

den uitlaat

Tweemaandelijks clubblad van de KLV



Nr. 3 juni 2023

Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging





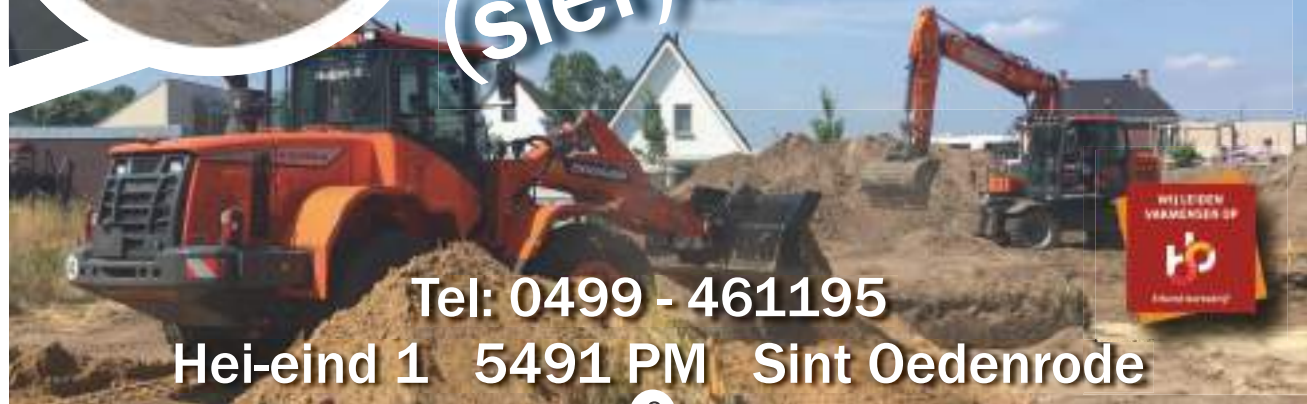
H. KUIJPERS BV

www.hkuijpers.nl

Sloopwerken

Infra en
Grondwerken

(sier)Bestratingen



Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode

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



imotik

Think forward

MOBIELE MACHINEBOUW

#Engineering #Constructie #Elektro #Hydrauliek #Software

Wij zoeken technische talenten

#300imotikLtd | Zandhoek 27h, 5427 PJ Beekel

CASE II STEYR

ABEKSERVICE



De Beeke 3 5469 DV Erp

tel: 0413 - 212174

www.abekservice.nl

WWW.EUROFARMTOYS.NL

LANDBOUWMINIATUREN - TRAMPOLINES

De grootste collectie farmtoys van Zuid-Nederland!



EUROFARMTOYS@HOTMAIL.COM

DOEVENDANS

+31 (0)412 - 482214

Bezoek op afspraak

bruder

BRITAINS

10a

GLANS

weise-toys

YORKSCOT

ERTL

ROS

WIKING

U-TRAKTOR

1st GRANT

SPECCAST

Schuco

CAT

siku

Doevendans - Bernhardweg 19 - 5394 AG - Oijen





**Alle kennis.
Bijna alle bomen.**

DONDERDOKK 4
5182 VJ SINT-OEDENRODE (NL)
T +31 (0)412 - 480489
INFO@VDBERK.NL - WWW.VDBERK



W. van den Biggelaar

Grondwerken en Persboringen BV

Duikers maken zonder graven,
in elke gewenste diameter

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



Joop Heijmans
Tel: 06-24651928
Magnetiseur
Wichelroedeloper



De Aardstraal



Landbouw en Tuin-Parkmachines
Reparatie, onderhoud en verkoop

V. VAN VIJFEIJKEN

MECHANISATIE

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



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
Mobiel: 06 53785952

www.smalspoortrekkers.com

T Broks

Agrarische handelsonderneming en dienstverlening

In en verkoop en reparatie

Aarle-Rixtel
06 - 12290484

www.tbroks.nl

R VERHUUR SWINKELS

**VERHUUR AANHANGWAGENS
EN KOELWAGEN**

Tevens verkoop gasflessen

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

Kersten

Agri-handelsonderneming



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

Museum
*Hoeve
Strobol*

Ambachtelijk museum op 1600 m²
www.hoestrobol.nl

HANDELSONDERNEMING VAN SCHIJNDEL

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

www.handelsondernemingvanschijndel.nl



M.V.D. HEIJDEN

Autocentrum Zijaart B.V.

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



www.mvdheijdenzijaart.nl



De Rietkamp

AGRARISCHE HANDELSONDERNEMING

in- en verkoop van tractoren & landbouwmachines

Erwin van Griensven

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



Loon en
Grondverzet
A.van Leuken

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

VISSER

www.visserautoelectra.nl

autoelectra-dieselservice





DIESELPOINT

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











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



IN- & VERKOOP TRACTOREN EN MACHINES OISTERWIJK

info@honpijnenburg.nl

+31 (0)642780818

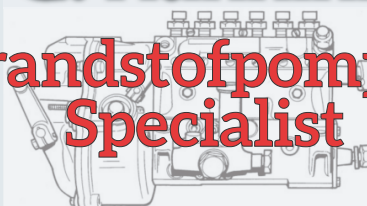
Logtsebaan 17

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



JOS MARTENS

TUIN & PARKMACHINES
LANDBOUW

Ginderdoor 55 - Mariahout 0499 - 42 31 31

www.josmartens.nl


Biggelaar
 installatiebureau

Samen voor duurzaam

sanifair
 verwarming
 ventilatie
 loodgieterswerk
 duurzame installaties

www.vandenbiggelaarinstallatie.nl


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

'n Museum dat werkt!

Voor inlichtingen en reservering:
 06-10252631

Ontzorgen met een hoofdletter


de Haas advies
 Verzekeringen • Hypotheken • Financiële planning




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


Autobedrijf Timmermans
 auto - verkoop - service

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




SLIJPERIJ


KERS

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

MARK DE BRESSER
Handelsonderneming
 Tractoren - Machines - Oldtimers - Onderdelen

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

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

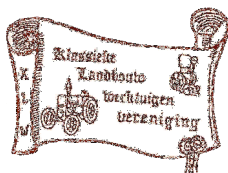
Joke Kuipers Zandstraat 63
5691 CD Son & Breugel 06 13670287
E-mail: penningmeester@klw-vereniging.nl

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

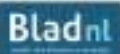
Redactie

Nicole van Kuringen

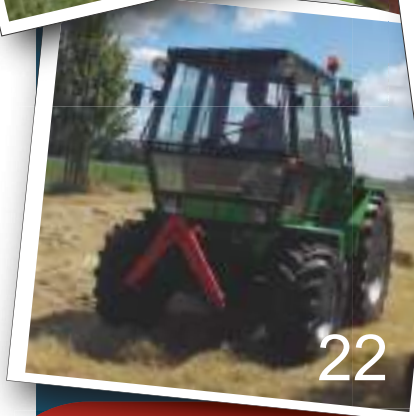
Medewerkers

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:



10. Colofon/Inhoud

11. Voorwoord

Info redactie

Vrijwilligersmiddag

14. Evenementenkalender

16. Eendaagse busreis

19. Toertocht VC De krum

Boerenmert Hapert

20. Sponsoring KLW

22. Ik geef de krik

26. ECO Geschenk uit de hemel

31. Folder

32. Dubbel systeem

38. Oud nieuws uit 1955

40. Halve waarheden

48. Instapniveau

52. Tuintractoren 22

55. Geschiedenis van Englebert

58. De puzzelhoek

59. In- en uitlaatjes

Oplossing puzzelhoek

Foto voorkant: KLW Toertocht 2023

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

E-mail: webmaster@klw-vereniging.nl



Voorwoord

Eindelijk zomer

Met het schrijven van dit voorwoord; word het na een nat en koud voorjaar eindelijk zomer. Al de werkzaamheden komen nu allemaal later op gang, zo ging bij ons de maaiwedstrijd ook niet door. Vanwege de vele regenval konden de eendjes zwemmen op het perceel, helaas maar we hopen later dit jaar toch nog het gras te gaan maaien. Wel hebben we al een mooie mei toertocht achter de rug, die dit jaar georganiseerd werd door de fam. Kanters in Loosbroek. De voorbereidingen voor het Plattelands festival zijn ook alweer

in volle gang; waarover verderop in de uitlaat een schema voor de opbouw, dus wie graag komt helpen? In dat schema kun je zien wat we die dag ongeveer gaan doen. Verder wens ik iedereen weer veel leesplezier, en hopelijk zien we elkaar weer op het komende Plattelands festival.

Tjef Broks



i nfo redactie

Ook het derde clubblad van dit jaar hebben we weer goed gevuld. Naast de mededelingen over club en Plattelands festival. Hebben we weer een uitgebreide evenementenkalender en weer een nieuw artikel, over de sponsering KLV. Het gaat over onze adverteerders, die in het Den uitlaat belicht worden. Er staan ook nog diverse interessante verhalen in, om nog eens door te lezen. Weer vele bladzijden vol, dus veel leesplezier. Red.

Uitnodiging Vrijwilligersmiddag

Ook dit jaar hebben we weer een vrijwilligersmiddag van de KLV. Onze manier om al onze vrijwilligers te bedanken voor de verrichte inspanningen in het afgelopen jaar. Deze wordt gehouden op zondag 3 september. We zijn met z'n allen weer van harte welkom bij Bert en Annie Verbakel op Hoeve Strobol aan de Strobolse Heidesteeg 10 in Nijnsel. Vanaf 16.00 uur staat de koffie, drankjes en de hapjes klaar. Iedereen die zich als vrijwilliger inzet voor onze KLV vereniging is hier welkom, met partner en eventuele kinderen. Dus als je ergens mee geholpen hebt; b.v. bij toertochten, Ruilbeurzen, Plattelands festival, ben je welkom en kun je hierbij aansluiten. Dus noteer deze datum alvast in

je agenda zodat je er ook zeker bij kunt zijn. Wij vinden het gezellig als er veel vrijwilligers komen, zodat we jullie op deze manier kunnen bedanken voor jullie inzet voor de KLV.

Namens het bestuur
Joke Kuijpers



Kegelavond

Op 23 augustus houden we weer onze jaarlijkse kegelavond in de Vresselse hut te Nijnsel. Deze avond begint om 20.00 uur en is bestemd voor alle leden met gezin. Voor alle kinderen hebben we na afloop een prijs. We willen op tijd beginnen, met eerst de groepen met kinderen, zodat we aan het eind allemaal tegelijk klaar zijn, en op tijd met de prijsuitreiking kunnen beginnen, zodat die dat willen; ook op tijd naar huis kunnen. Allemaal graag tot ziens op de kegelavond dan maken we er een gezellige avond van.

Tjef Broks

Meerdaagse Busreis



De voorbereidingen voor de meerdaagse busreis van 19 t/m 21 oktober a.s. zijn in volle gang. We zijn nog in onderhandeling met enkele bedrijven en musea in Duitsland, wel staat al vast dat we op vrijdag 20 oktober bij de Machinefabriek van Bernhard Krone in Spelle welkom zijn. Men kan op www.krone.de alvast een kijkje nemen. In het augustus nummer van "Den Uitlaat" zal het complete reisprogramma bekend gemaakt worden, en is ook het aanmeldingsformulier bijgesloten.

De reiscommissie,
Jan Verkuijlen en Henk van den Langenberg

Keientrek 2023

Dit jaar gaan we weer keientrek organiseren om te kijken wie de sterkste tractor heeft. Op zaterdag is de keientrek vrij toegankelijk voor iedereen. De zondag houden we weer een kleine competitie. Je kunt je eigen daarvoor inschrijven op zaterdag van 10.00 tot 18.00 uur bij de jurywagen langs de keientrekbaan. Deelname is volledig op eigen risico! We gaan in de volgende klasse's trekken:

0 t/m 30 pk
30 t/m 60 pk
60 t/m 90 pk
90 t/m 120 pk
120+ pk
Gloeikoppen

We hopen jullie te zien op de Keientrekbaan.

Martijn Verbakel, Frank Wijffelaars, Willem Swinkels



Plattelands Festival

Graag willen wij jullie een up-date geven over de stand van zaken rondom het Plattelandsfestival. Zoals jullie weten is de Plattelandscommissie al weer enige tijd bezig om een mooi plattelandsfestival neer te zetten. Een belangrijk puntje waarvan iedereen op de hoogte moet zijn is dat deelname van het festival geheel op eigen risico is. Het is dan ook van belang dat iedereen er zelf verantwoordelijk voor is, dat zijn materiaal verzekerd is.

