

den uitlaat

Tweemaandelijks clubblad van de KLV



Nr. 6 December 2022

Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging





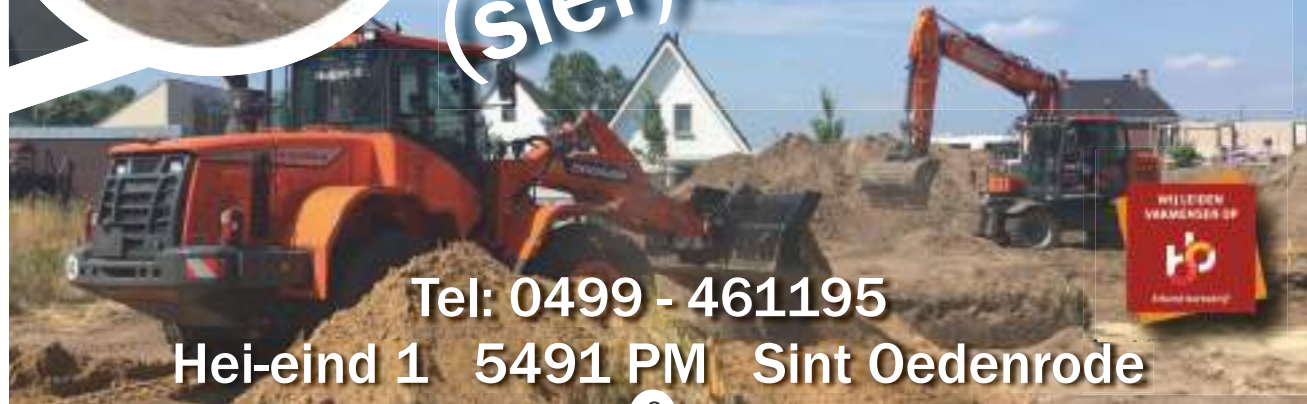
H. KUIJPERS BV

www.hkuijpers.nl

Sloopwerken

Infra en
Grondwerken

(sier)Bestratingen



Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode

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

GEWOON
OMDAT JE VAN
TREKKERS HOUDT
TREKKERWEB.NL



Volg ons ook op



Corlangebanden b.v.



landbouw - industrie
grondverzet - truck

Udenseweg 5

5464 VA Veghel

Tel: +31 (0) 413 - 366867

verkoop@corlangebanden.nl

www.corlangebanden.nl

**VAN DER ZANDEN
VERHUUR**

BOEKEL 06-15387790

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

WWW.VANDERZANDENVERHUUR.NL
Verhuur van tenten en partybenodigdheden

maakt uw feest compleet!

- Propaan
- 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 kantingen en zonder dat u aan een onduidelijk huurcontract vastzit.

Service is onze kwaliteit, kwaliteit is onze service.

BJC TOOLS
Erp • Made • Tholen • Eindhoven



Alles voor huis, klus, groen en dier

Kerkwijk 81-83 5258 KB Berlicum
073-5031273 www.agribouwmarkt.nl



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



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

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

J.AARTS bv

grondverzet en transportbedrijf

www.aartsgrondverzet.nl

Gerwen



**STERK IN GROND-
EN SLOOPWERK**

**Vakmanschap
is wat telt**

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

Riverside Sales BV
 Keukenbeemd 14
 5741TV Beek en Donk, NL
 riverside-vintage.com

de Eenvoud
 Financiële planning

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

FFP Beauregard & Trouwlood partners

DOMOTICA
TELEMATICA
BEVEILIGING
ELECTROTECHNIEK
TELEFONIE

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

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



BROEDERSBOXTEL
HANDELSONDERNEMING

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



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



**AUMANN
VINTAGE
POWER**

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



*Neem gerust
vandaag nog
contact op met:*

*Martien
06 21 32 82 21*

*David
06 23 08 22 11*

*Berend
06 21 54 49 48*

europa@aumannauctions.com



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



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

van **D**eursen
iervoerders

VOER / STROOISELS, OOK PARTICULIER



www.vandeursendiervoeders.nl

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

Industrieweg 8 5492NG Nijssel
Tel: 0413 - 472642

sportprijzen
graveerwerk
reclame

Onderscheidend in
werk en meer



MANDERS

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

Jansen Metals

Metaalrecycling

0031 (0)622676797

www.jansenmetals.nl

Dorpsstraat 102
5556VL Valkenswaard

Acifit Accu Service

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

tel: 06 42749800 www.acifitaccuservice.nl



Doelstelling KLW

Den uitlaat is een 2 maandelijks uitgave van de Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging. De KLW heeft als doelstelling. Het bewaren, verzamelen en restaureren van landbouwmachines, stationaire motoren en tractoren. Den uitlaat verschijnt 6 x per jaar, iedere even maand. Oplage ± 850 stuks.

Vice-Voorzitter

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

Secretaris

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

Penningmeester

Joke Kuipers Zandstraat 63
5691 CD Son & Breugel 06 13670287
E-mail: 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

Nicole van Kuringen

Medewerkers

Henk vd Langenberg - Frans Vanbaelen - Anne Selten - Regina van der Meer- Twan Jonker

Druk, afwerking en verzending
BladNL Postbus 1286 Maarsen



KLW is aangesloten bij:



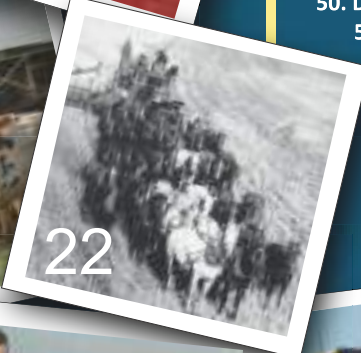
18



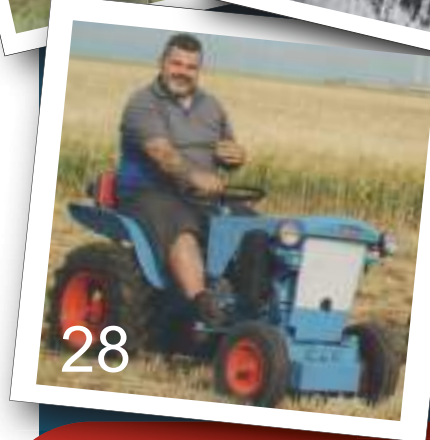
44



34



22



28



38

Foto voorkant: Facebook

**Inleveren Copy
volgend nummer
vóór 25 januari 2023
www.klw-vereniging.nl**

E-mail: webmaster@klw-vereniging.nl



Voorwoord

Liever sjouwen

Dit is alweer de laatste uitlaat van 2022, we kunnen denk ik terugblikken op toch wel weer een mooi KLW jaar. Na 2 jaar corona konden we toch eindelijk weer voorzichtig opstarten, met onze verschillende evenementen. Deze meeste daarvan zijn nu alweer succesvol achter de rug. Met het schrijven van dit voorwoord rest er ons nu alleen nog de feestavond en de kerstrit, en dan kunnen we 2022 weer normaal afsluiten. Ook in het bestuur is er een hele wisseling geweest; Jos Heijmans, Henk van Meel en Coen Verhoeven hebben het bestuur stokje overgedragen aan hun opvolgers. Gelukkig zijn ze niet meteen daarvan weg en komen ze nog graag een handje helpen. Coen heeft inmiddels het secretariaat over gedragen aan Matty. Dat was nog een hele klus als je dat 20 jaar gedaan hebt, maar samen met Matty hebben ze het nu zover op de rit. Willem en Martijn hebben stage gelopen,

maar hebben nu toch aangegeven dat ze liever mee sjouwen dan te besturen. Gelukkig hebben we bij KLW ook genoeg sjuuwwerk dus we zien ze nog met regelmaat. In het huidige bestuur hebben we de taken weer opnieuw verdeeld, en er is nog plek voor een nieuw bestuurslid dus mocht je jezelf geroepen voelen; neem dan contact op met één van de bestuursleden, en dan kunnen we samen kijken wat we voor elkaar kunnen betekenen. Ook de plattelandscommissie heeft weer bij elkaar gezeten, en voor 2023 het terrein opnieuw ingezaaid, zodat we daar komend jaar ook weer de grasmaaiwedstrijden kunnen organiseren. Dus iedereen kan zijn maai-balk weer in gereedheid brengen van de winter. Verder wens ik iedereen fijne feestdagen en een gezond 2023 toe en zie ik jullie graag allemaal weer in het nieuwe jaar.

Tjef Broks



Nieuwe KLW Ledenpasje

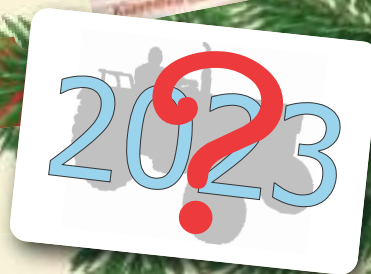
Zoals jullie allemaal nog wel weten, hebben we dit jaar voor het eerst een mooi plastic ledenpasje gehad. Omdat deze minder snel kapot gaan, en dus véél langer mee kunnen en er ook geen gaatjes meer inknippen bij de ruilbeurzen. Hebben we als bestuur besloten om volgend jaar weer nieuwe te laten maken. Maar deze blijven dan 5 jaar geldig dus vanaf 2023 t/m 2027. Dus bewaar deze goed zodat je er 5 jaar mee vooruit kunt (ook veel duurzamer). Hiermee besparen we als vereniging nogal wat kosten van het maken van deze pasjes. Wat elk jaar toch ongeveer € 1200,-- kost. Voor het nieuwe ledenpasje wordt door Jan van Rooij een nieuw ontwerp gemaakt. Deze zullen medio februari 2023 klaar zijn, en dan verstuurd worden. Voor vragen hierover kun je contact opnemen met Joke Kuipers 06 13670287

Namens het bestuur

Joke Kuipers

Nieuwe Adverteerders gezocht

Dit jaar stoppen enkele advertenties in ons clubblad, dus u heeft nu weer de kans om zes keer per jaar een advertentie te plaatsen. In Den Uitlaat, graag contact daarover opnemen met Joke Kuipers 06 13670287



In Memoriam

Op 1 november j.l. overleed in het ziekenhuis in Eindhoven ons lid, Martien Dortmans uit Vorstenbosch. Martien was vanaf c.a. 2010 lid van K.L.W. Had een tractor gekocht en verwaarde zijn verdiende vrije tijd te kunnen invullen, samen met zijn zwager en zus, Hans en Jo van der Heijden. Op 62 jarige leeftijd ging hij met pensioen na een langdurig werkverband bij de CeHaVe in Veghel als bulkwagen chauffeur, samen met zijn vaste maatje (K.L.W. lid) Rien van de Linden uit Boekel bemande zij samen een vrachtwagen. Martien dacht van zijn pensioen te gaan genieten, maar het rijden met de vrachtwagen miste hij zoveel dat hij al snel weer een nieuwe betrekking vond bij van Berkel in Eerde als chauffeur, waar hij nog ruim 12,5 jaar in dienst was. Na een kort ziekbed overleed hij zeer onverwacht net voor zijn 75^{ste} verjaardag.

Namens bestuur en leden van K.L.W. wensen wij zijn vrouw, kinderen en kleinkinderen en familie, heel veel sterkte in de komende tijd.



KLW Dagreis

De Eendaagse busreis vindt plaats op vrijdag 10 februari 2023, we vertrekken s'morgens vanaf de Vresselse hut in Nijnsel met bestemming België, en om ca 9.30 uur te arriveren bij de fabriek van AJK te Bocholt, waar we ontvangen worden met koffie. Daarna volgt een rondleiding door de fabriek. (Als je in ons clubblad "Den Uitlaat" Nr. 1 van februari 2022 de geschiedenis van AJK leest) weet je wat er allemaal geproduceerd wordt, of kijk op de site www.ajk.eu We lunchen ook bij AJK, en gaan daarna met de bus weer richting Nederland naar Ammerzoden waar we om ca. 14.00 arriveren bij De Ahlmann om daar het bedrijf te bezichtigen. Ahlmann opgericht in 1971 door de gebroeders van Oord, is een begrip in de wegenbouw en de Agrarische sector. De Ahlmann zwenkladers waren in die tijd uniek. Het bedrijf in Ammerzoden importeert naast Ahlmann zwenkladers ook Mecalac Multi grondverzetmachines en Greenjob berm- en slootmaaiers. www.ahlmann.nl Ook zijn er verschillende uitrusting stukken en aanbouw werktuigen te bezichtigen. Na al die bezienswaardigheden krijgen we daar ook een diner in buffetvorm. Nadat de honger is gestild en de mensen van Ahlmann zijn bedankt keren we weer terug naar Nijnsel. Wij hopen dat we hiermee een mooie dag ervan kunnen maken. Opgeven voor deze reis alleen schriftelijk of via e-mail aan Marieke van de Hei. Men vindt het inschrijfformulier in het clubblad. De kosten van deze dagreis en de tijd van vertrek zijn nog niet exact bekend, maar volgen z.s.m. op onze KLW-site en facebook.

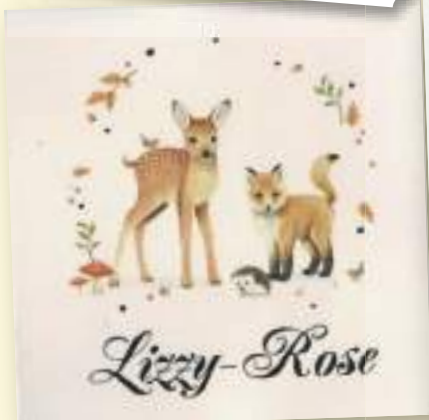
Voor meer informatie; bel Jan Verkuilen 06-53140227
Groeten KLW reiscommissie **Jan en Henk**



Toeval of niet?

Angelita de moeder van Lizzy-Rose en peettante Joyce zijn allebei ook op de 18e geboren en het KLW lidnummer van het lidnummer van Angelita is 1822. (Opa Jos Heijmans)

Lizzy Rose Geboren



Hierbij willen we jullie allemaal uitnodigen voor de nieuwjaarsreceptie op 4 januari in de Vresselse hut te Nijnsel. Waar we graag als bestuur met jullie even terugblikken op het afgelopen jaar, en proosten op het nieuwe jaar. De Nieuwjaarsreceptie begint om 20.00 uur, met de gebruikelijke nieuwjaarswensen, waarna we even kort kijken hoe het afgelopen jaar verlopen is, en hoe we er ongeveer voorstaan. Ook wat de planning voor komend jaar is, daarna kunnen we onder het genot van een hapje en een drankje gezellig met zijn alle bijkletsen over de feestdagen. Graag tot ziens op woensdag 4 januari.

Het Bestuur KLW

Kerstwens

Na weer een mooi hobbyjaar. Wensen we je fijne Kerstdagen, en een gelukkig en gezond 2023. Bestuur en medewerkers KLW



info redactie

Alweer de laatste van dit jaar, volgend jaar beginnen we alweer met de 37ste jaargang. Hopelijk krijgen we het clubblad ook dan weer goed gevuld. Deze keer missen we het verhaal van Corrie, en ook Tuintractoren van Twan éénmalig. Aangevuld met Melkmachinemotoren van Piet, en natuurlijk alle andere artikelen van onze vaste medewerkers, hebben we weer een volle uitlaat. Waarmee we de donkere winterdagen beslist door kunnen komen. We wensen jullie veel leesplezier en natuurlijk fijne feestdagen toe (Red.)

