

# den uitlaat

Tweemaandelijks clubblad van de KLV



Nr. 2 april 2023

Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging





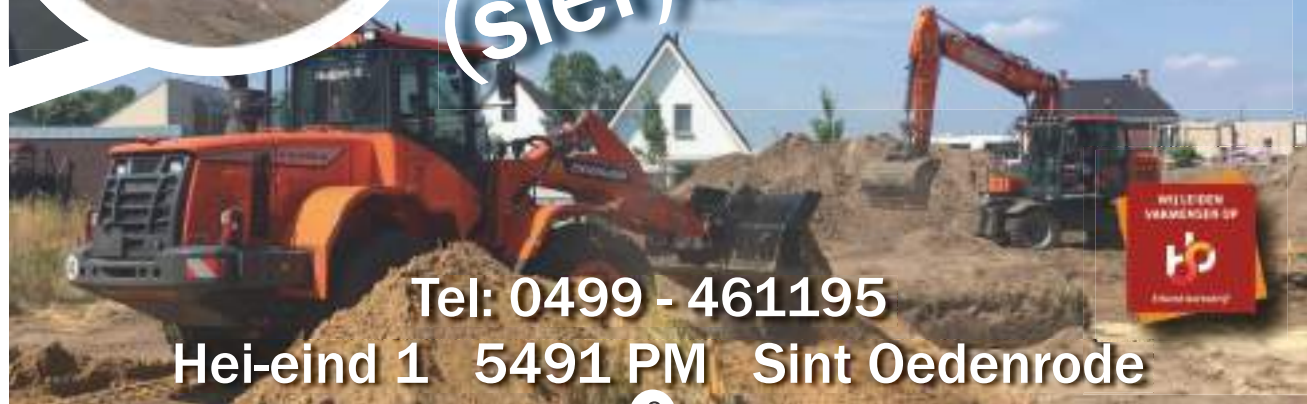
# H. KUIJPERS BV

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

Sloopwerken

Infra en  
Grondwerken

(sier)Bestratingen



Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode



**BROEDERSBOXTEL**  
HANDELSONDERNEMING

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



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

## Online advertentieplatform voor uw klassiekers



Gemakkelijk kopen en  
verkoop van klassiekers



Hét online advertentieplatform sinds 2009. Met meer dan één miljoen bezoekers per jaar is Online Classic World één van de grootste platformen voor de klassieke markt van auto's, vrachtwagens, motoren, agri & onderdelen.



**ONLINE CLASSIC WORLD**

[www.onlineclassicworld.com](http://www.onlineclassicworld.com)

van **D**eursen  
iervoeders

VOER / STROOISELS, OOK PARTICULIER



[www.vandeursendiervoeders.nl](http://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](http://www.manderssportprijzen.nl)

# Jansen Metals

## Metaalrecycling

### 0031 (0)622676797

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

Dorpsstraat 102  
5556VL Valkenswaard

# Acifit Accu Service

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

**tel: 06 42749800 [www.acifitaccuservice.nl](http://www.acifitaccuservice.nl)**



## OLDTIMERS VERKOPEN?

Meld u dan nu aan voor onze oldtimer tractor veilingen in april of september en ervaar zelf het gemak van VDI Auctions!

Interesse? Neem contact op met VDI Auctions.

Ook voor veilingen bij u op locatie.

WILT U ONZE  
DIGITALE NIEUWSBRIEF  
ONTVANGEN?

SCHRIJF U DAN IN OP ONZE SITE:

[WWW.VDIAUCTIONS.COM](http://WWW.VDIAUCTIONS.COM)



**VDI**  **AUCTIONS**

T. +31 (0)85 782 67 70 | [info@vdiauctions.com](mailto:info@vdiauctions.com) | [www.vdiauctions.com](http://www.vdiauctions.com)

**J.AARTS bv**

*grondverzet en transportbedrijf*

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

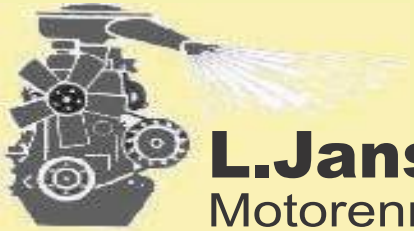
Gerwen



**STERK IN GROND-  
EN SLOOPWERK**

**Vakmanschap  
is wat telt**

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



# L. Janssen

Motorenrevisie

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

LANDBOUWMECHANISATIEBEDRIJF

Willy  
Marco & **MEGENS**

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



www.lmbmegens.nl

**G** CLASSIC PARTS  
**GRANIT**  
QUALITY PARTS



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



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

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

**Riverside VINTAGE**

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

**de Eenvoud**  
 Financiële planning

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

**FFP**  
 Financial Planning

**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](mailto:info@vdluutenelektrotechniek.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.

**BJC TOOLS**  
Erp • Made • Tholen • Eindhoven

*Service is  
crisis kwaliteit  
kwaliteit is  
onze service.*



**Alles voor huis, klus, groen en dier**  
Kerkwijk 81-83 5258 KB Berlicum  
073-5031273 [www.agribouwmarkt.nl](http://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**

- ✓ 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](http://www.corlangebanden.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

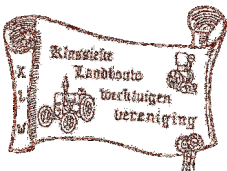
Joke Kuipers Zandstraat 63  
5691 CD Son & Breugel 06 13670287  
E-mail: penningmeester@klw-vereniging.nl

### 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:

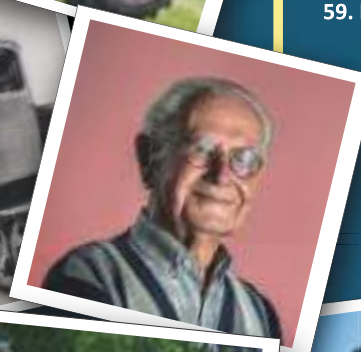


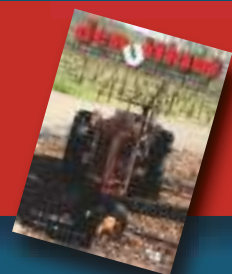
Foto voorkant: Facebook

10. Colofon/Inhoud
11. Voorwoord
12. KLW toertocht  
Keientrek 2023
13. Stand van zaken
14. Natte ruilbeurs
15. Evenementenkalender
17. Brabantse Oldtimerdag  
Liempde
18. Ik geef de krik
21. Oplossing puzzelhoek  
Puzzel prijswinnaar 2022
22. Geschiedenis Velie
27. Folder
28. Vondeling
34. Oud nieuws uit 1934
36. Wendbaar hulpje
42. Van front naar akker
48. Hoofdrolspeeler
52. Tuintractoren deel 21
55. Geschiedenis van Deutz
58. De puzzelhoek
59. In en uitlatjes

Inleveren Copy  
volgend nummer  
vóór 25 maart 2023

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

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



# Voorwoord

## Maartse buien

**D**e lente is weer begonnen, en de eerste K LW-evenementen van dit jaar hebben we alweer achter de rug. Tijdens de ruilbeurs hadden we wel veel last van de maartse buien, of eigenlijk maar één bui, alleen duurde die heel de voormiddag. Wel jammer, maar het weer kunnen we gelukkig niet regelen, en het is ook al lang geleden dat we zo'n slecht weer gehad hebben tijdens een ruilbeurs. Verder is er achter de schermen gewerkt aan eindelijk een nieuwe website; die met de jaarvergadering gepresenteerd is. Ook hebben we de jaarvergadering van Fehamec bijgewoond, die over de stand van zaken op landelijk en Europees niveau, dat klinkt allemaal als ver van ons bed show, maar toch met alle regelgevingen die ze in Brussel en Den Haag bedenken, is het wel belangrijk dat we daar iemand hebben die de belangen

van onze hobby behartigt. Ook heb ik overleg gehad met de andere oldtimerclubs over de ploegwedstrijden en hoe dat in toekomst verder moet; maar meer daarover in het volgende blad. Nu we de maartse buien inmiddels achter ons hebben kunnen we hopelijk op naar de zon en de verschillende toertochten die op touw staan. Allemaal weer veel leesplezier in deze uitlaat, en tot snel op een van onze evenementen.

**Tjef Broks**



**info redactie**

Ook het tweede clubblad van dit jaar hebben we weer goed kunnen vullen. Naast de clubmededelingen en verslagen, Een uitgebreide evenementenkalender en de puzzeloplossing met de puzzelaar van 2022. Ook nog diverse interessante artikelen om nog eens door te lezen. Weer 68 bladzijden vol, veel leesplezier. Red.





**O**p zondag 21 mei 2023 vindt de jaarlijkse Voorjaarstoertocht plaats. We nodigen jullie uit om rond 10.00 uur aanwezig te zijn voor een vers kopje koffie/thee met iets lekkers op de Bosschebaan 6, 5472LK te Loosbroek want we willen om 10.30 uur vertrekken, en een flinke ronde rijden in de mooie omgeving van Bernheze en omstreken. Tussen de middag zorgen we voor een smakelijke lunch waarna we onze tocht vervolgen en bij terugkomst kunnen aanschuiven bij het buffet. We gaan ervan uit dat de weergoden ons goed gezind zijn zodat we er met z'n allen een leuke en gezellige dag van kunnen maken. Voor inlichtingen kun je bellen naar Gerard Smits. Telefoon 06-53187886

**Groetjes Jacky en Chantal Kanters**



# Keientrek 2023



## Goededag KLW leden

Het plattelands festival zit er weer aan te komen. Na een jaar van oefenen en experimenteren willen dit jaar nog beter voor de dag komen. We hebben de afgelopen tijd zeker niet stil gezeten, samen met verschillende andere vrijwilligers hebben we diverse keien erbij gemaakt, om zo per klasse een mooiere competitie te kunnen creëren. Op zaterdag is de keientrekbaan toegankelijk voor iedereen. Net zoals afgelopen jaar gaan op we op zondag er weer een mooie wedstrijd van maken. Dit gaan we doen in diverse klassen voor zowel groot en klein en natuurlijk ook voor de gloeikoppen. Meer informatie hierover volgt in het clubblad van Juni.

Met vriendelijke groet,  
**Martijn Verbakel, Willem Swinkels en Frank Wijffelaars**





# Natte voorjaars ruilbeurs

**D**e Voorjaars ruilbeurs hebben we al weer gehad. Het is dit jaar voor het eerst in onze geschiedenis, dat we door de vele regen een minder goed bezochte markt geworden. De opkomst van de markthandelaren was minimaal, er hoefde deze keer niet gepast en gemeten te worden dat iedereen een plekje had. Degene die gekomen waren mochten staan waar ze wilden, helaas voor de meeste wel de hele ochtend in de regen. We hebben om de markthandelaren tegemoet te komen, deze keer geen staangeld gevraagd. Het was daarom gewoon fijn voor ons dat er toch nog enkelen gekomen zijn. En zoals wel te verwachten was, zijn er door het weer ook veel minder bezoekers geweest; maar een kleine 375

betalende bezoekers. Toch was er, ondanks het slechte weer, een gezellige sfeer in de loods bij de firma Kuijpers daar was de kachel aan, en gingen de koffie, soep en broodjes er toch weer goed in. Er werd hierbij weer gezellig bij gekletst door iedereen. We willen ook langs deze weg onze vaste vrijwilligers weer hartelijk bedanken voor hun inzet. Want zonder deze mensen kunnen we zeker geen Markt organiseren. We hopen van harte; dat het weer bij de ruilbeurs van Oktober beter is, en dat de opkomst dan weer lekker druk wordt.

Namens het bestuur  
**Joke Kuijpers.**



# Evenementen Kalender

Uw evenement opgeven, mail  
het naar Regina van der Meer:  
[agenda@klw-vereniging.nl](mailto:agenda@klw-vereniging.nl)

## April

22 Achterberg  
22 Numansdorp  
22 Zuidwolde  
22 Cromstrijen  
23 Uikhoven (B)  
27 Dongen  
27 Laren  
27 Minnertsgr (Fr)  
29 Laren  
30 Alphen

## Mei

1 Steenberg  
3 **Nijnsel**  
6 Veenoord  
6 Zuidbroek  
6 Willemstad  
6 s'Gravenpolder  
6-7 Verrebroek (B)  
7 Meer (B)  
7 Klazienaveen  
7 Verrebroek  
12-14 Zundert  
13 Wetering  
13 Oudebildtzijl  
13-14 Toldijk  
14 Peize (Dr)  
18 Holsloot  
18-20 Dreumel  
20 Laren  
20 Vollenhove  
20-21 **Nijnsel**  
20-21 Lochristi  
21 **Loosbroek**  
27 Etten-Leur  
27 Heeg (Fr)

27 Eext  
27 Bedum (Fr)  
27 De Krim  
27 Etten Leur  
27 Hulsthorst  
27-28 Balkbrug  
27-28 Bocholt (B)  
27-29 Nuenen  
27-29 Valthermont  
28 Zelhem  
29 Zevenaer  
29 Liempde

## Juni

3 Groeningen  
3 Mijnsheerenland  
3 Hoekschewaard  
3 Garmerswolde  
3-4 Arendonk (B)  
4 Bergen  
4 Sinderen  
7 **Nijnsel**  
9-10 Engelum

2<sup>de</sup> Gloeikopdag loc. Cuneraweg 24 inl. Facebook -gloeikopdag.  
Landbouwdag Cromstrijen loc. Lange viesakkersweg 1 inl. fam. Vogelaar 06 53317917.  
Toertocht loc. Nolderweg 8 inl. Frank de Bruin 0654204032.  
Landbouwdag loc. Vliegveld Numansdorp Lange Biesakkersweg 3 inl. Bas Vogelaar 06 53317919.  
Opendeurdag Landbouwmuseum 'De nostalgie' loc. Pastoor Goossenlaan 29 inl. 0032 477675212.  
Toertocht HMT loc. Laagstraat 32 inl. Nout Siemons 06 21826723 of [noutsiemons@gmail.com](mailto:noutsiemons@gmail.com).  
'Koningsrit' OTMV (dag 1) loc. fam. Klein Velderman Toldijk 1 inl. Gerrit Korenblek 0573 402038.  
Oldtimerdag loc. 'De Doarpsfinne' Fjildleane 14.  
'Koningsrit' OTMV (dag 2) loc. fam. Klein Velderman Toldijk 1 inl. Gerrit Korenblek 0573 402038.  
36<sup>ste</sup> Tractortoertocht HMT loc. Hondseind 4 inl. René Verheijen 013 - 5082786.

11<sup>de</sup> Maai- en hoievenement otmv loc. Franseweg inl. Mark Frijters 06 55718275.  
**Praatavond** in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Matty Krol 06 44613269.  
Toertocht loc. Verlengde Landschapweg 7 inl. Annette Alferink 06 42270155 (Na 18.00 uur).  
Toertocht Midden Groningen loc. Beneluxweg 8 inl. Jaap Boneschanser 0651283423.  
19<sup>de</sup> Tractoren en stationaire motoren dag loc. Lantaardijk 4 inl. Kees van Eekelen 06-23250202.  
Opening trekkermuseum 10.00 tot 16.00 uur loc. koedijk 2 inl. [www.trekkermuseum-otmmz.nl](http://www.trekkermuseum-otmmz.nl)  
Oldtimer Tractoren Weekend Ford County loc. Bralstraat inl. Lieven van Moer 0032 475847493.  
65+ Oldtimerdag loc. Venneweg 9 inl. Frans Oomen 0032 33159089 of [ritt.boudewijns@telenet.be](mailto:ritt.boudewijns@telenet.be)  
Oldtimerdag org. Klazienaveen Youngtimer vrienden loc. Veenhoekweg.  
Oldtimer Tractoren Weekend loc. Bralstraat inl. Lieven van Moer 0032 475847493.  
Oldtimerweekend De Walm loc. Aardgangstraat 5 inl. [info@dewalm.nl](mailto:info@dewalm.nl)  
Weerribbentoertocht loc. An't Waeter Wetering West 77 inl. Geeske Hummel 06 16906889.  
Stationaire motorendag loc. museum Sjoerd Meijer Oudebildtdijk 894 inl. 06 53273479.  
33<sup>ste</sup> Agrarisch Verleden Herleefit Thema: Unimog en MB-trac loc. Wolfstraat 5 inl. 0314 - 684725.  
Oldtimerdag Altena loc. Vaartweg inl. 06 37658850 of 06 43254296 [oldtimervaltena@gmail.com](mailto:oldtimervaltena@gmail.com)  
Hemelvaart toertocht org. Veentuffers loc. Verlengde landschapweg 1 inl. 06 82584256.  
3 daagse tractortoer over 3 rivieren 3 bruggen en 3 ponten inl. Sinus Onink 0653 - 298452.  
Petroleum Tractor Rit OTMV loc. Broersdijk 2A inl. G. Korenblek 0573 - 402038.  
Oldtimer Festival loc. Vakantiepark 't Akkertien, Noordwal 3 [www.oldtimerfestivalvollenhove.nl](http://www.oldtimerfestivalvollenhove.nl)  
Stoomdagen met oude ambachten loc. museum Hoeve Strobel van 12.00 tot 16.30 inl. 06 53817669.  
Historische Dagen "De Lozen Boer" loc. Pauwstraat 166 inl. Katleen Verheylenzoon 0032 493820416.  
**KLW Toertocht** loc. Bosschebaan 6, aanvang 10.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.  
25<sup>ste</sup> Leurse Trekkertocht OTMV loc. Centrum inl. Bram de Regt 06 22998577.  
17<sup>de</sup> Skouster Oldtimerdei Thema: Same – Lamborgini – Hürlmann loc. De Daam 5 inl. [skousteroldtimerdei@outlook.nl](mailto:skousteroldtimerdei@outlook.nl)  
Toertocht afd. Drenthe OTMV loc. cafe Hofman inl. Evert Mennega 06 53378732 of 0592-261830.  
Historische trekker rit Hogeland loc. loonbedrijf Wieringa Boterdiep inl. [jwmskelters@gmail.com](mailto:jwmskelters@gmail.com)  
Oldtimerdag loc. Beukenlaan 1a inl. A. Spang 06 46216851 of H. Guichelaar 06 11007923.  
25<sup>ste</sup> Leurse Trekker Toertocht OTMV loc. Centrum inl. Bram de Regt 06 22998577.  
Toertocht loc. Auto de Zwaan Harderwijkerweg 463 inl. [www.sochulshorst.nl](http://www.sochulshorst.nl) of 06 49493313.  
Oldtimer Festival loc. Hogeveenseweg 38 inl 06 1186368 of [info@oldtimersbalkbrug.nl](mailto:info@oldtimersbalkbrug.nl)  
25<sup>ste</sup> Oldtimershow BTM thema Fendt/David Brown loc. Jennenstraat inl. [www.btmoldtimers.be](http://www.btmoldtimers.be)  
33<sup>ste</sup> Internationale Stationaire Motorenshow loc. Gulbergen Schoutse vennen 15.  
Open dagen fam. Bakker loc. Drentse Mondenweg 5 inl. 06 25047465.  
Toertocht en Oldtimershow Oosterwijkse Pinksterfeesten loc. Hogeveldweg inl. A. Roekevish 06 57341407.  
Oldtimertreffen met toertocht en markt loc. Babberichseweg 58 [www.schutterijstanna.nl](http://www.schutterijstanna.nl)  
21<sup>ste</sup> Brabantse Oldtimerdag met toertocht tractoren van voor 1979 loc. Centrum inlichtingen en opgave Hans de Jong 0411 - 634129 of Emiel van Vugt 06 15012476.