De indeling van het terrein is helemaal klaar, daarin zullen geen veranderingen ten opzichte van vorig jaar. Er is op de hele show genoeg te zien en te beleven voor jong en oud. Het festivalterrein is vrijdag 30 juni vanaf 9.00 uur te betreden, ook dan pas is er toegang tot de camping. Het is dus niet meer mogelijk om je caravan al op donderdagavond te komen brengen. Wanneer je deelneemt aan het Plattelands festival dien je tot het einde van de show te blijven, dit is op zaterdag tot 18.00 uur en op zondag tot 17.00 uur. De muziek in de tent 's avonds zal op vrijdagavond verzorgd worden door **DJ Peerke**. Op zaterdagavond komt **Chris van Heesch** van **Feestmee.com**. Ook wordt er op de zondagochtend dit jaar ook weer een ontbijt georganiseerd. Hiervoor kun je jezelf opgeven; door dit in te vullen op het inschrijfformulier wat bij de vorige uitlaat toegevoegd zat. Voorgaande jaren hadden we altijd een mooi clubje vrijwilligers die kwamen helpen met het opbouwen van de show. Ook dit jaar zijn we afhankelijk van vrijwilligers. Voor zowel het opbouwen als het opruimen van de show. Dus als jullie ons daarbij kunnen komen helpen zou dat heel erg fijn zijn, en zijn wij jullie daar erg dankbaar voor. Wij zoeken nog hulp voor de volgende dagen:

Maandagavond 26 juni: Vloer leggen, vlaggenmasten en bouwhekken plaatsen. Noodverlichting en de noodkabel leggen.

Dinsdagochtend 27 juni: Tent opzetten, camping uitzetten, waterslang uitleggen en dranghekken plaatsen.

Woensdag 28 juni: Vlaggen ophangen, fietsenrekken, verkeersborden en lantaarnpalen plaatsen en de tent en bar inrichten.

Donderdag 29 juni: Stroomkabels leggen, WC – ibc aanleggen, verlichting in de tent aanbrengen, wegbewijzering zetten en inrichten van de bar.

Zondag 2 juli: Na 17.00 uur meehelpen met opruimen van de show.

Maandag 3 juli: In de ochtend opruimen van de vloer en de tent afbreken.

Dus kun je hier iets in betekenen, kom ons dan helpen? In het show weekend zelf, zijn er natuurlijk ook altijd nog vrijwilligers nodig, heb je hier interesse in laat het ons dan weten. De opgave voor het thema: Unimog begint mooi op gang te komen, uiteraard kun je jezelf hier nog steeds voor opgeven. Dit kan vanaf nu ook door in het invullen van het inschrijfformulier.

Wij hebben er ontzettend veel zin in, en wij hopen dat jullie dit natuurlijk ook hebben? Tot dan!

De Plattelands festival commissie

„Hoe ge't ook droait of keert...
Eerste, tweede of derde snee.....
As ge't nie droog krijgt....
Hedde'r alleen mér gekloot mee.“

(uit Nostalgie vur Ellen)



Rijmpke

Evenementen

Kalender





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

Juni




- 24 Oud Gastel
- 24-25 Emmer Compascuum
-  25 Landen (B)
- 25 Posterholt
- 25 Moergestel






- 25 Sambeek
- 25 Saasveld

Juli

- 1 Eelde
- 1 Sint Nicolaasga
- 1 Doornspijk
- 1-2 Nijnsel**
- 2 Markelo
- 5 Nijnsel**
- 8 Diever
- 8 De Knipe
- 8-9 Zuuk
-  9 Ieper (B)
- 9 Rolde
- 9 Zeilberg
-  10 Destelbergen (B)
- 15 Lekkerkerk
- 16 Luttenberg
- 16 Westerbeek
-  21 Watou (B)
- 23 Oud Gastel
-  23 Brecht (B)
- 25 Ootmarsum
- 29 Steenbergen
- 29 Gramsbergen
- 29-30 Panningen

Augustus

- 5 Goedereede
- 5 Steenbergen
- 5 Akersloot
- 5 Leerdam
-  5 Ieper (B)
- 5-6 Megchelen
- 6 Nijnsel**
-  6 Ursel (B)
-  6 Renelgelst (B)
- 9 Ruurlo
- 12 Alphen

-  12-13 Nordhorn (D)
- 12-13 Leens (Gr)
-  12-13 Moorsele (B)
-  13 Merkem (B)
- 13 Boekel
- 17 Enter
- 19 Ophemert
- 19 Ruinerwold
- 19 Steenbergen
- 19 Kamperveen
-  19-20 Ravels (B)
- 23 Nijnsel**
- 26 Nij Beets
- 27 Voerendaal (L)
-  29 Oostakker (B)

Fiat toertocht loc. fam. Hagenaars Slotstraat 4 inl. Klaas Timmer 06 45195305 of info@fiattractorclub.nl
Oldtimer show Kolderdiesel loc. Verlengde tweede groenedijk inl. 06 53707752.
Tracto Expo Landbouwminiaturebeurs loc. Hannuitsesteenweg 80 inl. miniagriscala@hotmail.com
Historische landbouw optocht 'Posters Boereleavé' loc. Heinsbergerweg inl. www.kpjposterholt.nl
23^{ste} Hist. Motoren en tractoren show (Voorheen show Spoordonkse watermolen) loc. „Den Heykant“ Heikant 8 inl. Theo Roosen 06 48707500 na 18.00 uur.
Zomer toertocht loc. Pastoor van Vochtplein inl. www.smtsambeek.nl
Internationale Oldtimerdag Saasveld loc. Loohavenweg 1 inl. oldtimerclubsaaasveld@gmail.com

Oldtimer tractor toertocht inl. tractorritteelde@gmail.com
Oldtimershow org. OT&TO Sint Nyk loc. Centrum inl. 06 25352109 of oldtimertuningorg@hotmail.com
Oldtimerrit loc. Loonbedrijf van Norel, Oude Molenweg 1 inl. www.oranjeverenigingdoornspijk.nl
Plattelandsfestival aanvang 10.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.
Trektoertocht Elsenerbroek inl. Hendrik Brinkers 06 25595973 of otgtrektoertocht@gmail.com
Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Matty Krol 06 44613269.
Oldtimerdag loc. Centrum inl. www.oldtimerdagdiever.nl
Toertocht inl. 06 19470773 na 18.00 uur of otctoertocht@gmail.com
28^{ste} Historie op de Veluwe herleeft SCV inl. www.scv-oldtimers.nl
Oldtimerrondrit (in de voormiddag) loc. Sint Jan Centrum inl. Benny Vandewalle 0032 498974475.
Toertocht loc. vanaf molen Rolde inl. 06-22405669 of heuving@hetnet.nl
24^{ste} Tractortoertocht VC De Krum loc. Blasiusstr. 11 inl. Stefan Adriaans 06 53251808 of info@vcdekrum.nl
16^{de} Oldtimertractoren Rondrit loc. Dendermondsesteenweg inl. Katleen Verheylezoon 0032 493820416.
Hooibouwdag org. Poldertuffers loc. Opperduit 14 inl. Gerrit Mudde 06-11251807
Historisch Festival doedag inl 06 45055591 of www.delaarman.nl
Westerbeekse Oogstdag org. 'De Twisse dorsers' loc. Stevensstraat 41 inl. www.twissedorsers.nl
Oldtimertocht door Frans Vlaanderen loc. Vuileseulestraat 6 inl. 0032 57360889 of 0032 498120111.
Toertocht OTMV loc. fam. Hagenaars slotstraat 4 inl. Mark Frijters 06 55718275.
Tractorwijding (landelijk Gilde) loc. Hoekstraat 26 inl. Ton Jansen 0032 478507258 of tonjansen@telenet.be
Nostalgische Rogge oogstdag loc. Schabosweg aan de Hooijdijk inl. www.openluchtmuseumootmarsum.nl
1^{ste} Oogstdag OTMV loc. bij Brouwerij de groene Wereld inl. Bram de Recht 06 22998577.
Oogstfeest Gramsbergen loc. nabij pannenkoekenrestaurant de Ganzenhoeve.
42^{ste} Internationaal Historisch Festival HMT loc. Ninnsweg 176 inl. www.hmtklep.nl

31^{ste} Oldtimerdag loc. Oostdijkseweg 23 inl. fam. Van Erkelen 0187 – 492049.
Trekker en Boerendag OTMV inl. Kees Roovers 06 38925761.
Oldtimerdag bij Jan Sander loc. 't Hoorntje inl. Johan Groot 06 53957662.
Steile dijken rit loc. Leerdam/Kedichem inl. Gose Krul 0345 - 616635 of 06 22922207.
Oldtimermeeting Wieltjesgracht loc. Lange Torhoutstraat 29 inl. Decroix Maddy 0032 57690586.
Euregio Oldtimer festival inl. info.nostalgiegemchelen@gmail.com
Oogstdag Hoeve Strobol aanvang 10.00 uur inl. Bert Verbakel 06 53817669.
RMTV Oogstfeest (thema Fendt) loc. Kruisstraat 14 inl. van Vooren Ingrid 0032 93799143.
Renelgelste Treffen loc. Pastoorstraat inl. Wim Haest 0032 493196867 of wim.haest@telenet.be
18^{de} Oldtimershow loc. Groenloseweg (Centrum) inl. Jaap Geerlings 06 52113183 (tussen 18 en 19.00 uur).
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
Historisch festival loc. Wierde 40 nabij borg Verhildersum inl. Henk Fokkens 0595 – 481417.
Opendeurdag fam. Ghekiere loc. Zuidhoekstraat 19 inl. Jacob Ghekiere 0032 485309621.
19^{de} Oldtimermeeting loc. 9^e Linieplein inl. 0032 495535902 of www.dezwartrokersvantoen.be
Auwerwetse Boekelse Oogstdag loc. Mutshoek inl. info@boekelseoogstdag.nl
Pony- en paardenmarkt en oldtimer trekkers inl. 0547 - 381380 of gerrit.holland@hetnet.nl
Oogstdag BHTC loc. Molenstraat inl. J.W. van Frankenhuyzen 06 51197716 of L. van Londen 06 53866056.
29^{ste} Oldtimerdag loc. Dijkhuizen 33 inl. www.oldtimerdagruinerwold.nl
2^{de} Oogstdag OTMV loc. bij Brouwerij de groene Wereld inl. Bram de Recht 06 22998577.
Oogstdag loc. Zuidwendigeweg 9 (t.o. landgoed Wittenstein). Inl. Aalt van den Hul 06 19026766.
33^{ste} 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.
Stoppeldei loc. Domela Nieuwenhuisweg 59 inl. 06-29446537 of info@risping-nijbeets.nl
Oogstdankfeest + Oldtimershow loc. Cortenbach 2 inl. www.oogstdankfeestvoerendaal.nl
Oogststoet loc. 19.00 uur Oude Veldstraat inl. Raf Janssens 0032 475628129 of info@oldtimertractoren.be

September

- 1 Nieuwland
- 1 Achterberg
-  1-2 Kasterlee (B)
- 2 Zevenduizen
- 2-3 Tilligte
- 2-3 Stein
- 3 Nijnsel**
- 3 SambEEK
- 6 Nijnsel**
- 9 st. Jansklooster
- 9 Kallenkote
- 9 Kootwijkerbroek
- 9 Ophemert
-  9-10 Torhout (B)
- 9-10 Houten

- 10 Kruisland
-  10 Geel (B)
- 10 Breda
- 10 Mesch (L)
- 16 Nijnsel**
- 17 Ziewent
- 23 Nieuwe Tonge
-  23-24 Oudenaarde (B)
- 24 Nijnsel**
-  24 Arendonk (B)
- 24 Zelhem
- 24 Oud Gastel
- 27 Alkmaar