KLW Verrassingstocht



Acht oktober was het zo ver; De KLW verrassingstocht die werd gereden in de omgeving van Deurne, langs het mooie natuurgebied 'de Peel'. Dit jaar was de rit voor het eerst niet in de avond, zodat we niet in het donker naar huis hoefde. We zijn de rit gestart in Deurne bij Daar Agrotechniek bv aan de Raktseweg. Dit bedrijf waar agro en techniek samenkomt. Met passie, kunde en boerenverstand werken zij aan oplossingen afgestemd op de wensen van de klant. Agrarische machines worden klant specifiek bedacht, ontworpen en gerealiseerd dit compleet in eigen huis. Daarbij is het streven om efficiënte producten te ontwikkelen, niet alleen ter verbetering van het arbeidsgemak, maar ook goed voor de portemonnee en het milieu. Hier zijn we ontvangen met koffie en een

versnapering, waarna we gestart zijn met een 35 tal tractor in één groep, door een bosrijke omgeving richting Vlierden gereden, en die ons naar natuurpoort 'de Peel' bracht. Vanaf hier zijn we Limburg in gegaan waar we in America onze pauzeplek hadden bij 'blauwe bessen plantage handje gezond' hier stond de frietruck voor ons klaar, waar we de inwendige mens konden vullen. Waarna we weer zijn doorgereden richting Griendtsveen, en via hier weer terug geslingerd richting Deurne. En zo kwamen we aan het eind van deze rit, die ons vooral over de achterafweggetjes door een mooie omgeving bracht. Aan iedereen die mee geholpen heeft bedankt voor het uitzetten van de rit en het verzorgen van de dag.

KLW Najaars ruilbeurs

Op 30 oktober was weer de jaarlijkse KLW najaars ruilbeurs, bij de firma Kuijpers in Nijnsel. Het was een mooie dag en het was droog en warm, temperaturen tot 22 graden, Op zondagochtend was de organisatie vroeg aanwezig zodat de plaatsing van de handelaren geordend verloopt. De eerste marktman was er al om kwart voor zes, maar iets voor 7.00 uur werd het hek pas geopend, en konden de handelaren het terrein betreden. Een paar uur later stond het terrein helemaal al vol met handel en koopwaar, en wat nieuw voor ons was; Het aantal handelaars was minder geworden dan de afgelopen jaren. Deze keer was voor het eerst dat de entree verhoogd is van 1 euro naar 2 euro, ondank deze verhoging zijn er nog 690 betalende bezoekers geweest, en we schatten dat er z'n 300 KLW leden met pasje zijn geweest. Dan komen we uit op zo'n 1000 bezoekers. We hadden het parkeerterrein van de Vresselse hut en het showterrein om auto's te parkeren. Met behulp van vrijwilligers werden de auto's geholpen met het vinden van een parkeerplek. Het achterste deel van het showterrein was opnieuw ingezaaid, waardoor er minder auto's op konden en vol stond. De catering heeft ook goed gedraaid maar we hadden nog over. Om te voorkomen

dat we teveel overhielden hebben we rond 13.00 uur frikadellen uitgedeeld aan de handelaren. Om 13.30 begonnen we met opruimen, er waren gelukkig weer voldoende vrijwilligers die mee hielpen, ondertussen was de zon gaan schijnen. Na afloop, toen al het werk gereed was, dronken we samen nog wat, en praatte we wat na over de geslaagde dag. Al met al een geslaagde dag en nogmaals dank aan alle vrijwilligers voor de hulp.

Coen Verhoeven



Evenementen

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

Kalender

December

7 Nijnsel
18 Heesch
27-30 Nijnsel
28 Dalen
31 Reusel

Januari 2023

4 Nijnsel
7 Opijnen
8 Bladel
28 Zevenaar
29 Merelbeke

Februari

1 Nijnsel
10 Nijnsel

Maart

1 Nijnsel
4 Lexmond
26 Nijnsel

April

2 Nijnsel
2 Panningen
5 Nijnsel
14-16 Asten
16 Tuijl (Gld)
16 Scherpenheuvel
22 Achterberg
22 Zuidwolde

Mei

3 Nijnsel
7 Klazienaveen
7 Verrebroek
13-14 Toldijk
20-21 Lochristi
21 ?
27 Etten-Leur
27-28 Bocholt
27-29 Nuenen
27-29 Valthermont

Juni

7 Nijnsel
17 De Haan
25 Posterholt

Juli

1-2 Nijnsel
5 Nijnsel
9 Ieper
9 Zeilberg
23 Oud Gastel
29-30 Panningen

Augustus

6 Nijnsel
23 Nijnsel

September

2-3 Tilligte
3 Nijnsel
6 Nijnsel

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

KLW Kerstrit incl. Matty Krol 06 44613269.

Stoomdagen van 12.00 tot 17.00 uur loc. Hoeve Strobol incl. Bert Verbakel 06 53817669.

Ruilbeurs OTMV afd. Drenthe loc. Noordwijk 51 incl. Richard Sterenberg 06 46071975.

Eindejaars Ruilbeurs HMT loc. Manege 'Meulenhoai' Hulselsedijk 34 incl. markt@hmtklep.nl

Nieuwjaars receptie in de Vresselse Hut incl. Tjef Broks 06 12290484.

De ruilbeurs van de Betuwe BHTC loc. Zandstraat 13a incl. Louw van Londen 06 53866056 of www.bhtc.nl

38^{ste} HMT Dorsdag loc. Leemskuilen 14 incl. www.hmtklep.nl

Liemersruilbeurs loc. Manege 'De Boleemhoeve' Boleemweg 6 incl. 0314 - 684725.

Landbouwminiaturen beurs loc. Poelstraat 39-41 Incl. 0032 475628129 of www.oldtimertractoren.be

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Matty Krol 06 44613269.

Eendagsbusreis incl. Jan Verkuijlen 06-53140227.

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Matty Krol 06 44613269.

Ruil- en onderdelenbeurs OTMV loc. H.O. Bolex Lakerveld 10a incl. 06 54353539.

Voorjaarsruilbeurs 8.00 tot 13.00 uur incl. Gerard Smits 06 53187886.

Voorjaars Ploegwedstrijd aanvang 10.00 uur incl. Coen Verhoeven 06-55744202.

Ruilbeurs HMT loc. Nannesweg 176 incl. www.hmtklep.nl

Jaarvergadering in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Matty Krol 06 44613269.

21^{ste} Motorische Demo Dagen org. VC de Krum loc. Heesakkerweg incl. Stefan Adriaans 06 53251808.

Bloesemtocht aanvang 10.00 uur incl. Gerard Smits 06 53187886.

Oldtimer Tractor Treffen loc. Noorder- en Zuidervest incl. 0032 13391460.

2^{de} Gloeikopdag loc. Cuneraweg 24 incl. Facebook -gloeikopdag-.

Toertocht loc. Nolderweg 8 incl. Frank de Bruin 0654204032.

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Matty Krol 06 44613269.

Oldtimerdag org. Klazienavener Youngtimer vrienden loc. Veenhoekweg.

Oldtimer Tractoren Weekend loc. Bralstraat incl. Lieven van Moer 0032 475847493.

33^{ste} Agrarisch Verleden Herleeft Thema: Unimog en MB-trac loc. Wolfstraat 5 incl. 0314 - 684725.

Historische Dagen "De Lozen Boer" loc. Pauwstraat 166 incl. Katleen Verheylenzoon 0032 493820416.

KLW Toertocht aanvang 10.00 uur incl. Gerard Smits 06 53187886.

25^{ste} Leurse Trekkertocht OTMV loc. Centrum incl. Bram de Regt 06 22998577.

25^{ste} Oldtimershow BTM thema Fendt/David Brown loc. Jennenstraat incl. www.btmoldtimers.be

33^{ste} Internationale Stationaire Motorenshow loc. Gulbergen Schoutse vennen 15.

Open dagen fam. Bakker loc. Drentse Mondenweg 5 incl. 06 25047465.

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Matty Krol 06 44613269.

Kustrally OTC loc. Nieuwe steenweg 74 incl. Geert Declercq 0032 491610413.

Historische landbouw optocht 'Posters Boereleave' loc. Heinsbergerweg incl. www.kpjposterholt.nl

Plattelandsfestival aanvang 10.00 uur incl. Gerard Smits 06 53187886.

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Matty Krol 06 44613269.

Oldtimerrondrit loc. Sint Jan Centrum incl. Benny Vandewalle 0032 498974475.

24^{ste} Tractortoertocht VC De Krum loc. Blasiustr. 11 incl. Stefan Adriaans 06 53251808 of info@vcdekrum.nl

Toertocht OTMV loc. fam. Hagenaars slotstraat 4 incl. Mark Frijters 06 55718275.

42^{ste} Internationaal Historisch Festival HMT loc. Nannesweg 176 incl. www.hmtklep.nl

Oogstdag Hoeve Strobol aanvang 10.00 uur incl. Bert Verbakel 06 53817669.

Kegelavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Joke Kuipers 06 13670287.

Twents Oldtimer Festival loc. Westenveldweg www.twentsoldtimerfestival.nl

Vrijwilligersmiddag/avond aanvang 16.00 uur incl. Joke Kuipers 06 13670287.

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Matty Krol 06 44613269.

9-10 Houten

16 Nijnsel

23 Nieuwe Tonge

24 Nijnsel

24 Oudenaarde (B)

Oktober

1 Panningen

4 Nijnsel

7 ?

15 Lochristi (B)

19-21 ?

29 Nijnsel

November

1 Nijnsel

25 Nijnsel

December

6 Nijnsel

17 ?

33^{ste} Internationale Landbouwminiaturebeurs (niet meer in Zwolle). Expo Houten Meidoornkade 24 incl. Tonnie Weernink 0547-292679 of beurs@agritoy.nl

Najaars Ploegwedstrijd aanvang 10.00 uur incl. Coen Verhoeven 06-55744202.

3^{de} Oldtimerdag loc. Kortweegje 52 incl. 06 41244165 of www.oldtimerdagnieuwetonge.nl

Graafdag aanvang 10.00 uur incl. Gerard Smits 06 53187886.

Oldtimerhappening Werktuigendagen loc. Axelwalle 14 incl. Raff Janssens 0032 475628129.

Ruilbeurs HMT loc. Ninnweg 176 incl. www.hmtklep.nl

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Matty Krol 06 44613269.

KLW Verassingstocht aanvang 16.00 uur incl. Gerard Smits 06 53187886.

Ruil- en Onderdelenbeurs Machineveiling loc. Pauwstraat 166 incl. Raff Janssens 0032 475628129.

3 Daagse busreis incl. Jan Verkuilen 06-53140227.

Najaars Ruilbeurs 8.00 tot 13.00 uur incl. Gerard Smits 06 53187886.

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Matty Krol 06 44613269.

KLW Feestavond aanvang 20.00 uur incl. Joke Kuipers 06 13670287.

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Matty Krol 06 44613269.

Kerstrit aanvang 10.00 uur incl. Gerard Smits 06 53187886.



ik geef De Krik

Rens Verhagen uit Schijndel Een stoere Loonwerktrekker uit de vorige eeuw

In de 2^e helft vorige eeuw waren de International/Farmall trekkers in heel West Europa zeer populair. Overigens was dat ook zo in grote delen van de wereld. Sommige bezitters menen nu nog steeds dat hun rode bloed van International afkwam. Ik betwijfel dat. Ik zal me eerst even aan de lezers van dit blad voorstellen. Mijn naam is Rens Verhagen, niet geboren maar wel getogen in Schijndel. Hoewel dit het

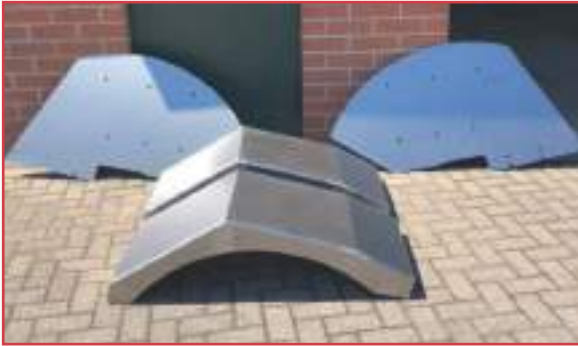
met grasmaaien, mest rijden, ploegen, duinen en oprapen. Zo is mijn interesse in tractoren ontstaan en dus ook mijn liefde voor het merk Mc.Cormick/ International. Ik wilde al lang en graag er een zelf hebben. Maar ik moest wachten tot mijn 16^e verjaardag en moest mijn trekker-certificaat halen om er op te mogen rijden. Toen ik 16 was kocht ik dus mijn eerste eigen tractor een IHC 745 S als hobbytractor, daar reed ik dagelijks mee naar school en gebruikte hem voor klusjes rond het huis. Toen ik mijn autorijbewijs ging halen, had ik minder tijd om met de trekker te rijden en deed ik niet zo veel meer met mijn 745 S en besloot hem maar te verkopen. Al snel begon het toch weer te kriebelen als er een trekker langs kwam. En na één jaar werd het gemis om geen tractor te hebben te groot, want het was toch wel een leuke hobby en daarom besloot ik om eens rond te gaan kijken op internet. Zodoende kwam ik mijn Internationaal 844 SA tegen, deze leek mij direct interessant om te hebben.



buitengebied van deze mooie woonplaats is, hebben wij het geluk dat Paaspop bij ons in de "achtertuin" plaats vind. Toch lekker makkelijk kun je op de fiets er naar toe kan, ik woon nog thuis, en heb 2 zussen en een lieve vriendin die ook van tractoren houdt. In het dagelijks leven ben ik met veel plezier vrachtwagenchauffeur, en als hobby rij ik net als een aantal van mijn vrienden graag op de tractor. Eigenlijk heb altijd al een liefde voor tractoren gehad. Mijn opa had een hobbyboerderij vlak bij ons woonhuis. Zodoende heb ik van kleins af aan geholpen bij opa op de boerderij



De geschiedenis van Mc Cormick tractoren is bij de lezers van dit blad wel bekend denk ik. Na de 2^e wereldoorlog is er met name in de Duitse werktuigen- en tractorenfabriek in Neuss een stormachtige ontwikkeling geweest met tal van ontwikkelingen. Als je in die geschiedenis duikt en je richt de aandacht op de 844 dan zie je dat die in 1974 begint en ook de start van een nieuwe generatie tractoren is. Midden van de jaren 70 van de vorige eeuw kenden de grote landbouw en de loonbedrijven een stormachtige ontwikkeling, in korte tijd werden zij veel groter en gingen hun tracto-



ren veel meer uren maken. Daardoor kwam de vraag naar meer comfort op de trekkers en werd de vraag naar flexibiliteit veel groter. Dit resulteerde in trekkers met meer versnellingskeuzes en gesynchroniseerde versnellingsbakken ook stuurbekrachtiging en hydro-statische besturing werden gemeengoed. Tevens werd er veel meer aandacht besteed aan goede zittingen en kwamen de eerste cabines af fabriek op de tractoren, waar sommige min of meer "geluidsarm" van waren. De International 844 was in 1974 leverbaar in 3 uitvoeringen t.w. een 8+4 versnellingsbak, 16+8 versnellingsbak en het topmodel met een 12=4



Agrio-matic versnellingsbak die allemaal gesynchroniseerd waren. Medio 1975 werd de 844 vervangen door de 844 S. het verschil is het motorvermogen ging van 75 naar 80 Pk door een grotere slag van de motor. De ontwikkeling in cabines op de tractoren was op deze modellen te zien o.a. door de plaatsing van de versnellingshandels, n.l. onder het stuur en aan de zijkant van de zitting. Op deze manier kreeg de trekker



een bijna gladde vloer en een makkelijke opstap, dus meer comfort. De trekker heeft standaard een 540 en 1000 toeren aftakas en in 1975 werd een veiligheidsbeugel verplicht in Nederland. De hefinrichting kreeg de diepteregeling via de onderste heflatten i.p.v. via de topstang en de stabilisators werden telescoopstangen i.p.v. kettingen. De 844S is voorzien van een verstelbare vooras en verstelvelgen in de achterwielen, op die manier worden verschillende spoorbreedtes mogelijk gemaakt. Deze serie tractoren kreeg ook hydraulisch natte schijfremmen, die lieten zich makkelijk bedienen en waren veel krachtiger in het werk.