21<sup>ste</sup> Porsche-Allgaierdag loc. Voortweg 12 inl. Nico van der Zanden: 06 24260548.  
Rondrit Hoekschewaard OTMV loc. Westdijk 82 inl. [otmv-zhz@outlook.com](mailto:otmv-zhz@outlook.com) of 06 11148607.  
Rondrit met BBQ org. OTMV loc. Westdijk 82 inl. 06 11148607 of [otmv-zhz@outlook.com](mailto:otmv-zhz@outlook.com)  
Rondje Nostalgie door het dorp inl. 06 47259727 of [jacob.arends@online.nl](mailto:jacob.arends@online.nl)  
De Grenslantrekkers Demonstratiedagen loc. De Roesthoef, Polderstraat 6 inl. Peter Paridaans 0497-644591 of [demodagen@gmail.com](mailto:demodagen@gmail.com)  
Oldtimer- Stoom festival loc. Kogendijk 105 inl. Gerard van den Bosch 0653 - 163749.  
Oldtimershow en toertocht loc. Kasteelweg 1 inl. [info@oldtimertreffensinderen.nl](mailto:info@oldtimertreffensinderen.nl)  
**Praatavond** in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Matty Krol 06 44613269.  
27<sup>ste</sup> 2 daagse Trekker Alvestêdetocht startloc. Folkert Klazingastrijte 25 inl. 06 22469155.

## Juni

- 10-11 Schoonoord
- 11 Steenberg
- 17 De Haan (B)
- 17 Beesd
- 17 Well
- 17 Achterberg
- 17 Staphorst
- 17 Well
- 25 Posterholt

Show van oude tractoren, stationaire motoren loc. Openluchtmuseum Ellert en Brammert inl. W. Gerbers 06-25248502 of [htmg.odoornerveen@gmail.com](mailto:htmg.odoornerveen@gmail.com)

11<sup>de</sup> Maai en Hooi evenement OTMV afd Noord Brabant loc. Franseweg 9 inl. Mark Frijters 06 55718275.

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

Lenterit BHTC loc. Buster 19 aanvang 10.00 uur inl. D. Verboom 06 47904343.

Toertocht voor oude tractoren loc. Maaijenstraat 9 inl. Cor van Heumen 073 - 5993202 of 06 49928614.

Grebbert org. Grebbetrekkers loc. Cuneraweg 28 inl. [www.grebbetrekkers.nl](http://www.grebbetrekkers.nl)

Oude tractoren- en stationaire motorendag loc. 'De Tippe' Viaductweg 1 inl. 0522 - 463143.

25<sup>ste</sup> Toertocht voor oude Tractoren loc. Maaijenstraat 9 inl. Cor v. Heumen 073 - 5993202 of 06 49928614.

Historische landbouw optocht 'Posters Boereleave' loc. Heinsbergerweg inl. [www.kjpjposterholt.nl](http://www.kjpjposterholt.nl)

## Juli

- 1 Sint Nicolaasga
- 1 Doornspijk
- 1-2 **Nijnsel**
- 5 **Nijnsel**
- 8-9 Zuuk
- 9 Ieper (B)
- 9 Zeilberg
- 15 Lekkerkerk
- 16 Luttenberg
- 16 Westerbeek
- 23 Oud Gastel
- 25 Ootmarsum
- 29 Gramsbergen
- 29-30 Panningen

Oldtimershow org. OT&TO Sint Nyk loc. Centrum inl. 06 25352109 of [oldtimertuningorg@hotmail.com](mailto:oldtimertuningorg@hotmail.com)

Oldtimerrit loc. Loonbedrijf van Norel, Oude Molenweg 1 inl. [www.oranjeverenigingdoornspijk.nl](http://www.oranjeverenigingdoornspijk.nl)

**Plattelandsfestival** aanvang 10.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.

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

28<sup>ste</sup> Historie op de Veluwe herleeft inl. [www.scv-oldtimers.nl](http://www.scv-oldtimers.nl)

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

24<sup>ste</sup> Tractortoertocht VC De Krum loc. Blasiusstr. 11 inl. Stefan Adriaans 06 53251808 of [info@vcdekrum.nl](mailto:info@vcdekrum.nl)

oobouwdag org. Poldertuffers loc. Opperduit 14 inl. Gerrit Mudde 06-11251807

Historisch Festival doedag inl 06 45055591 of [www.delaarman.nl](http://www.delaarman.nl)

Westerbeekse Oogstdag org. 'De Twisse dorsers' loc. Stevensstraat 41 inl. [www.twissedorsers.nl](http://www.twissedorsers.nl)

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

Nostalgie Rogge oogstdag loc. Schabosweg aan de Hooijdijk inl. [www.openluchtmuseumootmarsum.nl](http://www.openluchtmuseumootmarsum.nl)

Oogstfeest Gramsbergen loc. nabij pannenkoekenrestaurant de Ganzenhoeve.

42<sup>ste</sup> Internationaal Historisch Festival HMT loc. Nannesweg 176 inl. [www.hmtklep.nl](http://www.hmtklep.nl)

## Augustus

- 5 Goedereede
- 5 Steenberg
- 5 Leerdam
- 6 **Nijnsel**
- 12 Alphen
- 12-13 Nordhorn (D)
- 12-13 Leens (Gr)
- 13 Merkem (B)
- 17 Enter
- 19 Ophemert
- 19-20 Ravels (B)
- 23 **Nijnsel**

31<sup>ste</sup> Oldtimerdag loc. Oostdijkseweg 23 inl. fam. Van Erkelen 0187 - 492049.

Trekker en Boerendag OTMV inl. Kees Roovers 06 38925761.

Steile dijken rit loc. Leerdam/Kedichhem inl. Gose Krul 0345 - 616635 of 06 22922207.

**Oogstdag** Hoeve Strobol aanvang 10.00 uur inl. Bert Verbakel 06 53817669.

Boerendag & Oldtimershow thema's Aardappelen en Steyr loc. Oude Rielseweg inl. Walter Graafmans 013-5182025 of René Verheijen 013-5082786.

Historischer Feldtag org. Treckerclub Nordhorn inl. [info@treckerclub.de](mailto:info@treckerclub.de)

Historisch festival loc. Wierde 40 nabij borg Verhildersum inl. Henk Fokkens 0595 - 481417.

19<sup>de</sup> Oltimermeeting loc. 9<sup>e</sup> Linielplein inl. 0032 495535902 of [www.dezwardrokersvantoen.be](http://www.dezwardrokersvantoen.be)

Pony- en paardenmarkt en oldtimer trekkers inl. 0547 - 381380 of [gerrit.holland@hetnet.nl](mailto:gerrit.holland@hetnet.nl)

Oogstdag BHTC loc. Molenstraat inl. J.W. van Frankenhuyzen 06 51197716 of L. van Londen 06 53866056.

33<sup>ste</sup> HMCK Oldtimer Festival loc. Batenheide Weelde inl. Tom Van de Pol 0032 474447902.

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

## September

- 1 Achterberg
- 2 Zevenhuizen
- 2-3 Tilligte
- 3 **Nijnsel**
- 6 **Nijnsel**
- 9 Kallenkote
- 9 Kootwijkerbroek
- 9-10 Torhout (B)
- 9-10 Houten
- 10 Kruisland
- 10 Breda
- 16 **Nijnsel**
- 23 Nieuwe Tonge
- 24 **Nijnsel**
- 24 Oudenaarde (B)
- 24 Arendonk (B)
- 24 Oud Gastel

Oldtimer trekkertrek org. Grebbetrekkers loc. Cuneraweg 24 inl. [pr@grebbetrekkers.nl](mailto:pr@grebbetrekkers.nl)

Oogstdag met oldtimers en braderie inl. Maarten Splinter 079 - 5931190 of 06 53770934.

Twents Oldtimer Festival loc. Westenveldweg [www.twentsoldtimerfestival.nl](http://www.twentsoldtimerfestival.nl)

**Vrijwilligersmiddag/avond** aanvang 16.00 uur inl. Joke Kuipers 06 13670287.

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

Oldtimerdag in Kallenkote inl. Gertjan 0615381404.

Toertocht 'Doesburgermolen' loc. Walhuisweg 10 inl. Jan-Willem Groeneveld 06 12544113.

Oldtimertractorshow en rondrit 'Gouden Osse' loc. Ruddervoordestraat inl. Geert Declercq 0032 491610413.

33<sup>ste</sup> Internationale Landbouwminiaturebeurs (niet meer in Zwolle). Expo Houten Meidoornkade 24 inl. Tonnie Weernink 0547-292679 of [beurs@agritoy.nl](mailto:beurs@agritoy.nl)

Boeren & Streekmarkt OTMV loc. Markt Centrum inl. Mark Frijters 06 55718275.

Oldtimerdag 20 jarig jubileum Oldtimerclub Liesbosch loc. Sprundelsebaan 183 inl. [rietdekkers@ziggo.nl](mailto:rietdekkers@ziggo.nl)

**Najaars Ploegwedstrijd** aanvang 10.00 uur inl. Coen Verhoeven 06-55744202.

3<sup>de</sup> Oldtimerdag loc. Korteweegje 52 inl. 06 41244165 of [www.oldtimerdagnieuwetonge.nl](http://www.oldtimerdagnieuwetonge.nl)

**Graafdag** aanvang 10.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.

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

Onderdelen, ruil en rommelmarkt De Grenslandtrekkers loc. Polderstraat 6 inl. Peter Paridaans 06 46571054

Ruilbeurs OTMV loc. Terrein fam. Hagelaars inl. Ad Hagenaars 06 51208513.

## Oktober

- 1 Panningen
- 4 **Nijnsel**
- 7 ?
- 15 Lochristi (B)
- 19-21 ?

Ruilbeurs HMT loc. Nannesweg 176 inl. [www.hmtklep.nl](http://www.hmtklep.nl)

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

**KLW Verassingstocht** aanvang 16.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.

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

**3 Daagse busreis** inl. Jan Verkuilen 06-53140227.

## Oktober

28-29 Nijnsel

29 Nijnsel

## November

1 Nijnsel

12 Wortel (B)

25 Nijnsel

## December

6 Nijnsel

17 ?

28-29 Nijnsel

Stoomdagen met oude ambachten loc. museum Hoeve Strobol van 12.00 tot 16.30 incl. 06 53817669.  
**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.  
Ruilbeurs HMCK loc. Beukendreef 2c incl. Harrie Van den Broek 0032 493166482  
**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.  
Stoomdagen loc. museum Hoeve Strobol van 12.00 tot 16.30 incl. 06 53817669.



## Brabantse Oldtimerdag Liempde 2de Pinksterdag 29 mei 2023

**W**at was het vorig jaar weer als vanouds, na twee jaar van afwezigheid. Met een mooi aantal deelnemers én bij aankomst en vertrek veel toeschouwers. De route van 2022 leidde ons door de omgeving van Lennisheuvel, Spoordonk en Boxtel met onderweg een pauze bij een loonwerker en de Open Boerderijdag bij een melkveebedrijf.

Op 2de Pinksterdag, 29 mei a.s. is het centrum van Liempde weer het decor voor de 21ste editie van de Brabantse Oldtimerdag. Op deze dag zijn er ritten uitgezet voor vele honderden old -en youngtimer -en klassieke auto's, oude motoren, bromfietsen, solexen en uiteraard ook oude tractoren.

Wil je meerijden met de ruim 30 km lange tractor-toertocht, kom dan op 2de Pinksterdag om uiterlijk 10.00 uur naar het centrum van Liempde. De tractoren worden dan opgesteld om aan het publiek getoond te worden, ondertussen kan men zich inschrijven op de kiosk. Om 10.45 uur starten we met de toertocht, met zoals gebruikelijk onderweg twee pauzes.

Rond 15.15 uur zijn we terug in Liempde en zal onder grote belangstelling het defilé worden afgenomen.

Ook zal dan de deelnemer met de mooiste tractor bekend gemaakt worden en deze ontvangt dan een fraai herinneringsschild.

De kosten voor deze dag bedragen € 12,- per deelnemer/tractor en € 7,- per rijder. Voor dit inschrijfbetrag ontvang je een rallyschild, versnapering en koffie tijdens de pauze, en enkele consumpties. Betaling bij aanvang.

Meld je vóór 22 mei aan bij Hans de Jong, tel. 0411-632149 of bij Emiel van Vugt, tel. 06-15012476. Er kan alléén vooraf ingeschreven worden. Alleen tractoren met een bouwjaar t/m 1979 mogen deelnemen. Meld je op tijd aan, want vol is vol.

**Tot ziens op 2de Pinksterdag in Liempde!**

**Brabantse  
Oldtimerdag**  
Elk jaar op  
**2e pinksterdag**



# ik geef *De* **Krik**

**Deel 2**

## De motoren van Bertus van 't Westeinde

**O**mdat het toch wel speciale motoren zijn uit de collectie van Bertus van 't Westeinde. Werd het artikel in het vorige dubblad te lang, dus krijgen jullie nu het vervolg hiervan te lezen. Ik vertelde al dat al deze motoren de afgelopen 3 jaar nog hebben gelopen. Het zijn bijna allemaal met enkele zonder benzine motoren. Dit houdt dus in dat als ze langere tijd niet gestart zijn je eerst de contactpunten schoon moet maken, daarna de bougie eruit en goed schoonmaken, en als dan de benzine in de motor niet te oud is moet hij dan meteen starten. Voordeel is dat er tegenwoordig benzine is van hogere kwaliteit, dit verlicht het aanslaan van de motor aanzienlijk. Ik wens jullie veel plezier met deel 2. Wil je meer weten of wil je documentatie, Siemei helpt graag als we het hebben.

### **LISTER, type: B1 Special 17**

Motornummer: 56284; bouwjaar 1926; eencilinder watergekoelde viertakt benzinemotor, 3,5 PK, toeren-tal: 600 omw/min. Deze motor met een gaaf brandstoftankje is mooi compleet, goed lopend, voorzien van een houten platte riem poelie.



LISTER type: B1 Special 17



LISTER type: L

### **LISTER, type: L**

Motornummer: 6806; bouwjaar 1911; eencilinder watergekoelde viertakt benzinemotor, 5 PK, toeren-tal: 400 omw/min. Deze complete motor loopt redelijk goed, maar heeft wat speling op de hoofd-lagers van de krukas. Als watertank wordt gebruik gemaakt van een oude boiler. Het geheel is geplaatst op een zelf-gemaakt verrijdbaar onderstel.

### **LISTER, type: Special 83LH**

Motornummer: 214846; bouwjaar 1930; eencilinder watergekoelde viertakt benzinemotor, 7 PK, toeren-tal: 500 omw/min. Deze motor is compleet, mooi gaaf, goed lopend

### **LISTER, type: Special 106/13T**

Motornummer: 263125; bouwjaar 1947; eencilinder



**LISTER** type: **Special 83LH**

watergekoelde viertakt benzinemotor, 4 PK, toerental: 600 omw/min. Deze staande motor is compleet en goed lopend. De watertank is gemaakt van een oliedrum en geplaatst op een nieuw gemaakte gereedschapskist. De brandstoftank is naar origineel model nieuw gemaakt. Het geheel is geplaatst op een zelfgemaakt verrijdbaar onderstel.