Oktober

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

Oktober

- 28-29 Nijnsel
- 29 Nijnsel**

November

- 1 Nijnsel**
- 4-5 Steenwijk
- 11 Lexmond
-  12 Wortel (B)
- 25 Nijnsel**

December

- 6 Nijnsel**
- 17 ?**
- 28-29 Nijnsel

Trekkerbabes on Tour org. De Lange Slag loc. Geer 36 inl. info@delangeslag.nl
Oldtimer trekkertrek org. Grebbetrekters loc. Cuneraweg 24 inl. pr@grebbetrekters.nl
5^{de} Oostblok Meeting loc. Terrein van Cars, Coffee & More inl. info@oostblokmeeting.be
Oogstdag met oldtimers en braderie inl. Maarten Splinter 079 - 5931190 of 06 53770934.
Twents Oldtimer Festival loc. Westenveldweg www.twentsoldtimerfestival.nl
Oldtimertreffen org. Schutterij st. Joseph loc. Veldschuurweg 100 inl. www.schutterijstein.nl
Vrijwilligersmiddag/avond aanvang 16.00 uur inl. Joke Kuipers 06 13670287.
Oogstdag loc. Educatiefpark SMT SambEEK Grotestraat 97 inl. www.smtsambEEK.nl
Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Matty Krol 06 44613269.
Molendag met Oldtimershow loc. Centrum inl. Jan Hansman 06 49326370 of info@hansmaninstallaties.nl
Oldtimerdag in Kallenkote inl. Gertjan 0615381404.
Toertocht 'Doesburgermolen' loc. Walhuisweg 10 inl. Jan-Willem Groeneveld 06 12544113.
Toertocht loc. vanaf het terrein Molenstraat inl. D. Verboom 06 47904343 of J. Ringelenstein 06 51221657.
Oldtimertractorshow en rondrit 'Gouden Osse' loc. Ruddervoordestraat inl. Geert Declercq 0032 491610413.
33^{ste} Internationale Landbouwminiaturenbeurs (niet meer in Zwolle). Expo Houten Meidoornkade 24 inl. Tonnie Weernink 0547-292679 of beurs@agritoy.nl
Boeren & Streekmarkt OTMV loc. Markt Centrum inl. Mark Frijters 06 55718275.
Show van de vrienden van 't Veld loc. Blokstraat inl. Roger van Asbroeck 0032 472651348.
Oldtimerdag 20 jarig jubileum Oldtimerclub Liesbosch loc. Sprundelsebaan 183 inl. rietdekkers@ziggo.nl
Landmarkt met oude tractoren i.s.m. OTMV loc. Klokkestraat Eijsden inl. www.landmarktmesch.nl
Najaars Ploegwedstrijd aanvang 10.00 uur inl. Coen Verhoeven 06-55744202.
Mc.Cormick show loc. bij familie Papenburg aan de Wilgendijk 6a
3^{de} Oldtimerdag loc. Kortweegje 52 inl. 06 41244165 of www.oldtimerdagnieuwetonge.nl
Oldtimerhappening Werktuigendagen loc. Axelwalle 14 inl. Raff Janssens 0032 475628129.
Graafdag aanvang 10.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.
Onderdelen, ruil en rommelmarkt De Grenslandtrekkers loc. Polderstraat 6 inl. Peter Paridaans 06 46571054
Oldtimerdag loc. Pluimersdijk 5 inl. Dick Tijken 06 81264585 of oldtimertoertocht@kpnmail.nl
Ruilbeurs OTMV loc. Terrein fam. Hagelaars inl. Ad Hagenaars 06 51208513.
Landbouwdag & Lappendag loc. Binnenstad inl. Johan Groot 06 53957662.

Ruilbeurs HMT loc. Ninnweg 176 inl. 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.
Toertocht org. Mc. Vogelvrij loc. Sportlaan 1 inl. www.delangeslag.nl
Ruil- en Onderdelenbeurs Machineveiling loc. Pauwstraat 166 inl. Raff Janssens 0032 475628129.
3 Daagse busreis inl. Jan Verkuilen 06-53140227.

Stoomdagen met oude ambachten loc. museum Hoeve Strobol van 12.00 tot 16.30 inl. 06 53817669.
Najaars Ruilbeurs 8.00 tot 13.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Matty Krol 06 44613269.
Landbouwminiaturenbeurs loc. Rabotheater De Meenthe Stationsplein 1 inl. www.miniatuurorganisatie.nl
Snertrit loc. Nieuwe Rijksweg 6 inl. www.delangeslag.nl
Ruilbeurs HMCK loc. Beukendreef 2c inl. Harrie Van den Broek 0032 493166482
KLW Feestavond aanvang 20.00 uur inl. Joke Kuipers 06 13670287.

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Matty Krol 06 44613269.
Kerstrit aanvang 10.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.
Stoomdagen loc. museum Hoeve Strobol van 12.00 tot 16.30 inl. 06 53817669.



Eendaagse Busreis 10 februari

Op vrijdag 10 februari stond de 1 daagse busreis op de planning. Het programma begon s morgens om half 8 bij de Vresselse Hut met een worstenbroodje en een kop koffie. Om 8 uur stond de bus klaar om ons naar het eerste bezoekadres te brengen: AJK in Bocholt België. Op een paar afmeldingen na zat de bus vol. Om 10 uur kwamen we aan bij AJK. We reden bij aankomst met de bus over het terrein tussen de containers en vrachtwagens waar een container-systeem op zat of nog opgebouwd moest worden. Het startpunt van ons bezoek was de kantine. Daar aangekomen werden we verblijd met koffie en gebak. Bert van Och, vertegenwoordiger van AJK Nederland en Maikel Geurts van AJK België heetten ons welkom en vertelden ons over de geschiedenis van AJK. AJK produceert containers, afvalpersen, containersystemen, aanhangwagens, kippers, kipopleggers en dumpers maar de oorsprong ligt in 1962 bij het maken van mazout-(stookolie) tanks in Achel door de oprichter Jacques Janssen.



Op de inkoop van assen, banden & hydraulieksysteem na maken ze alles zelf. Ook de hydrauliekcilinders voor de persen en haakarmsystemen worden in Bocholt gemaakt. Voor de rondleiding worden we in 2 groepen verdeelt. Wij kregen Maikel Geurts mee als gids en we begonnen aan de achterzijde van de fabriek waar buiten druk werd gewerkt aan de realisatie van de nieuwe spuitcabines. In de eerste hal waar we binnen naar gingen worden de haakarmsystemen

opgebouwd. We telden al vlug 15 bovenloopkranen boven in de ruim 100 meter lange hal. In de hal die volgt worden de, door middel van het nodige draai- en freeswerk, hydrauliekcilinders gemaakt. Er staan diverse hypermoderne draaibanken. De volgende hal is de plaats waar de vrachtwagens opgebouwd worden. Niet alleen een haakarmsysteem maar ook een kraan, spatborden of een aluminium bak wordt er door AJK opgebouwd. De volgende roldeur gaat open en een enorme herrie komt ons tegemoet. Deze komt van de vol automatische straalcabine. Door een medewerker wordt op een verrijdbaar frame de onderdelen geplaatst die gestraald moeten worden. Deze gaan de straalcabine in en komen er aan de andere zijde gestraald uit. Dan is het klaar om gespoten te worden. We vervolgen de route naar de hal waar de aanhangwagens worden gelast en geassembleerd. Het frame wordt met de hand in elkaar gehecht en vervolgens door een lasrobot afgelast. Ze beginnen de assemblage van de aanhangwagens op z'n kop waarna het complete frame gedraaid wordt. De aanhangwagens worden alleen gemaakt voor het vervoeren van containers. In de ruimte enaast worden de afval persen geassembleerd. Dit kunnen vast opgestelde en verwisselbare perscontainers zijn. Aan de zijkant van de fabriekshal staan laser en autogeen snijders die uit platen staal de nodige onderdelen snijden. Daarnaast staan diverse grote vinger-(buig-)banken om de uitgesneden onderdelen in de juiste vorm te buigen. Net voordat we de hal verlaten komen we nog langs de spuitcabines die dus vervangen gaan worden.





Nadat we de fabriekshal verlaten keren we weer terug naar de kantine waar we getrakteerd worden op broodjes met koffie. Tijdens de lunch worden we nog met verhalen van vroeger getrakteerd en worden Bert en Maikel hartelijk bedankt. We stappen om 12 uur de bus in om op pad te gaan naar de tweede locatie: koetsenverzameling van Nico Haasnoot in Hoenzadriël. Om half 2 komen we via een toeristische route in Hoenzadriël aan bij de loods waar de verzameling koetsen van Nico gestald staan. Nico heeft in totaal 16 koetsen staan waarvan 3 rouwkoetsen. Deze heeft hij een aantal jaren geleden over kunnen nemen omdat de vorige eigenaar overleden is. Het verzamelen van koetsen is een hobby waar zijn vader mee begonnen is. Ook zijn broer rijdt al meer dan 50 jaar met rouwstoets mee. Nico heeft een bedrijf in de productie en transport van potgrond gehad. Inmiddels gepensioneerd focust hij zich op zijn hobby. Voor het trekken van de koetsen heeft hij zelf 2 paarden en kunnen kennissen bijspringen met hun paarden. We verlaten rond 2 uur de loods van Nico om onze weg te vervolgen naar het laatste bedrijf wat we bezoeken: Ahlmann in Ammerzode.



Rond half 3 komen we aan bij de Ahlmann en Mecalac dealer Van den Oord. We lopen via de parkeerplaats, waar diverse machines klaar staan om

afgeleverd te worden, naar de demo ruimte. Daar worden we tussen de Mecalac en Ahlmann machines verwelkomt, onder het genot van koffie met spekkoek uit Brabant, door Mark van de Ven en de familie Van den Oord, bestaande uit vader en directeur Arjan, zijn vrouw, zoon Bart en dochter Jonieke. Arjan en Mark vertellen de geschiedenis van het bedrijf wat ruim 60 jaar geleden ontstaan is met het wegebouw bedrijf van de gebroeders Van den Oord waar "Ahlmann Toon", de vader van Arjan, onderdeel van uit maakte. In 1971 kochten de gebroeders op de Hannover Messe de eerste 3 zwenkladers. In 1973 werden de gebroeders Van den Oord officieel importeur van Ahlmann. Ahlmann is van oorsprong 270 jaar geleden als ijzergieterij in Duitsland begonnen. Zij produceerde putdeksels en onderdelen van piano vleugels. Zij produceerde in 1952 een zwenklader voor de aan- en afvoer van materialen in de gieterij. 1 van deze type A1 zwenkladers staat compleet gerestaureerd bij de ingang van het kantoor in Ammerzode. Hierna werden deze seriematig geproduceerd.



In de jaren 90 was de eigenaar van Ahlmann ook de eigenaar van Eicher en Zettelmeyer. In 1994, 5 jaar na de val van de Berlijnse muur kreeg Ahlmann zoveel concurrentie van oost Duitse producten dat zij failliet gingen. De heer Brown van Manitou neemt Ahlmann in 1994 over na het faillissement. In 2001 neemt de familie Van den Oord, van Technische Handelsonderneming Sander, het importeurschap van Mecalac machines over. Dit om het assortiment uit te breiden. Echter neemt Mecalac France in 2002 Ahlmann Baumashinen GmbH in Büdelsdorf Duitsland over. Er wordt aan Arjan dan ook gevraagd of de naam Ahlmann verdwijnt. Arjan heeft hier een mooi verhaal over: de naam Ahlmann is ook helemaal verdwenen behalve in Nederland. Dit heeft hij kunnen voorkomen. Toen Arjan 25 jaar directeur van Ahlmann Nederland was werd het complete bedrijf uitgenodigd door de directeur van Mecalac om naar Frankrijk te komen voor een bezoek aan de Mecalac fabriek. S avonds werd de delegatie uitgenodigd op een luxe jacht. Daar stelde Arjan aan de directeur de vraag of de naam Ahlmann in Nederland mocht blijven bestaan.

De directeur beloofde dat de naam nog een jaar mocht blijven bestaan. Arjan nam de microfoon over van de band die daar speelde en bedankte de directeur van Mecalac hartelijk dat de naam Ahlmann blijft bestaan. Dus niet voor maar 1 jaar. Hij riep zijn personeel op om de directeur hartelijk te bedanken. Dus daarom bestaat de naam Ahlmann alleen nog in Nederland. Bij Ahlmann Nederland werken momenteel 65 mensen. Na de mooie verhalen wordt de groep in tweeën gesplitst en worden wij door zoon Bart, en de andere groep door Arjan, rondgeleid. We lopen van de voorraad opzetstukken zoals grondbakken, lepels en klemmen naar de voorraad tweedehandse machines. Deze worden weer in goede conditie gebracht voor de verkoop, verhuur en uitgeleend ter vervanging tijdens de reparatie van een machine.