Verder werd de lijst van extra aan te schaffen toebehoren veel groter en werden die toebehoren vanaf de fabriek geleverd. De cabine op de 844S was een z.g. "Comfort 2000" cabine. Nog niet echt geluidsarm maar wel een veiligheidscabine met ruitenwisser en extra lampen, eventueel een zwaailamp. Dat was in die tijd een luxe vaak alleen voor loonbedrijven die vaak tot in de nacht moesten doorrijden. Dat de 844 S een flinke trekker was blijkt uit het standaard gewicht van 3000 Kg en een brandstoftank van ruim 100 liter. In 1984 is de 844 S opgevolgd door het type 845 XL, met standaard een geluidsarme fabriekscabine. Nu terug naar mijn International 844 S. Na veel zoeken op marktplaats kwam ik een International 844 S bouwjaar 1977 tegen, met 4 wiel aandrijving zonder cabine met voorlader. Daar zie je er nog maar weinig van, en voorwielaandrijving werd in die tijd in Nederland nog



niet veel verkocht. Hij stond te koop boven in Friesland en na diverse telefoontjes zijn we er naar toe gereden. Na een proefrit en wat onderhandelen hebben hem direct gekocht en 2 weken later met de vrachtwagen opgehaald. Ik was er blij mee. De tractor zag er nog goed uit dus er was nog geen reden om hem meteen op te knappen. Ik kon er mee rijden, en het



werk wat ik zo graag mee wilde doen uitvoeren. Zo leuk weer om ermee te werken. Dat wil niet zeggen dat ik tevreden was hoe de trekker eruit zag, en ging ik een plan maken om hem te restaureren. Je gaat dan kijken wat je moet kopen om de trekker te restaureren. Na een tijdje kwam ik toevallig nieuwe spatborden tegen. Omdat mijn oude spatborden waren ingedeukt wilde ik er graag nieuwe opzetten. Met alleen nieuwe spatborden wordt de trekker ook niet mooier. Dus eenmaal bezig dacht ik, ik wil hem helemaal netjes maken. Dus we gaan hem opknappen.

Het begin van de echte restauratie:

Naast het mooi schoonmaken van de trekker moet ook het nodige plaatwerk eraf gehaald worden. Dus zijn we eerst begonnen met het strippen van de tractor. Zoals het dak er af, de dieseltank, leidingen losgekoppeld en de bedrading er af gehaald. De voorlader heb ik met steunen en al eraf gehaald, en ik twijfelde

al snel of ik hem er terug op wilde zetten. Om de trekker binnen te zetten moest de voorlader er altijd afgehaald worden en als je hem niet gebruikt staat hij alleen maar in de weg. Als je een toertocht gaat rijden is zo'n voorlader ook niet fijn en hij beperkt je zicht. Ook is het aan en afkoppelen best een heel werk. Op gegeven moment wilde iemand de voorlader kopen, en heb ik er afscheid van genomen. Na het strippen hebben

we de tractor gesplitst en een nieuwe koppeling er in gezet, nieuwe lagers, en ook de keerringen in de vooras zijn vernieuwd, nog een nieuwe bus in de hefinrichting, en toen was het weer zo ver om hem tegen elkaar aan te maken. Het schuren kon gaan beginnen. De body van de tractor zelf hebben we met een luchtborsteltje geschuurd, velgen en plaatwerk zijn eerst gestraald en daarna poeder gecoat. Tijdens het schuren en het nogmaals schoon-

maken en ontvetten, kwamen we erachter dat het spuitklaar maken een tijdrovende klus was. Maar mijn vriendin en ik hebben daar veel plezier aan beleefd. Spuitwerk vond ik wel een specialistisch werkje en dat wilde Tjef wel voor me doen, het is ook echt vakwerk geworden. Om hem zo strak mogelijk te krijgen hebben we de dieseltank en de motorkap met de hand geschuurd, daarna kon alles in de primer worden gezet en de nieuwe lak er overheen.



Het opbouwen kon weer gaan beginnen:

Mooier werk is er niet als de trekker weer opbouwen, je ziet hem als het ware groeien, toen we er de spatborden er op gezet hadden, en het dak weer gemonteerd was kon de verlichting op de spatborden en het kenteken er op gemaakt worden. Mijn schoonvader heeft een nieuwe kabelboom gemaakt, en het dashboard opgeknapt met een nieuwe kilometerteller en contactslot er in. Op deze manier hoop ik een nu een betrouwbare elektrische installatie te hebben en zo storingen voor te blijven. Er zijn nog een paar elektrische draden naar achter toegelegd voor zwaailampen, werkclampen en een radio, daarvoor hebben we een mooi console gemaakt waar de radio, de schakelaars voor de lampen en een zekerringenkastje in passen. De olieventielen van de voorlader hebben we naar achter gelegd zodat ik 6 olieventielen heb, wat altijd





handig is. Er moest nog een traptree aan de koker worden bevestigd omdat de oude traptrede aan de voorlader bevestigd was. Tenslotte heb ik nieuwe voorspatborden gekocht en erop gezet. Daar lijkt een trekker toch wel veel mooier en completer van te worden. We hebben er ook nog een nieuwe radiator ingezet, omdat de oude lekte en ook meteen een nieuwe onder- en boven grill geplaatst. Toen we de nieuwe stickers op de zijschermen plakten was het weer meteen een complete tractor om te zien. Toen de trekker zover klaar was kwam ik nog een grotere verrassing tegen! Om de trekker binnen te krijgen was hij ongeveer 20 cm te hoog, of onze garagedeur te laag. Onze oplossing daarvoor is geworden: voordat we hem binnen rijden de uitlaat en de zwaailampen verwijderen en dan past het precies. De eerste rit die ik ermee gereden heb was de KLV-toertocht in Eerde dit jaar. Mijn vriendin en ik hopen er nog vele mooie ritten mee te maken, en hij kan ook voor de klepelmaaier zijn best doen om mooie bermen te maken. Samen met mijn vrienden bij de KLV-vereniging

hopen we er heel veel plezier mee te beleven. Dank speciaal aan Tjef Broks voor de mogelijkheid om onderdelen aan te schaffen en voor zijn hulp en advies, maar ook aan anderen die geholpen hebben voor dit mooie resultaat.

Groeten Rens Verhagen



Landbouw vroeger en nu

De landbouw is bijna zo oud als de mensheid, lazen we in het eerste deel van dit verhaal. Tienduizenden jaren vóór onze tijdrekening zwierven jagers-verzamelaars over de uitgestrekte vlakten, maar aan alles komt een einde. De oorzaak van het ontstaan van de landbouw was de klimaatverandering, de zomers werden warmer en droger en de winters natter en warmer. Het mildere klimaat zorgde er dus voor dat de mens zich op een vaste plaats ging vestigen, liefst in de nabijheid van een rivier of waterbron. Vanaf ongeveer 3000 v.C. waren bijna alle jager-verzamelaars boer geworden en bedreven ze kleinschalige landbouw. Ze gebruikten daarvoor primitieve landbouwwerktuigen zoals sikkels en hakken, die eeuwenlang onveranderd bleven. Door de ontwikkeling van metalen werktuigen, het gebruik van dierlijke mest en de introductie van nieuwe gewassen won de landbouw steeds meer aan belang. De opbrengsten stegen spectaculair waardoor ook de (wereld)bevolking snel aangroeide. In Europa was in de vroege Middeleeuwen al ongeveer 90% van de bevolking boer. Die boeren waren doorgaans arm en ondervoed, er was dan ook een grote sterfte. Door die grote sterfte, deels te wijten aan de talrijke epidemieën in de late middeleeuwen, kwam er een gebrek aan landarbeiders en arbeidskrachten. Van groot belang was daarom de vooruitgang in de landbouw. De zware keerploeg noodzaakte tot een span van wel acht ossen en aangezien kleine boeren niet zoveel ossen bezaten, moesten verschillende families samenwerken om het land te bewerken met deze nieuwe ploeg. Maar ook andere nieuwe werktuigen deden hun intrede. De boeren in de 17^e eeuw waren door hard werken plots welvarend geworden en veel van hun producten waren bestemd voor export. De eerste stoommachines doen hun intrede net als dorskasten en door stoom aangedreven ploegmachines. Vanaf het tweede deel van de negentiende eeuw komen andere krachtbronnen zoals de verbrandingsmotor en elektromotor opzetten die het einde van de stoommachines inluiden. Een nieuwe periode is aangebroken, die van de landbouwtractor.

tractoren met verbrandingsmotoren

De verbrandingsmotoren op benzine, ruwe petroleum en diesel deden dus eind 19^{de} eeuw begin 20^{ste} eeuw hun intrede in de landbouw. John Froelich bouwde in 1892 het eerste door een benzinemotor aangedreven landbouwvoertuig. Samen met een plaatselijke smid ontwikkelde hij een verticale ééncilindermotor die op het onderstel van een stoommachine was gemonteerd. Om zijn 'Froelich-tractor' te vervaardigen richtte hij de Waterloo Gasoline Traction Engine Company op. Veel succes had de tractor niet, want er werden maar twee exemplaren verkocht, die ook weer snel teruggebracht werden. Het bedrijf bleef daarna stationaire benzine-motoren produceren terwijl ook de experimenten met tractoren werden voortgezet. In 1895 verliet Froelich het bedrijf omdat hij niet geïnteresseerd was in stat-



Rond 1910 was het liedje van de stoomtrekker bijna uitgezongen. De tractoren met verbrandingsmotor deden hun intrede. Op de foto een Pioneer trekker met meerschjarige ploeg bij het breken van de prairie in 1914.

ionaire motoren. The Waterloo Company zette de ontwikkeling voort en had in 1914 een aantal succesvolle modellen ontwikkeld. In 1918 werd The Waterloo



De Twin City trekkers waren de koningen van de prairie.

Company gekocht door John Deere, die een verbeterde versie van de Froelich tractor als 'Waterloo Boy' op de markt bracht, en die tot 1924 in productie bleef. Een nog bekendere naam was Henry Ford; die experimenteerde al in 1897 met een experimenteel voertuig, de 'Quadricycle' die door een 4 pk benzinemotor werd aangedreven. Ford was de landbouw echter niet vergeten. Al in 1907 begon hij te experimenteren met het ontwerp van een landbouwtrekker. Zo bouwde hij een vijftigtal verschillende prototypen op basis van componenten van o.a. de Ford B uit 1903, vooraleer hij echt tevreden was. In 1916 werden uiteindelijk de eerste Fordson trekkers gebouwd, het begin van een stormachtige ontwikkeling want in 1920 waren er al 100.000 van gebouwd. Benjamin Holt, een andere Amerikaan, bouwde in 1904 een landbouwtrekker met achteraan rupsen en vooraan wielen. Hij was de eerste die de naam 'Caterpillar' introduceerde voor een rupsstrekker, en die later ook de naam van het gelijk-



Terwijl in Amerika tractoren met soms wel 20 ploegscharen door de prairie kliefdien moest de boer op ons platteland het stellen met zijn één of twee trekpaarden.

namig bedrijf werd. Begin van de 20^{ste} eeuw braken er gouden tijden aan voor de trekkerbouwers, de eeuwenoude graszoden van de prairie moesten gebroken worden, en zo in cultuur gebracht worden. Daarvoor werden enorme machines ontworpen, de zogeheten 'prairie tractors'. Deze door benzine aangedreven kolossen werden verkocht ter vervanging van de stoomtrekkers. De meeste van deze tractoren werden gebouwd in de periode 1910-1920. Het waren zeer zware en sterke machines, de meesten wogen 6 ton en

vaak meer. Hun achterwielen hadden vaak een diameter van wel 2,50 m. Bekende namen waren Advance-Rumely, Aultman & Taylor, Avery, Case, Hart-Parr, IHC Mogul en Titan, Minneapolis Threshing Co. enz. De meeste van deze trekkers zijn ook hier nog af en toe te bewonderen op evenementen zoals het Plattelandsfestival van de KLV en de oldtimershow van de HMCK.

Europa blijft niet achter

Ook in Europa roerde er wat. Zo was er Fritz Huber die na wat omzwervingen in 1916 in dienst trad bij Heinrich Lanz in Mannheim. Daar ontwierp hij o.a. tractoren uitgerust met benzinemotoren voor het Duitse leger in de Eerste Wereldoorlog. In 1921 schreef hij geschiedenis op de landbouwbeurs in Leipzig met de in-



In 1834 vond Cyrus McCormick de 'reaper' pikbinder (graanmaaiër-binder) uit. Het werd een internationaal succesverhaal en ook andere fabrikanten profiteerden mee van het succes.

productie van de HL 12, de eerste Lanz 'ruwe olie' trekker met tweetakt-gloeikopmotor. De Lanz Bulldog was nu zijn zegetocht begonnen, en werd duchtig gekopieerd! Zelfs in Frankrijk werd men wakker, daar begon Renault in 1919 met de bouw van een rupsstrekker. Deze GP tractor was een afgeleide versie van de FT-tank uit de 1914-1918 oorlog. Het type GP (rupsbanden) was het eerste rechtstreeks afgeleide model van de FT-tank. Al snel kwamen er verschillende versies op de markt met zowel benzine- als dieselmotoren. Het type HO was de eerste wieltrekker. Ook in Italië bleef men niet bij de pakken neer zitten. Bekende namen destijds waren o.a. Bubba, Landini, Same en nog enkele anderen. Deze fabrikanten bouwden vanaf de jaren twintig landbouwtractoren met een in eigen huis ontwikkelde dieselmotor en hadden grote bekendheid in hun thuisland. De landbouwtrekker voor de gewone boer kreeg langzaam vaste voet op de akkers. Het moest er eens van komen want tot de halverwege de



Russische Massey-Harris advertentie uit 1895 met hun aanbod productgamma waaronder ook een 'reaper' (pikbinder).