**LISTER, type: 2L Special 76L**

Motornummer: 50556; bouwjaar 1925; eencilinder watergekoelde viertakt benzinemotor, 5 PK, toerental: 450 omw/min. Deze staande motor welke mooi gaaf en compleet is, loopt goed en is voorzien van een plat-te riem polie. De motor is gemonteerd op een



**LISTER** type: **Special 106/13T**



**LISTER** type: **2L Special 76L**

origineel verrijdbaar onderstel en het waterreservoir ont-breekt.

**LISTER, type: Special A16**

Motornummer: 76072; bouwjaar 1927; eencilinder watergekoelde viertakt benzinemotor, 4 PK, toerental: 600 omw/min. De motor is mooi compleet en goed lopend. De brandstoftank is naar origineel model nieuw gemaakt.



**LISTER** type: **Special A16**

**LISTER, type: 12H**

Motornummer: 29306; bouwjaar 1922; eencilinder watergekoelde viertakt benzinemotor, 2 PK, toerental: 500 omw/min. Deze netjes gerestaureerde motor is compleet en loopt goed. Op de nieuw gemaakte gereedschapskist is van een oliedrum gemaakt watervat geplaatst. Ook is het brandstoftankje naar origineel model nieuw gemaakt.

**PETTER, type: Oil Engine**

Motornummer: 675626; bouwjaar ±1928; eencilinder watergekoelde tweetakt benzinemotor, 3 PK, toerental: 700 omw/min. Deze motor met verdampingskoel-



Lister type 12H

ing is mooi gaaf en compleet. Deze motor loopt goed, is voorzien van een houten platte riempolie.

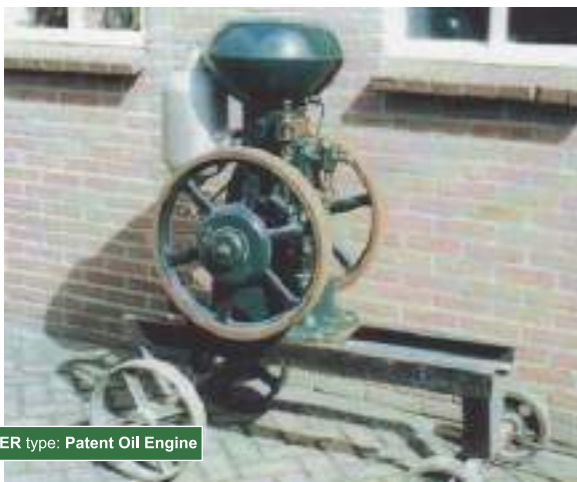
**PETTER, type: Patent Oil Engine**

Motornummer: 73829; bouwjaar ±1922; eencilinder



PETTER type: Oil Engine

watergekoelde tweetakt benzinemotor, 5 PK, toerental: 600 omw/min. Deze goed lopende motor is een zeldzame verschijning door de bijzondere vorm van het waterreservoir. De motor is mooi gaaf en compleet



PETTER type: Patent Oil Engine



REFORM

**REFORM**

Motornummer: 17748; bouwjaar 1915; eencilinder watergekoelde viertakt benzinemotor, 6 PK, toerental: 400 omw/min. Deze zeer zeldzame motor is origineel en compleet. Bijzonder aan deze motor is dat hij voor de inlaatklep en de uitlaatklep aparte nokkenassen heeft. Ook is er een gietijzeren platte riempolie gemonteerd.



SKANDIA type: 31B



WOLSELEY type: WD9F

**SKANDIA, type: 31B**

Motornummer: 14251; bouwjaar onbekend; eencilinder watergekoelde tweetakt dieselmotor, 6-8 PK, toerental:  $\pm 600$  omw/min. Deze scheepsmotor is een goed lopende gloeikopdieselmotor met een keerkoppeling. De koeling van deze motor gebeurt met een circulatiepomp die rivierwater door de motor leidt.

**WOLSELEY, type: WD9F**

Motornummer: 62320; bouwjaar 1949; eencilinder watergekoelde viertakt benzinemotor, 1,5 PK, toeren-

tal: 300 omw/min. Deze goedlopende motor is geplaatst op een zelfgemaakt verrijdbaar onderstel en drijft een SURGE vacuümpomp aan. Op het onderstel staat ook een in goede staat verkerende vacuümtank. Deze combinatie werd vroeger gebruikt als melkmachine binnen in de stal en buiten in de wei.

De meeste motoren zijn eigenlijk helemaal origineel en compleet met slinger (15 verschillende). De motoren zijn bijna allemaal geplaatst op eikenhouten onderstellen met gietijzeren wielen. Op 9 maart 2022 is Bertus overleden op een respectabele leeftijd van bijna 98 jaar oud. Zijn kinderen moesten nu gaan beslissen wat er met de verzameling van hun vader moest gebeuren. Omdat Bertus zeer trots was dat zijn verzameling in het museum goed tot zijn recht kwam, vandaar de familie het wel fijn, als Siemei de collectie over wilt nemen. Na wat overleg tussen het bestuur van Siemei enerzijds, en familie anderzijds is een aantal van 22 motoren eigendom geworden van het museum in Veghel. De collectie is op de website te zien, maar het mooiste is natuurlijk om ze in het echt te bewonderen samen met de motoren die Siemei zelf heeft verzameld en soms ook gerestaureerd. Voor openingstijden of een excursie kijk op [www.siemei.nl](http://www.siemei.nl) om een afspraak te maken.

**Piet van der Poel**



*'n Museum dat werkt!*

## Oplossing Puzzelhoek

De oplossing van de puzzel moest zijn:

februari

## Vereffeningstenen



De goede oplossingen kwamen van:

Jan van der Aa	Boekel	Sjef van Goch	Empel	Nico Nendels	Alem
Riek van Alebeek	Den Dungen	Neanne de Haas	Best	Alexander Reloe	Lieshout
Toon Bekkers	Boskant	Jack van den Heuvel	Oirschot	Hub Smolders	Boskant
Dilia van den Berg	Nijnsel	Alie van der Jagt	Ter Aar	Riky Termeer	Spoordonk
Fam. Bijvelds	Keldonk	Joke Jacobs	Boxtel	Wilma Termeer	Boxtel
John Brands	Boskant	Chris Jansen	Valkenswaard	Leo van Uden	Mariahout
Harrie van den Broek	Poppel	Jan-Willem de Kort	Sint Michielsgestel	Ton van Uden	Zijtaart
Leo Coppelmans	Son	Vincent van Kuringen	Gerwen	Annie Verbakel	Nijnsel
Frans van der Doelen	Vinkel	Hans van der Made	Sint Michielsgestel	Maarten Wouters	Stiphout

## Jaarwinnaar Puzzelhoek 2022

Op de vergadering van 5 april werd de winnaar uitgeloot van de zes keer goede inzenders van 2022. het is geworden:

## Nico Nendels uit Alem

Gefeliciteerd namens de redactie van den uitlaat.



## Deel 2

# De Velie

familie, stille kracht achter  JOHN DEERE

Dit is het tweede deel over het reilen en zeilen van de Velie familie en hun connectie met Deere & CO. Het bedrijf van schoonvader en grootvader van de Velie familie. Bijna de hele familie Velie heeft, elk op zijn manier een steentje bijgedragen aan het succes van het bedrijf Deere & Company. Willard Velie, de zoon van Stephen was wel de meest bedrijvige van de familie. Het was Willard, die naast zijn taak als directielid bij Deere verschillende bedrijven oprichtte waar met wisselend succes, zowel paardenkoetsen, landbouwwagens, auto's, vrachtwagens en tractoren werden gebouwd. Het boterde echter niet tussen Willard Velie en zijn neef William Butterworth zodat het in 1918 tot de onvermijdelijke breuk kwam. Vanaf dan ging Velie helemaal zijn eigen weg.

## En toen kwam de Velie-tractor

Velie fuseerde in 1916 zijn vrachtwagen- en autoafdeling tot Velie Motors Corporation. Zoals veel autobouwers uit die tijd had Velie een passie voor racen. Zo nam hij deel aan de Indianapolis 500 van 1911 waar hij als 17<sup>e</sup> eindigde. In de jaarlijkse Pike's Peak-race in Colorado net na de Eerste Wereldoorlog overklasten zijn Velie auto's een aantal grote namen waaronder Marmon, Chalmers, Paige, Packard en Chevrolet. Die races hadden een positieve invloed op de verkoop van de Velie auto's. Deze opeenvolgende successen brach-



Willard Velie aan het stuur van zijn Biltwel 12-24 trekker.



Willard Velie, kleinzoon van John Deere en grote bezieler van het Velie imperium.

ten ook geld in het laatje en dat spoorde Velie aan tot uitbreiding. In 1916 begon het bedrijf, nog vóór John Deere, met de productie van een landbouwtractor (John Deere was, zoals je in Deel 1 kon lezen ook al jaren aan het experimenteren met verschillende tractoren). Het eerste en ook enige model was de Velie Biltwel 12-24, een trekker die uitgerust was met een door het bedrijf ontwikkelde en gebouwde viercilindermotor met een boring van 105 mm en 140 mm slag, een vermogen van 12/24 pk SAE en gedwongen smering. De Velie Biltwel 12-24-tractor was een afspiegeling van Velie's kennis en ervaring als auto- en vrachtwagenbouwer. De Biltwel tractor had een volledig gesloten motorcompartiment, open aandrijftandwielen en ronde, volledige achterspatborden. De trekker was ook voorzien van een luifel boven het bestuurderscompartiment, woog ruim 2 ton en werd verkocht voor 1.075 dollar. Volgens opgave van de fabriek was de trekker ontworpen om te ploegen met een 3-



Een blik onder de motorkap van de Velie trekker. Hij was uitgerust met een door het bedrijf ontwikkelde en gebouwde viercilindermotor met een boring van 105 mm en 140 mm slag, een vermogen van 12/24 pk SAE en gedwongen smering.

schaarploeg van 14-inch (35,5 cm). De tractor werd trouwens bijna altijd gedemonstreerd met een John Deere 3-schaarploeg. In 1917 werd de Biltwel 12-24 verbeterd met o.a. ingesloten aandrijftandwielen en kreeg hij een meer gestroomlijnde afgeronde motor-kap. De luifel was verdwenen, maar de tractor kostte nog steeds 1.075 dollar, bijna drie keer de prijs van een Fordson. Hoewel de Biltwel 12-24 tractor goed ontworpen was en van goede technische kwaliteit, was de prijs gewoon te hoog en dat had een grote invloed op de verkoopcijfers. Na amper vier jaar, in 1920, hield Velie het voor bekeken en werd de tractorproductie opgedoekt. Of het inderdaad zo afgelopen is weten we niet., misschien was er wel een onderling akkoord met Deere & CO nu die een eigen trekker hadden. Blijkbaar was er een paar jaar vroeger net hetzelfde gebeurd, in omgekeerde richting dan. Deere & Co. stapte namelijk al in 1907 in

de vrachtwagenbusiness door de overname van de Clarkmobile Automobile Co en alle machines en uitrusting naar Moline verhuisden. Daar begonnen ze een

2,5 ton Deere truck te bouwen met een 20 pk motor, een transmissie met drie versnellingen en een eindaandrijving met dubbele ketting. Toen Willard Velie echter zijn vrachtwagenproductie begon in 1911 en nog succes bleek te hebben ook, werd de productie van Deere vrachtwagens stopgezet, zodat de families niet met mekaar zouden moeten concurreren! Hoeveel tractoren er uiteindelijk door Velie zijn gebouwd blijft een groot vraagteken, en nog erger, blijkbaar is er geen enkele Velie Biltwel tractor bewaard gebleven. Dat roept ook weer enkele vraagtekens op! Afbeeldingen of goede foto's van die Biltwel 12-24 zijn er jammer genoeg niet te vinden. Over de Biltwel trekker schreef Neil Dahlstrom, archivaris bij John Deere (!) en historicus, ooit het volgende in een artikel in een Amerikaans tijdschrift : "Willard Velie kocht een terrein in East-Moline vlakbij de 'John Deere Harvester' fabriek om er een fabriek te bouwen waar zijn Biltwel tractor zou gebouwd worden maar bij mijn weten is in die fabriek nooit een tractor gebouwd" waarvan akte!

dingen of goede foto's van die Biltwel 12-24 zijn er jammer genoeg niet te vinden. Over de Biltwel trekker schreef Neil Dahlstrom, archivaris bij John Deere (!) en historicus, ooit het volgende in een artikel in een Amerikaans tijdschrift : "Willard Velie kocht een terrein in East-Moline vlakbij de 'John Deere Harvester' fabriek om er een fabriek te bouwen waar zijn Biltwel tractor zou gebouwd worden maar bij mijn weten is in die fabriek nooit een tractor gebouwd" waarvan akte!

## Na de auto's, vrachtwagens en tractoren ook nog vliegtuigen

Van Willard Velie wist men dat hij een rusteloos man was, hij wilde altijd een stap verder gaan. Naast de tractorproductie, die klaarblijkelijk niet voldeed aan de



Een zeldzame ingekleurde advertentie voor de eerste versie van de Velie 'Biltwel' tractor uit 1916.

hoge verwachtingen bleef Velie zijn kwalitatief hoogstaande en vlot verkopende auto's bouwen, die vanaf het bouwjaar 1917 uitgerust waren met 6-cilindermotoren. De Eerste Wereldoorlog was al ruim drie jaar aan de gang toen Amerika in 1917 de oorlog aan Duitsland verklaarde. De Amerikaanse deelname zou het keerpunt van de oorlog worden. De oorlog had echter een enorme invloed op de civiele productie door een gebrek aan grondstoffen. De productie van



Dit is de originele foto van de advertentie met de ingekleurde trekker.

oorlogsmateriaal had voorrang. Ook de autoproduktie bij Velie werd door die maatregel sterk beperkt. De autofabriek lag wel niet volledig stil omdat er 'Liberty' vrachtwagens gebouwd werden voor het Amerikaanse leger en ook enkele honderden voor het Franse leger. De 'Liberty' vrachtwagen was een gezamenlijk project van 15 verschillende vrachtwagenfabrikanten waarvoor Velie ook een bestelling had gekregen. De 3,5 ton vrachtwagens werden afgeleverd met 'USA' op de



De Velie 12-24 trekker, verbeterde versie uit 1917 met afgeronde motorkap maar zonder luifel.

radiator maar zonder vermelding van de fabrikant. Volgens officiële cijfers werden er totaal 9.364 vrachtwagens gebouwd waarvan er 455 door Velie werden geleverd. Vanaf 1919 kwam de autoproductie pas goed op gang en werden er ongeveer 4.000 auto's per jaar gebouwd. In 1924 werd Willard Velie echter ernstig ziek. De controle over het bedrijf werd overgenomen door een zekere McEwen die het bedrijf bijna naar de afgrond leidde. In 1927 was Velie voldoende hersteld om orde op zaken te stellen en werd McEwen de laan uitgestuurd. Uit voorzorg werd zijn zoon Willard Velie jr. door zijn vader aangesteld als vice-president en al-



Een demonstratie met een Velie Biltwel 12-24 en een John Deere schijvenploeg. Beide bedrijven werkten nauw samen. Het was dan ook familie!

gemeen directeur van het bedrijf. Het jaar daarop werd een Model 88 met een 90 pk, 8-cilinder Lycomingmotor geïntroduceerd maar sloeg het noodlot opnieuw toe. Net toen het bedrijf er weer bovenop leek te komen stierf Willard Sr. op 24 oktober 1928, slechts 62 jaar oud, vrij plotseling aan een embolie zo werd gezegd. Nadat de uitvaartdiensten voorbij waren en de



Antieke prent van de Velie Motor Vehicle Company in Moline.

productie opnieuw was opgestart, kondigde Willard Jr. onverwacht aan dat de productie van Velie personenwagens voor het jaar daarna zou worden afgebouwd. Alleen het grote bedrijf runnen bleek bovendien veel te hoog gegrepen voor de jonge Velie. Eind november 1928 werd aangekondigd dat de Velie-autoproductie definitief zou stopgezet worden. Willard Jr. zou zich concentreren op een andere Velie-activiteit, namelijk de productie van lichte vliegtuigen. Met dat doel hadden ze enkele maanden voordien de Mono Aircraft Inc gekocht, als dochteronderneming van de Velie Motor



Een Velie truck Model 52 voorzien van luchtbanden, een zeldzaam iets in 1910!

Corporation. Maar zelfs dat werd de jonge Velie niet gegund, in maart 1929 stierf hij, slechts vijf maanden na zijn vader aan een hartaanval. Willard Velie jr was amper 33 jaar oud!. Omdat er niemand meer was om de bedrijven te runnen, werden de resten van beide bedrijven verkocht, waarmee een einde kwam aan de Velie-saga. De beurscrash van 1929 zou sowieso het einde hebben betekend voor het bedrijf. In april 1937 kocht Deere & Co. de niet meer actieve Velie-fabriek inclusief machines en deed uiteindelijk de boeken van het bedrijf toe in 1943. In de fabriek werden vervol-



De Velie 26 B, een 2,5 ton truck uit 1917 uitgerust met een Continental F4 petroleum(kerosene)motor en een transmissie Brown-Lipe met vier versnellingen. Topsnelheid bijna 20 km/u. Deze vrachtwagen heeft al cardanaandrijving. Van dit model bestaan er nog amper 5 exemplaren, deze bevindt zich in het 'trucking museum' in Walcott.

gens John Deere tractoren en landbouwmachines gebouwd. Velie bouwde minstens 75.000 auto's, waarvan er een tweehonderdtal de tand des tijds doorstaan hebben en nu in handen zijn van verzamelaars over heel de wereld waaronder minstens één in Nederland. Schattingen van het aantal motorvoertuigen (auto's en vrachtwagens) dat Velie produceerde in de twee decennia dat de fabriek in bedrijf was, lopen uiteen van minimum 75.000 tot wel 300.000.