Via de voorraad nieuwe machines die klaar staan om afgeleverd te worden gaan we naar het magazijn waar diverse van onze groep al menig keer geholpen zijn aan onderdelen tijdens reparaties aan Ahlmann en Mecalac machines. Bij de ingang van het kantoor komen we langs de A1 zwenklader en een foto van "Toon Ahlmann". We vervolgen onze route naar de werkplaats waar diverse machines ter reparatie staan. Maar ook worden daar nieuwe machines voorzien van extra opties en klaar gemaakt voor aflevering. Na de interessante rondleiding sluiten we de dag af met een overheerlijk stampot buffet en kunnen we met een Mecalac rups kraan "spelen" in de zandbak van de demo ruimte. Nadat de familie Van den Oord en Mark van de Ven hartelijk bedankt zijn keren we rond 19:00 uur weer terug richting De Vresselse Hut. Al met al was het weer een mooie, gezellige en interessante dag.

Maarten Wouters



Tractor Toertocht VC de Krum



Afgelopen jaar trokken de tractoren dwars door de Deurnese peel en kregen daarmee een daadwerkelijk unieke route voorgeschoteld.

Ook dit jaar geeft VC de Krum zondags in het tweede weekend van juli acte de présence voor hun jaarlijkse tractortoertocht, want op 9 juli organiseren zij voor de 24ste een Oldtimer Tractor Toertocht door de Peel. De tractoren zullen wederom vanaf het vaste verzamelpunt bij Café Bright Side midden in het centrum van Zeilberg (Gem. Deurne) bij deze alom bekende startlocatie vertrekken. Vanaf 10.00 uur zijn alle deelnemers aan deze tocht weer van harte welkom om met hun tractoren op het kerkplein van Zeilberg tegenover het Café te verzamelen. Hier worden zij met een kop koffie en een broodje ontvangen waarna de

tocht omstreeks 11.00 uur van start zal gaan. Halverwege de tocht maken we een picknickstop voor het nuttigen van de soep, broodjes hamburger, koffie en frisdrank. Omstreeks 17.00 uur zal de tocht met een goede uitgebreide versnapering (eten en drinken) weer eindigen.

Aanmelden Oldtimer Tractor Toertocht

Deelnemers aan deze tocht kunnen zich aanmelden via tel 06-53251808 of email info@vcdekrum.nl Alle informatie hierover is terug te vinden via onze website: www.vcdekrum.nl/toertocht Allemaal tot ziens op zondag 9 juli as.

Boerenmert Hapert

Op zondag 17 september keert Hapert weer voor één dag terug naar grootmoeders tijd. Van 10.00 tot 17.00 uur is in het centrum sfeer en gezelligheid troef. Ook dit jaar kent de Boerenmert weer vele bezienswaardigheden zoals oude ambachten, tentoonstellingen, demonstraties en attracties, een sfeervol ingericht historisch paviljoen, het boerenerv van weleer, een grote braderie, diverse muziek- en dansoptredens en natuurlijk het jaarlijkse hoogtepunt; de "historische optocht" die twee keer over het parcours trekt. Ook aan de kinderen wordt ruimschoots gedacht. De entree be-

draagt € 4,00 per persoon en € 1,00 voor kinderen van 4 t/m 12 jaar. Kinderen onder 4 jaar gratis. Voor nadere informatie of sfeerimpressie verwijzen wij u door naar www.boerenmert.nl. De Boerenmert in Hapert; een gezellig dagje uit in Kempische sferen van weleer!



SPONSERING KLW

Onze adverteerders belicht

VERBA®
The perfect feeder

Een mooie toekomst voor familiebedrijf

Net als vrijwilligers zijn sponsoren steunpilaren van de KLW. En dat is een goede reden om deze ondersteuners aandacht te geven via hun bedrijf. Bert Verbakel, grondlegger van VERBA, hoofdsponsor en oprichter van de KLW, bijt het spits af.

Bert en zijn kleinzoon Martijn Verbakel kijken samen terug naar de groei die VERBA in ruim vijftig jaar doormaakte. Dat begon met de productie van eenvoudige voerbakken voor varkens en ontwikkelde zich tot voersystemen voor elke levensfase van een varken. De medewerkers in de Nijnselse fabriek leveren tweehonderd varianten zowel in Nederland als ver daarbuiten. En met trots kan Bert zeggen: „VERBA is nog altijd een familiebedrijf.” Want kleinzoon Martijn Verbakel (23) werkt sinds anderhalf jaar in het bedrijf dat zijn opa in 1971 startte. Anders dan opa Bert doorliep hij een technische opleiding in megatronica: de basis van diverse technieken. Daarin verschilt hij van Bert: „Wij hadden vroeger geen tijd voor scholing. Behalve enkele jaren landbouwschool en avondschool moest er gewerkt worden. Mijn vader bouwde schuren en stallen en ik hielp hem 's avonds. Het was een compleet andere tijd. De tijd van handen uit de mouwen steken en niet zeuren.” Bert is ervan overtuigd dat alleen scholing niet tot succes leidt. „Op school leer je de basis. Toepassingen leer je in de praktijk. Je maakt fouten, begint opnieuw, luistert naar andere inzichten en zet deze in voor een goed eindresultaat.”



Met een volle wagen historie vanuit Frankrijk naar Nijnsel



Kleinzoon Martijn werkt in het bedrijf dat Bert oprichtte

Inzicht

In 1971 bouwde Bert z'n eigen varkensstal en richtte daarnaast stallen in voor, zeugen, biggen en mestvarkens. „Voerbakken kon je indertijd alleen kopen van blik. Als de varkens ernaar keken zat er al een gat in. Ik bedacht droogvoerbakken van asbest. Die waren sterker en de afzet liep uitstekend. Maar asbest kwam in opspraak, er zouden kankerverwekkende stoffen in zitten. En ik redeneerde: hier is onderzoek naar gedaan, er wordt over gepraat dus zit er wellicht een kern van waarheid in.” Rond die tijd waren we al zover gevorderd dat we onze nieuwe hal in Nijnsel op 1 juni 1978 konden openen. Toevallig ging ik in mei, één maand voor de opening naar een beurs in Engeland. Daar zag ik de eerste kunststofplaten van gerecycled materiaal. Dat leek me dé oplossing om het asbestcement in voerbakken te vervangen door kunststof. Op voorwaarde dat de kunststofplaten drie dagen later in Nijnsel lagen, kocht ik een volle vrachtwagen. We gingen hals over kop aan de slag en veertien dagen later tijdens de opening van onze fabriek, presenteerden wij onze kunststofbakken.”

De hele wereld over

De voerbakken van kunststof waren een succes. Maar er kwamen ook mindere perioden. Bert: „Wij zijn geen kantoormensen dus we bleven zoeken naar verbetering wat betreft de praktijk. Dat resulteerde in

een brijbak. In plaats van droogvoer vermengden we het voer met water. De waternippel kon weg, varkens verbrasten minder water en produceerden dus minder mest. In 1984 sprak landbouwminister Gerrit Braks in Utrecht over het probleem mestoverschot. Ik stond op en vertelde dat wij daar al lang een oplossing voor hadden. Binnen vier weken konden we de opdrachten niet meer aan. Onze brijbakken gingen de hele wereld over."



Een voerbak uit 1981

Niet zo simpel

Martijn vindt de verhalen fantastisch. Hij volgde een opleiding in de sectoren metaal en techniek. Nu werkt hij hoofdzakelijk met kunststofproducten. „En dat is heel anders. Kunststof heeft een minder vaste maat dan staal en is niet zo gemakkelijk te bewerken. Het is een leerproces. Dat merkte ik na een bestelling van 24.000 rechthoekige kunststofplaatjes. Een dergelijke bestelling was niet eerder voorgekomen en om de plaatjes te verzenden moesten ze verpakt worden in bundels van 20. Dus ik maakte eerst een mal om de plaatjes handmatig en snel bijeen te knopen. En dat was niet zo simpel als het leek.“ Als werkplaatsassistent wil Martijn nog veel leren. En de genen van zijn opa komen goed van pas. Eén van zijn taken is bestellingen bezorgen bij de klant. En net als Bert vindt hij het belangrijk om goede contacten op te bouwen. „Ik loop met de boer door zijn bedrijf en ik kijk in de stallen. Zo kunnen we afstemmen wat er specifiek nodig is voor elke bedrijfsvoering. Vooral goede voerbakken zijn een belangrijke investering. Varkensvoer is één van de grootste kostenposten. Dat betekent: het voer dient in de varkens en niet in de mestput terecht te komen. En als een voerbak, hoger, lager of breder moet zijn dan onze standaardbakken, dan maken wij die in onze fabriek.“

Klantencontact aan de keukentafel

Bert haakt in op het belang van klantencontact. „Een kopje koffie aan de keukentafel praat gemakkelijk. Je hoort problemen en overlegt samen over de beste

manier om deze aan te pakken. En als je rondloopt op een bedrijf zie je bovendien wat er allemaal bewaard wordt. Indertijd zat onze Theo op de vrachtwagen en leverde voerbakken af bij de boeren. Rond de schuren en op de misse ontdekte hij gebruikte oude werktuigen en tractoren. Dus bracht hij nogal wat koopjes mee terug. Dat werd de basis voor onze handel in klassieke landbouwwerktuigen. We hadden ook goede contacten in Zuid-Frankrijk en leverden daar voerbakken aan Hollandse en Franse boeren. Er was zoveel vraag dat we daar ook een verkoop- en opslagpunt opzetten. Maandelijks reed ik ernaar toe voor de boekhouding. Dan ging er een volle aanhanger mee en ik kwam nooit leeg terug. We vonden zóveel antiek spul bij die boeren. Dat versjouwden we naar Nijnsel, restaureerden en verkochten het weer. En ik bewaar mooie spullen in het museum. Onze Theo werd eens aangehouden aan de grens met een vrachtwagen, geladen met drie trekkers. Hij belde me dat de kentekenbewijzen niet in orde waren. Ik sprong in m'n auto, overhandigde de douane een bedrag en onze Theo kon z'n wagen weer starten.“

Vertrouwen

Blijven ontwikkelen en vernieuwen is de kracht van VERBA. De lijst van producten - een combinatie van roestvrijstaal en kunststof - wordt steeds. Er is ook veel aandacht voor een beter milieu. Bert: „Gerecyclede materialen waaronder doppen van frisdrankflessen, landbouwplastic en ons eigen afval hergebruiken we in nieuwe platen voor voerbakken.“ De toekomst? „Rusland was een grote afnemer maar we nemen geen orders meer aan uit Rusland“, verzekert Bert. Toch heeft hij er alle vertrouwen in dat petekind Jeroen Gloudemans; inmiddels directeur, kleinzoon Martijn Verbakel met de medewerkers zijn sporen volgen. „We zijn in Nederland een uniek bedrijf, we hebben weinig concurrentie en leveren over de hele wereld. Dus ik zie een mooie toekomst voor ons familiebedrijf.“

