuwe machine ontwikkeld had. In de jaren '60 kwam IPSAM met een primeur in België; namelijk de mengmestverspreider deze bestond uit een 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 fabriek 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 alsmear 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 producten 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 faciliteit 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 energiebedrijf. 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 worden geïnjecteerd in plaats van bovengronds verspreid, was er weer toekomst voor Mengmesttanks en mestinjecteurs als vanouds. En 11 jaar later, na de overna-



me 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**



Oude advertentie uit het weekblad Boerderij 1965

# HET TOE-TE-BETALEN BEDRAG

**Daar komt het op aan bij de aankoop van een trekker**

Allerlei koopmans-goochelkunstjes, ach wat hebt U daaraan? 't is natuurlijk wel leuk om familie en kennissen versted te doen staan van de prijs, die U voor Uw oude trekker kreeg. Beter is het hun te kunnen zeggen wat U slechts moest toe betalen.

**BELARUS en URSUS trekkers doen U duizenden besparen. Geen mens, die ons belet de prijzen met enige duizenden te verhogen. Dan zouden wij U dus ook weer duizenden meer voor Uw oude trekker kunnen geven. Maar dan laten wij U toch in een mandje melken!?**

Wij spraken hierover met een kassier van een Boerenleenbank ergens in Nederland. Een wijs en bedachtzaam mens. „Ze starren zich dood op wat ze voor hun oude krijgen”, zo sprak hij, „maar het toe-te-betalen bedrag, daar komt het op aan en daar wijs ik de mensen zo dikwijls op”.



URSUS C-335  
35 pk f 7.750,-

URSUS C-350  
50/55 pk f 9.999,-

BELARUS 600  
60 pk f 9.960,-

BELARUS 640 Super  
65 pk f 12.150,-

BELARUS 660 Super  
voorwielaandrijving  
65 pk f 16.150,-

COMPLETER DAN COMPLEET EN UITGERUST MET DATGENE WAT U ELDERS VAAK ALS EXTRA MOET BETALEN.

**N.V. BRUSTRAC**

INDUSTRIEWEG 6 - IJSSELSTEIN (U.) - TELEFOON (03478) 18 24

Wij zijn u ook zelfstandig ook op Liempde. Waar de stand is? Daar waar de meeste mensen zijn.

# De Puzzelhoek

augustus

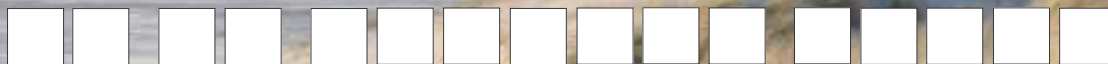
R W N E D P I J C A D Z A N D B A D K K E R  
O E I E I N A T E S Z N E K I J D K U I J D L  
O T T N L L A V G I T A D P D F O S D N L  
S E T A D L O L I A T R N N D L K T R A E  
C R H U W S A D E L A E A D E O K W E L P  
H S C S R G C V N I J L L N K R E A P E A  
E C I K I G O H G A L O I P D A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

**Z**oek 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  
06 12065610

[agenda@klw-vereniging.nl](mailto:agenda@klw-vereniging.nl)

De overgebleven letters vormen een gezegde:



## LANGS DE KUST

CADZAND-BAD

DIJKEN

DRINKWATER

DROOGVALLEN

DRUKTE

EGMOND AAN ZEE

FLORA

GRUTTO

HAVEN

HOEK VAN HOLLAND

HOOGWATER

KIJKDUIN

KOKKELS



KUSTSTROOM

KUSTWACHT

LAAGTIJ

NIEUWVLIEB-BAD

NOORD-HOLLAND

PAVILJOEN

RUIS

SCHEVENINGEN

SCHIERMONNIKOOG

SLAPERDIJK

STERN

STRANDJUTTER

STRANDWAL

SURFEN

TERSCHELLING

VLIELAND

WADDENEILANDEN

WANTIJ

WESTKAPELLE

WINDSCHERM

ZANDKASTEEL

ZANDPLATEN

ZANDSUPPLETIE

ZEEGEZICHT

ZONNEBRANDOLIE

ZOUTELANDE

Attentie: Oplossing insturen, bellen of mailen vóór 27 september

# In en Uitlaatjes

## Te koop

Pendelstartmotoren, nieuwe ankers en bendiks tandwielen voor **Lanz**, bougie's voor semidiesel en WD9, startankers voor **Farmall**, BMD en B450, trilbobines voor **Lanz**, geëmailleerde uitlaten gat 60 mm, ook kunnen startmotoren voor reparatie worden aangeboden. Dynamo's 6 en 12 volt, startmotoren voor **Lanz**, **Deutz**, **Ford**, Blauwe Reiger, **Fendt**, **Mc.Cormick** en **Farmall** BMD en B450, motoroliepomp voor Super BMD, dorspoelie voor **Mc.Cormick**, **MF** 35 en 65 M. Roesten-burg Acht gem. Eindhoven 040-2621561 of 0622346476. [marinus.roestenburg@gmail.com](mailto: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](mailto: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](http://www.mccormickboeken.nl) M. van Kleef-Blom Den Adel 0650672450. [jk1500@online.nl](mailto: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](http://www.geredo.nl) Geredo Lelystad 06 19676177. [info@geredo.nl](mailto: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](http://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](mailto: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.

Dorsmachine van het merk **G.A. Lemmens** St. Agatha (opknapper). Diverse gebr. onderdelen van **Ford – Dexta – Belarus – Guldner** G40 – **Deutz** stompkop. Motordelen van **Nuffield – Leyland**.

2 aftakas JD2130. Vooras en fusé voor **Fendt** F12 – **MAN**. Stuurorbitrol van **Fendt** 612. 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.

Electrische Fiets, graag ruilen tegen een tractor. Voor vragen bel Gerard Smits Tel: 06 53781276



## 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](mailto:marinus.roestenburg@gmail.com)





# TREKKERWEB

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

GEWOON  
OMDAT JE VAN  
TREKKERS HOUDT  
TREKKER.WEB.NL



Volg ons ook op



# Corlangebanden b.v.



landbouw - industrie  
grondverzet - truck

Udenseweg 5

5464 VA Veghel

Tel: +31 (0) 413 - 366867

[verkoop@corlangebanden.nl](mailto:verkoop@corlangebanden.nl)

[www.corlangebanden.nl](http://www.corlangebanden.nl)

## TOELEVEREN SNIJ EN COMPLEET PLAATWERK



### LASER

Tot 10mm dik



### PLASMA

Tot 35mm dik  
Propaan t/m 100mm dik



### WATER

ALLE materialen tot 200 mm dik



## Wonders Plaatwerk BV

Overbeeke 1  
5258 BL Berlicum

Tel: 073-503 1261

[WWW.WONDERSMETAAL.NL](http://WWW.WONDERSMETAAL.NL)  
[plaatwerk@wondersmetaal.nl](mailto:plaatwerk@wondersmetaal.nl)



## Wonders Metaal BV

Staalconstructies – Hekwerken – Trappen



## JOS MARTENS

TUIN & PARKMACHINES  
LANDBOUW

Ginderdoor 55 - Mariahout 0499 - 42 31 31

[www.josmartens.nl](http://www.josmartens.nl)

# 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 verzamel polis voor al uw (on)gekenskende 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](http://www.oldtimers-verzekeren.nl)



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

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

**[www.elsen-agro.com](http://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-Michiëlgestel  
073 - 5515404 info@lmbmegens.nl  
06 - 24131894**



[www.lmbmegens.nl](http://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](http://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**

# T Broks

Agrarische handelsonderneming en dienstverlening

In en verkoop en reparatie

**Aarle-Rixtel**  
**06 - 12290484**

[www.tbroks.nl](http://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](http://www.kerstenagri.nl)

Museum  
*Hoeve*  
*Strobol*

Ambachtelijk museum op 1600 m<sup>2</sup>  
[www.hoestrobol.nl](http://www.hoestrobol.nl)

## HANDELSONDERNEMING VAN SCHIJNDEL

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

[www.handelsondernemingvanschijndel.nl](http://www.handelsondernemingvanschijndel.nl)



## M.V.D. HEIJDEN

Autocentrum Zijtaart B.V.