Die Continental F4 motor was een viercilinder viertakt zijklepmotor, een zeer betrouwbare motor die niet alleen door Velie maar tevens door veel andere vrachtwagenfabrikanten werd gebruikt.

## Deere de autofabrikant

In het eerste deel van dit verhaal over Velie hadden we het uitgebreid over John Deere en hun strijd om een landbouwtrekker. Dat leidde tot een conflict tussen Willard Velie en William Butterworth, twee neven en kleinzonen van John Deere. Maar dat Deere ooit autofabri-



Een mooi voorbeeld van een duidelijke folder voor de Velie 1-ton truck.

kant is geweest is bijna niet geweten. Toch is het geen fabel en zeker geen 'fake news' zoals dat tegenwoordig wordt genoemd. Lang voordat tractoren in zicht kwamen bij landbouwmachinegigant Deere & Company, zette Charles Deere, de president van het bedrijf, en zoon van John Deere zelf een stap in de auto-industrie.



Een Velie vrachtwagenchassis uit 1918, ook deze heeft cardanaandrijving maar is nog wel uitgerust met volrubber banden



Velie Liberty trucks in 1918, een gezamenlijk project van 15 verschillende vrachtwagenfabrikanten voor het leger. De 'Liberty' trucks waren merkloos, ze werden afgeleverd met enkel 'USA' op de radiator.

Eigenlijk is het een veel te lang verhaal om hier te vertellen maar wij willen jullie het allerbelangrijkste niet onthouden. Een zekere W.E. Clark had rond 1890 een constructiebedrijf in Moline waar hij in 1897 een eencilinder, luchtgekoelde autobuggy bouwde die een jaar later werd verbeterd en als 'runabout' (gemotoriseerde



Een stijlvolle Velie Biltwel 6 personenwagen uit 1917. De Velie auto's zijn zeer geliefd bij verzamelaars, maar ook zeldzaam en duur!

koets) van vier pk werd verkocht aan een arts in Rock Island. In 1903 bouwde de Clark Manufacturing Co. een 'echte' auto genaamd Blackhawk, hij was luchtgekoeld, had helmstokbesturing en een planetaire transmissie, hij was verkrijgbaar als een eencilindermotormodel voor 750 dollar, of een tweecilinderversie die 850 dollar kostte. Er werden slechts 50 Blackhawks gebouwd voordat de productie werd stopgezet, de oorzaak was waarschijnlijk geldgebrek.



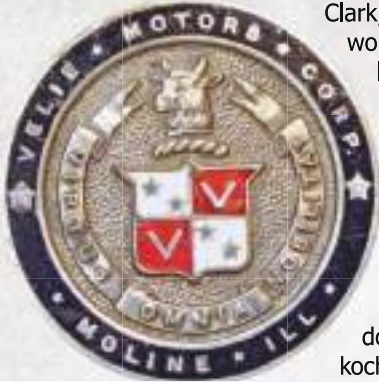
Het Velie embleem met de gestyleerde 'V' bevond zich meestal vooraan op het koetswerk

In 1927 stapte Velie in de vliegtuigbusiness, het bedrijf bouwde geavanceerde vliegtuigen zoals de Monocraft-Coupe met eigen M5 stermotor. Na zijn dood werd het bedrijf in 1929 verkocht aan Allied Aircraft.



## De Deere-Clark associatie

Clark zocht kapitaal om opnieuw te beginnen en in 1906, na een injectie van 10.000 dollar van Charles Deere, introduceerde hij de Deere-Clark, "Een auto die is ontworpen om te voldoen," luidde de advertentie.



Embleem van Velie dat bij vele Velie modellen de radiatordeksierde. De Latijnse lijfspreuk van Velie kan je best vertalen als: deugd veredelt alle dingen

Deere's investering kwam blijkbaar uit eigen zak, aangezien er geen bewijs is dat Deere & Company betrokken was bij Deere-Clark, en de auto's zijn ook nooit door Deere-dealers verkocht dit in tegenstelling tot de Velie auto's. Er werd een fabriek gebouwd in Moline en Charles Deere zou zelf in juli de eerste auto hebben buitengereden. Er werden

ook plannen gemaakt om in de rest van 1906, 100 auto's te bouwen, maar slechts

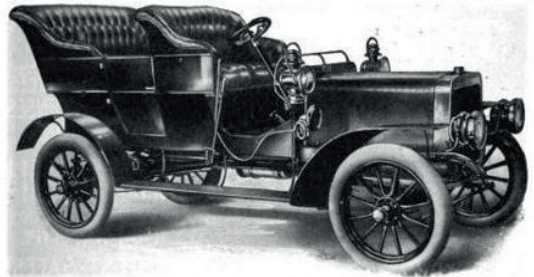


Een vintage Velie trapauto. Hoewel de Biltwel 12-24 geen verkoopsucces was werd er toch een speelgoedtrekker van gemaakt. Veel bekende trekker- of auto-merken was die er zelfs niet gegund!

ongeveer de helft van dat aantal werd daadwerkelijk gemaakt. De auto had een watergekoelde viercilindermotor van 30 pk, een selectieve versnellingsbak, schijf-koppeling en cardaan-aandrijving. In 1907 kreeg Deere-Clark te maken met een staking van een deel

van het personeel, en liepen er ook verschillende recht zaken. Daardoor droogden de financiële bronnen op. Er werden naar schatting ongeveer 200 auto's gebouwd voordat Deere-Clark in september 1907 failliet ging. De activa werden gekocht door Charles H. Pope, hoewel Charles Deere blijkbaar een belang moet hebben behouden in de zaak. Dat was de korte maar niet erg geslaagde instap van John Deere in de autobranche!

**Frans Vanbaelen**



**1907 TYPE "B"**

**4 Cylinder**

**25-30 H. P.  
Price \$2,500**

**5 Passenger**



**Many Heads Are Better Than One**

Our Mr. W. C. Clark is an expert on Motor Cars and their parts, having manufactured Automobiles for the past ten years. Yet with all of his knowledge to draw upon, we did not pretend to know it all.

We have watched the improvements of the Motor Car from its very infancy—noting each new feature and trying its efficiency.

In the manufacture of the DEERE, we avoided all features that proved to be unsuccessful or doubtful in other makes, both foreign and domestic, but perfected and improved upon such as with them proved to be essential or desirable.

The DEERE is a modern car, built upon principles strictly "up to the very minute"—the combined results of others and our experiments.

At the New York Auto Show, Grand Central Palace, Dec. 1st to 8th, we are in the Gallery right at the head of the stairs in Section A. Call at our booth and compare the features of the DEERE with the strong talking points of every other make.

Our 1907 catalog tells you all about it.

**DEERE-CLARK MOTOR CAR COMPANY**  
**106 Blackhawk Ave., Moline, Ill.**

Deere-Clark advertentie uit 1907 voor de enige Deere-Clark automobiel.



Een Velie uit 1924 model voor 1925 uitgerust met een 6 cilinder 28 pk motor en Warner transmissie 3 V. Het koetswerk is volledig uit aluminium maar toch weegt de auto 2,6 ton! Van dit model bestaan er wereldwijd nog 4 of 5 exemplaren.



De Deere-Clark Model B automobiel uit 1907. De totale productie wordt op ongeveer 200 stuks geschat.

*Ein Schlepper  
von besonderem Format*

**D-440**  
**DIESEL**



**MCCORMICK**  
**INTERNATIONAL**

# VONDELING

**"Hallo mensen, ik heb geheugen-verlies! Wie kent mij?" Het was dit bord dat de interesse van Dirk Emmerich trok, of beter gezegd de tractor waar het naar verwees. Niemand kon vertellen door wie het was gebouwd. Het leek op bekende merken en toch kon het aan geen enkel merk worden toegewezen. Een twee jaar durende zoektocht naar de oorsprong begon...**

**D**irk Emmerich groeide op, op het platteland. Op de boerderij van zijn ouders leerde hij al vroeg met tractoren werken. De constructie daarvan fascineerde hem, maar hij beseftte al snel dat zijn interesse verder reikte en in algemene technische zaken lag. In plaats van de landbouw in te gaan, besloot hij in de toekomst zijn brood te verdienen in de industrie. Hij volgde een opleiding tot verspaningsspecialist en behaalde het diploma meestervakman werktuigbouwkunde. Toch bleef hij trouw aan zijn roots. Hij woont ook in het dorp, de boerderij van zijn ouders ligt om de hoek, en in zijn vrije tijd houdt hij zich nog steeds graag bezig met landbouwtechniek. Hij zegt: "Tractoren en mechanale bewerking, dat zijn mijn hobby's. Ik heb een goed ingerichte werkplaats en hoef bij niemand te bedelen. Ik ben ook lid van de oude technologievrienden Schlaubetal, waar ik goed contact heb met gelijkgestemden." Zijn stokpaardje kreeg volop voeding toen hij enkele jaren geleden op de grote bijeenkomst van de Lanzfreunde Sachsen in Markkleeberg zijn huidige tractor ontdekte. Met genoemd bord. "De jongens die hem wilden verkopen waren zelf motorfreaks. We hebben daarom een humane prijs afgesproken. Maar met de beste wil van de wereld konden ze me niet vertellen waar de baby vandaan kwam." Twee jaar lang peinsde Dirk over waar de tractor vandaan zou kunnen komen. Samen met zijn

Vreemd en toch op de een of andere manier vertrouwd - de Svoboda D 22 leef lange tijd een mysterie, en niet alleen voor de eigenaar



oude technologievrienden doorliep hij alle mogelijke varianten, maar er kwam niets van terecht. Was het misschien een vermomde Normag? Een Stock of een Primus? Of misschien een omgebouwde Deutz? Zelfs de meest geavanceerde tractorkenners waren verbaasd. Maar als je zoekt, zul je het uiteindelijk vinden. "Het was puur toeval dat ik het tegenkwam. Er was een plaatjespuzzel over tractoren op internet, en daar was het, met alle details. Iemand kwam er toen achter dat het een Svoboda was. Toen, als een flits, daagde er een licht

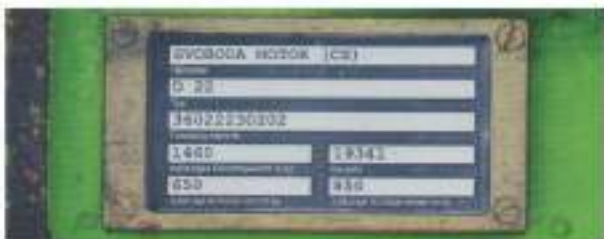
op mij. Ik dacht gewoon: dat heb ik al ergens gelezen. Natuurlijk, het stond op de naaf geschreven - je bent soms gewoon zo blind." Dat de herkomst nu duidelijk was, maakte de restauratie enerzijds gemakkelijker en anderzijds moeilijker. Wie kent er in Duitsland immers Svoboda-tractoren, laat staan hij bezit er een? Om nog maar te zwijgen van onderdelen. Door nauwgezet onderzoek kon Dirk voldoende duidelijkheid krijgen over de constructie om een volledige herbouw te starten. Hij ontdekte dat de tractor viel onder de specificaties van

het zogenaamde Schellplan, dat in 1940 van kracht werd. Met deze verordening, genoemd naar de auteur, kolonel Adolf von Schell, beperkten de nazi's de productie van motorvoertuigen tot bepaalde basistypen om capaciteit vrij te maken voor de productie van wapens. Na de Duitse bezetting van Tsjechoslowakije en de oprichting van het "Reichsprotectoraat Bohemen en Moravië" had deze regelgeving natuurlijk ook gevolgen voor de fabrikanten daar - en dat waren er nogal wat. Onder hen is het bedrijf Svoboda in Mlada Boleslav





Al een auto of toch een trekker? Het bedrijf was veelzijdig, eigenaar Vaclav Svoboda was voorheen bedrijfsleider bij Laurin & Klement.



Toen de tractor in 1941 werd gebouwd, moest de fabriek verhuizen Mlada Boleslav houdt zich strikt aan de specificaties van het Schell-plan.



Voetrempedaal voor de trommelremmen op het achterwiel, het getande segment op de behuizing van de versnellingsbak wordt gebruikt om de hoogte van een aangebouwde maaier aan te passen.



Pas na uitgebreid onderzoek kwam Dirk Emmerich erachter van welk merk zijn tractor was. Na de algemene revisie heeft de werktuigbouwkundige meester alle redenen om blij te zijn met zijn succesvolle Svoboda.

# Restauratie



Aan de achterzijde drijft een haakse overbrenging de riemschijf aan, die met hetzelfde toerental als de aftakas draait.



Van de versnellingsbak moest het differentieel deels vernieuwd worden. Hiervoor was draai- en freeswerk nodig.



Op het eerste gezicht zag alles er goed uit, maar bij verwijdering viel het differentieel gewoon uit elkaar.



Zo zag de tractor eruit toen Dirk Emmerich hem op een aanhanger in Leipzig ontdekte.



De nieuwe zuigers en voeringen zijn geïnstalleerd. De motor wordt daarna rustig ingereden op een speciaal gemaakt apparaat.



Het machtige vliegwiel is er aan de rand afgedraaid - zodat men een nieuwe starterkrans op vliegwiel kan krimpen.



De concentriciteit wordt gecontroleerd, de krukas wordt uitgelijnd. Een lagerpunt moet op maat worden gebracht.



Dit slimme, unieke apparaat wordt gebruikt om de zitting voor de voering in het motorblok eronder nauwkeurig te bewerken.



Een zicht op de bijna lege versnellingsbak met 4 versnellingen van ZF, Dirk Emmerich vernieuwde alle lagers in het Raderwerk.

(Jungbunzlau). De oprichter, Vaclav Svoboda, werkt als bedrijfsleider bij autofabrikant Laurin & Element in Mlada Boleslav. In 1912 durfde hij de sprong naar het zelfstandig ondernemerschap te wagen. Met wisselende zakenpartners vervaardigt hij onder Amerikaanse licentie tweetakmotoren, elektromotoren en andere verbrandingsaggregaten. Het groeiende zakelijke succes was voor Svoboda aanleiding om in 1926 het bedrijf Svoboda Motor op te richten in Mlada Boleslav-Kosmonosy, waar hij nu ook zaaimachines en dorsmachines produceert, evenals stationaire motoren en elektrische aandrijvingen voor de landbouw. De weg naar de productie van tractoren ligt bijna vast. Toch duurde het nog acht jaar voordat Svoboda in 1934 zijn eerste tractor presenteerde op de landbouwten-

toonstelling in Praag. De tractor, bekend als de Diesel Kar, heeft een horizontale, watergekoelde, eencilinder viertakt dieselmotor met vijf pk. Bijgevolg krijgt hij de aanduiding DK 5. Zijn kort daarna gepresenteerde, soortgelijke en nieuw ontworpen opvolger heette toen de DK 7. De eerste driewielige, al snel vierwielige landbouwtrekker maakte de weg vrij voor verdere ontwerpen voor het bedrijf. In de jaren die volgden verschenen de trekkers DK 10, DK 12 en DK 17, die allemaal werden aangedreven door eigen, inmiddels doorontwikkelde, horizontale eencilindermotoren.

De eenvoudige trekkers bestaan - vergelijkbaar met de K 18 "Allesschaffer" van Kramer - alleen uit een eenvoudig chassis met daarop een motor, en zijn erg populair. Het is geen toeval dat een Svoboda DK 10 de ingang van het Nationale Landbouwmuseum in Praag siert. In 1941 voelde men zich genoodzaakt om te breken met dit traditionele eencilinder-tractorconcept. Svoboda lanceert nu de D 22 (de K in de typeaanduiding is weggelaten) met de tweecilinder Deutz F2 M414 dieselmotor. Dit is geen simpele trekker meer, maar een gestan-



daardiseerde eenheidstrekker in Duitse stijl met spatborden, koeling en vierversnellingsbak, waarmee ook in het wegverkeer kan worden gereden. De D 22 presteert bijna twee keer zoveel als de DK 12, die nog steeds in productie is, maar kost met 45.000 Kronen ook aanzienlijk meer. De samenstelling laat ook weinig ruimte voor onafhankelijke details. "Opvallend onderscheidend zijn de zij-opstaande platen aan de wielkasten met de uitstulpingen om de wielgrijpers in op te bergen, zodat je met rubberen banden het veld op kon rijden. Daar werden de grijpers om de achterwielen geplaatst en vastgezet met een soort kettingslot. Andere verschillen met de tractoren van Duitse makelij zitten in de voorasbevestiging, de radiatorgrille en het verlichtingssysteem. De rest was destijds zo'n beetje gespecificeerd in het Schell-plan", zegt Dirk. Uiteindelijk zijn de verschillen met vergelijkbare Duitse standaardtrekkers echter beperkt. Maakte dat de restauratie gemakkelijker? Dirk Emmerich antwoordt daar heel openhartig op: "Ik heb moeite met de term restauratie. Dat zou echt betekenen dat je zo dicht mogelijk bij het origineel komt, met alle details. Wat ik deed, noem ik liever repareren." Het spreekt voor zich dat de afwijkingen het totaalbeeld zo min mogelijk moeten beïnvloeden. "Wat het duidelijkst verschilt, is de zitbank daar hoort eigenlijk een zitschaal op. Maar toen dacht ik aan mijn vrouw, die ik af en toe mee zou willen nemen. Ook heb ik wat plaatwerk onderdelen moeten namaken, en het luchtfilter is anders, die komt van de werktuigdrager RS 09. Verder zou alles moeten kloppen, hooguit wijkt de kleur iets af van het originele groen." Dirk ontdekte de constructieve fijne kneepjes van zijn Svoboda op internet en raadpleegde zijn monteurvriend Christian Kubicki van de Altechnik freunde Schlaubetal. "Christian heeft me hierbij enorm geholpen met zijn kennis, zijn vaardigheden en zijn connecties." Een van de meest veeleisende taken was de reparatie van de ZF-transmissie en de vervanging van de lagers. Ook bij het maken van plaatstalen onderdelen, in dit geval de radiatorgrille, de dissel en de spatbordkappen, heb je gevoel voor het materiaal nodig, of zoals Dirk het zegt: "Een



De voetremhendel zit rechts, de handremhendel links. Beiden werken via de remas in op de koppeling van de trommelrem. De vooras is pendelend geveerd opgehangen.