Corrie Bekkers

VERBA 50 YEARS



De wijnbouwtractor Chapron gaat vanuit Frankrijk mee naar museum Hoeve Strobol

ik geef De Krik

Een gewone Deutz Intrac die toch speciaal is

Als je maar lang genoeg zoekt dan komt hij een keer langs, de DEUTZ-FAHR Intrac type 2004 met een 5 versnellingsbak. In mijn geval duurde het maar 27 jaar voor ik die in handen had. Laat ik mezelf eerst even aan jullie voorstellen; Ik ben Richard Pijnappels en woon met vrouw en kinderen in het mooie Sint Michielsgestel onder de rook van Den Bosch. Ik ben al langer ZZP'er en werk regelmatig bij diverse grondverzet bedrijven hier in de omgeving. Een aantal werkzaamheden doe ik voor mijn eigen loonbedrijf(je). Mensen hier in de omgeving weten dat er dan vaak een "oldtimer" voor modernere en soms speciale machines staat. Ik ben sinds vele jaren lid van KLW-vereniging en deelnemer aan toertochten en Plattelands Festival. Om hieraan deel te nemen zoek ik regelmatig naar mijn eigen "oldtimers". Die ik dan zelf

opknop en soms ook aanpas voor de werkzaamheden die ik ermee wil gaan doen. Denk aan grotere banden en wielen en eventueel hydraulische ventielen. De trekker op zich wil ik graag zoveel mogelijk in de originele staat houden. De eerste DEUTZ-INTRAC 2003 kwam lang geleden voorbij in mijn toen nog jonge leven, het was bij Harry Megens het mechanisatiebedrijf wat nog steeds bestaat en wordt gerund door zijn kleinzoon Marco, hij had een DEUTZ-INTRAC ingeruild en ik wilde hem dolgraag van hem kopen. Harry wist



echter dat deze trekker al veel had geleden en dat ik regelmatig voor reparatie bij hem aan zou kloppen. Hij zei "je kunt hem van mij niet kopen" en de trekker werd aan een handelaar verkocht. Ik kreeg wel een goed advies. Hij zei goed sparen en koop later een 2004 met 5, i.p.v. 4 versnellingen op de pook. Je zult ze niet gemakkelijk vinden maar dan kun je wel de snelheid halen die je graag rijdt. Harry kreeg gelijk het duurde inderdaad 27 jaar voor ik hem kon kopen. Deutz Intrac is bedoeld als systeem trekker, min of meer afgeleid van de toenmalige werktuigdraggers die door verschillende fabrikanten op de markt werden gebracht, en ook Unimog diende min of meer als voorbeeld voor de Intrac. Het idee is dan ook dat DEUTZ-FAHR in de 70-er jaren van de vorige eeuw niet achter wilde blijven bij de andere grote Duitse merken. Deutz was een concern dat in 1864 gestart

Ik geef de krik



FAHR werd overgenomen. Om meer duidelijkheid naar buiten te geven, werd in 1982 besloten om de trekkers en werktuigen onder de naam DEUTZ-FAHR in de handel te brengen, in de jaren '80 van de vorige eeuw had DEUTZ-FAHR een uitgebreid programma tractoren en werktuigen en hoorde het bij de grote merken in West Europa. In die tijd werden licenties verkocht naar het voormalige Joegoslavië en Turkije. Tegen het einde van de vorige eeuw is de tractoren productie verkocht aan SAME in Italië en de werktuigproductie aan Greenland. De merknaam is echter wel gebleven.



door de uitvinder M.A. Otto en Ir Langen in Keulen, onder de naam Otto & CO. Het was de eerste fabriek ter wereld die uitsluitend motoren maakte. In 1876 werd de fabriek uitgebreid en werd de naam gewijzigd in Gasmotorenfabriek DEUTZ AG. Geleidelijk zijn andere producten aan de motorenfabrikage toegevoegd en later maakt KLÖKNER-HUMBOLD-DEUTZ AG een compleet programma met dieselmotoren, vrachtauto's

Een deel van de werktuigenproductie wordt nog bij KHUN in Geldrop gemaakt. De trekkers komen hoofdzakelijk uit Lauingen in Zuid-Duitsland. Maar ook in Polen en in Italië worden de groene Deutz-Fahr trekkers geproduceerd. De Intrac werd bij DEUTZ geïntroduceerd in 1972 met het model Intrac 2002, in 1974 werd het opgevolgd door de Intrac 2003 in 1978 werd deze vervangen door de Intrac 2004 dit model werd gebouwd tot in 1989 en was het meest verkochte type van deze serie systeemtrekkers. In 1974 en 1975 zijn er ook nog een aantal Intrac trekkers van het type 2005 gebouwd met een 6 cilinder 80 pk motor. Hij moest de top van het segment worden maar het werd nooit een echt succes.



Terug naar de restauratie van mijn DEUTZ-FAHR Intrac type 2004. De trekker heeft een 4 cilinder dieselmotor met een vermogen van 75 Pk. Het bouwjaar van de trekker is 1985. De uitvoering is speciaal, nor-

bussen, trekkers, diesellocomotieven, brandweeruitrustingen, machines en installaties voor de mijnbouw, chemische fabrieken en staalfabrieken etc. reeds in 1936 brengt KHD de eerste **in serie** geproduceerde Bauerschlepper op de markt, het aantal type was toen nog beperkt. Door de samenwerking met FAHR in 1968 kwam er een volledig programma van trekkers en werktuigen voor de boer beschikbaar, hetgeen nog werd uitgebreid toen in 1970 Ködel & Böhm door





maal heeft deze trekker 12 versnellingen vooruit en 4 achteruit. Dat zorgt ervoor dat de trekker een snelgang heeft van 30 km/h. Vooral in Duitsland was er vraag naar een trekker met meer snelheid, bestemd voor onderhoud van wegen en bij overheden. Daardoor kwam er een 5^e versnelling op de versnellingspook, de trekker kan hierdoor ongeveer 45 km/h rijden. Hij heeft zo 15 versnellingen vooruit en 5 achteruit. Omdat ik perse **die** Intrac wilde had ik dat uitgebreid in mijn kennissenkring laten weten. Het duurde lang en ik had de moed al een beetje opgegeven toen ik in 2019 een telefoontje van een heel bekende trekkerhandelaar en vriend Mark den Bresser uit Bostel kreeg, hij had betreffende trekker gevonden in Friesland. De trekker had daar dienst gedaan bij een tuinbouwbedrijf om planten en potgrond binnen te rijden. De hefmast was daar het meest gebruikte werktuig bij de vorige eigenaar. Als nieuwe trekker was hij in



Duitsland verkocht aan een overheidsdienst. De oranje kleur die onder het groen zat verraadde dit duidelijk, samen met de versnellingsbak waardoor de trekker sneller kan rijden. De trekker was in Duitsland de eerste keer overgespoten en toen naar Friesland geëxporteert. als je dan de trekker heb gevonden die je jaren lang zoekt ben je minder kritisch als je hem gevonden heb. De trekker had niet zo veel uren gelopen aan de klok te zien, alleen was hij niet in de ideale omstandigheden bewaard, volgens mij waarneming in ieder geval. Met andere woorden, er zat best heel veel werk aan voor hij naar mijn zin was. Een geluk was, dat ik vaker met dit bijltje gehakt heb, en wist waar ik aan begon. Op de foto's kun je zien hoe ik hem aantrof met de hefmast er nog aan gebouwd. Het geluk was; aan de motor en de versnellingsbak hoefde praktisch niets te gebeuren, behalve een



goede servicebeurt en nieuwe olie erop. Met mijn vorige restauraties heb ik wel geleerd dat je dit beter gelijk goed kan aanpakken. Dus eerst de ontbrekende onderdelen geïnventariseerd en besteld en toen aan het demonteren gegaan, of moet ik slopen zeggen, want eigenlijk moest alles uit elkaar om te goed controleren op slijtage en gebreken, en goed aan te pakken zodat ik er probleemloos weer jaren mee kan werken. Alle delen en het plaatwerk zijn nadat ze goed geschuurd zijn in de grondverf en daarna in de kleur gespoten. De trekker stond op banden 400 x 55 x 22.5 voor, en nu op 380/70 x 20 voor, deze combinatie vond ik aan de kleine kant, ook voor de machines die ik er achter wil hangen. Dus stond de trekker toen achter op 16.9 X 30 en nu 480/70 x 34, dit geeft hem ook een stoer uiterlijk en meer snelheid. Als de omstandigheden het toelaten gebruik ik de trekker in het loonwerk b.v. voor het maaien met een frontmaai-

er en een achter maaier tegelijk. Maar ook voor de hooipers en de doorzaaimachine is het een fijne en handige trekker. Qua zicht in de cabine is het een lust om mee te werken. Het blijft een hobby van me om speciale trekker mee te nemen naar activiteiten van onze KLW-vereniging, het kan een toertocht zijn of misschien het plattelandsfestival in Nijnsel. Het is mij trots en ik hoop heel lang plezier te hebben. Het is voor mij toch wel een beetje de "droom trekker" uit mijn jeugd.

Ik geef de krik nu door aan Gerard Smits voor zijn restauratieverhaal van de **BUKH type DZ 45.**

Groeten Richard Pijnappels



ECO

Geschenk uit de hemel

Neen, dit wordt geen verhaal vanaf de kansel! We zochten gewoon een mooie titel die de naam ECO het best kon omschrijven. Eerst werd gedacht aan iets met ecologie of economie maar daar stond de trekker destijds helemaal niet voor. ECO is wel het acroniem van het Latijnse 'ex coelis oblatius' wat in onze taal 'een geschenk van de hemel' betekent. Dit gezegde past dan ook het best bij de trekker die net op zijn tijd kwam want begin vorige eeuw stond de landbouwmechanisatie in Frankrijk nog in haar kinderschoenen. Er waren, naar Franse normen, slechts een beperkt aantal trekkers in gebruik en dat waren meestal buitenlandse of in licentie gebouwde trekkers. Van een eigen productie was toen amper sprake. Renault was één van de uitzonderingen maar had het ook knap moeilijk om zich te bewijzen. Het Franse landbouwareaal was destijds flink versnipperd, de boerderijen waren beperkt in oppervlakte en de kleine boeren waren arm. Begin jaren twintig kwam daar echter verandering in met merken zoals Latil en SFV Vierzon. De grote doorbraak kwam net voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog maar het waren toch vooral buitenlandse fabrikanten die trekkerfabrieken opzetten in Frankrijk of hun trekkers daar in licentie lieten bouwen. Le Percheron, Sift, Simca/Someca, Vendeuvre en nog enkele anderen vormden een uitzondering. De Eco trekker kwam dus op het juiste moment maar was buiten Frankrijk zo goed als onbekend. De kleine fabrikant heeft het in een tijdspanne van bijna 50 jaar dan ook nooit kunnen waarmaken. Grote aantallen werden er zeker niet gebouwd zodat eind jaren vijftig het bedrijf in alle stilte de zaak voor bekeken hield. Het aantal exemplaren dat in Nederland en bij onze zuiderburen in het bezit is van oldtimerverzamelaars kan gemakkelijk op één hand geteld worden! Net zoals bij veel Franse merken die actief werden tussen beide wereldoorlogen is het zeer moeilijk om een zicht te krijgen op de ontstaansgeschiedenis van het bedrijf. Veel informatie is er niet te vinden en die is, afhankelijk van de bron, dikwijls nog gekleurd ook.

Er was eens een Eugène Mignot en de RIP trekker

Volgens verschillende Franse websites -die blijkbaar allemaal dezelfde bron hebben- zou Eco opgericht zijn in 1916 door Eugène Mignot. De man werd geboren in 1882 in Liniez bij Vatan. In die afgelegen landbouwstreek met o.a. veel wijngaarden, tabaksteelt en schapeenteelt bracht hij zijn jeugd jaren door op de 'boerenbuiten' waar hij al snel het belang van de landbouwmechanisatie inzag. Tijdens de Eerste Wereldoorlog kwam hij in contact met een Amerikaanse trekker- en landbouwmachinefabrikant, waarvan wij vermoeden dat het de Rock Island Plow Company was. Die fabrikant bezat de verkooprechten voor de Heider tractoren die begin 1916 hun succesvolle tractorlijn aan Rock Island hadden verkocht. Mignot zou in 1920, dus net na het einde van de oorlog, het bedrijf bezocht heb-



Een originele foto van een RIP trekker op Franse bodem. Deze trekker is uitgerust met een Amerikaanse Waukesha motor.

ben, maar volgens onze informatie importeerde hij zijn eerste RIP tractoren al in 1917. Het bedrijf was toen gevestigd aan de Avenue de la République in Parijs. Maar in Frankrijk was er al een importeur, met name



Een Franse advertentie voor de Rip trekker. Het bedrijf was toen nog gevestigd aan de Avenue de la République in Parijs.