Een getrokken graanmaaiër-binder getrokken door een driespan rond 1920.

jaren twintig was het pover gesteld met het aantal landbouwtrekkers in de Lage Landen. Dat veranderde echter snel toen na de Tweede Wereldoorlog en dankzij het Amerikaanse Marshallplan duizenden trekkers aan een aantal Europese landen, waaronder ook Nederland, geleverd werden. Vanaf dan gaat de landbouwmechanisatie met rasse schreden vooruit. De pikbinder kreeg concurrentie van de getrokken maaidorser die op zijn beurt halverwege de jaren vijftig langzaam plaats maakte voor de zelfrijder. De maaidorser betekende ook het einde van de klassieke dorsmolen of rosmolen die in

vele dorpen nog door paarden aangedreven werd. Ook bij de landbouwtrekkers ging de evolutie zeer snel, tussen de jaren 1920 en 1950 kenden zij een stormachtige ontwikkeling. De eerste twee decennia van de twintigste eeuw waren landbouwtrekkers niet meer dan een chassis met ijzeren wielen waarop men een stationaire motor had gemonteerd en voorzien van primitieve transmissies. De Fordson

trekkers wezen echter de weg, waardoor ook de concurrentie geen andere keuze had en moest volgen. Halverwege de jaren dertig werden de stalen wielen geleidelijk aan vervangen door volle rubberban-



Ridley's machine werd door paarden getrokken en bestond uit een aantal kammen die de aren optilden die vervolgens werden afgesneden door de roterende kloppers die achter de kammen zaten. Het graan werd in een bak opgevangen achter in de machine. Het graan en kaf werden later gescheiden.



In Amerika zagen ze het altijd groot. Zoals deze maaidorsercombinatie in 1900 die werd getrokken door 33 paarden en bediend door 5 man.

den en luchtbanden. En dan ging het alsmaar sneller, de hydraulische hef en de aftakas deden hun intrede. En midden jaren zeventig zien we hier ook de eerste hydrostatisch aangedreven tractoren verschijnen. Landbouwmachines en werktuigen werden ook steeds zwaarder maar het vermogen van de tractoren hield gelijke tred! Een echte (r)evolutie was de introductie



Koren pikken met de piklat en de zicht, zo ging dat vroeger bij ons op het platteland, ook nog in de vijftiger jaren.

in 1995 van de Fendt CVT of continu variabele transmissie. Ondertussen heeft elk zich respecterend fabrikant wel een eigen of aangekochte CVT in huis, en is deze transmissie overal ingeburgerd. Midden jaren negentig zien we ook de voorzichtige introductie van de GPS systemen waardoor men theoretisch tot op de centimeter kan ploegen, zaaien, maaien enz. Maar zoals hoger in dit artikel al aangegeven, staat de evolutie nooit stil. Recente ontwikkelingen waren de autonome



Het oogsten van graan veranderde snel toen ook hier de getrokken maaidorser geïntroduceerd werden.



De laatste jaren is de evolutie amper nog bij te benen, trekkerfabrikanten introduceren zelfs trekkers op waterstof zoals deze New Holland.

robottractor waarvan er ondertussen ook al een elektrische versie van bestaat en de drones die steeds daadkrachtiger worden en dus meer landbouwtaken kunnen uitvoeren. Ook tractorfabrikant New Holland denkt aan de toekomst. Zij werken al jaren aan de ontwikkeling van een biomethaantrækker met methaan dat op de boerderij wordt geproduceerd in anaerobe



Landbouwtrekkers die rijden op biogas (methaan) geproduceerd op de boerderij, op basis van hun bedrijfseigen biomassastromen. Geen toekomstdroom want sinds een aantal jaren vindt deze technologie zijn weg naar melkveebedrijven en varkensbedrijven.

vergistingsinstallaties die worden gevoed met o.a. drijfmest van vee, energiegewassen en afval van de voedingssector. Of dit systeem echt gaat doorbreken zal de toekomst uitwijzen maar de eerste prototypen worden ondertussen wel in de praktijk getest. Waterstof is een zuivere brandstof en zou de brandstof van de toekomst kunnen worden. Ook de EU is vragende partij, zij eisen dat de productie van bio-methaan tegen 2030 in de Europese Unie moet worden opgevoerd naar 35 mil-jard kuub. Anderzijds is het nog

maar de vraag of ons organisch huishoudelijk en landbouwafval op lange termijn voldoende zal zijn om de vraag naar gas te dekken. Er zullen dus duizenden extra hectaren bieten, aardappelen of soja nodig zijn om aan de vraag naar grondstoffen te voldoen. In Neder-



Zelfs autonome robottrekkers zoals deze door elektriciteit aangedreven. Sesam 2 is geen verre toekomstmuziek meer! De Sesam2 heeft voor de elektrische aandrijflijn 500 kW (680 pk) vermogen beschikbaar.

land (maar ook in de ons omliggende landen) eist de overheid dat door het hele land de uitstoot van stikstof moet dalen. Veel boerenbedrijven zullen dus moeten krimpen of sluiten met de veehouderij als grootste slachtoffer. En het is nou net de veehouderij die de drijfmest levert waarmee in vergistingsinstallaties het bio-methaangas wordt geproduceerd! Blijkbaar is de landbouw altijd de dupe van een slecht beleid.

En de boer: hij ploegde voort

In 1935 schreef de dichter Werumeus Buning in zijn 'Ballade van den boer' het geveleugelde 'en de boer, hij ploegde voort' als ode aan de onverstoerbare werker van de boerenbevolking. Ook toen al stond het boerenberoep al een tijd onder druk. We zijn ondertussen al meer dan tachtig jaar verder en er blijkt weinig te zijn veranderd en heeft ook de overheid nog altijd weinig of geen kaas gegeten van onze hedendaagse landbouw! Toch gaat de landbouwevolutie gewoon door als een lawine die niet meer te stoppen is. En wat de stikstofproblematiek betreft, ook hier geldt het oude spreekwoord 'de soep wordt nooit zo heet gegeten, als zij wordt opgediend'.

Frans Vanbaelen

Het laatste snuffje in de landbouw zijn de drones. Deze mini-helikopters monitoren nu al aardappelvelden op aardappelziekte of bacterievuur in de fruitteelt. Maar landbouwdrones kunnen ook worden ingezet in de precisielandbouw, het efficiënt verspreiden van onkruidbestrijdingsmiddelen en meststoffen enz.

Oud nieuws uit..

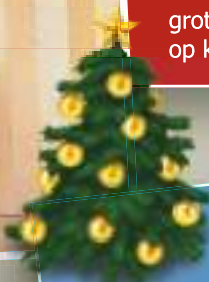
1984

1931 1947 1968 1928
1955 1962 1951 19

Ongelukkige dagen in Neuss

Een paar jaar geleden was International Harvester nog een van de koningen van de tractorbouw. De fabriek in Neuss bloeide, en leek het smalle gebied bij de Rijnhaven op te willen blazen. Maar toen besloot het personeel van de Amerikaanse moederfabriek in staking te gaan - het arbeidsconflict duurde een half jaar. De rode reus was daardoor uitgeteld, toen in 1981 een recessie toesloeg. Toen de fabriek in Neuss twee jaar

geleden haar 75-jarig jubileum vierde, was er geen echte feeststemming. Nu is de kat uit de zak: het groepsmanagement, dat pas in 1983 veranderde, besluit de divisie landbouwmachines over te nemen, en Internationaal afgestoten om de productie van bedrijfsvoertuigen te redden. Zoals het personeelsbestand van Neuss verneemt, zal de Amerikaanse groep Tenneco IH worden samengevoegd met het merk Case, dat al 20 jaar eigendom is van Tenneco. Echter alleen de Amerikaanse en Engelse IH gaan samen! Wat zal er dan van ons worden? Maandenlang leven de Duitse IH medewerkers in grote onzekerheid, totdat de fabrieksleiding met Kerstmis eindelijk aankondigt: Tenneco heeft besloten de werken in Neuss en St. Dizier toch over te nemen. Gered! Met grote opluchting gaan de IH-medewerkers op kerstvakantie.



Voeroptimalisatie

Strautmann introduceert de geavanceerde LBF261 opraapwagen. De wagen heeft een inhoud van 26 kubieke meter, de maaibalk met twaalf messen en een laadbreedte van 1,6 meter kan worden opgewaardeerd tot een kuilvoersnijder met elf extra messen. Hij is beladen met een rotatiesysteem met vier tandenkammen; de wagenbodempluigt de lading automatisch naar achteren. Een variabele dissel voor boven- en onderaanbouw is als optie leverbaar. Minder spannend maar ook heel handig is Strautmann's nieuwe Hydrofox kuilvoersnijder, die U-vormige blokken snijdt die beter opvallen op de voergang dan de gebruikelijke ronde stukken.



Zware erfenis

Eicher Traktoren- und Landmaschinenwerk GmbH kwam in steeds grotere moeilijkheden. Het Beiers bedrijf worstelt al 15 jaar om te overleven: nadat de overname door Massey-Ferguson bijna eindigde in sluiting - twee jaar geleden verhinderd door Eicher Goodearth - blijkt de erfenis van de MF-jaren nu een ondraaglijke last te zijn. MF is nog steeds eigenaar van de productiefaciliteit. Eicher kan de huur niet meer betalen, de landbouwtechniek verkeert nu ook wereldwijd in een crisis, en de verkoopcijfers zijn zeer laag. Dus wordt het faillissement aangevraagd op 23 maart 1984.





De Tsjechoslowaakse Zetor fabriek dringt met hun twee-serie door naar de middenklasse. Types 5211 t/m 7211 (50 t/m 69 pk) hebben nu standaard een cabine, vierwielaandrijving is echter nog optioneel.



Auto van het jaar 1984:
De Fiat Uno



KRONE

Stroom tractor



Op de DLG in Frankfurt/Main laat Bernhard Krone GmbH zien hoe een landbouw machine specialist zich een draag voertuig voorstelt: de Tillage-Trac. De systeemtrekker heeft een hydrostatische aandrijving, de assen hebben een ander spoor, en dragen 600er banden om bodemverdichting te voorkomen. Bijzonder is de enorme wendbaarheid dankzij de draaischijfbesturing en met 178 pk brengt de Krone TT ook veel vermogen naar het veld.



24 januari; De eerste Apple Macintosh-computer kan worden gekocht



Een kwart miljoen

De montagemedewerkers van Unimog presenteren zich trots met hun vaste voorman Bruno Hartwig (in overall rechts naast het voertuig). En ze hebben alle reden: de 250.000. De in Gaggenau gebouwde Unimog - een 1250 van de 424 serie - rolt van de lopende band. De serieproductie begon kort daarvoor in mei. Nu met 125 pk, is het vermogen vijf keer zo hoog als dat van zijn voorouder in het begin van de jaren vijftig.



RIJDEN

in plaats van **LOPEN**

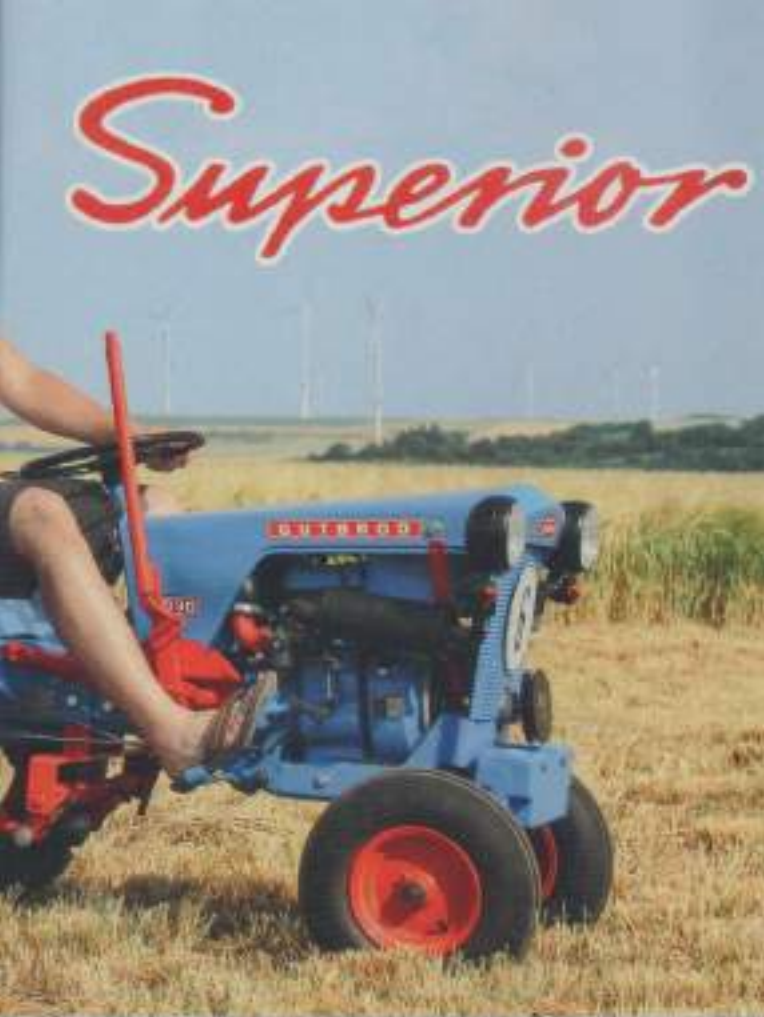
Een van de meest succesvolle tweewielerfabrikanten durfde de tractoren die ze bouwden Superior te noemen. Waren deze kleine Gutbrod's echt "superieur" aan anderen?

Gutbrod tractoren worden vaak bespot als kindertractoren. Deze kleine vierwielige gemotoriseerde machines waren echter erg populair in de wijnbouw, fruitteelt en tuinbouw of voor bij de gemeentewerken. Doen deze modellen in de Superior-serie nog steeds wat ze ooit beloofden? We gaan dit tot op de bodem uitzoeken.