Het contactslot bevindt zich links, de gloeischakelaar bevindt zich aan de rechterkant en de zwarte schakelaar bedient de richtingaanwijzers.



Svoboda noemde zijn tractoren Diesel-Kar, wat waarschijnlijk is afgeleid van het Tsjechische woord "kara", wat kar betekent.

mix van ervaring, vertrouwen en uitproberen. Overigens waren de spatborden een vereiste van Dekra. De keurmeester. Doe er alstublieft een bescherming om. Stel je voor wat er gebeurt als je op de bank zit en je glijdt uit en je hand komt vast te zitten in de wielen...' Ik heb de belettering ook zelf gemaakt. Ik heb het van internet gedownload, vergroot met een projector, tekende het op drie millimeter aluminiumplaat en uitgezaagd. Gelukkig heb ik vroeger nog geleerd hoe ik correct moet werken." Bij een project als dit is het onvoorzien onvermijdelijk, dat wist Dirk Emmerich. Maar je leert van de ervaringen van andere monteurs. Dus testte hij de Deutz tweecilinder nog voordat hij hem begon te installeren, door de kop te demonteren, alle wateropen-

ingen af te sluiten en vervolgens de motor door te spoelen met ongeveer 0,5 bar water. Serdruck haalde de trekker over. "Na een tijdje keek ik naar het carter en controleerde of alles in orde was. Maar dat was het niet. Het bleek dat er een scheur zat tussen het carter en de waterkamer. Dit type scheur is niet ongebruikelijk, maar was toch een tegenvaller. Ik heb toen zelf een nieuw motorblok gezocht." Dat het een gangbaar model was, was natuurlijk een voordeel. Na voltooiing ging hij met zijn Svoboda naar de grote tractorbijeenkomst in Markkleeberg. De jongens van wie hij hem kocht waren daar ook, en waren dolblij met de nette en inmiddels naambekende tractor van zo'n zeldzaam tractormerk. Dirk Emmerich en

zijn D 22 zijn ook graag geziene gasten op bijeenkomsten in de regio, of het nu in Friedrichsau, Gusow of bij de thuiswedstrijd van oude

*Svoboda*

technologievrienden in Müllrose. "Mijn vrouw Andrea gaat ook mee. We hangen een aanhanger erachter, en daar gaan we. Ik heb de tractor verkeersveilig gemaakt zodat je hem kunt gebruiken waarvoor je wilt. Dat betekent dat we er soms gewoon mee rijden om een ijsje te eten of om een ritje door het land te maken. Ik kan elk moment instappen en gewoon wegrijden, dat is het leuke. Er moet nog aan worden toegevoegd dat Svoboda Motor de D 22 produceerde tot 1947 en daarna terugkeerde naar de horizontale eencilinder, nu in gemoderniseerde vorm, met de model-

len DK 15 en DS 15. In 1948 werd de fabriek genationaliseerd en kwam er een einde aan het tijdperk van de Svoboda-tractoren. Ondertussen begon er een nieuwe ster te schijnen aan de hemel van de Tsjechische tractoren: Zetor in Brno, Moravië.

**Tekst: Jens Kraus**

**Foto's: Kraus, Dirk Emmerich**



Overgenomen en vertaald uit het mooiste Duitse Oldtimertijdschrift:



Václav Svoboda 1929 - 2019

Eind goed, al goed: na aanvankelijke onduidelijkheid en de veeleisende reparaties geeft de Svoboda D 22 weer een samenhangend beeld. Met de brede stoel is de TÜV-conforme trekker nu ook geschikt om af en toe samen met zijn vrouw er op uit te trekken.



Oud nieuws uit  
**1934**

1931 1947 1968 1928  
1955 1962 1951 19



## Gelaste versnellingsbak

De ontwikkeling van de landbouwtechnologie gaat met grote stappen vooruit. Een volgende generatie trekkers belooft de mogelijkheden voor motorisering flink uit te breiden: krachtiger, sneller, effectiever! De nieuwe Deutz 28 pk trekker van Humboldt-Deutz motoren AG is misschien wel de meest indrukwekkende vertegenwoordiger van deze soort. Het belangrijkste kenmerk is het weglaten van een frameconstructie - het motorblok inclusief het oliecarter en het transmissie-ashuis vormen de draagconstructie-eenheid. De motor is gemaakt van gietijzer, terwijl de versnellingsbak een gelaste stalen behuizing heeft. De motor, model F2 M315, is een nieuwe ontwikkeling en wordt net als de versnellingsbak geproduceerd door Deutz. Ook nieuw is de mogelijkheid om deze trekker met luchtbanden te krijgen. De bestuurder heeft bij deze "universele trekker" de keuze uit vijf versnellingen voor een mogelijke topsnelheid van maar liefst 17 km/u! Dit geldt uiteraard alleen voor modellen met luchtbanden.

JOHN  
MO



## Tweeling gloeikop

Het jonge Zweedse bedrijf Bolinder-Munkteill presenteert het eerste product van hun gezamenlijke werk, de Munktells 25. Dankzij de blokconstructie is deze moderne trekker vergelijkbaar met de nieuwe Deutz 28 pk, maar de Bolinder tweecilinder is geen voorkamer diesel, maar werkt als een gloeikop met rechtopstaande cilinders. De versnellingsbak met vier versnellingen maakt snelheden tot 6,2 km/u mogelijk, deze trekker is momenteel alleen nog maar leverbaar met stalen wielen.



## De zomer kan komen



„Het moeilijke probleem van het verzamelen van stro en hooi van het veld is opgelost", kondigen de gebroeders Claas aan, en presenteerde in 1934 de nieuwe "Pick-UP-pers" voor het zomerwerk. de oogst, want een door een aftakas aangedreven machine verzamelt het gewas automatisch met vorktanden en perst het tot balen, die vervolgens op praktische hopen worden gestort en alleen nog maar hoeven te worden geladen. De enige vereiste: een krachtige trekker met aftakas .



## Frans gloeikop

Een nieuwe tractor uit Frankrijk, de 22-28 pk sterke oliet tractor van de Société Française de matériel agricole et industriel Vierzon (SFV, Franse vereniging voor landbouw- en industriële uitrusting), heeft een relatief conventioneel ontwerp. Uiterlijk op het tweede gezicht wordt duidelijk dat dit een Lanz bulldog HR 5 is die nauwelijks is veranderd, tot aan de cilinderafmetingen van de gloeikopmotor toe - die SFV indirect herkent met de serieaanduiding H1.



In de VS heeft John Deere ook een nieuw model gepresenteerd, het Model A. De motor volgt het fabriekspatroon van een horizontale tweecilinder, in dit geval afgeregeld op 25 pk. Een speciale oplossing voor de achteras, die voorzien is van glijdende wielen, is interessant. Dit geeft de boer de mogelijkheid om de spoorbreedte van de tractor in een paar simpele stappen te veranderen van 1422 naar 2134 millimeter. John Deere reageert daarmee op het overeenkomstige verzoek van de klant. De eenvoudige spoorbreedteregeling bespaart het opsplitsen in verschillende modellen en biedt voordelen bij het ploegen, aldus de fabriek, omdat een breder spoor zijdelings kromtrekken op zware gronden voorkomt. De belangrijkste vernieuwing is de hydraulische bediening, waarmee aanbouwdelen kunnen worden geheven en neergelaten met behulp van een eenvoudige hefboom-pje.



# WENDBAAR

## Hulpje

Smalspootrekkers - ze zijn altijd een nevenproduct gebleven. Fabrikanten wilden een stukje van die taart - Porsche-Diesel ook.



De bolide: De Super S is ontstaan op verzoek van de Franse importeur Goetzmann uit Straatsburg.



Solide middenklasse: de standaard AP S was niet alleen erg populair bij de fruittelers aan het Bodensee.



Licht en smal: met een spoorbreedte van net geen 66 centimeter is de Junior S bijzonder geschikt voor "smalle" rijen wijnranken en fruit.

**Als een tractor licht, wendbaar en krachtig tegelijk is, vragen wijnbouwers, fruittelers en tuiniers om een smalspoorversie. Erwin Allgaier hoorde de roep al in 1951 en presenteerde de AP 17 met een spoorbreedte van 790 mm. Een concept dat Porsche-Diesel gedurende de hele productieperiode vasthield - met één, twee en zelfs drie cilinders in z'n portfolio. Maar lees zelf...**

**U**kent de vroege geschiedenis van Allgaier al - van de verdampers tot de lichte tractoren tot het sluiten van de licentieovereenkomst met Porsche voor de bouw van de "Volkstraktor" die uiteindelijk als de AP 17 op het veld kwam, deze opwindende tijd slaan we over, en beginnen weer bij; Als de productie verplaatst wordt naar de nieuwe fabriek in Friedrichshafen-Manzell aan het Bodensee. Als er in de buurt een tractorfabriek komt, kijken boeren altijd even naar die fabrikant. Dat is bij Fendt in Allgäu niet anders dan bij IHC in Neuss. Dat geldt ook voor Porsche-Diesel, waar de landelijke omgeving heel speciale machines nodig heeft - want in het enorme fruitteeltgebied aan het Bodensee is veel smalspoor vereist. Voor Erwin Allgaier is het dan ook een eureka om de ontwerpers kort na de start van de productie in de voormalige Dornier-fabriek de opdracht te geven voor de bouw van een tuinbouw geschikte variant van de veel bewonderde volkstrekker. Ook al begint de productie van AP17 vrij geïmproviseerd en is eigenlijk elke ingenieur in de fabriek onmisbaar, toch vinden de man-

# Junior



Met een breedte van slechts 87 centimeter past de Junior S door de meeste tuinpoorten. Misschien een reden voor hobbytuinders om daar eens over na te denken.

nen tijd om een smalspoorvariant op papier te zetten. Op 10 juli 1950 rolt de eerste AP 17 de werkplaats uit, vier maanden later rolt de 500<sup>ste</sup> de fabriek uit. Ook in Ugingen draait de productie nog steeds, in oktober 1950 werd daar de 5000<sup>ste</sup> Allgaier gemaakt. De technici gingen aan de slag en presenteerden vanaf februari 1951 een goed ontworpen smalspoortrekker. Dankzij de vele lichtmetalen onderdelen blijft het gewicht onder de één ton. De slechts 79 centimeter brede tractor is smal genoeg voor de boomgaarden in de regio, er is ook voldoende ruimte tussen rijen wijnranken, en hij heeft met 18 pk genoeg vermogen voor in de tuinbouw. Het mooiste in de tijd dat de D-Mark nog schaars was: Allgaier verkoopt het smalspoor voor dezelfde prijs als de normale versie, voor 4550 Mark. Een kortere vooras en verkorte achterasdrager zijn de slankmakers, op aanvraag kan er nog meer. Voor het rijden door dichtbegroeide gewassen kan de boer tegen een redelijke meerprijs een set metalen bekleding bestellen om de zijkant van de motor en achterwielen te bedekken plus bijpassende lampbekleding. Er is een stuurhoes voor de fruitteelt - ter bescherming tegen hangende takken. Ondanks talrijke navraag was er geen smalspoorversie van de kleine A 111 die in 1952 verscheen. Tijdens het "Allgaier, System Porsche" tijdperk, dat duurde tot 1955, werden de AP 17 S en de krachtigere AP 22 S, geïntroduceerd vanaf 1953. Een paar dingen veranderden toen Mannesmann de productie van Allgaier overnam en Porsche-Diesel oprichtte. Vanaf dat moment werd de A 111 de Porsche diesel P111. Op basis van de 960 kilo wegende lichtgewicht zijn enkele testvoertuigen omgebouwd als smalspoortrekkers. Nu is er nog maar één bekend. De productie in 1956 starten zou niet veel zin hebben gehad, want er rees al een nieuwe ster aan de hemel boven Friedrichshafen, de Junior. De mensen van Porsche Diesel werkten koortsachtig aan de nieuwe kleinzoon van de A 111. Vanaf het begin



Wijnbouwers monteren graag een kabellier op het hydraulisch systeem. Met frontgewicht en tijdens de testen "weerstand" Junior alle belastingen.

De Junior S valt op door zijn knuffelige uiterlijk. Technisch gezien is hij bijna identiek aan zijn bredere broers.



Van alle gemakken voorzien Het poken-bos toont de veelzijdigheid van de 'Junior S'. Naast de versnellingspook kan hier gekozen worden voor hydrauliek, handgas, aftakas, vergrendeling en reductie.

was duidelijk dat de kleinste Friedrichshafener in verschillende speciale uitvoeringen zou worden aangeboden, waaronder een smalspoor met variabele breedtes. In de smalste stand is hij slechts 66 centimeter. Hierdoor past de Junior 108 S tussen de smalste bomen, en kan hij indien nodig met een totale breedte van 87 centimeter ook in een fietsenstalling parkeren. Overigens is de vooras zo gebouwd, dat de banden niet in botsing kunnen komen met de stijlvolle motorkap. In eerste instantie denken de marktstrategen met de enkele cilinder toe te kunnen. Om niet zonder een smalspoor tweecilinder te komen, bouwen ze de AP 22 van restmateriaal. Die zijn nog uit 1958, toen de 25 pk standaard 218 S zijn intrede deed. Veel Duitse smalspoorklanten

kunnen goed overweg met de Junior 108 S, de vraag naar meer vermogen komt uit Frankrijk: in de zuidelijke wijnstreken moeten boeren zware, steenachtige grond bewerken en daar is vermogen voor nodig. De 25 pk van de 218 is daar voldoende voor de meeste wijnboeren. In de vlakke Duitse wijnbouwgebieden zijn de smalle allrounders een groot succes, maar op de steile hellingen van de Moezel, Rijn en Neckar is dat anders. De wijnboeren daar staan sceptisch tegenover het lichte front, sterker nog, het "vermogen om steil te werken" laat veel te wensen over. Ze vertrouwen liever op een conventionele tractor met een Binger-kabeltakel aan de zijkant en zitten op de archaische zittende ploeg. Anderen, zoals de 82-jarige wijnmaker Theo Knoll, kochten

een Porsche diesel smalspoortrekker en ontdekten zijn allround talent: "Ik kocht in 1960 een 218 S en heb daarmee nooit problemen gehad. Onze boerderij aan de Middenmoezel bestond uit steile hellingen en vlakke wijngaarden. In de vlakke stukken trok de Porsche als een stier en was een echte hulp. Op steilere hellingen bereikte hij al snel zijn grenzen, daarna werkte ik aan de lier op de zitploeg. Collega's spotten met het smalle pad, en de mogelijkheid dat mensen omvallen. Maar ik monteerde de lier op de achterste hydrauliek, gebruikte een frontgewicht en was daarmee veilig. Ik accepteerde graag het manoeuvreren bij het verplaatsen." Theo Knoll koos voor de tweecilinder omdat deze ook zware aanhangwagens en materieel kon trekken. Hij

Als 'drager' maakt de smalle Junior 108 S de aanbouw van werktuigen onder de tractor mogelijk.



Het spoor kan worden aangepast tot 1160 millimeter. De rijafhankelijke aftakas maakt het gebruik van aanhangwagens met aandrijflijn mogelijk - wat het scala aan mogelijke toepassingen en trekkracht aanzienlijk uitbreidt.

was vooral te spreken over de turbokoppeling: "Tijdens de oogst moesten we vaak bergop rijden met een beladen aanhangwagen, wat gas geven, de rem loslaten en de trekker reed veilig weg. Ik zou niet willen weten hoeveel mechanische koppelingen ik anders door de jaren heen zou hebben versleten." Tot op de dag van vandaag zweert hij bij de robuustheid van de constructie: "De Porsche heeft altijd gelopen, slechts één keer brak een afdichtring onder de cilinder. Toen deze ring eind jaren 80 beschadigd raakte, konden we er geen krijgen. De kogellager dealer had een passende lagerring. De motor liep daarmee, totdat we de tractor in 2005 aan een verzamelaar verkochten." Vooral in de Zuid-Franse wijnbouwgebieden en in de Champagne-streek zwerden wijnbouwers bij Porsche diesel. Maar beetje bij beetje wilden de grote bedrijven daar meer - meer prestaties. In 1957 reisde de



Krachtpatser: Met 38 pk was de Super S 308 een van de krachtigste smalspoortrekkers zijn tijd.