Siegel & Hommey, die naast de Heider/RIP tractoren ook nog andere Amerikaanse machines invoerde, zaten die nou exact op hetzelfde adres? Handelde Mignot op eigen houtje, of was er meer aan de hand. Neen dus, want na wekenlang het internet afgezocht te hebben vonden we toevallig de officiële gegevens die een duidelijk licht op deze zaak werpen! Hetzelfde jaar dat de firma van Mignot op papier werd gezet fuseerde deze met RIP, dus nog enkele jaren vooraleer



Een van de weinige overgebleven originele RIP trekkers met Waukesha motor uit 1919. De trekker was al beter 'aangekleed' in vergelijking met de eerste exemplaren.

hij op bezoek ging in de States. Wij twijfelen zelfs of Mignot dat jaar wel echt een firma heeft opgericht. Door die fusie was hij in feite ook aandeelhouder (of zelfs de baas, wie weet) in het bedrijf, en heeft hij in die functie ook de Amerikaanse fabrikant bezocht. In de officiële oprichtingsakte lezen we dat op 4 december 1917 de 'Société anonyme française "Machines Agricoles RIP"' werd opgericht

voor de duur van 99 jaar'. De raad van bestuur bestond uit 6 leden, te weten de HH. HL Bourel, V. en N. Siegel, E.MIGNOT en J. Rolio. Mignot had daar



Een advertentie voor een in Frankrijk gebouwde RIP trekker, de Waukesha motor werd vervangen door een Franse CLM dieselmotor van 35 pk.

overduidelijk ook een vinger in de pap! Mignot zou zijn eerste ploegdemonstraties met (Amerikaanse) RIP trekkers gehouden hebben in de regio van Châteauroux. De regio van het departement Indre waarbij ook Châteauroux hoort en waar Mignot eveneens vandaan kwam, was een landbouwgebied in opkomst. Naar verlied trokken die demonstraties een grote massa nieuwsgierigen die daar voor het eerst kennis konden maken met een trekker met ijzeren wielen. Dankzij deze massale belangstelling kon de RIP trekker tijdens een tentoonstelling op de Champs Elysée aan de Franse president voorgesteld worden. Gesteund door dit succes besloot Eugène Mignot zich toe te leggen op de



Een originele foto van een in Frankrijk gebouwde RIP trekker met CLM dieselmotor. In vergelijking met de vorige foto's heeft de trekker wel een volledige metamorfose ondergaan!

bouw van een eigen tractor en waarschijnlijk begint daar pas het echte verhaal van het merk ECO. Maar daarover later meer. Voor de import van de Heider trekkers werd eind 1918- begin 1919 de RIPC (Rock Island Plow Company) opgericht. In advertenties uit die periode werd zowel de naam 'Machines Agricoles Rip' als 'Siegel & Hommey' gebruikt want deze laatste was toen 'officieel' importeur in Frankrijk. Dat lijkt er op te wijzen dat Siegel en Hommey

ook de Société de Machines Agricoles RIP in het bedrijf geïntegreerd hadden. Al in oktober 1919 was RIP begonnen met de verkoop van aandelen om het kapitaal van 600.000 FF naar 2.200.000 FF te brengen, wat waarschijnlijk nodig was voor de opstart van de 'Franse' RIP tractorproductie. Eind 1919 begonnen zij, blijkbaar met de goedkeuring van RIPC, al met de productie van een Franse versie van de Heider C met name dus de RIP. Deze RIP 10-18 trekker had hetzelfde basisontwerp met



Voorzijde van een Franse folder van de 'Diesel-ECO-CLM' van 36 pk.

wrijvingsaandrijving als de Heider C, had ook dezelfde Waukesha M-motor en een tweeschaarploeg in de hef. In een latere folder was de trekker echter geüpgraded tot RIP 12-22.



De productie van de ECO model N begon al in 1943, hij werd aangedreven door een CLM motor van 40 pk. Het type N werd in 1947 opgevolgd door de N 50. CLM (Compagnie Lilloise de Moteurs) was een dochteronderneming van Peugeot, opgericht in april 1928 om in Frankrijk kleine zware dieselmotoren te produceren, producten die toen alleen uit het buitenland kwamen.

Franse kloon

De in Frankrijk gebouwde RIP trekker was dus in feite een 'Franse' kloon die werd ontwikkeld uit de Heiderlijn als reactie op de hoge importtarieven van Frankrijk in 1920. Het was voor het Amerikaanse RIP niet alleen gemakkelijker maar vooral goedkoper om in Frankrijk een trekker te bouwen dan er een te importeren. Frankrijk hanteerde

namelijk een hoge import-taks en vermoedelijk was dat ook de reden dat Mignot in de States was en die modaliteiten met de Amerikaanse eigenaar heeft besproken! Een strategie die door andere tractorbedrijven zoals het Britse Austin en Amerikaanse IHC ook werd gebruikt.

Tot de dag van vandaag vonden we nergens informatie over het aantal jaren dat de RIP trekker geproduceerd werd. De Société de Machines Agricoles RIP splitste zich namelijk begin van de jaren twintig af van het moederbedrijf Rock Island Plow Company en verhuisde naar de rue Boissy d'Anglas. Rond 1925 werden er twee nieuwe modellen geïntroduceerd met een conventionele versnellingsbak, dus zonder de niet altijd betrouwbare RIP-frictieaandrijving en beide modellen waren uitgerust met een dieselmotor. Een model was er uitgerust met een in Frankrijk gebouwde CLM-motor (licentie Junkers), wat later volgde het type met een Mercedes-

motor. De productie van de RIP trekkers eindigde in 1938 net voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog en werd nooit hervat. Wat opvalt bij het bekijken van de (zeldzame) foto's en advertenties uit die periode is dat zowel de RIP als de ECO trekkers sterke gelijkenis vertonen en dat ze ook dezelfde motoren gebruiken maar dat is slechts een vaststelling. Wij vermoeden ook dat de RIP tractor de aanzet heeft gegeven tot het ontstaan van de Eco trekker. In een Frans artikel lasen we namelijk dat op basis van het succes van de RIP trekker, waarvan Mignot toch een 'promotor' was, hij zich toelegde op de bouw van een Franse trekker onder de merknaam ECO.

De productie van de RIP trekkers eindigde in 1938 net voor het uitbreken van de Tweede



Advertentie voor de ECO met Mercedes-Benz dieselmotor uit 1938.

wereldoorlog en werd nooit hervat. Wat opvalt bij het bekijken van de (zeldzame) foto's en advertenties uit die periode is dat zowel de RIP als de ECO trekkers sterke gelijkenis vertonen en dat ze ook dezelfde motoren gebruiken maar dat is slechts een vaststelling. Wij vermoeden ook dat de RIP tractor de aanzet heeft gegeven tot het ontstaan van de Eco trekker. In een Frans artikel lasen we namelijk dat op basis van het succes van de RIP trekker, waarvan Mignot toch een 'promotor' was, hij zich toelegde op de bouw van een Franse trekker onder de merknaam ECO.

De ECO trekker

De hoofdzetel was gevestigd aan de Avenue de la République, slechts enkele passen verwijderd van de



Mooi gerestaureerde ECO N 50 met Poyaud motor uit 1947.

plaats waar voordien RIP gevestigd was. Toch ook weer een van die 'toevalligheden' die het vermoeden versterken dat Mignot meer was dan alleen de man van de ECO trekker. De 'montage' van de ECO trekker gebeurde in Pantin, voorstadje van Parijs, in een kleinschalig bedrijf, niet meer dan een werkplaats waar



Prachtige foto van een ECO N 50 tijdens een wasbeurt met de hogedrukspuit.

Originele folder van de 'Diesel-ECO-Mercedes-Benz' van 40 pk uit de vooroorlogse jaren. Vermoedelijk 1935-36.

nieuwe vestiging in de gemeente Aytré vlakbij La Rochelle. Van de verhuizing wordt ook gebruik gemaakt om de naam te veranderen in 'Entreprises Industrielles Charentaises (EIC) wat minder Amerikaans klinkt in Franse oren! De productie beperkte zich grotendeels tot treinwagens, maar volgens die Franse bronnen werden er ook 'ECO tractoren gemonteerd'. Zeker is wel dat ECO midden jaren dertig twee tractor-modellen geïntroduceerd heeft met dezelfde carrosserie maar met twee verschillende motoren, namelijk een type met een Mercedes-Benz M202I 2-cilinder dieselmotor van 40 pk in 1935 en een type met een CLM LC2 2-cilinder dieselmotor met 36 pk in 1937. Of er vóór de oorlog veel trekkers zijn gebouwd blijft een groot vraagteken, landbouwtrekkers hadden toen nog geen prioriteit en zoals hierboven al kon lezen, gebeurde de productie op een nogal ambachtelijke manier. En dan breekt de 2^e Wereldoorlog uit en gaat het bedrijf sombere tijden tegemoet.

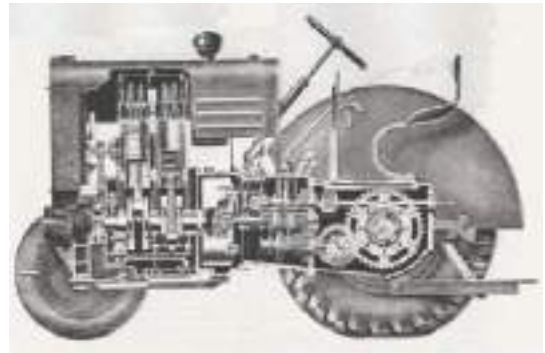
Wordt vervolgd.



Frans Vanbaelen



De ECO N met 2-cilinder Poyaud 2PDM diesel van 40 pk gebouwd van 1937 tot 1947 en met een transmissie 6V/2A.



Oldtimertreffen ergens in Frankrijk met op de voorgrond de ECO N 50 met nieuwe neus.



UNIVERSAL BAUERNSCHLEPPER
FÜR LANDW. KLEIN - MITTEL-UND GROßBETRIEBE

DIESELROSS F22V



MASCHINEN UND SCHLEPPERFABRIK
Haver Fenot & Co.
MARKT OBERDORF ALLGÄU - TEL. 70/76

Dubbel systeem

Detlef Dubro was op zoek naar een tractor die niet iedereen heeft. Nu bezit hij er twee, beide met Junkers-motoren.



Het klinkt gek: een tractor waarop Junkers staat, maar een Deuliewag is, en de andere waarop Deuliewag staat (en hoogstwaarschijnlijk) een Junkers is. Maar er is meer aan de hand dan het enthousiasme van de eigenaar voor de ingenieuze tegenzuiger-motor en zijn uitvinder - daar zijn historische redenen voor.

Als Detlef Dubro aan zijn jeugd denkt, is hij weer het jongetje dat achter elke tractor aan rende die het dorp passeerde. Hij is toch geen tractorchauffeur geworden, en miste net zijn droombaan van automonteur. "Een halfuur voordat ik het vroeg, had het bedrijf iemand anders aangenomen. Ik ging toen in een privébedrijf en leerde voor elektricien. Het was toen noch een breed beroep, we leerden zelfs smeden." De 67-jarige is zijn hele leven al met technologie bezig. En met mensen: Na de militaire basisdienst ging hij naar de verkeerspoli-

tie, die in de DDR ook verantwoordelijk was voor de technische keuring van voertuigen. Niet alleen diepgaande technische kennis was hier vereist. Als Detlef Dubro zegt dat hij de mannen van binnen en van buiten kent, meent hij dit letterlijk. Er waren verschrikkelijke dingen te zien bij het opnemen van een ongeval. Nee, zegt hij, hij heeft er nooit last van gehad en de beelden achtervolgden hem ook niet, anders zou hij niet op zijn plaats zijn geweest in het vak. Last but not least hielp zijn hobby hem om af te bouwen. "Tijdens de DDR-tijd hield ik voor de lol schapen. Daarom bouwde ik achtereenvolgens drie zelfmaak tractoren met AWO- of Trabant-motoren. Ik reed ermee het bos in om palen te halen, hooi te maken en eventueel transportwerk te doen." Hij begon pas na de hereniging van Oost en West met oude tractoren om te gaan. "Vroeger kon je



zo iets nauwelijks te pakken krijgen. Ik heb zelfs een keer een Lanz Bulldog gehad, maar daar zijn er veel van. Ik heb altijd al een tractor willen hebben die niet iedereen heeft." Hij heeft nu de ongewone tractor. Om preciezer te zijn, er zijn er twee die nauw aan elkaar verwant zijn. Op het eerste gezicht is de oudste van de twee de DA 20, die Deuliewag en Güldner samen als eenheidstype op de wielen hebben gezet. Op zich is dit geen uniek exemplaar, maar de in Dubros in 1939 gebouwde Deuliewag wordt niet aangedreven door een motor uit Aschaffenburg, maar door de Junkers IHK 65-motor met dubbele zuigers. Hoe kwam hij daar in? Was het mogelijk dat de fabrikant zelf de motor als vervangingsoplossing gebruikte omdat hij niet genoeg andere eenheden meer had? Of heeft een particuliere eigenaar hem omgebouwd omdat de originele aandrijving kapot was gegaan? Gebeurde