We leven in 2022 na Christus. Een dorp genaamd Gauersheim, is bewoond door ontembare Gutbrod-liefhebbers,

die trouw blijven aan hun "kleine" Superior-tractor. Geen wonder, want voor dat handjevol bewoners geldt vandaag de dag nog steeds: "Zo klein als z'n afmetingen zijn, zo groot zijn z'n prestaties." Het was ook de reclameslogan die in het begin van de jaren zestig werd gebruikt om boeren, tuinders en landschapsarchitecten aan te moedigen om Gutbrod's Superiorlijn te kopen. En het bedrijf uit Bübingen bij Saarbrücken vierde succes met het in 1963 geïntroduceerde "vierwielige gemotoriseerde apparaat". In de vier jaar die volgden op het verschijnen van de nieuwe serie,

behoorde Gutbrod qua aantal tot de top 20 van nieuw geregistreerde landbouwvoertuigen. De wendbare kleine tractoren verkochten bijzonder goed in de deelstaten Beieren, Baden-Württemberg en Rijnland-Palts. En "wendbaarheid" is het centrale kenmerk voor de hele geschiedenis van de Saarland-onderneming, die in 1926 begon als Standard-Fahrzeugfabrik GmbH, in de stallen van een oude artillerie-kazerne in Ludwigsburg, Württemberg. De werktuigbouwkundige en afgestudeerde ingenieur Wilhelm Gutbrod had eerder ervaring opgedaan bij Robert Bosch in Stutt-



Er waren vier versnellingen vooruit, en twee achteruit, en rijdt 1,5 tot 12 km/h. En de bestuurder zit lekker zacht op het comfort-zitkussen.

gart, hij bewees zich als ontwerper en motorbouwer in de vliegtuigindustrie en werkte met compressorloze dieselmotoren bij Carl Kaelble in Backnang. Nu wil hij zijn theoretische en praktische kennis toepassen in zijn eigen producten, namelijk in de fabricage van motorfietsen, auto's en landbouwmachines. Allereerst trekken de wendbare tweewielers zijn aandacht. Aan het einde van de jaren twintig nam Gutbrod ze regelmatig mee naar de beroemdste racebanen in Europa, om de kracht en superioriteit van zijn standaardmachines te demonstreren. Begin jaren dertig kwamen daar wendbare kleine vrachtwagens van het merk Atlas en personenauto's zoals de Superior bij. De constante uitbreiding van de productie vereist een verhuizing naar grotere fabrieken. Na een korte omweg in de richting van Stuttgart-Feuerbach verhuist Gutbrod naar Plochingen, waar hij ook de voorwaarden ziet voor de geplande productie van motormaaiers voor gras en graan. Om dit project uit te

voeren, nam hij eerst de productielicentie voor de bergmaaiers over van het Zwitserse bedrijf Rapid. De zelfrijdende grasmaaier met de maaibalk voorop, lijkt het juiste gereedschap voor de meeste kleine boeren. Het Zwitserse model voldeed echter niet aan zijn eigen eisen. Hij past het op essentiële onderdelen aan, brengt wijzigingen aan en verbetert de Een-assig volgens zijn eigen ideeën. Met de motormaaier Gutbrod R 3 bied de onderneming de boeren tenslotte een

goedkope gemotoriseerde helper die het dagelijkse werk aanzienlijk vereenvoudigt. Door continue doorontwikkeling creëren de mensen uit Plochingen de mogelijkheid om de R3 en tenslotte de RR 4 om te bouwen tot een volwaardig transport- en werkmachine met diverse aanbouwdelen zoals een ploeg, aanbouwpomp of aanhangwagen. Ondanks de oorlog en de daaropvolgende ontmanteling, werd de fabriek in Plochingen eind jaren veertig nog steeds omschreven



In zijn reclamemateriaal belooft de fabrikant ondanks zijn lage gewicht een "uitstekende trekkracht".



Voor de luchtgekoelde Gutbrod Superior-tractoren was als optie een frontaftakas leverbaar, maar deze kon altijd ook achteraf nog worden gemonteerd.



Gutbrod bouwde de Kleine Atlas-vrachtwagens ook als moderne bestelwagens met grote laadruimte capaciteit.

De 1030 op de voorgrond en de 1023 verschillen alleen qua motor. Ze wegen allebei 265 kilo en zijn 1,66 meter lang en maximaal 80 centimeter breed.



1023

1030

als "Europa's grootste productiefaciliteit voor motormaaiers". Na de dood van Wilhelm Gutbrod in 1948 namen zijn zonen de teugels over, en vervolgden de ingeslagen weg met de uitbreiding van de landbouwafdeling. Het eerste resultaat is de Farmax, een lichtgewicht en veelzijdige vierwielige landbouwmachine". De werktuigdrager is verkrijgbaar als Farmax 10 D met tien pk dieselmotor voor 4.500 mark en als 14 O uitvoering met 14 pk twee-takt benzinemotor voor 3.980 Mark. De alleskunner is voorzien van twee aftakassen, heeft een laadvloer, biedt een ton laadv Vermogen, garandeert diverse aanbouwmogelijkheden voor allerlei soorten werktuigen en is met zijn draaicirkel van twee meter weer zeer licht in smalle ruimtes Ondanks dit - voor die tijd - indrukwekkende idee en constructie, slaagt de multifunctionele

tractor er niet in om zich op de markt te laten gelden. De voorkant is te licht en verliest snel het contact met de grond - er is een probleem. Dus de bouw van de Farmax wordt slechts een jaar na zijn verschijning in 1950 al stopgezet. Ook nu de twee landbouwtractoren die tegelijk zijn gebouwd met de aanduiding Farmax standaard, voor de Franse markt, niet meer van de band rollen. De productierechten van de modellen, die zijn uitgerust met twee- en driebcilinder Deutz- of MWM-motoren van 15, 25 en 40 pk worden in 1952 overgedragen aan de firma Sulzer in Harthausen bij Friedberg, die de tractoren later in licht gewijzigde vorm verder bouwt. De beslissing van de bedrijfs-

leiding blijkt toonaangevend en correct te zijn. Vooral kleinere boeren, voor wie de aanschaf van een tractor te duur is, vallen terug op beproefde Gutbrod-apparaten zoals de motorschoffel of de multifunctionele enkel-assige Kobold. Gutbrod verkocht eind 1957 veel meer dan 120.000 gemotoriseerde landbouwmachines - wereldwijd, let wel. Ook het in 1956 geïntroduceerde Terra-systeem speelt hierin een grote rol, die met behulp van eenvoudige extra uitrusting de kleine tweewielige trekkers in een handomdraai verandert in veelzijdige trek-, schoffel-, frees- en onderhoudsapparatuur. Toen de bouw van de veelzijdige helpers begin jaren zestig over haar hoogtepunt heen was, reageer-



De personenwagen Standard Superior gaf zijn naam aan de gelijknamige tractorserie die in 1963 verscheen.



De best verkochte en goedkoopste motormaaier" stond op de advertentie van het bedrijf in 1964.

de de fabrikant. Kort daarvoor was de verlieslatende automobielfabriek al gestopt, en daarmee ook de fabriek in Plochingen. Dus Gutbrod kon hier weer actief worden. In datzelfde jaar verscheen de ultralichte minitractor van acht pk, die men zou kunnen

omschrijven als de voorbode van de latere Superior-lijn. Deze bijzondere tractorserie begon in 1962 en de naam is bedoeld om het voormalige tijdperk van personenauto's te herdenken. De kleine, wendbare tractoren zijn erg populair in speciale ge-

wassen, en bij tuinders. Bijzonder is dat deze voor het eerst is uitgerust met een pure tandwieloverbrenging in plaats van de gebruikelijke V-snaaroverbrenging. Halverwege de jaren zestig omvatte het Superior-programma zes modellen met vermogens van



De "Elf" was verkrijgbaar bij Massey-Ferguson met acht en tien pk. En komt overeen met de typen 16 (1030) en 17 (1040) van Gutbrod.



31 Gutbrod produceerde de eencilinder viertakt benzinemotor onder licentie van de Zwitserse motorenbouwer MAG. De elektrische componenten komen van Bosch



Gutbrod bood een breed scala aan hulpstukken. Voor de achterkant waren er naast freesmachines, ploeg en mulchers ook cultivatoren en eggen, die zowel handmatig, als elektro-hydraulisch kunnen worden omhooggetild.

Zowel Bing als Motorenfabrik Hirth vervaardigden de carburateurs voor de Superior-tractoren in opdracht van Gutbrod.



zeven tot 14 pk. Voor de motoren gebruiken de Saarlanders hun eigen viertakt-benzinemotoren die in Bübingen worden geproduceerd onder licentie van MAG (Motosacoche Zwitserland), maar ook motoren van Renault of Farymann (diesel) worden gebruikt in deze framebouwtrekker. Met een groot assortiment accessoires voor achter-, voor- en middenasmontage heeft Gutbrod de vinger aan de pols. Het superieure programma ontwikkelt zich tot een belangrijke bron van verkoop en geniet successen in Beieren, Baden-Württemberg en Rijnland-Palts er is nu een landelijk stijgende vraag. Ook buiten de landsgrenzen zijn de tractoren erg populair. Naast Frankrijk, waar Gutbrod een eigen fabriek heeft in Macon, maakten de Saarlanders de sprong over de vijver met de bouw van het type Elf voor Massey-Ferguson. De kleine tractor met hetzelfde systeem, krijgt een gele industriële lakafwerking, en is ook op de Duitse markt verkrijgbaar bij Massey-Ferguson GmbH in Kassel. In totaal spreekt het bedrijf van 3000 dealers aan het eind van de jaren '60. Het klinkt dus bijna als een understatement als Gutbrod het heeft over de combinatie van de werkwijze van een tweewielige tractor met het rij- en



De Gauersheimers met hun Gutbrod-tractoren van links naar rechts: Michael Damberger, Michael Mizera en zoon Neo, Birger Hahn en zoon Erik, Markus Folz, Manfred Debus.



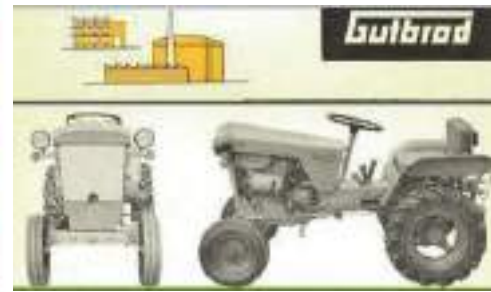


De spoorbreedte achter is traploos instelbaar van 490 tot 650 millimeter, voor is dat 585 millimeter. Met een geremde aanhangerlast van 900 kilogram trekt de 1030, 600 kilogram minder dan de dieselluitvoering.

bedieningscomfort van de vierwielige machine met zijn tractor: "De Gutbrod Superior voldoet aan alle eisen om het werk gemakkelijker te maken, door te rijden in plaats van te lopen." In Gauerheim in de Palts gebruiken de Gutbrod-vrienden hun kleine, wendbare tractoren graag voor uitstapjes. Een bijzonder hoogtepunt is

de traditionele jaarlijkse tractorparade op de Kerb. Hier zijn ze meestal vertegenwoordigd met maximaal tien superieur tractoren, en men zal zeker meer aandacht trekken dan met een "grote" Deutz, Fendt, Lanz of IHC.

Tekst & foto's: Dirk Schüler, archief

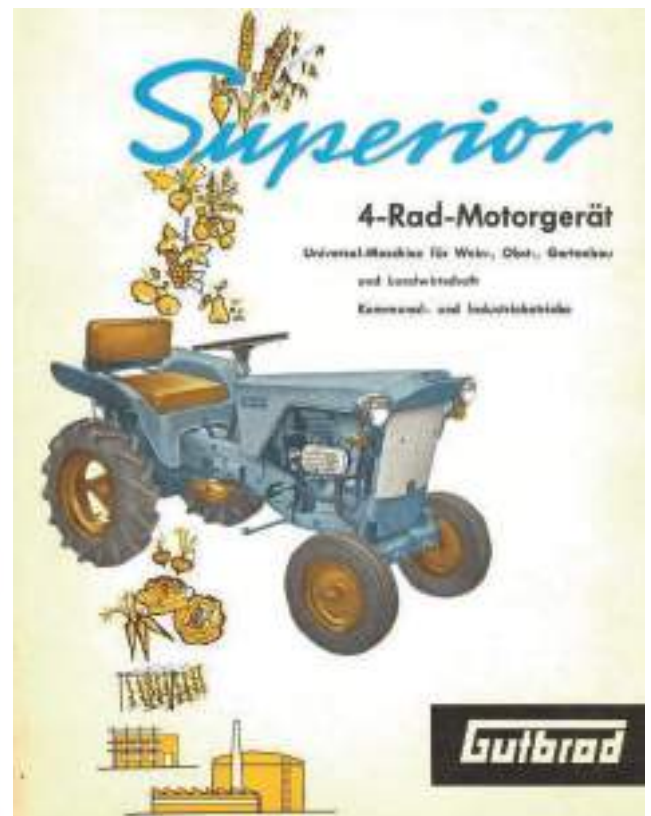


"Niet meer lopen en zweeten, superieur rijden en zitten" Gutbrod-advertentie uit 1963.



In 1950 werd de Gutbrod werktuigdrager Farmax door onvoldoende prestaties en ontwerpfouten snel uit de productie genomen.

Overgenomen en vertaald uit het mooiste Duitse Oldtimertijdschrift:



Melkmachinemotoren.....

.....en hoe het verder ging



Verbrandingsmotoren zijn er in veel soorten geweest maar ook voor heel veel verschillende doeleinden. In de 20st^e eeuw werden ze aangeboden van 2 of 3 PK tot enkele honderden en in oorlogsschepen wel tot duizenden PK's. ik wil me hier beperken tot de motoren die in de landbouw werden gebruikt en dan specifiek voor de melkmachine. Melkmachines kwamen in zwang in de jaren eind '50 en '60 in de vorige eeuw. In die tijd werden het aantal koeien, die op de boerderij gehou-

den werden groter en het aantal handmelkers kleiner, het logische gevolg was automatisering van het melken. Op stal was dat niet zo moeilijk, omdat de meeste bedrijven toen al voorzien waren van elektriciteit, was een elektromotor de eenvoudigste en meest bedrijfszekere manier voor het aandrijven van de vacuümpomp. Bij weidegang en verder van de boerderij gelegen weide, was elektriciteit niet voorhanden en zocht men een andere oplossing. Hier kwamen de verbrandingsmotoren om de hoek kijken, deze zijn er geweest voor verschillende soorten brandstof t.w. benzine, diesel en gasmotoren de meesten waren tussen de 3 en 5 pk en moesten met een startkoord of een slinger gestart worden. Zeer populair waren de Franse Bernard motoren die ook onder een andere naam namelijk als CL Conord werd geïmporteerd. Deze motoren waren licht van gewicht, luchtgekoeld en eenvoudig in het onderhoud. Nadeel was de prijs van benzine en de hoeveelheid die nodig was voor het laten lopen van de motoren, men vond de oplossing in een zelfde motor die op butaangas liep. Geen carburateur, en één gasfles die redelijk lang meeinging. Uit Engeland kwamen hele andere motoren, de benzinemotoren van Wolsely waren populair, en deze werden ook voor butaangas geleverd, nadeel was het gewicht en de hogere prijs van deze motoren, en deze motoren waren ook watergekoeld d.m.v. een verdampersreservoir wat regelmatig gevuld moest worden. Ook heel



veel verkocht zijn de motoren van het merk "Petter" ook uit Engeland, die als brandstof dieselolie gebruikte. Petter had "naam" onder de stationaire motoren net als Mercedes bij de auto's; ze waren duur maar bijna onverslijtbaar. Petter had zowel verdampingskoelers als luchtgekoelde motoren. In de jaren '70 kwamen er ineens veel meer dieselmotoren voor melkmachines op de markt, Japan had nu ook de west-Europese mark voor kleine diesels gevonden, en in korte tijd





werden Kubota en Yanmar in Nederland populair, ze waren zuinig met brandstof en honderden gulden goedkoper als de gangbare merken het waren eerst allemaal verdamping gekoelde dus watergekoelde motoren. Toen Kubota stop-



te met het type KND 3 motoren kwam het merk Yanmar met een gesloten koelsysteem het type TS 50. deze is toen ook verkocht voor de aandrijving van de vacuümpomp, maar je vond ze ook in de binnenvaart terug als aandrijving van een waterpomp om het dek schoon te spuiten. Het gesloten koelsysteem hoeft niet constant bijgevuld te worden, het koelsysteem werkt thermisch d.w.z. door de temperatuur gaat het water stijgen en daardoor circuleert het in het koelsysteem. Jaren geleden heb ik zo'n motor van de sloop gereed! In 1978 kwam ik in Hurwenen in de Bommelerwaard bij een veehouder die in de zomermaanden zijn vee in de uiterwaarden van de Waal had lopen, en daar moesten ze ook ge-