Lichtgewicht pionier: dankzij vele aluminium-componenten is het gewicht van de AP 17 S minder dan een ton.

Franse importeur Goetzmann naar Friedrichshafen om dit probleem aan te pakken. De mensen van Porsche Diesel presenteerden korte tijd later de oplossing in de Super 308 S. Zijn driecilindermotor met 38 pk is perfect voor het echt zware werk. Ook al geloof men in eerste instantie alleen in een miniproductie, tegen 1961 zijn er al meer dan 130 exemplaren verkocht. Als logisch gevolg verscheen de nieuwe 309 in 1961 in de S-versie en bleef in het programma totdat hij werd stopgezet aan de Bodensee. In 1961 was de vermogenstoename van slechts één pk voldoende om de Junior 108 S te veredelen tot een Junior 109 S. Net als zijn voorganger was de smalle Junior een succes, en bleef hij in de aanbieding tot het einde van de productie in 1963. In 1961 verkeerde Porsche-Diesel al in financiële moeilijkheden, wat leidde tot enkele speciale aanbiedingen. De boeren aan het Bodenmeer en in de wijnbouwgebieden profiteren van dat moment, maar de fabrikant kan er nauwelijks iets aan verdienen. Met de teloorgang van Porsche-Diesel kwam ook een einde aan het tijdperk van de smalspoor-modellen. Ze behoorden niet tot de verwoestende "Rode Zee aan het Bodenmeer", de gigantische hoop onverkochte tractoren die daar nog stonden - aangezien slimme boeren uit de regio op tijd hun voorraad in-sloegen.

**Tekst: Dirk W. Köster**  
**Foto's: Stephan Lindloff, archief**



De lichtgewicht éencilinder is ver naar voren geplaatst, en draagt zo bij aan het gunstige zwaartepunt. De cilinderinhoud van slechts 822 cc was aanvankelijk voldoende voor een indrukwekkende 14 pk bij 2250 tpm.

Oldtimer  
**TRAKTOR**  
Journal für die Geschichte der Traktoren

Overgenomen en vertaald uit het mooiste Duitse Oldtimertijdschrift:

# Van front naar akker

Terwijl zijn voorgangers nog naar het front moesten, mocht de bosbouwtractor zich wijden aan vreedzamere taken.



**Oorlog voorbij, alles kapot - alleen een aantal onderdelen waren er nog. Zo ook bij Magirus, waar de leger rupstrekker weer op kettingen werd gezet. Het hervatten van de vrachtwagenproductie zat er voorlopig niet in, dus werd van de nood een deugd gemaakt - en kreeg de naam RS 1500 bosbouwtrekker.**

**D**aarom begonnen ze daar maar, om van niets iets te maken. Zeg maar; van zwaard tot ploegschaar. In de zomer van 1945 waren er in de Ulm Magirus-fabriek, de vrachtwagentak van Klöckner-Humboldt-Deutz (KHD), tussen de ruïnes weer activiteiten. Ondanks dat ongeveer 60 procent van de faciliteiten was vernietigd, in de laatste jaren van de oorlog was daar de productie overgeschakeld naar zaken als geweerpatronen en kleine onderzeeërs. De assemblage van vrachtwagens lag sinds februari 1943 stil om plaats te maken voor de Raupenschlepper Ost (RSO), een volledig rupstransportvoertuig van Steyr. De RSO viel niet bepaald in de smaak bij de troepen: te langzaam te luidruchtig, te

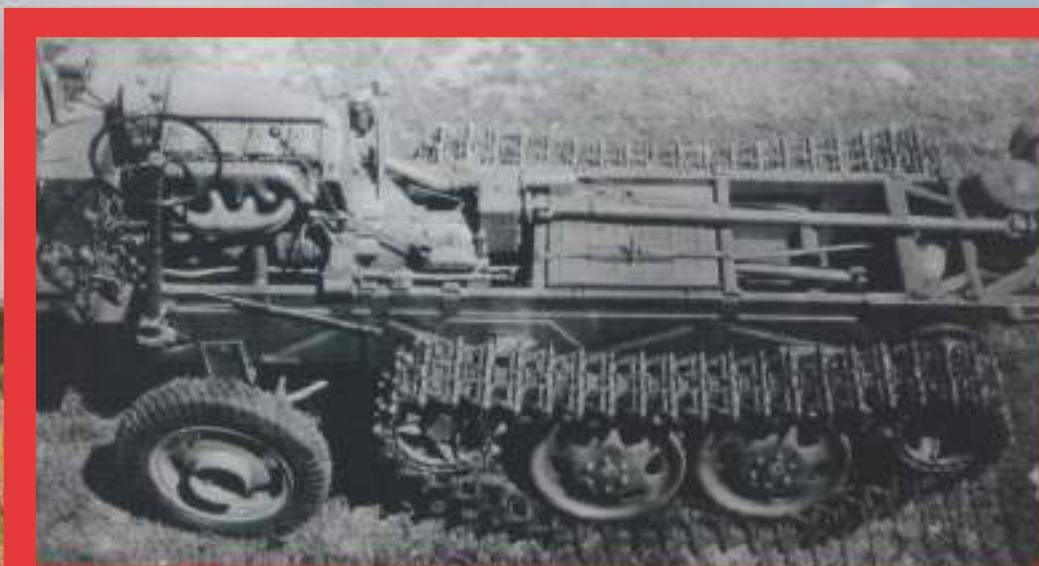
dorstig en vooral door de plotselinge richtingsveranderingen maar ten dele geschikt als trekvoertuig. Toch bouwde Magirus maar liefst 12.250 stuks, bijna de helft van de totale oplage. De zwakke punten van de Steyr benzine V8, die als motor diende, waren in de fabriek welbekend. Nu had de motorenfabriek van Deutz in Keulen net een nieuw type dieselmotor ontwikkeld, de FL 514. Let op de L voor luchtkoeling, zoals vereist was door de Wehrmacht. De viercilinderversie F4 L514 levert 65 pk, en de mensen uit Keulen waren ervan overtuigd dat deze revolutionaire motor in vrijwel elk opzicht de originele motor kon evenaren en in sommige opzichten zelfs kon overtreffen - omdat hij gemakkelijker te onderhouden, zuiniger was en stiller. In de herfst van 1944 vonden de eerste luchtgekoelde Deutz-diesels hun weg naar Ulm en gingen van daaruit naar het front. Het hielp niet veel, zelfs met diesel hield de RSO de geallieerden niet tegen. Op 17 december 1944 viel een geallieerde luchtvloot de fabriek van Ulm aan; tegen het einde van de oorlog waren er ongeveer 600 diesel RSO's (officieel RSO/03) gebouwd. De fraai gevormde plaatstalen cabine was inmiddels weg gevallen. Het is niet bekend wanneer de productie is overgeschakeld op de hoekige, open cabine met opklapbaar dak - toen de Magirus-arbeiders gingen opruimen, hadden ze nog allerlei onderdelen voor



Rijcomfort van de beginjaren: een zitkussen. De ventilatieklep kan op warme dagen worden geopend, goed voor de motor, slecht voor de bestuurder



Bostractor's pedalen: de parkeerremhendel is aangepast aan de koppeling van de voormalige RSO-stuurremmen.



Een RS 1500 bosbouwtrekker zonder extra's. De tank, waar de cardanas onderdoor loopt, en de aftakasaandrijving, die boven de chassiskulp naar achteren is geleid, zijn goed zichtbaar. De RSO had deze as destijds niet.

de RSO. Soldaat naar boer, tractor is tractor, en die waren dringend nodig, misschien wel dringender dan andere voertuigen. Op dat moment was het niet mogelijk om weer vrachtwagens te gaan bouwen, de onderdelen ontbraken. Dus werden plannen gepresenteerd aan de geallieerde autoriteiten voor een verbeterde versie van de RSO en kreeg begin dat jaar de goedkeuring voor de productie van de Deutz RS 1500. De naam Magirus kwam niet voor, maar Deutz werd voor één geteld (die de Keulse tractorfabriek eerder had gemaakt) en de vreedzame bedoelingen werden benadrukt met de aanvullende naam "Bos-tractor". KHD beschikte echter niet over een volledig rupsvoertuig, en in Ulm waren ze zich bewust van de nadelen van de RSO, met name wat betreft de bestuurbaarheid ervan. Half-rupsvoertuigen stonden daarom bekend bij de 'Wehrmacht' alle maten, van kettingmotoren tot de machtige Sd.Kfz 9. Toch werd besloten om de bostractor als half-rupsvoertuig uit te voeren. Een conventioneel exemplaar is geschikt voor het overgrote deel van de stuurbewegingen, die voornamelijk bestaan uit kleine correcties bij rechtdoor rijden en voorzichtig insturen van bochten. De Magirus-arbeiders vonden een geschikte vooras tussen de onderdelen van hun eigen inventaris; In 1940 gaf het hoofdkwartier van de KHD de firma Ulm de opdracht een tractor te vervaardigen, de F2 M417 met een watergekoelde tweecilinder. De oorlogseconomie had in 1942 een einde gemaakt aan de bouw hiervan, maar sommige onder-



De Deutz F4 L514 op zijn eerste echte werkterrein: hij is behoorlijk smal in de bosbouwtractor en let op het luchtfilter aan de rechterkant.



Het zuinigste instrumentenpaneel ter wereld, de VDO-olietemperatuurmeter wordt er na nog extra er bij geplaatst.



De achterkant van de RS1500 is volledig op zichzelf staand - met een reservewiel, katrol en onderste kaapstander als vervanging van de lier.



Chassis van de Ost rupsstrekker - met de buisvormige steunbalken met veren aan de uiteinden en zwenkbare steunwiel dragers.

delen waren er nog, waaronder assen, wielen en stuur met stuurkolom. Het kuipframe van de RSO kreeg een extra verstevigde dwarsbalk met aan de voorzijde een ophangpunt voor de pendelas van de trekker, in plaats van de ophanging voor de kettinggeleidingswielen. De besturing was eenvoudig te installeren, er was alleen een gat in de cabinevloer nodig voor de stuurkolom. Nu was het tijd om de RSO-aandrijving aan te passen. In zijn oorspronkelijke vorm bestaat deze uit twee in de lengterichting buisvormige draagbalken, in het midden verbonden door een buisvormige dwarssteun. Aan de uiteinden van de draagbalken zitten kwart-elliptische bladveren, met veerogen aan de achterkant. De rollen zijn paarsgewijs opgehangen aan oscillerende



Ook de RSO-bedienshendels, gas- en koppelpedalen zijn herkenbaar. De hendel met de zwarte knop (midden) schakelt het sperddifferentieel.



steunen, die zich op hun beurt aan de uiteinden van de steunbalken bevin- den. Ondanks alle complexiteit bood het chassis het voordeel dat het gemak- kelijk doormidden kon worden gezaagd: de draagbalk in het midden doorsnijden, het tandwiel eraan be- vestigen - dit betekende dat het chas- sis alleen aan de achterkant verend was, maar dat zou in de praktijk wei- nig verschil moeten maken. Doordat het tussenwiel naar achteren was verplaatst, moest de dwarsbalk naar beneden worden verplaatst. Dit zorg- de ook voor een ophangpunt voor de trekstang die de vooras geleidde. Ma- girus nam de achteras en het aan- drijf wiel ongewijzigd over. De as be- staat uit een draaglichaam, de aan- drijfassen worden afzonderlijk geleid

in een bovenliggende behuizing en eindigen in een binnen vertand tand- wiel voor de eindreductie. Daar achter komt de remtrommel, ontworpen als een natte multi-schijfrem. Bij de RSO zijn de remmen verbonden met de stuurhendels. Voor de bosbouwtrek- ker koppelde Magirus de stangen aan het conventionele rempedaal. Omdat de stuurhoek van de vooras niet vol- doende was voor scherpere bochten - de kettingen duwen altijd recht voor- uit - gebruikte Magirus een mechanis- me dat de stuurrem activeerde wan- neer de stuurhoek acht graden of meer was. De bosbouwtractor had daarmee een draaicirkel van maar liefst 13 meter - niet op tractorniveau en ver verwijderd van de wendbaar- heid van een volledig rupsband, maar bruikbaar voor normale doeleinden. Beter dan niets toch? Wie vroeg er in 1946 naar rijeigenschappen? Toen was je al blij iets te hebben dat reed.

De schaarsheid van de RSO/03 paste bij de soberheid van de naoorlogse periode: de stoel was een frame, tus- sen de bestuurder en de motor was plaatstaal, de laadruimte was van planken, en om te schakelen moest je bijna je rechterarm ontwrichten. Ma- girus voegde immers een hulpaandrij- ving aan de versnellingsbak toe, die gebruikt kon worden om een riem- schijf en een aftakas aan te drijven.

Wat had je aan deze bostrekker?

Moelijk te zeggen - er zijn er te weinig over, waaronder het hier ge- toonde exemplaar, dat deel uitmaakt van de inventaris van het Technik Mu- seum Sinsheim (overigens naast een RSO). Er zijn er te weinig gebouwd om verhalen over het werken met hen te onthouden - net als de RSO waren het noodoplossingen die, on-danks duidelijke tekorten, moesten helpen om in een dringende behoefte te voorzien. Wij hadden niets! Dat gold ook voor de aanschaf van zo'n bostrekker. De Reichsmark was niet geschikt als betaalmiddel, daarom ge- bruikte Magirus de bosbouwtractor als ruilmiddel - ook om zijn oorspronkelijk-



De draagwielen (rood) van de RS 1500 komen van het chassis van de rupstrekker Ost, die - als u wilt - simpelweg gehalveerd kan worden.



ke taak; het bouwen van vrachtwagens weer op te pakken, het was natuurlijk een buitengewoon zware onderneming: tractoren voor grondstoffen? Moeilijk. De productie van bos-bouwtrekkers stopte in 1947 of 1948 na maximaal 1460 stuks. De voorraden waren definitief uitgeput en in de tussentijd was het ook mogelijk om minder onbekende voertuigen in Ulm te bouwen, namelijk de S3000-vrachtwagen - maar ook tractoren. De niet minder verwoeste fabriek in Keulen gaf de pro-



De koplampen zaten alleen op de bostrekker

ductie van de modellen F2 M317 en F3 M317 aan Ulm. In 1952 was de vrachtwagenbouw dermate hersteld dat er geen plaats meer was voor tractoren - zeker niet voor deze primitieve watergekoelde schutter. En zo eindigde het halfvergeten intermezzo van Deutztractoren in Ulm na ongeveer 5000 eenheden. De Deutz RS1500 veroorzaakt ondertussen allerlei soorten hoofdpijn tijdens zijn zeldzame

optredens. bostrekker? Nooit gehoord! Zeer gespecialiseerde verzamelaars zijn echter erg geïnteresseerd in deze vreemde hybride, hoewel de hoop om er weer een te vinden vrij klein is. En dan wat? Als er iets moeilijker is dan het vinden van een houttractor, dan is het er een herstellen.

**Tekst: Till Schauen**  
**Foto's: Dirk Schüler**

Overgenomen en vertaald uit het prachtige Duitse Oldtimertijdschrift:





Dit is de RSO in zijn later vereenvoudigde versie met de vierkante, open cabine. Je kunt hierin de bostrekker al zien.



De volledig stalen cabine is met enkele kleine wijzigingen, afkomstig van de Steyr 1500 truck.



De voorste pendelas van de tractor: Kenners zullen hem associëren met de as van de F2 M417, die ook door Magirus in Ulm werd gebouwd.



Duidelijk zichtbaar is het trog achtige frame met het verkorte RSO-chassis. Links de kwart-elliptische veren, ervoor de steunbalk met bevestiging voor de semi-draagarmen van de vooras.