De tweetakt 1 HK 65 vertoont een goed startgedrag en bereikt een hoge mate van efficiëntie - mede dankzij waaivormige brandstofinjectie



Poelie en aftakas krijgen hun impuls van dezelfde aandrijfas. De tractor is eenvoudig, maar biedt wel veel bruikbaarheid



De aangegoten ruimte voor de droge koppeling met enkele plaat identificeert de Junkers als een originele voertuigmotor. Daarna volgt de ZF-transmissie

dat tijdens de oorlog of misschien pas in het DDR-tijdperk, toen tractorbezitters alles uit de kast haalden om hun tractor draaiende te houden? Detlef Dubro vermoedt dat de Junkers vóór 1945 is geïnstalleerd: "Tijdens de oorlog zijn veel motoren in de smeltoven verdwenen, sommigen werden kapot geschoten, anderen vrozen kapot, en er waren nauwelijks reservemotoren. De tractor was van een oude heer geweest, en werd na zijn dood opgekocht door een handelaar. Ik heb deze van hem gekocht." Er zijn verschillende aanwijzingen voor de stelling dat de installatie tijdens de oorlog heeft plaatsgevonden. "De zijkap op de motor is gemaakt van plaatstaal omdat we wilden besparen op materiaal. Daarnaast staat er het Junkers-logo op, dat wegge laten werd op de later in

De standaardtrekker die in de jaren dertig door Deuliewag in Berlijn in verschillende uitvoeringen werd gebouwd, werd ook door Güldner gemaakt



de DDR gebouwde dubbel zuigermotoren. Dat het om een originele voertuigmotor gaat, wordt ook bewezen door het koppelingshuis, die gemakkelijk op de ZF-versnellingsbak past. Een ander onderscheidend kenmerk is het brandstoffilter. De originele Junkers-motor heeft er maar één, de DDR-eenheden hadden twee parallel geplaatste filters. Dus ik ben er vrij zeker van dat de motor tijdens de

oorlog is ingebouwd. Ik weet het natuurlijk niet precies. "Wanneer en waarom de ombouw plaatsvond - het opent een interessant hoofdstuk in de geschiedenis van tractoren en de auteurs. Beiden bedrijven hadden aanvankelijk weinig met tractoren te maken. Deutsche Lieferwagen AG, afgekort



Deuliewag, in Berlijn-Tegel is ontstond als een uitloper van de Borsig-fabriek voor zijn eigen productie van bestelwagens. Deuliewag rustte zijn eerste tractor met de typeaanduiding DA 13 uit met de Junkers IHK65-motor met tegenwerkende zuigers. Diverse kinderziektes en waarschijnlijk ook de snel veranderende politieke randvoorwaarden leidden tot het stopzetten van het project. Bijna in één adem schudden de Berlijners de volgende tractor met de aanduiding DA 28 uit hun mouw - nu met een Güldner-motor. In het kader van verdere samenwerking ontstond uiteindelijk de bovengenoemde Deuliewag-Guldner standaardtrekker DA 20. Het voorbeeld van Detlef Dubro laat zien dat deze ook probleemloos werkt met de 1 HK 65. Junkers bouwde de in 1930 gelanceerde watergekoelde eencilinder niet zelf, maar gaf de productielicentie aan de Gesellschaft für Junkers Dieselmotoren mbH (Jukra) in Chemnitz. Zij lieten het op hun beurt produceren door Deutsche Kühl- und Kraftmaschinen GmbH -

De voorruit is van een kleine Lanz Bulldog, de uitlaat is gemaakt van een brandblusser



Op de motorkap staat het Junkers logo wat verwijst naar een bouwjaar vóór 1945, later is het wegge laten. De motor met dubbele zuigers zelf heeft geen cilinderkop, kleppen of cilindervoering nodig.





Voor een vooroorlogse trekker heeft de DA 20 een goed uitgerust instrumentenpaneel. Er wordt geschakeld volgens het klassieke H-schema.

afgekort DKK - in Scharfenstein in het Ertzgebirge Na de oorlog nam VEB Dielektrikmaschinenwerk Karl-Marx-Stadt de productie over en zette het voort tot het einde van de jaren 70. Wat zou de geschiedenis van tracto-



De manometer geeft de drukcondities in het carter weer. Het is vervaardigd volgens de DIN-norm, een teken van vroeger - TGL was de regel in de DDR.

ren zijn zonder nieuwe ontdekkingen? Detlef Dubro's tweede tractor is er een: Het zou een echte Junkers-tractor kunnen zijn. Als dat waar is, zou het de enige trekker zijn die door de Junkers-fabrieken zelf is gebouwd. De trekker met chassis loopt op een Junkers 1HK65 tegenoverliggende zuigermotor, het chassis komt van Deuliewag en komt overeen met dat van de oude DA 13. En nu komt het: Chassisnummer en motornummer zijn identiek! "Ik heb de framenummers van Deuliewag doorgenomen, die hebben ze daar niet", zegt Dubro. Op het typeplaatje staat het bouwjaar 1939 en er zit een kogelgat in, wat volgens hem de authenticiteit aangeeft. Meer kogelgaten zijn te vinden in de motorkap. Aan de andere kant bevinden zich op een lijn de uitslagopeningen. "De kleine gaten zijn van geweerkogels, de grote van granaatscherven. Misschien is de tractor gebruikt als rangeervoertuig op het vliegveld van Dessau en heeft daar de verschillende kogels opgevangen", zegt Detlef Dubro. "Ook is als fabrikant 'Junkas' ingeslagen. Ik vermoed dat buitenlandse dwangarbeiders die niet veel Duits spraken





Nog zeldzamer - Detlef Dubro's tweede tractor rijdt ook met een 1 HK 65, maar is waarschijnlijk gebouwd door Junkers, ondanks het Deuliewag-opschrift. Beide ...

het in het typeplaatje verkeerd hebben gemaakt." Geen twijfel mogelijk: deze tractor wacht erop om verder ontdekt te worden. Om meer vermogen te krijgen voerde Junkers het toerental meerdere keren op, zodat de IHK65 leverbaar was met acht, tien en 12,5 pk. Naast zijn goede efficiëntie belooft de niet veel-

eisende motor met tegenoverliggende zuigers zijn eigenaar met een uitstekend startgedrag: "Het injectiemondstuk transporteert de brandstof als een ventilator in de verbrandingskamer. Daarnaast krijgt de lucht bij het aanzuigen een draai waardoor deze goed doorringt

de brandstof en er een ontvlambaar mengsel ontstaat. Hij start direct, of het nu plus 40° is of min 30° Celsius, en je hoeft hem niet voor te verwarmen, hoe lang de trekker ook stilstaat. Ook als er meer dan een half jaar is verstreken" Natuurlijk zijn er een paar bijzonderheden om reke-



met

.... Overeenkomend motor- en chassisnummer en de foutief geschreven fabrikantnaam op het typeplaatje.



"In plaats van multigrade olie gebruik ik SAE W 30 monograde olie, waardoor de zwevende deeltjes in het oliecarter zinken", is de ervaring met...



... de speciale smeercondities van de efficiënte Junkers-motor met tegengestelde zuigers. Het gat in de bovenkant van de kap is van granaatscherven.

ning mee te houden: "Hij voelt zich het prettigst bij een koelwatertemperatuur van 70° Celsius. In het belang van de stabiliteit mag het niet heter worden. Ook mag je er niet onder de bedrijfstemperatuur van 50° C mee rijden, anders gaan de uitlaatpoorten dichtroeten." Maar de tractorliefhebber kwam er niet onderuit om een nieuwe cilinder te monteren. "Er kwam stoom uit de radiator. Het bleek dat de oude cilinder gebarsten was, precies op het punt waar

het injectiemondstuk tegenover zit. Helaas zit er geen voering in, de hele cilinder moest worden vervangen." Omwille van de functionaliteit is Dubro op enkele details afgeweken van de originele staat. Dus verving hij de vorige Wit-Russische uitlaat door een geschiktere zelfconstructie, die hij maakte van een oude brandblusser - "die pruttelt zo heerlijk". Hij gaf de tractor ook een beschermende voorruit, die ooit dienst deed op een kleine Lanz Bulldog. Wat de motorolie

betreft, spreekt hij nu als technisch expert: "Eigenlijk is de multigrade-olie SAE 15 W30 vereist, waarvoor je een geschikt filter nodig zou hebben. Ik gebruik SAE W30 monograde olie. Hierdoor kunnen de zwevende deeltjes naar de bodem zinken, waar ze kunnen bezinken in het oliecarter." Detlef Dubro heeft overigens nog een derde tractor met een Junkers-motor, een Allgaier uit 1951.

Tekst & Fotos: Jens Kraus



Uniek zoals de radiator is "bekroond" getuigt van oog voor detail, ook al is het niet echt origineel.

Overgenomen en vertaald uit het prachtige Duitse Oldtimertijdschrift:



Tegengestelde liefde - zijn Deuliewag-Güldner en de "Junkers-tractor, Detlef Dubro heeft twee buitengewone voertuigen



Oud nieuws uit
1955

1931 1947 1968 1928
1958 1962 1951 19

Een Lanz uit Aulendorf

Hermann Lanz, Aulendorf, verrast klanten en concurrenten met het nieuws dat hij zijn eigen motoren gaat produceren. Anton Lanz, de zoon van de directeur, begon vier jaar geleden aan het ambitieuze project, dat nu is voltooid en klaar is voor productie. Bij zijn première kwam de Hela-diesel met een aantal eigenschappen die ongebruikelijk waren voor de industrie: een rol-gelagerde krukas, het Ricardo-wervelkamerverbrandingsproces en een draaisysteem voor de kleppen. Dit alles belooft een hoge stabiliteit met een rustige loop, en een laag brandstofverbruik. De basiscilinder heeft een inhoud van 1082 cc, hieruit kunnen volgens de fabriek één-, twee- en driecilindermotoren modulair worden gecombineerd. Aan het einde van het jaar levert Hermann Lanz de eerste tractoren met eigen motoren, het zijn eencilinder D12 S-modellen, twee- en driecilinders zijn in voorbereiding. De stap naar het produceren van je eigen motor is groot, maar voor Hermann Lanz van strategisch belang - hij wil deze gebruiken om op de lange termijn gelijke tred te houden met de technische ontwikkelingen in de landbouwmachinesector. De fabriek wijst er echter wel op; dat alle tractoren nog steeds verkrijgbaar zijn met lucht- of watergekoelde MWM-motoren.



Op Pinksterdag 29 mei 1955 ontstaat de éérste filé in Nederland; op het knooppunt Oudenrijn.

Porsche schiet te hulp

Tot nu toe heeft ALLGAIER-Werke 50.000 tractoren geproduceerd in minder dan 5 jaar", kondigde een advertentie op groot formaat aan in oktober. De familie van de eigenaren had toen echter al besloten de productie van tractoren op te geven. En zich volledig te wijden aan hun eigenlijke kernactiviteiten, werktuigmachinebouw. Omdat Allgaier in de eerste helft van het jaar al afgezakt is naar de tiende plaats in de registratiestatistieken. De achtergrond daarvan is een toenemende marktverzadiging van steeds snellere technische vooruitgang in de ontwikkeling van landbouwtechniek. Nadat de Commerzbank geen interesse toonde in de nieuw gebouwde tractorfabriek in Friedrichshafen, wendden de Allgaiers zich tot Mannesmann. Dit leidt tot de oprichting van Porsche-Diesel-Motorenbau GmbH, die de productie onder eigen naam zal voortzetten.