Pastoor Clercxstraat 34 5465 RH Zijtaart  
tel: (0413) 36 33 74 fax: (0413) 34 26 14

[info@mvdheijdenzijtaart.nl](mailto:info@mvdheijdenzijtaart.nl)



[www.mvdheijdenzijtaart.nl](http://www.mvdheijdenzijtaart.nl)



# De Rietkamp

## AGRARISCHE HANDELSONDERNEMING

in- en verkoop van tractoren & landbouwmachines

**Erwin van Griensven**

Rietkampsestraat 1a | 5386 KH Geffen | 06-38748703

[www.derietkamp.com](http://www.derietkamp.com) | [info@derietkamp.com](mailto:info@derietkamp.com)


  
**Biggelaar**
  
 installatietechniek

Samen voor duurzaam

sanitair  
 verwarming  
 ventilatie  
 loodgieterswerk  
 duurzame installaties

[www.vandenbiggelaarinstallatie.nl](http://www.vandenbiggelaarinstallatie.nl)


  
 Verlengde Noordkade 8  
 5462 GE Veghel  
[www.siemei.nl](http://www.siemei.nl)  
[info@siemei.nl](mailto:info@siemei.nl)

*'n Museum dat werkt!*

Voor inlichtingen en reservering:  
 06-10252631

**Ontzorgen met een hoofdletter**


  
**de Haas advies**
  
 Verzekeringen • Hypotheken • Financiële planning

[www.dehaas-advies.nl](http://www.dehaas-advies.nl) [info@dehaas-advies.nl](mailto: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](mailto:autobedrijf.timmermans@home.nl)  
[www.autobedrijf-timmermans.nl](http://www.autobedrijf-timmermans.nl)


**SLIJPERIJ**


  
**KERS**

Lorentzweg 12 5482 TP Schijndel T 073 547 44 80  
[info@slijperij-kers.nl](mailto:info@slijperij-kers.nl) [www.slijperij-kers.nl](http://www.slijperij-kers.nl)

**MARK DE BRESSER**  
*Handelsonderneming*  
 Tractoren - Machines - Oldtimers - Onderdelen

Bedrijvenweg 4 5688 XK Oirschot Mobiel: 06 22501631  
[www.markdebresser.nl](http://www.markdebresser.nl) [info@markdebresser.nl](mailto:info@markdebresser.nl)



**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

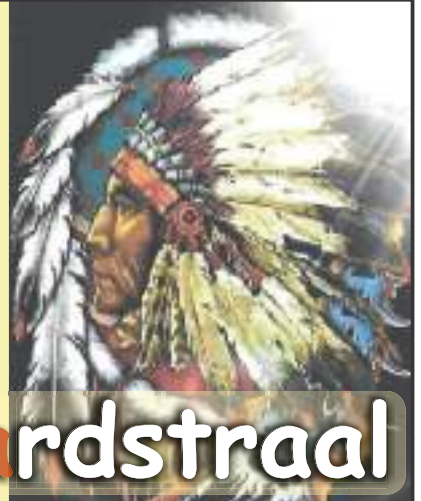
### Grondwerken en Persboringen BV

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](http://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](http://www.vanvijfeijkenmechanisatie.nl)

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



# 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

### 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



# VERBA®

Al 40 jaar een  
begrip in  
voerautomaten



**VERBAKEL BV**  
Plastic & Stainless steel products

[www.verba.nl](http://www.verba.nl)

0413 474036 info@verba.nl