# HOOFDROLSPELER

Een Deutz MIHZ 338 drijft de machines aan in de nog volledig functionele Brettmühle Mulda

**Er wordt altijd gezegd; dat de tweede keer beter is dan de eerste. Gottfried Schumann had het beter niet kunnen doen. Want de Deutz was nog maar nauwelijks op de gedemonteerd, en de fundering op de nieuwe locatie gestort, en de motor voorbereid, of de overstroming kwam - en alles moest overnieuw...**

Als je weggaat, doe je de deur maar gewoon achter je dicht", zegt Petra Schumann en neemt dan afscheid. Blijkbaar is de wereld hier in het Centrale Ertsgebergte nog normaal in orde. Het is een vreemd gevoel om

alleen te zijn in de oude houtzagerij. In de duisternis van de begane grond komen machines, balken en de grote overbrengingen uit de achtergrond te voorschijn als schimmen uit een lang verloren wereld. Eng? Nee, de Deutz - Stamo is ook in stilstand een energiebron die alle zintuigen prikkelt. Zoals het bij een motor van dit kaliber betaamt, staat de liggende tweecilinder diesel stevig op een betonnen voet. Met vast geïnstalleerde waterleidingen, de luchtleiding om te starten, de uitlaatpijpen die in de vloer verdwijnen, en last but not least de krachtige aandrijfriem - kortom, de hele sfeer vertelt je dat deze machine hier niet



voor de lol is neergezet. U moet het beeld even laten bezinken voordat u zich wendt tot de details van deze eerbiedwaardige diesel. Opgebouwd door landeigenaar en houthandelaar Ernst Wilhelm Schönlebe in 1880, en deze molen is nog steeds volledig functioneel. In het begin dreef een door rivier de Freiburger Mulde voortbewogen waterrad alle machines aan. In 1905 werd een horizontale eencilinder stoommachine van Roßweiner

Maschinenbau-Anstalt met 25 pk daarbij toegevoegd en in 1927 werd het waterrad vervangen door een Francis-turbine. Het hout op de bovenverdieping werd tot 1997 op deze manier gezaagd. Twee jaar later nam de vereniging "Technische Monumenten Gemeinde Mulda e.V." het pand over. Onder regie van deze actieve vereniging was de Deutz dieselmotor in 2003 de vierde aandrijfsysteem geïnstalleerd. Deze stationaire motor bedient nu alle faciliteiten van de molen. Dit omvat het gehele transmissie-systeem, verschillende, zaagframes op twee verdiepingen, een afkortcirkelzaag, de blokklem inspanwagen, de stam ophefmachine en andere uitrusting. De drijvende kracht achter de installatie van de Deutz is molenmeester Gottfried Schumann. Later die dag vertelt hij in de werkplaats van zijn molen- en metaalconstructiebedrijf in dezelfde stad hoe het allemaal tot stand kwam: "We hadden een tweede zagerij in Oberdorf, waar vroeger de Deutz als hulpaandrijving werd gebruikt, als er was een gebrek aan water was. We hebben hem in 2001 daar verwijderd en de onderdelen naar de werkplaats gebracht. Toen had ik al deze monumenten ob-



De lagering van de bedieningsas vermindert nokkenslijtage. De as drijft tevens de injectiepomp met centrifugaal regelaar en de stuurstang aan.

sessie, en zat ik in de ondersteunende vereniging. Met mijn mensen, goede monteurs, heb ik hem gerestaureerd, de fundering gestort en alles montage klaar gemaakt. Toen kwam de overstroming in 2002. In de ruimte waar de onderdelen lagen en waar nu de motor staat, kwam het water tot net onder het plafond. Daarna konden we alles weer opnieuw doen - stukje bij beetje. Helaas was zelfs tot in de kleinste olieleiding zand en vuil gekropen. In totaal achthonderd uur aan gewerkt." De 63-jarige, wiens vrouw die morgen het hek van de zagerij voor ons opende, is de vierde generatie die het molenbouwbedrijf runt. Vorig jaar vierde het bedrijf zijn 140-jarig bestaan. "Molenbouw betekent altijd werken met hout en metaal. Wij vervaardigen voornamelijk watermolens, onderstromend, bovenstromend



De 81-jarige Deutz MIHZ 338 tweecilinder diesel met voorkamer drijft alle systemen in de Brettmühle aan. De machines van het in 1880 gebouwde landgoed draaiden vroeger ...



Eerst met waterkracht, daarna met stoom en uiteindelijk tot 1979 elektrisch.



De smerinrichting levert olie aan de krukken, nokkenaslager, cilinder en zuigerpen. Deutz raadde aan om winter- of zomerolie te gebruiken, afhankelijk van het seizoen

Massief plaatstaal beschermt de vier keer gelagerde krukas tegen vuil. Diverse olijkijglazen en aftapkranen vergemakkelijken inspectie- en onderhoudswerkzaamheden



Het hulpinjectieventiel met gloeipapierhouder (links) werd gebruikt voor het starten bij zeer lage temperaturen. De motor kan draaien op diesel, kerosine, gasolie en zelfs op ruwolie.

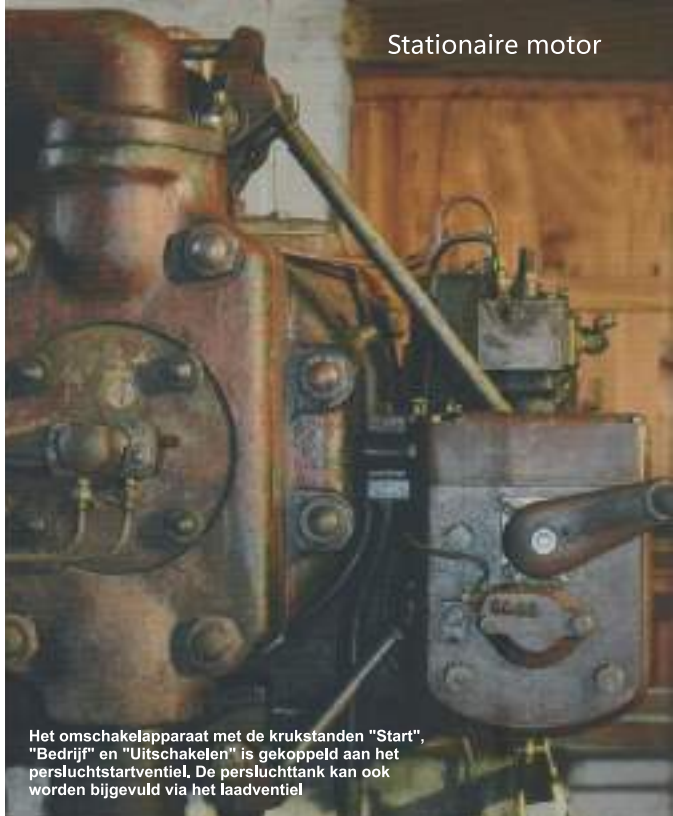


naar behoefte. Maar we restaureren ook molens, of het nu voor zagerijen of voor het malen is." De reddingsoperatie voor deze Deutz laat echter zien dat ze ook weten hoe ze motoren moeten

gebruiken als dat nodig is. De in 1938 door Humoldt-Deutzmotoren A.G. in Keulen vervaardigde motor met compressieontsteking werkt met een geavanceerde klepaandrijving. De door de krukas aangedreven as bedient eerst de smeerpomp, de injectiepomp en de regelaar en bereikt dan pas de stoterstangen van de kleppen of de 'Druckstangen', zoals de juiste benaming bij Deutz is. De kleppen steken zijdelings uit in de cilinderkoppen - de inlaatkleppen zitten "boven", en de uitlaatklep van onderen. Dit type besturing is interessant in relatie tot de tweede cilinder. De kleppen ontvangen hun bedieningsimpulsen via een complex mechanisme dat bestaat uit rolhefbomen, tuimelaars, duwstangen, drukstukken en dergelijke. Dat

ver, die zich op cilinder II bevindt. Deze is bedoeld om het starten bij zeer koud weer te vergemakkelijken. Om ervoor te zorgen dat de andere cilinder niet de volle hoeveelheid brandstof krijgt, raadde Deutz aan om de bedieningsknop van de overstortklep van de op cilinder I werkende pomp zo dikwijls naar binnen te duwen, totdat de motor zijn normale toerental had bereikt. Als dat niet werkt, was er een extra optie als starthulp; Plaats gloeipapier in de daarvoor bestemde houder bij de hulpverstuiver. Hoe doordacht de constructie van deze motor is, blijkt uit de ogenschijnlijk irrelevante details zoals de kijkglazen voor het oliepeil, de testkleppen op de verstuiver, de ontluichtingsklep op de brandstofpomp en de schakel-

Stationaire motor



Het omschakelapparaat met de krukstanden "Start", "Bedrijf" en "Uitschakelen" is gekoppeld aan het persluchtstartventiel. De persluchtank kan ook worden bijgevuld via het laadventiel

De onderdelen liggen klaar tijdens het opnieuw in elkaar zetten na de verhuizing naar Mulda.

kan niet anders bij deze motor, anders had deze as en de andere randapparatuur tussen de cilinders moeten gelegd. Een volgende bijzonderheid is de hulpverstuiver,

kruk met de drie standen "Anlassen - Abstellen - Betrieb". Het zelfstandig vullen van de startdruktank via de daarvoor bestemde vulleiding is een fijne zaak. Maar het mooiste is dat de zagerij, en daarmee ook de motor, van tijd tot tijd goed wordt gebruikt. Petra Schumann nog een keer: "Op de Mühlentag, die jaarlijks op Pinkstermaandag plaatsvindt, en op de dag van het traditionele Ambacht, op de derde zondag van oktober, zagen we hout met de Deutz. Meer kan meestal niet omdat we altijd een paar mensen nodig hebben, en veel tijd voor voorbereiding en nazorg. Anders bieden wij rondleidingen aan voor groepen, die dan telefonisch of schriftelijk kunnen worden geregeld."

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





Opstelling van de Deutz in de zagerij hier is de lange aandrijfriem naar de aandrijftransmissie goed te zien.



Oldtimer  
**TRAKTOR**  
tijdschrift voor de verzamelaar van oude tractoren

Overgenomen en vertaald uit het mooie Duitse Oldtimertijdschrift:



# Tuintractoren

Door Twan Jonker

**A**l bestaat Gutbrod helaas niet meer, toch is het bij iedereen wel bekend. In de begin jaren van Gutbrod, de jaren 20 van de vorige eeuw, bouwden ze vooral motorfietsen onder het merk Standard Superior. De firma werd gestart door Wilhelm Gutbrod in Ludwigsburg Duitsland. Later zijn ze verhuisd naar een dorp bij Stuttgart. Hier gingen ze dan ook verder met het bouwen van automobielen. Althans, dat was hun plan. Maar hoe goed hun auto ook was, ze waren te prijzig en de markt was al wat verzadigd eind jaren 40. Mede ook door de wederopbouw van Duitsland en de landen erom heen, was er weinig geld voor luxe zoals een auto. De auto's waren technisch goed en vooruitstrevend. Er was zelfs al een motor optioneel verkrijgbaar met een injectiesysteem. Eind jaren 40 begin 50 van de vorige eeuw starten ze met het bouwen van een kleine tractor. Een machine

die zoals vele Amerikaanse concurrenten alles moesten kunnen uitvoeren om het huis. Van ploegen tot cultiveren, en van cultiveren tot maaien moest hij kunnen. In het begin liep het door financiële problemen nog niet zo hard met de productie van de machine,



Een Gutbrod 2500 met Renault 4 cilinder benzinemotor. Deze heb ik 2 jaar terug verkocht aan een man die hem weer helemaal zou gaan restaureren.



De Gutbrod 2500 was een forse machine en dus echt wel te beschouwen voor het zwaardere werk. Snelheden tot 20 km/h waren mogelijk!

mede doordat de autobusiness in hun bedrijf niet zo goed liep en op de rand van de afgrond kwam te staan. Halverwege eind jaren 50 werd er dan ook besloten om het autoprogramma te stoppen en zich volledig te gaan richten op de mini tractoren. De enigste auto die ze bouwden was de Gutbrod Superior. Het tractorfabriek werd wederom verhuisd naar Plochingen aan de Saar alwaar het geheel opnieuw begon. In 1957 kwam daar de eerste tractor uit de fabriek gerold op weg naar de eerste klant. Het tractormerk waar ze het tegen op zouden gaan moeten nemen was o.a. Bungartz. Deze waren al langere tijd bezig met 2 wiel



De motor van de 2500 was een 4 cilinder 20pk Renault motor die ook wel te vinden was in de Renault 4.

tractoren en 4 wiel tractoren. Dat zou nog een hele kluit gaan worden, maar de prijzen van een Gutbrod waren zeer concurrerend, en de kwaliteit was er zeker niet minder om. De 1032 was een van de machines waar het allemaal mee begon. Deze was uitgerust met een M.A.G Motosacchoe motor uit Zwitserland. Deze firma maakte in de vorige eeuw ook motorfietsen. De M.A.G motor was dan ook degelijk en betrouwbaar gebouwd. Onderdelen voorziening was toen nog zeer goed, maar nu wordt dat voor de hobbyisten die zo'n



Dit is een 1030 die ik 2 jaar geleden ook verkocht heb aan een hobbyist. Ik vond hem in een schuur bij een ons in de buurt. Hij was van iemand die al een tijd eerder overleden was. Ik kon hem daarom van de familie van de man kopen.

machine hebben vrij lastig. Toch was de tractor een vooruitstrevende machine en was onder meer voorzien van voor en achter aftakas en optioneel kon er of een handhef op, of zelfs een hydraulische hef. Hoge en lage gearing was alsmede standaard op de trekker. De

1032 was uit te rusten met een maaidek met 3 messen of een maaibalk aan de achterkant, alsook een veegmachine aan de voorkant behoorde tot de optie. Originele ploegen en cultivator en schoffelgarnituur en freesbak etc. waren er allemaal bij te krijgen. Een hele veelzijdige machine die overal inzetbaar was. Ook de gemeentewerken gingen er gebruik van maken. Een goed voorbeeld van een type Gutbrod dat gebruikt werd bij de gemeentewerken was de 2500. Deze was uitgerust met een Renault 4 cilinder benzine motor die



Veel hendels zijn er te vinden op de 1030 om te kunnen schakelen en de aftakas (PTO) in te kunnen schakelen, etc. Ook heeft hij hoge en lage gearing.

voor die tijd al een behoorlijk aantal pk's had, te weten wel 20pk. Ook de snelheid was aan de redelijke kant om toch over de weg te kunnen rijden. Hij haalde een snelheid van 20km/h in de hoogste versnelling. Behoorlijk snel dus voor een tuintrekker! Ook waren er vele werktuigen bij te krijgen zoals een voorlader, een maaibalk, een maaidek, hooimachine, stroomachines



Bij deze foto kunt u de kleine M.A.G motor zien. De motor is een 1 cilinder luchtgekoelde benzine motor.



Een Gutbrod van het type 1050. Duidelijk is dat hij groter is dan de 1030 en 1032.

voor zout en of kunstmest etc. Alles zeer compleet dus in de uitrusting en dus ideaal voor de hovenier of de gemeentewerken. Tevens was hij ook uit te rusten met een cabine. Later kwam daar ook nog een 2500D bij die was uitgerust met een 2 cilinder diesel motor.



Iemand aan het werk met een 1050 in een moestuin. In dit geval is hij aan het ploegen.

Een wat gangbaarder model voor de consument zelf was de 1050. Deze was een maat groter dan de dan de 1032, maar was ook zeer compleet uit te rusten met vele werktuigen waaronder een ploeg en cultivator en maaidek etc. Hij zat een beetje tussen de 1032 en de 2500 in qua grote. Een ideale handzame machine die toch zijn mannetje stond met alle werkzaamheden waarvoor hij bedoeld was in die tijd. Een M.A.G motor was de krachtbron van de machine. Ook was er



De motor van de 2500D was een 1 cilinder dieselmotor. Volgens mij van het merk Faryman?

een D versie met 1 cilinder Faryman dieselmotor. Dit was een liggende motor en was elektrisch te starten met een dynastarter. Het model 1050 kom je nog wel eens tegen, maar de Dieselversie hiervan is een stuk zeldzamer dan de benzineversie. De 2600 was een zware machine, net zoals de 2500 voor het grotere werk. De 2600 was uitgevoerd met een 2 cilinder Kubota dieselmotor. Eigenlijk was hij net zoals de 2500 een machine voor de hovenier of voor de gemeentewerken of iets in die zin. Je kunt hem nu eigenlijk vergelijken met de Kubota minitractoren. Een wat latere modellenreeks was de Superior of wel de "S" serie genoemd. Je had de Superior 1030, 1032, 1040 en 1050



Een 2600D met 2 cilinder Kubota dieselmotor. Mooi compleet met cabine en strooier en veegborstel aan de voorkant.

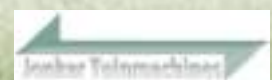
modellen in deze groep. Het waren eigenlijk in mijn ogen een gemodificeerde uitvoeringen van de eerder 1000 modelreeks. Ze waren ook wat groter en oogde



Een M.A.G. benzine motor. Er is moeilijk aan onderdelen te komen van deze motoren.

dan ook een stuk moderner. In mijn volgend verhaal ga ik de Superior serie onder de loep nemen. We kunnen wel stellen dat de Gutbrod modellen een hoog verzamelaarsfactor hebben en zeer gewild zijn, ook mede door hun hanteerbaardere formaat. Het zijn dan ook leuke modellen tuintractoren, maar onderdelen zijn helaas wat moeilijker aan te komen en dan met name van de M.A.G motoren.