molken worden, zijn Petter diesel motor had het opgegeven en wilde niet meer starten. Als vertegenwoordiger in landbouwwerktuigen tractoren en melkmachines had ik wel een oplossing voor hem en verkocht hem een nieuwe motor. Het werd een Yanmar TS 50 er werd een passende poelie bij gezocht zodat de vacuümpomp het juiste toerental liep, pomp en motor werden in de "melkwagen" gemonteerd en de klant kon tevreden weer zijn koeien melken. Jaren later moest er een nieuwe motor komen, en in de werkplaats van het mechanisatiebedrijf wilde men de oude motor in de afvalbak deponeren. Ik vond dat toch eigenlijk zonde van de Yanmar en kreeg hem gedoneerd, als ik hem dan meteen ook meenam zodat hij uit de weg was, en dat gebeurde ergens in 2004. Het heeft toen nog wel een aantal jaren geduurd voordat ik tijd had om de motor te onderzoeken wat eraan mankeerde. Bij nader onderzoek bleek de motor vol met kool van de uitlaat te zitten. In de melkmachinekast was geen rookafvoer naar buiten gemaakt, en om het geluid te dempen deed de veehouder tijdens het melken fijn de kast waar de motor in stond te draaien dicht, en zo zoog hij zijn eigen uitlaatgassen op. Hoe ga je zo'n storing oplossen, de motor was bijna niet meer rond te draaien laat staan te starten, eerst maar eens flink ingespoten met remmenreiniger en in laten weken. Intussen had ik een zoektocht gestart naar onderdelen van de motor. Ik



kwam daarvoor terecht bij de firma Verhoeven in Maarheeze, ze hadden ze niet op voorraad maar konden ze wel bestellen. Naast de motor had ik van het mechanisatie bedrijf ook het onderdelen boek meegereggen. De vervuiling was maar ten dele opgelost zodat er niets anders opzat dan hem te demonteren. De cilinderkop en de kleppen en de klepstelen waren het meest vervuild, maar konden met benzine



toch goed schoon gemaakt worden. Het schuren van de klepzittingen zorgden ervoor dat de kleppen weer prima paste. De zuiger eruit halen viel ook nog niet zo mee, ook hier was het aanplakken van kool de oorzaak. De hamer en een stuk hardhout brachten uitkomst, de zuiger kon ik goed schoonmaken maar de zuigerveren waren overleden. Maar ik had het onderdeelnummer van het zuigerveren set, dus kon ik nieuwe bestellen. De zuigerbus kon ik met een hoonaparaat weer in orde krijgen, zodat de zuiger weer de goede passing kreeg en met een nieuwe koppakking kon de schoongemaakte kop er weer opgezet worden. Nu was het radiateurje aan de beurt want



beschadigen, op wat stick s na is
 dat best goed gelukt. Sp nend is
 dan het moment dat je di motor
 voor de eerste keer gaat arten,
 voor de zekerheid had ch maar
 ik een busje ,startpilote' gek ch maar
 ht, dat hield de motor goed aan ht, dat
 en op de KLV-show van : gang
 ik een redelijk goed loper : 07 had
 staan. Maar over het stat e motor
 naar lo-



hier waren de uitlaatgassen ook in
 gaan kleven, maar met de nodige
 benzine en veel lucht van de com-
 pressor lukt het ook om deze rede-
 lijk schoon te krijgen, de binnenk-
 ant waar het water in zat had ge-
 lukkig niks geleden en had geen
 onderhoud nodig, alleen nieuwe
 koelvloeistof erin. Om het brand-
 stofpeil te controleren zat er een
 slangetje aan de buitenzijde van de
 tank, dat werkt prima zolang het



drijven, want op een hoge uitzon-
 dering na worden er geen koeien
 meer in de wei gemolken. Met het
 groter worden van de veehouderij
 bedrijven in Nederland worden de
 koeien die voor een weidegang bui-
 ten lopen toch praktisch allemaal
 binnen gemolken, hetzij in een grote
 doorloopmelkstal of met een of
 meerdere robots. Je zou kunnen
 stellen dat in onze tijd de pruttelen-
 de melkmachine motoren zijn ver-
 drongen door de "robots". Hoe is
 het afgelopen met het leger van
 melkmachine motoren? De robots



pen was ik niet helemaal tevreden,
 en de jaren erna ging het starten
 steeds moeilijker tot dat de motor
 helemaal niet meer aan de gang te
 krijgen was. De oorzaak was duide-
 lijk hij kreeg geen brandstof op zijn
 verstuiver, en hoewel ik best iets
 durf te repareren; maar een brand-
 stofpomp? Dat dorst ik niet zomaar
 aan, en goede raad was duur. De
 oplossing vond ik bij ons museum
 Siemei in Veghel, een van de vrij-



doorzichtig is maar na al die jaren
 kon je er niets meer in zien, maar
 een nieuw slangetje erop is niet zo
 moeilijk en een paar klemmetjes
 ook niet. Het plaatwerk had maar
 een enkele kleur "zwart", dus dat
 was best nog een dingetje om de
 juiste kleuren van de motor weer
 boven te krijgen en niet te veel te



melken nu de koeien, en de moto-
 ren soms samen met vacuümpomp,
 en heel soms ook nog een melkwa-
 gentje zie je op de oldtimershows
 en tentoonstellingen en in het mu-
 seum.



willigers had ervaring met brand-
 stofpompen en pompjes, hij kwam
 er achter dat verkleefde brandstof
 op de plunjer in de brandstofpomp
 de oorzaak was dat de plunjer bleef
 hangen. Nadat hij alle delen van de
 brandstofpomp schoon gemaakt
 had, en alles weer gemonteerd, liep
 de motor als een nieuwe ook statio-
 nair is het nu een genot om naar te
 luisteren. Helaas is hij niet meer
 nodig om een vacuümpomp aan te

P.S. een aantal foto's zijn beschik-
 baar gesteld door museum Siemei
 in Veghel, hier is een mooi verza-
 meling motoren te zien en niet al-
 len voor de aandrijving van melk-
 machines.

Piet van der Poel



Oplossing puzzelhoek

De oplossing van de puzzel van October is:

Voedingsmiddel



Goede oplossingen kwamen van:

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

06-51939670

LIEMPDE

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

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

Werner van Gestel

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

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

ZES WIELER

Hij is zeker indrukwekkend - maar is hij ook geschikt voor dagelijks gebruik? Of is de Valmet 1502 gemaakt voor taken die eigenlijk niemand doet?





Een zeswielige trekker, is dat nodig? Dat vinden wij zeker! Een kleine fabrikant in een uithoek van Europa ging in de jaren zeventig bewust zijn eigen weg. Deze leidde tot de Valmet 1502, mogelijk de meest ongewone tractor van het jaargang 1975.

De versnellingspook hoort niet tussen de knieën van de bestuurder, maar rechts van de stoel, zodat de schakelhand er vanzelf op valt. En die moet niet rond zijn, maar meer handvriendelijk, eerder vierkant met gebogen zijcanten, zoals de vorm van een televisiescherm. Dat vond Rauno Bergius, hoofdontwikkelaar bij Valmet, rond 1965. Bergius had een vrij duidelijk beeld van hoe een tractor zou moeten werken. Zijn ideeën hebben er in belangrijke mate toe bijgedragen dat deze kleine tractorfabriek, een levendige tractorfabrikant werd. Rauno Bergius bracht moderne ontwikkelings- en ontwerpmethoden in productie, en omdat hij eerder in een andere branche had gewerkt, ook allerlei ongewone ideeën daarbij. Bijvoorbeeld de vorm en opstelling van de schakelhendel, en in het algemeen de oriëntatie van de tractor naar de bestuurder toe in plaats van andersom. "We hebben een ruw klimaat hier in Finland. Ik dacht in mezelf, de productiviteit van een tractor zou aanzienlijk hoger kunnen zijn. Als een cabine standaard en sober en kaal is, zei hij later in een interview. En dan zeker een half jaar vorst, dan is zelfs de meest geharde boer terughoudend om op deze tractor te stappen. Tenzij de tractor een cabine heeft, met een isolerende binnenbekleding. En terwijl we toch bezig zijn (reflecteerde Rauno Bergius), kunnen we ook andere dingen aangenamer maken.



De Valmet 02 Sarja (Serie) bestaat uit zes modellen - Een afwezig- : 502, 602, 702, 802, 1102 en het topmodel de 1502.

Bijvoorbeeld een vlakke cabinevloer zodat de tractorchauffeur, gekleed in dikke winterkleding, zijn bontlaarzen niet langs en tussen de schakelhendels hoeft te wringen. De versnellingsbak is nu volledig gesynchroniseerd en we voegen hydrostatische besturing toe zodat de bestuurder niet hoeft te zweten. want een zwerterig hemd is bij min 15 graden erg ongewenst. Zo werd de Valmet 900 geboren, die in 1967 op de markt kwam. Met alle standaard extra's was het niet bepaald goedkoop, maar de klanten begrepen het concept duidelijk. In de jaren die volgden groeide rond de 900 een hele modelfamilie op, met zelfgebouwde modulaire motoren en een zelf gefabriceerde versnellingsbak. Maar de volgende generatie was al in de maak, en dit keer was een industrieel ontwerper vanaf het begin hierbij. Henrik Wahlforss ontwikkelde de vorm van de tractoren verder, gaf ze een familiegelekenis en her-ontwierp de cabine volledig: veel breder, aanzienlijk meer glas, grotere deuren, verwarming en ventilatie via het instrumentenpaneel, versnellingspook en hefbediening rechts van de



Pisterups of Bull? ook voor de skivrienden egaliseerde de Valmet 1502 de verschillende skibanen in Finland.

stoel. In 1971 startte deze tweede ergonomisch ontworpen generatie met de Valmet 502. Zoals overal eisten Finse klanten op dit moment meer pk's en een snelheid van minimaal 30 km/u. Wat betreft de motor, hoeft dat geen probleem te zijn. Het staatsbedrijf Valmet was eigenaar van een motorenfabriek in Linnavuori, die ooit al de benzinemotor voor de eerste Valmet-tractor had geproduceerd en tegelijkertijd een diesel had ontwikkeld - trouwens, met directe injectie vanaf het begin, behoorlijk geavanceerd voor de vroege jaren vijftig. De

collega's in Linnavuori waren nu bezig met een supermoderne zescilinder turbomotor, goed voor 136 pk en precies goed voor de nieuwe geplande Valmet. Zijn kenmerken werden in 1973 gedefinieerd door hoofdontwikkelaar Bergius en productontwerper Wahlforss: maximaal chauffeurscomfort voor werken zonder vermoeidheid bij hitte en vorst, bij lange hogesnelheidsritten over winterse boswegen,



De chauffeur van de Valmet 1502 heeft de optie om de achterwielen omhoog te brengen. Dit verkort de wielbasis, wat de wendbaarheid vergroot.

of bij het werken met de zesbladige ploeg. Aha, zei Wahlfors, goede airconditioning, dat kunnen we met een vrijdragend cabinedak. Het interieur is schaduwrijk en als het regent of sneeuwt, raken de naar binnen vallende ramen niet zo snel verstopt. Laten we het doen, zei Bergius. Op dat moment kwam er een derde collega bij, de jonge ingenieur Hannu Niskanen. Twee jaar eerder had de man het concept van een zeswielige trekker gepresenteerd in zijn afstudeerscriptie - dit eigenaardige idee spookte al een paar jaar door de ontwikkelingsafdeling, en Niskanen had het de theoretische vorm gegeven. Nu legde hij zijn tekeningen op tafel en zei: Laten we eens een beetje verder denken dan de landbouw, misschien in de richting van bosbouw en bouwmachines, je hebt sterke tractie nodig, veel torsie van de assen, goed draagvermogen. Laten we een zeswielige tractor bouwen, het



1. motor, 2. behuizing van koppeling en uitgaande as, 3. versnellingsbak, 4. differentieel, 5. Achterdrager, 6. Aftakas, 7. Hydraulisch systeem, 8. Hydrostatische besturing, 9. Vooras

kan een universeel apparaat worden. Misschien moeten we dat eens proberen, zei hoofd ontwikkeling Bergius, want de dubbele as heeft nog een ander aspect. Als zo'n zeswielige tractor snel rijdt, laten we zeggen op boswegen met gaten erin, hoe beschermen we de bestuurder dan tegen harde schokken? Geveerde stoel? Helpt de wervelkolom, maar het stuur en de pedalen raken nog steeds. Geveerde cabine? Veel te ingewikkeld. Pende-

lende dubbele wielen halveren de diepte van elke hobbel. We hangen de vooras kruiselings zwaaiend op, en maken nu een driehoek tussen de ophangpunten van de pendelelementen, trekken telkens een middellijn en plaatsen de bestuurder precies op het punt waar de drie middellijnen elkaar snijden. Op dit punt compenseren de drie slinger-elementen alle trillingen maximaal. Zo ontstond de Valmet 1502. De dwarsdoorsnede laat zien dat onder het futuristische omhulsel een normale tractor zit, waarbij de voorkant een half frame kreeg, omdat de zescilinder type 611 CS was ontworpen als universele motor en ook werd gebruikt in vrachtwagens, diesellocomotieven en andere toepassingen. Gezien de lengte van de 1502 is hij vrij compact (de radiator zit boven de vooras) en heeft een conventioneel ontwerp. De Transmissie is de zestienversnellingsbak die optioneel was op de kleinere Valmet-modellen. Het differentieel is in principe ook conventioneel, maar is voorzien van schijfremmen. Ten slotte is de eindaandrijving via een ingebouwde tandwielkast met een wielbasis van 1257 millimeter. Het was daarom noodzakelijk om kleine wielen op 22,5 velgen te monteren, en de Zweedse rubberfabriek Trelleborg leverde deze benodigde 500/16 banden. En zo stond er in 1975 een zeswielige trekker voor het verbaasde publiek - niet als grapje, maar als bijdrage aan een efficiëntere landbouw, in serie gebouwd, direct leverbaar. En nu? De klanten hielden zich kalm. Hoewel de 1502 een aanzienlijke trekkracht zou kunnen ontwikkelen en de chauffeurs zelfs frisser van een dag werk thuis zouden kunnen komen, dan met welke andere tractor dan ook, werden al snel een paar nadelen duidelijk. De dubbele assen zijn slecht in het nemen van bochten, daarom moet de



De hydraulische pomp pompt 26 liter per minuut en werkt met een druk van 230 bar. Achteraan heft de Valmet 1502 zo'n 3500 kilo.



De zescilinder 611CS komt uit eigen huis en heeft een vermogen van 136 pk.



Het prototype van de Valmet 1502 maakte al veel indruk bij het publiek, in de verkoop was dit aanzienlijk minder.



Het verbruik van de Valmet 1502 is beduidend hoger dan dat van vergelijkbare tractoren. Met 180 liter is de inhoud van de tank, die achter de radiator zit, ook veel groter.



De grote schuifdeuren vergemakkelijken de instap en zorgen in de zomer voor extra frisse lucht.