Twan Jonker



# De Geschiedenis van:

Door Henk van den Langenberg



**D**eutz werd in 1864 opgericht in een voormalige oliemolen achter het centraal Station van Keulen en is de oudste motorenfabriek ter wereld. Vernoemd naar een van de oprichters Nicolaus August Otto en Eugen Langen heette het eerst Otto & Compagnie. In 1869 veranderde de naam in Langen, Otto & Roosen en verhuisde naar een andere locatie in Keulen. Niet lang daarna in 1872 werd het bedrijf Gasmotoren-Fabrik Deutz AG opgericht. Ook in dat jaar werden Gottlieb Daimler en Wilhelm Maybach aangetrokken voor de ontwikkelingen van motoren. Met als resultaat dat in 1876 de eerste viertaktmotor op benzine werd geproduceerd. Deze was bekend onder de naam Otto-motor. Deutz breidde uit naar het buitenland en opende in 1877 een fabriek in Philadelphia. Ondanks dat Daimler en Meybach het bedrijf hadden verlaten gingen de ontwikkeling van Deutz motoren gewoon door. Het productieprogramma

met de naam Pflughlokomotieve deze had 40 pk. Het voertuig was zo log gebouwd, dat het bijna niet te hanteren was (afm. 4.40 mtr. lang, 1.80 mtr. breed en



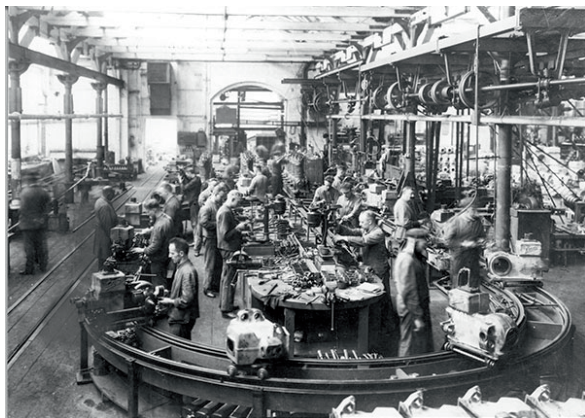
2.70 mtr. hoog). Ruim 6 jaar werkte de ontwikkelaars verder door aan technische innovaties. En zo lanceerde Deutz in 1926 de eerste in serie gebouwde dieseltractor de MTH 222 met een vermogen van 14 pk. waardoor het werk in de landbouw comfortabeler en efficiënter werd. Van deze trekkers werden er 330 verkocht. In 1929 werd een nieuw type gepresenteerd genaamd de MTZ serie, deze werd onderscheiden met de zilveren medaille van de Duitse Landbouw Vereniging (DLV). In 1936 waren er 2.165 tractoren van het type MTZ 320 verkocht. De dieselmotoren van Deutz werden ook gebruikt door andere fabrikanten o.a.: Fendt, Eicher, Kramer, Fahr en Bautz bouwde Deutz

breidde zich in de jaren daarna steeds verder uit. Zo werd er in 1892 begonnen met de productie van locomotieven. Twee jaar later werd in Philadelphia de eerste Deutz trekker gebouwd met een vermogen van 26 pk. In 1897 startte Deutz met de productie van dieselmotoren onder de licentie van MAN. Vanaf 1898 begon Deutz met de ontwikkeling van zijn eigen dieselmotoren. In 1906 begon Deutz ook met het bouwen van auto's op basis van een ontwerp van Bugatti, met diversen prototypes, maar tot een serie productie hiervan kwam het niet. Na de Eerste Wereldoorlog begon Deutz met het ontwikkelen en produceren van trekkers voor de agrarische sector, voortbordurend op de eerste trekker uit Philadelphia uit 1894 begon, Deutz aan de ontwikkeling daarvan. Het eerste prototype is 25 pk. In 1907 kwam er nog een prototype





motoren in. In 1930 fuseerde Deutz AG vervolgens met het werktuigbouwkundig instituut "Humboldt AG" en de motorenfabriek "Oberursel AG" tot "Humboldt - Deutz Motoren AG". In 1936 nam Deutz de vrachtwagen en bussen fabrikant "Magirus" in Ulm over die ook brandweerauto's produceerde. In 1938 bundelde Deutz zijn krachten met "Klöckner-Werke AG" Duisburg om "Klöckner Humboldt Deutz AG" (KHD) te vormen. Door zware oorlogsschade in 1944/1945 van de fabrieken in Keulen komt de productie op beide locaties tot stilstand, 74% van de fabriek in Keulen werd verwoest. Na de oorlog gaven de geallieerden toestemming om de productie-machines die elders voor de oorlogsindustrie waren ondergebracht terug te geven aan Deutz, zodat men in 1946 de productie voor



mijnbouwmachines en tractoren weer kon opstartten. In 1951 rolde de 50.000ste dieseltractor van de band, en het was daarmee ook de laatste tractor met een watergekoelde dieselmotor die werd geproduceerd. Vanaf dan worden Deutz tractoren uitsluitend voorzien van luchtgekoelde dieselmotoren. De types D-15, D-25, D30, D-40 en D-50 luftgekühlt werden massaal in Duitsland en omliggende landen verkocht. Door de grote vraag van trekkers na de oorlog schoten overal de trekker fabrikanten als paddenstoelen uit de grond. Velen van hen kochten componenten zoals transmissies en motoren bij derden. Voor de motoren was Deutz de grote leverancier. Met de overname van de "Verenigde Westdeutsche Wagonfabrik AG" in 1959 produceerde Deutz ook een aantal jaren trams. In de jaren die volgden bleef Deutz uitbereiden en nam in 1961 aandelen over van Fahr in Gottmadingen (fabri-

kant van tractoren, hooibouwmachines en opraapwagens) ook nam Deutz in 1968 "Ködel & Bohm" (fabrikant van Maaidorsers en persen) over, en ook de divisie voor levering van reserve onderdelen voor Güldner tractoren werd overgenomen van Linde. In 1970 besloot KHD te stoppen met de productie van locomotieven. KHD nam in 1972 "WEDAG" over een Duitse fabrikant van mijnbouwmachines. Twee jaar later werd er een overeenkomst gesloten met de "Kirloskar Group" in India om trekkers te produceren. Na grote



investeringen in een nieuwe vrachtwagenfabriek in Ulm en de ontwikkelingen van nieuwe vrachtwagens, zwakte de positie van KHD flink af. Mede omdat de luchtgekoelde motoren voor vrachtwagens waren verouderd en niet meer aan de eisen van het modernere vrachtverkeer deden. Onderhandelingen met "Daimler-Benz" mislukte, maar KHD vond wel een partner in "Fiat". In 1974 richtten beide bedrijven "IVECO" op en bracht Deutz in 1975 zijn vrachtwagen-divisie onder bij IVECO dat 80% van de aandelen bezat. In 1980 verkocht Deutz zijn aandelen zodat IVECO volledig eigenaar werd. Vanaf 1982 verscheen de merknaam Deutz - Fahr op de trekkers. In 1985 nam DEUTZ de motorenfabriek van MWM (Motoren Werke Mannheim) over en deze werd omgedoopt tot "Mannheim Deutz Power Systems GmbH & C KG". In 1988 verkocht KHD de Deutz - Fahr fabriek in Gottmadingen in zijn geheel aan Greenland, waartoe o.a. Zweegers;





fabrikant van maaiers en hooibouwmachines behoorde. Na de overname werd gefocust op machines voor hooibouw die in het groen en met de merknaam Deutz-Fahr samen met de ronde balen persen uit Geldrop, ook in de groene Deutz-Fahr kleur via de Deutz dealers werden verkocht. In 1995 verkocht KHD zij divisie landbouw met het merk DEUTZ-FAHR aan de Italiaans trekker fabrikant SAME waartoe ook Hürliemann en Lamborghini behoren, zo ontstond de "SDF-Group". Ook verkocht Deutz de landbouw divisie van "Deutz – Allis" in de V.S. aan "Agco". In 1996 bleek dat de dochteronderneming WEDAG grote verliezen had geleden door verkeerde aanbestedingen waardoor het moeder bedrijf opnieuw in de problemen kwam. Na die financiële problemen doopte de groep zichzelf om in 1997 tot "DEUTZ AG" en ging samenwerken met "VOLVO" waar Deutz AG motoren aan leverde. In 2001 werd de motorentak weer een zelfstandig bedrijf en werd de focus gelegd op de productie van motoren. Dit leidde tot herstructurering door stan-



daardisatie van onderdelen en het uit de productie nemen van bepaalde series motoren. In 2005 verkocht Deutz AG de maritieme tak (scheepsmotoren) aan het Zweedse "Wärtsilä". En in 2007 verkocht Deutz AG haar dochteronderneming "Deutz Power Systems" (voorheen MWM) aan een Britse investeringsmaatschappij. In 2019 gaat "Deutz AG" met het Chinese "Sany" een samenwerkingsverband aan. Waarvan "Deutz AG" 51 procent van de aandelen bezit. Momen-



teel heeft "Deutz AG" vijf fabrieken wereldwijd; waarvan drie in Duitsland. In totaal bouwt "Deutz AG" 174 verschillende motoren zowel lucht als vloeistof gekoeld. Daarvan is 80 procent voor industrie- en bouw-machines, en 20 procent voor de landbouw waaronder



Agco, Amazone, Same Group en Belarus. In Nederland werden destijds Deutz tractoren en later ook Deutz - Fahr machines vertegenwoordigd door de Fa. Sieberg in Ede, later in Veenendaal. Tegenwoordig zetelt Deutz nog in Veenendaal en is eigendom van (SDF) Same, Deutz - Fahr in Italië.

### Henk van den Langenberg



# De Puzzelhoek

April

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:

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

[agenda@klw-vereniging.nl](mailto:agenda@klw-vereniging.nl)  
Regina van der Meer  
Stekstraat 21  
5388 KS Nistelrode  
06 12065610

De overgebleven letters vormen en bekende filmtitel van chaplin:



## Charlie chaplin

Met dank aan:

Denksport

ANNETTE-EMELIE  
BENZINO NAPALONI  
CHARLES SPENCER  
COMEDY  
CONTRACTEN  
CORSIER-SUR-VEVEY  
DOEK  
EDNA PURVIANCE  
GELD  
GROOTMEESTER  
HALFBROER SYDNEY  
HIS REGENERATION  
HUWELIJKEN

JANE  
KASSA  
MACHT  
MECHANISATIE  
MICHAEL  
MONSIEUR VERDOUX  
MUSIC HALLS  
ONDERSCHIEDINGEN  
PACIFISTISCH  
PANTOMIME  
PAUZE  
PERFECTIONIST  
ROMANTIEK

SATIRE  
SCENARIOSCHRIJVER  
SCHANDALEN  
STIL SPEL  
SUCCES  
SWAN SONG  
THE GOLD RUSH  
TYPE  
VAUDEVILLE  
VERHOUDINGEN  
VEROORDELING

Attentie: Oplossing insturen, bellen of mailen vóór 27 maart 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. Roestenburg 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](mailto:landbouw@hetnet.nl) of app.: 06-45153261

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

**Gereedschap**, verlichting of andere tractoronderdelen nodig? [www.geredo.nl](http://www.geredo.nl)  
Geredo Lelystad 06 19676177.  
[info@geredo.nl](mailto:info@geredo.nl)

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

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

[Scheleplein@home.nl](mailto:Scheleplein@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.

Wegens omstandigheden. **Güldner** Spesart met handhef. Bouwjaar 1961, 16 PK, met kenteken en nieuwe banden.

L. Jacobs Boxtel 06-22412068  
[jokeenluudpc@gmail.com](mailto:jokeenluudpc@gmail.com)

**Hatz** 2 cilinder type Z108N. **Petter** Boxer motor type No. 18398. **Petter** type A1. **Bernard** W42 V-blok. **Victor** Engine Type A01 2x. **Delmag** Explosie stamper op originele kar. 5 rugspuiten (1 koperen, 1 RVS, 2 kunststof (1 grote, 1 kleine) 1 met **JLO** motor). Torsie as type SFA 1050 1400 kg. Bandenmaat 600 x 9 4 pr landbouwsteek. J.M. Bongers Zeeland.  
[jnabongo@ziggo.nl](mailto:jnabongo@ziggo.nl) 0486 - 451778.

Div. dubbellucht wielen, 2 dr. Banden gebruikt en nieuw. Div. fusees voor **MF**, **Fendt**, **Steyr**, **John Deere**. Div. radiateurs voor **Belarus**, **John Deere**, **David Brown**. Div. spuitstukken, waterpompen, pompsets. Div. stuurhuizen en brandstof-

tanks startmotoren, dynamo's, brandstofpompen. Plaatwerk voor **Fiat**, **Renault**, **John Deere**. **Holder** B12 met ploeg en kenteken. Kom kijken op afspraak.  
Sj. Donkers Boekel. [do.vos@hotmail.com](mailto:do.vos@hotmail.com).  
06 15213266

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, Strela, div. oldtimer auto's o.a. **Daf**, **Volvo**, **NSU**, **Mercedes** London car taxi Diverse oldtimer tractor en auto onderdelen.  
P. van den Broek 06 22668910  
[pcmvdbroek@gmail.com](mailto:pcmvdbroek@gmail.com).

**PZ** Maaier 135, **Lely** kunstmest strooier, Cultivator 11 tands. W. Rooijackers Stiphout. 06 23200066.

Ploeg, hef 2-schaars, **Fraugde** rondgaand. K. van Gerwen Hedel. 073 - 5992459 of 06 22771098.

## Gevraagd

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



# Werner van Gestel

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

H.O.N Werner van Gestel Castersewijk 26 5527 JS Hapert  
[www.wernervangestel.nl](http://www.wernervangestel.nl) [info@wernervangestel.nl](mailto:info@wernervangestel.nl)  
tel. Werner 06 46210022 tel. Wim 06 15343468



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

**OVERWATER**   
VERZEKERINGEN - PENSIOENEN - HYPOTHEKEN

- De oldtimer specialist door onze jarenlange ervaring als 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 opzibendes en vertaalsrechtsbijstand.
- Ook verzekeringen voor oldtimer Unimogs, bestel- en vrachtauto's, bromfietsen, auto's, ex-legervoertuigen en motoren.
- Scherp tarief.
- Eenvoudig af te sluiten via onze website.

[www.oldtimers-verzekeren.nl](http://www.oldtimers-verzekeren.nl)



## IN- & VERKOOP TRACTOREN EN MACHINES OISTERWIJK

info@honpijnenburg.nl

+31 (0)642780818

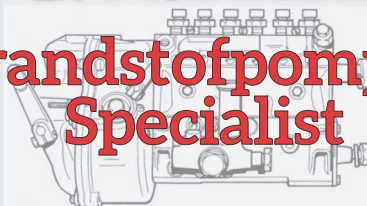
Logtsebaan 17

**PIJNENBURG**  
HANDELSONDERNEMING



## Diesel Service G. Hannink

### Brandstofpompen Specialist



Oldtimer brandstofpompen  
en verstuivers

Verkoop, reparatie,  
controle, testen en  
afstellen van alle merken.

*Meer dan 50 jaar ervaring!*

Reutummerweg 31, 7651 KK Tubbergen

**06 53 94 11 44**

g.hannink@hotmail.com



**M**

**JOS MARTENS**

TUIN & PARKMACHINES  
LANDBOUW

Ginderdoor 55 - Mariahout 0499 - 42 31 31

**www.josmartens.nl**

 **Biggelaar**  
installatiebedrijf

**Samen  
voor  
duurzaam**

sanifair  
verwarming  
ventilatie  
loodgieterswerk  
duurzame installaties

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

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

*'n Museum dat werkt!*

Voor inlichtingen en reservering:  
06-10252631

# Ontzorgen met een hoofdletter

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

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

 **Autobedrijf  
Timmermans**  
auto - verkoop - service

Bedrijvenweg 6 Nistelrode  
Telefoonnummer: 0412 - 612221  
Email: [autobedrijf.timmermans@home.nl](mailto:autobedrijf.timmermans@home.nl)  
[www.autobedrijf-timmermans.nl](http://www.autobedrijf-timmermans.nl)

**SLIJPERIJ**



**KERS**

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

**MARK DE BRESSER**  
*Handelsonderneming*

Tractoren - Machines - Oldtimers - Onderdelen

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

# T Broks

Agrarische handelsonderneming en dienstverlening

In en verkoop en reparatie

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

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

# R VERHUUR SWINKELS

**VERHUUR AANHANGWAGENS  
EN KOELWAGEN**

**Tevens verkoop gasflessen**

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

# Kersten

## Agri-handelsonderneming



Diepven 2 5258 RB Middelrode  
Mob: 06-13687487  
[www.kerstenagri.nl](http://www.kerstenagri.nl)

Museum  
*Hoeve  
Strobol*

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

## HANDELSONDERNEMING VAN SCHIJNDEL

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

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



## M.V.D. HEIJDEN

Autocentrum Zijtaart B.V.

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



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



# De Rietkamp

## AGRARISCHE HANDELSONDERNEMING

in- en verkoop van tractoren & landbouwmachines

### Erwin van Griensven

Rietkampsestraat 1a | 5386 KH Geffen | 06-38748703  
[www.derietkamp.com](http://www.derietkamp.com) | [info@derietkamp.com](mailto:info@derietkamp.com)



Loon en  
Grondverzet  
A.van Leuken

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

# VISSER

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

## autoelectra-dieselservice





**DIESELPOINT**

- Dynamo's
- Startmotoren
- Voertuig elektronica,
- Auto elektronica diagnose
- Diesel techniek
- Common-rail systems
- Benzine injectie
- Magneetontstekingen
- 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](http://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](http://www.vanvijfeijkenmechanisatie.nl) Tel: +31858769060 Wilhelminastraat 22B, Mariahout



**Ton van Uden Transport**

Zijtaart | 06 53651188



**LEON VAN UDEN**

TRANSPORT

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  
Mobiël: 06 53785952

**www.smalspoortrekkers.com**

# 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 ABEKSERVICE



De Beeke 3 5469 DV Erp  
tel: 0413 - 212174

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

# WWW.EUROFARMTOYS.NL

LANDBOUWMINIATUREN - TRAMPOLINES

De grootste collectie farmtoys van Zuid-Nederland!



Doevendans - Bernhardweg 19 - 5394 AG - Oijen



Bezoek ons museum van oude ambachten

# HOEVE STROBOL

Stoommachines

Automobielen

Tractoren

Ambachtelijk gereedschap

Huishoudelijk gerei

En nog veel meer

Strobolse Heidesteeg 10, Nijnsel

T 06 538 176 69

Kijk voor meer informatie en  
onze openingstijden op:

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



**Verba, al 50 jaar  
dé specialist in  
voerbakken, RVS- en  
kunststofbewerking**

Betrouwbaar, flexibel en ervaren!

Meer weten? Vraag ons naar  
de mogelijkheden.



T 0413-474036 E [info@verba.nl](mailto:info@verba.nl)  
[www.verba.nl](http://www.verba.nl)

**VERBA** 