Het selecteren van versnellingen vergt wat oefening. De versnellingsbak wordt beschouwd als een zwak punt omdat deze is ontworpen voor maximaal 100 pk



Zicht rondom, ventilatie en een modern dashboard zorgen voor comfort. Het extra grote koppingspedaal spreekt voor functionaliteit



De achterste wielen kunnen doormiddel van hydrauliek omhoog gebracht worden.

bestuurder soms manoeuvreren waar conventionele tractoren gewoon draaien. Bovendien brengt de 1502 meer dan zeven ton dienstgewicht naar het veld, waarmee hij in de gewichtsklasse van Amerikaanse gigantische tractoren valt. Dit is niet in de laatste plaats te danken aan de krachtige dubbele wieldragers, zware gegoten delen met tandwielkasten aan de binnenkant - dit zorgt wel voor een betrouwbare en onderhoudsvrije werking, maar ook voor een grote massa. Natuurlijk kun je met de dubbele wielen je eigen trucjes doen. Elke wieldrager zwaait vrij rond de schommelassen, maar heeft een hydraulische demper die de doorbuigingen bij normaal bedrijf opvangt. Het is echter geen passieve schokdemper, het stelt u in staat actief in te grijpen in wat er gebeurt door de wieldrager omhoog of omlaag te brengen. Dit kan aan één of beide zijden, zodat de bestuurder zelf de torsie van de dubbele assen kan beïnvloeden. Op deze manier kruipt de 1502 over obstakels die anders bijna niet te overwinnen zouden zijn. Dit is vooral interessant bij het maken van hout. Voor landbouwers is het handig om de achterwielen omhoog te kunnen brengen en zo de wielbasis te verkorten, wat de wendbaarheid ten goede komt. Het publiek van landbouwtechnologie was onder de indruk, maar hield zich terughoudend bij het bestellen van deze tractor. Importmerken hadden



Ook de verkoopactie waren geen succes: het bleef bij 25 tot 40 exemplaren.

vergelijkbare krachtige tractoren met vierwielaandrijving (uit West-Duitsland bijvoorbeeld de Fendt Favorit 612 CS of Deutz D 13006), die niet minder bekwaam waren in het veld en veel minder kostte. Valmet voegde in 1979 vierwielaandrijving

toe aan de 1502 met voorassen van Carraro en NAF, maar dat hielp de verkoop niet. De productie eindigde een jaar later. Hoeveel 1502's er zijn gemaakt, is niet helemaal zeker. De informatie varieert tussen de 25 en 40 stuks. Het laatste aantal kan afwijkende modellen bevatten, zoals de 1542 die is opgewaarderd als een vliegtuigtrekker. In deze functie is het algehele concept uitstekend. Laten we op dit punt ons perspectief een beetje uitbreiden. Sinds de oprichting na de Tweede Wereldoorlog in 1946 was Valmet Oy (Va/Lion Metallitehtaat) - in het Nederlands: Staatsmetaalfabriek - een bedrijf onder wiens dak verschillende fabrieken naast elkaar werkten: Valmet produceerde ook papiermachines, schepen, wapens, en veel andere dingen. Een ontwikkeling in een deelvennootschap was altijd van strategisch belang voor de hele groep. Om deze reden speelde de 1502 een sleutelrol: hij diende als basis voor bosbouwmachines en bouwmachines, die Valmet vervolgens onder de merknaam Valtra aanbood, en die eigenlijk veel beter werden ontvangen dan de 1502 zelf.

Na de testritten gingen de eerste exemplaren van de 1502 de turfwinning in, anderen - vanwege de goede tractie - gingen in de bosbouw. Zeer weinig exemplaren werden gebruikt in de landbouw.



Tekst: Till Schauen

Foto's: Iikka Kekko, Valtra-archief

Overgenomen en vertaald uit het mooiste Duitse Oldtimertijdschrift:



De 1502 werd ook gebruikt om vliegtuigen in of naar de hangar of op het vliegveld te slepen.



E van eenvoudig

Wedergeboorte - het arbeidsverleden heeft erg meegespeeld bij deze Deutz E12. Ondanks dat alles liet Holger Völkel hem weer snorren.





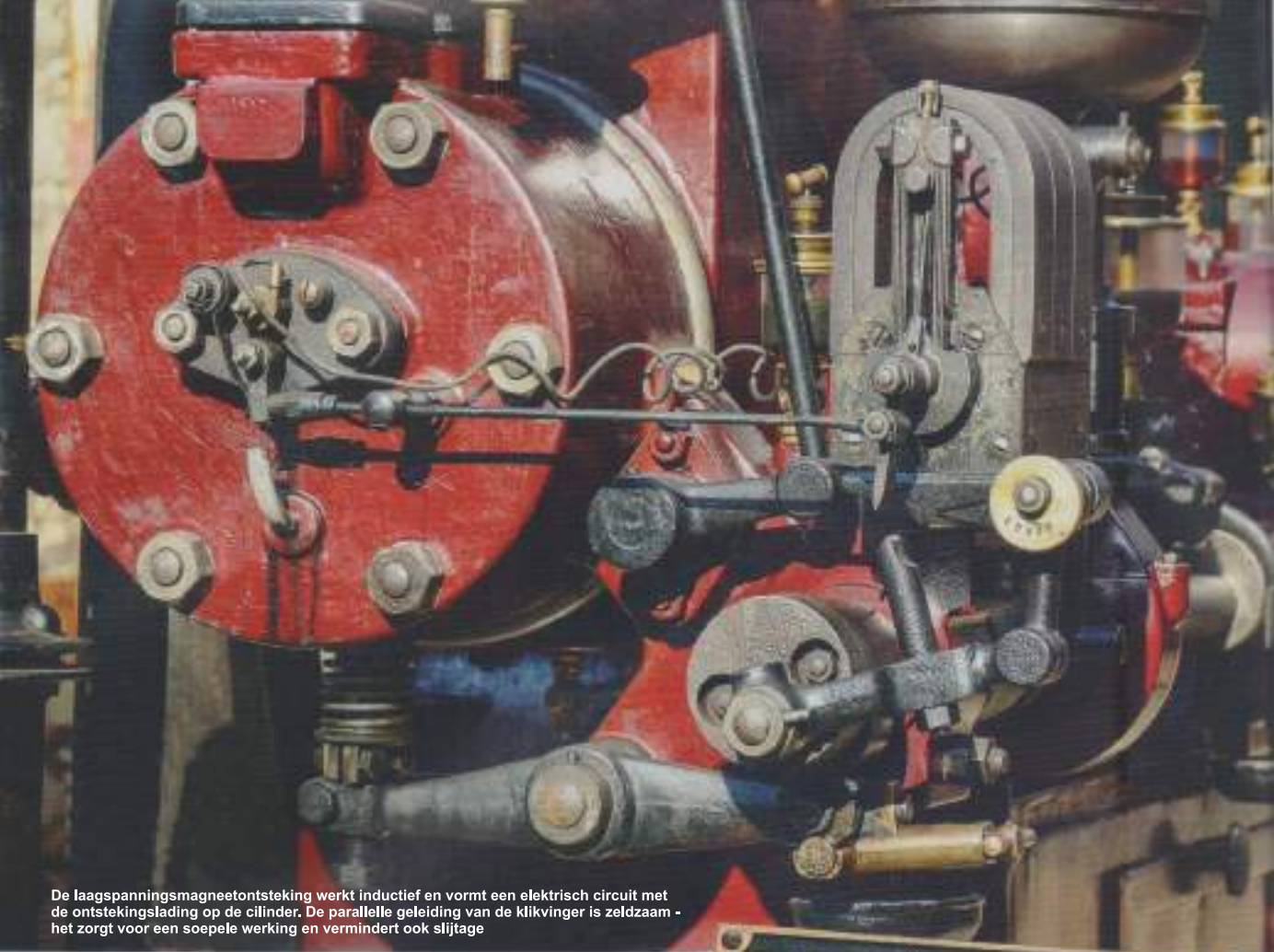
De restauratie van dergelijke vroege motoren is de hoogste discipline in de Stationaire motoren Wereld. Holger Völkel is daar goed in, zelfs ontbrekende onderdelen weerhieldden hem er niet van wederopbouw af. Het werk vereiste handmatige ambachtelijke vaardigheden en historische expertise - maar toch bleven er nog veel verrassingen.

De motor, of wat er nog van over was, was een triest gezicht: zuigers verroest, krukas en vliegwiel ontbraken, evenals de hoofdlagerkap, de olieslinger en andere "kleine dingen". Strikt genomen was dit een geval voor de schroot hoop. Aan de andere kant lieten de onderdelen op het eerste gezicht zien dat het een zeldzame en oude Deutz was. Wie weet of, en wanneer je weer zoiets ooit in handen krijgt. En of alles dan in een betere staat zijn, is een ander verhaal. Bovendien: de belangrijkste zaken als carter, cilinder, zuiger, nokkenas, tandwielen en diverse aanbouwdelen waren er al. Holger Völkel dacht dan ook niet lang na, en greep hem meteen, toen een vriend deze motor aanbood. Aan de hand van het bewaard gebleven type-

plaatje en de op het carter gestempelde leverdatum was het voor de Thüringer niet moeilijk om het exacte type te bepalen. Deze 52-jarige, over wie we het nu hebben, is in oude motor en tractorringen bekend. Van Leipzig via Nuenen tot Somsdorf is er nauwelijks een treffen waar hij niet opvalt - of het nu met een speciale motor is of met zijn zeldzame Stockrups. Hij verteld: "Ik heb de Deutz enige tijd geleden van een vriend gekocht. Met de grote watertank is het wel iets bijzonders, de slechte staat vormde geen belemmering. Hij draaide vroeger in een molen en werd gebruikt als back-up, wanneer de waterkracht niet voldoende was. Deze uitvoering is uitgevoerd als gasmotor. Hij liep vanaf het begin op stadsgas, nu op propaan." Tegenwoordig is deze E12, gebouwd in 1906, een zeldzaamheid, maar te oordelen naar zijn uiterlijk is het slechts een van de vele in de voorouderlijke galerij van Deutz-motoren. Alleen al in de eerste kwart eeuw produceert Deutz meer dan een dozijn verschillende modelseries, die elk zijn onderverdeeld in verschillende typen, waarvan elk met verschillende ontwerpen - het is een bijna onhandelbare variëteit. Het varieert van de kleine 1 pk zuigermotor tot de 600 pk dubbelwerkende



Met de zeldzame grote watertank is deze Deutz E12 een van de vroegste verdampersgasmotoren.



De laagspanningsmagneetontsteking werkt inductief en vormt een elektrisch circuit met de ontstekingslading op de cilinder. De parallelle geleiding van de klikvinger is zeldzaam - het zorgt voor een soepele werking en vermindert ook slijtage

gasmotor die zo groot is dat je erop kunt lopen. Sommige van deze motoren worden maar één keer gebouwd,

terwijl andere duizenden keren worden gebouwd. Rond de eeuwwisseling beschreef het bedrijf uit Keulen de productieomvang zeer beknopt met de woorden: "Meer dan 42.000 motoren met ongeveer 200.000 pk in bedrijf. 210 prijzen en onderscheidingen alleen voor gas, benzine en petroleummotoren. "De E12 is hier niet eens bij inbegrepen. Deutz had deze serie, aangeduid met de letter "E", in het assortiment vanaf het einde van de jaren 1880. In overeenstemming met de diversiteit die werd beoefend, varieerden de prestaties binnen de serie van één tot 70 pk. De situatie werd nog verwarrender na de eeuwwisseling, wanneer de Keulen een nieuwe indeling volgens modelreeksen introduceert, maar kort daarna weer overboord gooit, en vervolgens meerdere keren verandert. Getuigd uiteindelijk echter van de blijvende verandering en het bijna onhandelbare modeldiversiteit van de oudste motorenfabriek ter

wereld. In de zoektocht naar het best mogelijke compromis tussen ontwerpinspanning, prijs en prestatie, werden de motoren onderworpen aan een constant ontwikkelingsproces. De E12 van Holger Völkel laat dit heel duidelijk zien. De machine is ontworpen als een horizontale eencilindermotor met een aan de zijkant aangebrachte bedieningsas. Deze genereert de ontstekingsvonk via de laagspanningsmagneetontsteking, opent en sluit de kleppen, drijft een oliepomp aan en regelt bovendien de gastoevoer met een beweegbare nok gekoppeld aan de centrifugaal regelaar. Met uitzondering van enkele wijzigingen (bijvoorbeeld met betrekking tot de ontsteking), zullen tegen het midden van de jaren twintig vrijwel alle Duitse fabrikanten van middelgrote



Technische gegevens	
Deutz E 12 Nr. 44649	
Fabrikant:	Gasmotorenfabrik Deutz
Motor:	Otto gasmotor, zijklepper, met nokkenas, centrifugaalregelaar, laagspannings magneetontsteking, verdampingskoeling en oliesmering
Cilinders:	1 liggende
Boring x slag:	190 x 280 mm
Inhoud:	7939 ccm
Vermogen:	8 pk bij 300 rpm/min
Vliegwiel:	ø 1400 mm
Riemschijf:	ø 350 mm, Breedte: 150 mm
LxBxH:	2000 x 1030 x 1700 mm
Gewicht:	1500 kg
Bouwjaar:	13-12-1906



Deze machine van horizontaal ontwerp met de uitwendige bedieningsas liep ooit als vervangingsaandrijving in een molen en was zwaar versleten.



Het zigzag-ingebouwde houten labirint van de verdamper top condenseert opstijgende stoom en leidt deze terug naar het waterreservoir.



Bijzonder is ook de druppelvanger (links) gevoed door een oliepomp. Het voorziet de zuigerpen van smeerolie via een kanaal in de zuiger.

stationaire motoren zich oriënteren op dit ontwerp. Tot nu toe. Zelfs van een afstand laat de watertank zien dat de motor een verdamper is, maar je zoekt tevergeefs naar het gebruikelijke open mondstuk waaruit de overvloedige stoom ontsnapt. In plaats daarvan is er een rare opschroefbare kom die doet denken aan de behuizing van een oliefilter, behalve dat het deksel hier gaten heeft. Dus wat is dat? "Toen ik het deksel losschroefde, verscheen er een houten labirint in een zigzagpatroon in het opzetstuk. Het was in goede staat, maar zat zo vast dat ik het erin heb gelaten. Het doel is dat de stoom zich daarin verzamelt, condenseert tot water, en vervolgens terug druppelt in het wa-terreservoir. Dat werkt eigenlijk best goed. Pas als de motor echt heet is, ontsnapt er stoom door de gaten in de kap. Men heeft dit principe ongeveer van 1905 tot 1907 toegepast. Daarna kregen de motoren een opschroefbare, kleinere watertank met verdamperopzetstuk." Zoals ik al zei: met vallen en opstaan. Maar hoe kreeg Holger Völkel de motor

ondanks de ontbrekende onderdelen weer zo goed in elkaar? Hoe doe je zo iets? "Nou; het onderframe is een reproductie, omdat de motor daar gewoon op een betonnen sokkel was geschroefd. De krukas daarentegen liep oorspronkelijk in een Schlütermotor. De slag was goed, en dat was de beslissende factor, ik hoefde alleen maar wat materiaal van de krukas en de lagerzittingen te verwijderen en de krukpenen af te stellen." Naast vakmanschap vraagt zo'n project ook een beetje geluk. Zoals bij het vliegwiel. "Een boer had hem als frontgewicht op zijn tractor gemonteerd, herkomst onbekend. Het was een perfecte pasvorm en gewicht, zelfs de spiebaan was goed. Maar het mooiste is dat de contragewichten die op de krukas ontbreken al in het vliegwiel waren verwerkt."

**Tekst & foto's:
Jens Kraus**

Vroeger liep hij op stadsgas, nu op propaan. De gastoevoer wordt geregeld met de klep. Als het open is, regelt een.....

Overgenomen en vertaald uit het mooie Duitse Oldtimertijdschrift:



..... op de stuuras verschuifbare conische nok, toerental afhankelijk de openingstijd van de inlaat klep, en doseert ook de gastoevoer.

De geschiedenis van:



De historie van Holder begint in 1888. In dat jaar stichtten de broers Friedrich en Martin Holder een machinewerkplaats en magneetfabriek in Urach. Na een paar jaar verlaat Martin Holder het bedrijf, dat inmiddels al verhuisd was naar Metzingen. In de jaren daarna specialiseerde Holder zich verder in het ontwikkelen van gewasbeschermingsmiddelen. Na een periode van snelle groei werkten er in 1912 zo'n 100 medewerkers voor 'Gebrüder Holder'. In 1913 ontwikkelde Holder de eerste zelfstandige rugspuit ter wereld; een concept dat nagenoeg ongewijzigd nog steeds gebruikt wordt. In 1930 bracht Holder een universeel inzetbare eenassige trekker op de markt. Deze trekker beschikte over een aantal voor die tijd revolutionaire specificaties. Afzonderlijk te remmen wielen, riemschijf en aftakas waren



deze eerste vierwielige trekkers waren voorzien van de originele Holder motoren en zijn daarom tegenwoordig zeer gewild bij verzamelaars. Een jaar later bracht Holder de A10 op de markt: de eerste trekker met vierwielaandrijving én knikbesturing. Dankzij een permanente 'echte' vierwielaandrijving en de kleine draaicirkel was de trekker een groot succes. Dit unieke concept wordt nog steeds tot grote tevredenheid toegepast in de huidige generatie Holder kniktrekkers. Parallel aan de ontwikkeling van motoren en trekkers ging ook de vernieuwing in de spuittechniek door. Ook hier zette Holder de toon. Motorvatspuiten, axiaalstroomspuiten, Dositron spuitelektronica, dwarsstroomspuiten en het IS-systeem zijn goede voorbeelden van Holder-ontwikkelingen. In 1991 brengt Holder de C 6000 Hydrostat op de markt, de eerste trekker met een digitaal-elektronische aansturing. Een microprocessor bewaakt en regelt alle belangrijke systemen

richtinggevend voor de trekkerindustrie. Holder was ook de eerste fabrikant die een kleine dieselmotor ontwikkelde. Deze lichte en in 1950 geïntroduceerde motor kon zeer goed gebruikt worden voor de eenassige trekkers. Het concept werd verkocht aan de firma Sachs en deze Holder dieselmotoren zijn in zeer grote aantallen onder de naam 'Sachs Diesel' over de hele wereld geleverd. In 1953 introduceerde Holder haar eerste vierwielige trekker. Namelijk de B10 en de B12,





B10



B12

van het voertuig om de trekker optimaal af te stemmen op de werkomstandigheden. De in 1993 geïntroduceerde Generatie 2000 serie is geheel modulair opgebouwd, zodat op een eenvoudige manier klant specifieke trekkers geassembleerd kunnen worden. De in 1995 gebrachte 'Multipark' serie zette opnieuw de toon. Een complete serie trekkers, speciaal ontwikkeld voor de openbare ruimte. De serie bestaat uit vijf modellen, die allen een hydrostatische aandrijving en even grote wielen hebben. Vanzelfsprekend heeft de Multipark serie 'echte' vierwielaandrijving en knikbesturing. 1998 is het jaar dat op de spuitmachines het OVS systeem op de markt wordt gebracht. Deze ontwikkeling wordt in Duitsland met een "gouden medai-



lle" beloond als meest innovatie product in dit marktsegment van dat jaar. Introductie van het Dual Drive systeem op de 700/800 en 900 serie hydrostaat trekkers vond plaats in 2001. Dit systeem biedt voor de

hydrostaat trekkers de mogelijkheid om de aandrijving bij hoge transportsnelheid om te schakelen naar mechanische aandrijving. In 2003 werd de bekende A-Trac serie 400/450 en 560 vervangen door de moderne A 5.58 voorzien van nieuwe technieken, zoals een elec. omkeerschakeling, joystickbediening voor hydrauliefuncties en een zeer moderne cabine. Een compleet nieuwe trekker in de C serie werd in 2005 geïntroduceerd namelijk de Holder C 4.74. Holder geeft met deze trekker zeer duidelijk zijn visitekaartje af. Ongekende mogelijkheden voor hydrauliefuncties, groot hefvermogen, veel vermogen, dit alles gecombineerd met "echte" Holder kenmerken zoals vier even grote wielen, 4 wd., knikbesturing. In 2005 wisselde Holder weer opnieuw van eigenaar, Uzel een Turkse landbouwmachinegroep kocht het bedrijf, maar in 2008 vraagt Holder bij de rechtbank van Tübingen een insolventieprocedure aan, en komt Holder weer in Duitse handen: de aandeelhouders Christopher Weiss, Carl-Heiner Schmid en Martin Haas namen het bedrijf over, en gaven het een nieuwe naam namelijk; Max Holder GmbH. Met ca. 140 werknemers produceerde Holder in Metzingen tot 2019 met succes speciale voertuigen voor gebruik in de Wijnbouw en fruitteelt. Maar ook vonden vele tractoren en voertuigen van Holder hun weg bij Gemeente's, in de Tuinbouw en (foto) Landschapsarchitectuur. In 2019 werd het bedrijf alweer overgenomen nu door Alfred Kärcher SE & Co. KG dat zich voornamelijk richt op productie van



Kommunalfahrzeuge, de naam Holder blijft behouden. Sinds januari 2021 heet het bedrijf voortaan Kärcher Municipal GmbH. Holder werd vroeger in Nederland geïmporteerd door Motrac in Zutphen. Heden is MechanCultuurtechniek; een onderdeel van de Mechangroep, de importeur.

Henk van de Langenberg



De Puzzelhoek

December

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

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

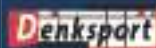
agenda@klw-vereniging.nl
Regina van der Meer
Stekstraat 21
5388 KS Nistelrode
06 12065610

De overgebleven letters vormen een controle:



In de garage

Met dank aan:



AANDRIJVING
AFSPRAAK
AUTOGORDELS
BRANDSTOFSTYSTEEM
BREAK
BRIK
CARAVAN
CARBURATEUR
CARROSSERIE
CASCO
DASHBOARD
DIMLICHT
DOORSMEREN

ELEKTRONICA
GEREEDSCHAP
HEFBRUG
JEEP
KOPLAMP
LAADSTATION
LEENAUTO
MOTORKAP
NETSPANING
NUMMERBORD
NUMMERPLAAT
ONDERDELEN
OVERALL

RAAM
REMLEIDING
ROEST
RUITENSPROEIERS
SCHOKBREKERS
SCHOKDEMPER
SCHROEVENDRAAIER
STUUR
UITDEUKHAMER
VERKOOP
VERSNELLINGSBAK
VERSNELLINGSPOOK
WAGEN

Attentie: Oplossing insturen, bellen of mailen vóór 27 januari 2023

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Uitlaat voor **Volvo** 350. Willie Koolen Keldonk. Email: Sientjekoolen@ziggo.nl Tel.: 06-20670693

3 **Wolseley** motoren, **Deutz** D4005 stationaire motor **IHC** type M 3 pk **Lister** L zonder onderstel, **PZ** 165 maaier, 2-wielige wagen afm. 1,8 x 4 meter met kenteken. Bandschuurmachine 380 Volt. **Bernard** W10, antieke boomgaard spuit ca. 1950. IJzerzaag 380 Volt. Chris Jansen Valkenswaard. Tel. 040-2012343 of 06-23197777.

Hanomag R40 goed lopend, bouwjaar 1946. **Hanomag** ploeg voor R22 compleet. Grote stationaire motor merk: **M.W.M.** bouwjaar 1926 ca. 25 pk, ook goed lopend. Dhr. Hissink Klarenbeek. Tel. 06-16752170

Hand waterpomp, groen, voor muurbevestiging. Arie Bankers Mariahout. Email: bankersarie@gmail.com. Tel. 06-50227710.

Vanwege inkrimping diverse tractoren en landbouwwerktuigen, o.a. **Mc cormick** 634 , 434, 275 , **International M Belarus** MT3, **Fiat** , Kunstmeststrooiers groot en klein **Lely** en **Vicon**, Ploegen, Cultivators , Diepculter, Kuilsnijder, Onderblok met dubbele koppeling en brandstofpomp van **Mc cormick** 523, P3 **Perkins** motor 700 uur op teller, Startmotor **MF**, Mestriek , **PZ** hooihark, **Claas** maaier, **PZ** Strela, div. oldtimer auto's o.a. **Daf**, **Volvo**, **NSU**, **Mercedes** London car taxi Diverse oldtimer tractor en auto onderdelen. P. van den Broek Tel: 0622668910 Email: pcmvdbroek@gmail.com.

Gevraagd

Stuurcilinder van **Case** 956 (2-wiel aangedreven). P.G. Maas Gerwen. Email: PJMaas22@caiway.nl Tel.: 06-22704529

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.

Stoomdagen

Hoeve Strobol Nijnsel

27-28-29-30 December



Loon en
Grondverzet
A.van Leuken

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

VISSER

www.visserautoelectra.nl

autoelectra-dieselservice





DIESELPOINT

- Dynamo's
- Startmotoren
- Voertuig elektronica,
- Auto elektronica diagnose
- Diesel techniek
- Common-rail systems
- Benzine injectie
- Magneetontsteking
- Eberspächer verwarming
- Airco service
- 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



**Alle kennis.
Bijna alle bomen.**

DONDERDOKK 4
5182 VJ SINT-OEDENRODE (NL)
T +31 (0)413 - 480489
INFO@VDBERK.NL - WWW.VDBERK



W. van den Biggelaar

Grondwerken en Persboringen BV

Duikers maken zonder graven,
in elke gewenste diameter

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



Joop Heijmans
Tel: 06-24651928
Magnetiseur
Wichelroedeloper



De Aardstraal



Landbouw en Tuin-Parkmachines
Reparatie, onderhoud en verkoop

V. VAN VIJFEIJKEN
MECHANISATIE

www.vanvijfeijkenmechanisatie.nl Tel: +31858769060 Wilhelminastraat 22B, Mariahout


Biggelaar
 installatiebureau

Samen voor duurzaam

sanitair
 verwarming
 ventilatie
 loodgieterswerk
 duurzame installaties

www.vandenbiggelaarinstallatie.nl


 Verlengde Noordkade 8
 5462 GE Veghel
www.siemei.nl
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 info@dehaas-advies.nl
 Oirschotseweg 62 5684 NK Best 0499 - 372107





Autobedrijf Timmermans
 auto - verkoop - service

Bedrijvenweg 6 Nistelrode
 Telefoonnummer: 0412 - 612221
 Email: autobedrijf.timmermans@home.nl
www.autobedrijf-timmermans.nl




SLIJPERIJ

KERS

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

MARK DE BRESSER
Handelsonderneming
 Tractoren - Machines - Oldtimers - Onderdelen

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

T Broks

Agrarische handelsonderneming en dienstverlening

In en verkoop en reparatie

Aarle-Rixtel
06 - 12290484

www.tbroks.nl

R VERHUUR SWINKELS

**VERHUUR AANHANGWAGENS
EN KOELWAGEN**

Tevens verkoop gasflessen

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

Kersten

Agri-handelsonderneming



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

Museum
*Hoeve
Strobol*

Ambachtelijk museum op 1600 m²
www.hoestrobol.nl

HANDELSONDERNEMING VAN SCHIJNDEL

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

www.handelsondernemingvanschijndel.nl



M.V.D. HEIJDEN

Autocentrum Zijaart B.V.

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



www.mvdheijdenzijaart.nl



De Rietkamp

AGRARISCHE HANDELSONDERNEMING

in- en verkoop van tractoren & landbouwmachines

Erwin van Griensven

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



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

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

www.elsen-agro.com

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

LANDBOUWMECHANISATIEBEDRIJF

**Willy
Marco** **MEGENS**

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



www.lmbmegens.nl

G CLASSIC PARTS
GRANIT
QUALITY PARTS



Al 28 jaar het clubhuis van de KLW

www.devresselsehut.nl

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

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

TOELEVEREN SNIJ EN COMPLEET PLAATWERK



LASER

Tot 10mm dik



PLASMA

Tot 35mm dik
Propan t/m 100mm dik



WATER

ALLE materialen tot 200 mm dik



Wonders Plaatwerk BV

Overbeekse 1
8288 HL Berlicum

Tel: 073-803 1261

WWW.WONDERSMETAAL.NL
plaatwerk@wondersmetaal.nl



Wonders Metaal BV

Staalconstructies - Hekwerken - Trappen



JOS MARTENS

TUIN & PARKMACHINES
LANDBOUW

Ginderdoor 55 - Mariahout 0499 - 42 31 31

www.josmartens.nl

John & Minou Fishwick

Nic. van Eschstraat 138 5061 VW Oisterwijk NL

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

E-mail: old20@planet.nl

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

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

Lagers: standaard en overmaat.

Koppakking-sets voor:

David Brown benzine/petroleum

David Brown 25D / 30C

David Brown 850 / 900 / 950 / rood 990

Fordson N / E27N / Fordson Major

Ferguson

Spatborden voor:

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

Implematic, Selectamatic 3 cil. 880

Ford Dexta, Fordson E27N, Ford 4000/5000 serie

Ferguson

Uitlaten voor:

Ferguson / David Brown

Fordson N / E27N / Major, Ford Dexta

Radiators voor:

Ferguson / Fordson N / E27N / Fordson F

OLD 20
Parts Company



OVERWATER
VERZEKERINGEN - PENSIOENEN - HYPOTHEKEN

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

www.oudtimers-verzekeren.nl

UNIVERSELE ELASTIEKEN

IN ALLE MATEN,
GESCHIKT VOOR OA:

- PARTYTENTEN
- ZEILBOTEN
- ZEILEN
- PLEZIERJACHTEN
- MARKTKRAMEN
- SPANDEKEN



AD MANDERS

06-23 69 44 34

A.MANDERS01@ONSNET.NU

HOEKSTRAAT 16

5674 NP NUENEN

ZEIL ZONDER RINGEN
VASTMAKEN MET KWIKCLIPS



VAN DIJK Heftrucks Uden BV



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

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

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

CASE II STEYR
AGRICULTURE
ABEKSERVICE



De Beeke 3 5469 DV Erp
tel: 0413 - 212174

www.abekservice.nl

WWW.EUROFARMTOYS.NL

LANDBOUWMINIATUREN - TRAMPOLINES

De grootste collectie farmtoys van Zuid-Nederland!



Doevendans - Bernhardweg 19 - 5394 AG - Oijen



VERBA®

Al 40 jaar een
begrip in
voerautomaten



VERBAKEL BV
Plastic & Stainless steel products

www.verba.nl

0413 474036 info@verba.nl