Prestatie piek

De gebroeders Eicher hebben al zeven jaar ervaring met hun eigen motor. Voor dit jaar hebben ze hun beproefde luchtgekoelde eencilinder een grotere boring gegeven waardoor de motor nu 22 pk haalt uit 1557 cc cilinderinhoud, de bijbehorende trekker krijgt dan ook de aanduiding ED 22. Echter, de tweecilinder ED 30 en met name de ED 40. Deze laatste vervangt de L 40, waarvoor Eicher eerder Deutz-motoren gebruikte. De ED 30 dicht de opening naar de enkele cilinder. Het grootste nieuws uit Forstern is zeker de G19 Kombi-werktuigdrager, waarmee Eicher het twee jaar geleden gepresenteerde prototype nu aanzienlijk verder heeft ontwikkeld. Met zijn 19 pk motor, type ED 1b, brengt de Kombi meer vermogen op de wielen dan de meer bescheiden aangedreven concurrentie.



10.000ste

Op 24 maart 1955 rolde de 10.000e in Gaggenau geassembleerde Unimog van de lopende band. Een trotse prestatie die naar behoren wordt gevierd. De eerste Gaggenau Unimog, het model 2010, werd afgeleverd in juni 1951 en in december van hetzelfde jaar werd de duizendste gebouwd. Gemiddeld worden er in elk van de drie volgende jaren bijna 3.000 Unimogs gebouwd.

De Citroën DS wordt in 1955 op de markt gebracht. In Nederland krijgt de auto de bijnaam 'snoek' (of soms ook 'strijkijzer'), in Frankrijk het meer respectvolle 'La Desse' dat zoiets als Godin betekent. Met allerlei nieuwe technieken was de auto haar tijd ver vooruit. Zo beschikt de Snoek bijvoorbeeld over koplampen die in de bocht meedraaien en ook haar comfortabele vering is uniek. Tot 1975 worden er zo'n anderhalf miljoen exemplaren van de DS gebouwd. De auto werd ontworpen door de Italiaanse ontwerper Flaminio Bertoni.

Fordson Major



De Fordson-tractor is goed bekend bij oudere boeren. Zo'n 30 jaar geleden vonden enkele exemplaren met hun toen revolutionaire blokconstructie hun weg naar Duitsland, maar van reguliere import was toen geen sprake. Dat is nu aan het veranderen. De Ford-fabriek en in Keulen kondigen aan dat de Fordson Type Major nu ook verkrijgbaar is in Duitsland, na goed succes in thuisland Engeland.



Halve Waad



Het eind van de gloeikop? Begin jaren vijftig willen boeren stillere en krachtige krachtbronnen. Lanz temt de motoren van zijn nieuwe modelserie dankzij moderne middendrukverbrandingsprocessen. Maar wat zit er eigenlijk achter, en klopt de term semi-diesel wel? Wij verduidelijken dat met dit verhaal.

Een brander onder de motor plaatsen, lang wachten en uiteindelijk de machine starten met het stuur? Veel boeren verloren er daarom in de jaren vijftig simpelweg hun interesse in. In plaats van moderne aandrijfconcepten zoals twee- tot viercilinder diesels uit te proberen, bedachten de ontwerpers van Lanz de middendrukmotor. Het idee is simpel, in plaats van een vonk-

ontsteking, dankzij een gloeiende kegel in de cilinderkop, zouden deze motoren op benzine moeten starten, en na kort opwarmen op diesel moeten blijven lopen volgens het zelfontbrandingsproces! Dit is belangrijk om te weten, omdat een dieselmotor ontbrandt door de hitte van de compressiedruk op het moment dat de brandstof wordt ingespoten. Daarom zijn de Lanz middendrukmotoren tech-

arheden

In plaats van de trend naar twee- tot viercilindermotoren te volgen, bleven de Mannheimer Lanz-Werke vertrouwen op hun eencilinder-tweetakttechniek, maar dan modern geïnterpreteerd. Maar zijn de Lanz D1706, D2206 en D2806 echt semi-diesel's?



nisch gezien echte diesels. Ja maar, twijfelt de tractorliefhebber, en geeft deze met benzine aanlopende motoren de aanduiding semi-diesel. Wat technisch gezien nogal onzin is en daarom zal niemand van Lanz het zo noemen. Het idee was om het schuddend beeld van de gloeikoppen achter zich te laten. Grote cilinderinhoud en lage toerentallen zorgen voor enorme traagheidskrachten bij de

gloeikop. Wie twee uur aan een stuk met een grote Lanz gewerkt heeft, moet dan van zijn bier direct uit het flesje genieten, in een glas zou zijn bevende hand morsen. Ook al denken velen dan wel, een gloeikop is geen zelfontbrander, en dus ook geen diesel. Een compressie van ongeveer 1:6 heeft geen zelfontbranding door compressiewarmte, maar vereist externe ontsteking. Die wordt aangestoken

door de hete gloeikegel wanneer de brandstof erop wordt gespoten. Wat naast eenvoud, ook het voordeel van brandstoftolerantie biedt. Naast diesellole loopt de Bulldog op alle soorten slaolie, teerolie, petroleum en zelfs verdunde verfresten. Dat laatste verzekerde een machinist me geloofwaardig, door middel van handgeschreven menginstructies. Als je dat niet wilt geloven van de vonk ontste-

king, moet je een Bulldog maar eens een lange helling afrijden zonder het gaspedaal te gebruiken. Uiteindelijk koelt de gloeikegel af en wordt de uitlaatrook wit. Als de motor weer moet werken, stopt de machine gewoon. Dan moet de chauffeur afstappen en de gloeikop weer verhitten met een brander. Om deze genoemde redenen kan een koude Bulldog helemaal niet worden aangesleept. Onder belasting houdt de constante verbranding de gloeibougie warm en kan de motor eindeloos draaien. Geheel anders diesel: vanaf een compressie van ongeveer 1:15, met grote cilinderinhoud en goede brandstof, de ingespoten brandstof ontbrandt als gevolg van de compressiewarmte. Als de compressie te laag is, kan zelfontbranding alleen optreden als de motor warm is. Lanz koos destijds bewust voor een compressieverhouding van 1:10 tot 1:12.



Functioneel en moeilijk: de Lanz-hefinrichting van de D 2806 zou moeilijk te restaureren zijn. De boer monteerde de toestellen op een standaard zwenkframe.



De grote semi-diesels treden in de voetsporen van de oude gloeikoppen. Een mooie patina onderstreept de uitstraling

De reden was onder meer dat een eencilinder met lage compressie stiller loopt en daardoor vriendelijker is voor de bestuurder. Maar voordat zo'n motor kan starten, moet hij worden voorverwarmd. Dit wordt meestal gedaan door een gloeibougie, waarvan de elektrisch verwarmde gloeidraad de brandstof ontsteekt. Maar Lanz had daar weer een eigen idee over: vóór het startten steekt de berijder een bougie aan met de zoemerontsteking. Weer zo een vreemde term. In plaats van contactsturing genereert de zoemer-bobine een bundel van duizenden ontstekingsvonken, die worden gegenereerd door oscillerende contacten op basis van het principe van een oude deurbel. In deze vonkenregen wordt nu een benzine-dieselmengsel uit de starttank gespoten, die ontsteekt en ervoor zorgt dat het vliegwiel gaat draaien. Als hij eenmaal loopt schakel je over op dieselbrandstof en blijft de motor draaien als een soepele diesel. In 1952 deed daarom het gezegde "Lanz, dat je niet meer hoort of ruikt" de ronde in de boerendorpen. En inderdaad, de nieuwe Bulldog loopt zijdezacht, althans in vergelijking met zijn luidruchtige voorouders. Dit wordt op indrukwekkende wijze gedemonstreerd door de D 2206 van Christian Schlacke, waarmee hij zijn rondes in het veld maakt. Vergeleken met de gloeikop loopt de tractor uit 1955 extreem stil en krachtig. Tegelijkertijd is hij zuinig; destijds maten ingenieurs een verbruik van slechts 175 tot 185 gram per pk-uur als onderdeel van de "Marburg-test". Op dat moment de zuinigste Duitse trekker en sowieso een derde zuiniger dan de oude gloeikoppen. Visueel hadden velen last van het ontwerp zonder kap, van de sterke groffe bulldog, blijft er niet veel over bij het vooranzicht. Op sommige plaatsen werden de modellen "ploegende aktetas" genoemd vanwege de smalle, vierkante voorkant. Maar de motor blijkt een echt pareltje te zijn. Volgens de oude Lanz-traditie is de "kleine semi-diesel" een langzaam lopende motor gebleven, de 22 pk uit 2256 cc worden gegenereerd bij 1050 omw/min. Een Bosch-regelaar houdt het geselecteerde toerental op het veld constant, de zeer brede toerenbereik voorkomt

onnodig schakelen. De drie vooruitversnellingen en één achteruitversnelling kunnen worden bediend via de groepsschakelhendel heeft men in totaal zes versnellingen vooruit en twee achteruit, wat resulteert in een snelheidsbereik van 3,5 tot 20 km/u. Voor de aandrijving van het werktuig is een aftakas met tandwieloverbrenging van 560 omw/min leverbaar. Terwijl Christian Schlacke ook het uiterlijk van zijn D2206 heeft gerestoureerd, kan de technisch volledig gereviseerde Lanz D 2806 van Dennis Oetjen trots pronken met zijn patina uit 1955. Met een cilinderinhoud van 3711 cc behoort de D 2806 tot de klasse "midden semi-diesel" en is daarmee de opvolger van de 25 pk gloeikop. Deze middendrukmotor maakt ook indruk met zijn zijdezachte loop in vergelijking met zijn voorganger en is een echt trekpaard. De eencilinder genereert 28 pk bij slechts 850 toeren en staat daarmee op hetzelfde niveau als een gloeikop. Aangezien de overbrengingsverhouding overeenkomt met die van de kleine D2206, resulteren de 150 omwentelingen minder in de "midden semi-diesel" in een lagere snelheid: 18,5

km/u. Dit alles met een veel lager verbruik dan bij de gloeikop. De gelijkenis met de voorganger toont ook de staande radiateurelementen en de besturing die onder de trekker doorloopt. Lanz gebruikte een truc voor de besturing van de kleine semi-diesels: de stuurinrichting van de D 2206 is dichtbij de vooras geplaatst en bespaart zo een kostbare, onderhoudsarme inrichting. De extreem lange stuurkolom aan de buitenkant ziet er grof uit, maar bewijst zich door zijn lange levensduur en dankzij minder overbrengingsdelen met weinig speling. De D2206 is succesvol op de wereldkampioenschappen ploegen en vooral zijn besturing is lovend bij de profs. Zowel de kleine als de middelgrote semi-diesel hebben een onderhoudsvrije thermosifon koeling, er is geen waterpomp, de koelvloeistof wordt uitsluitend door zwaartekracht en temperatuur in circulatie gehouden. Beide trekkers worden gestart



De hendel voor het bedienen van de hydrauliek is ook van buiten de bestuurdersplaats goed bereikbaar op het spatbord



De voorwielophanging beschermt tegen de hardste klappen, de constructie is gemaakt voor de eeuwigheid



Smalle cabine: De cabine van de Bulldog is niet bepaald ruim. Maar is veel stiller dan van de gloeikoppen

door elektrische pendelstarters. Hierbij duwt de startende zuiger niet over de compressie heen, maar blijft heen en weer gaan. Wanneer de verbranding begint, helpen de "explosies" de zuiger voorbij het dode punt te brengen. Dit beschermt het krukmechanisme, maar maakt de startmotor behoorlijk ingewikkeld. Bij beide typen is de bevestiging van aanbouwdelen mogelijk op een standaard zwenkframe, het Lanz-ontwerp wordt als technisch gecompliceerd beschouwd in vergelijking met andere hydraulische systemen. Voor beide series zijn verschillende hefinrichtingen leverbaar, optioneel met drie- en vierpuntophanging. Er waren maaiers, frontladers en kabellieren, evenals aanbouwpompen. Voor bescherming tegen weersinvloeden kon het worden voorzien van een optioneel dak, zodat dit ook de D2806 van Dennis Oetjen siert. De voorladers kwamen bij voorkeur van de firma Wittenburg. Naast Lanz leverde deze Hamburgse landbouwmachinefabriek ook aan Hanomag en MAN. Als voorloper van de firma Baas staat Wittenburg bekend om zijn lichte en stabiele buisconstructies. Veel apparatuur werd in Mannheim gemaakt omdat veel boeren geloofden dat alleen originele Lanz-apparatuur bestand zou zijn tegen de toekomstige belastingen. Dat geldt misschien voor de grote gloei-koppen, maar met de veel soepeler lopende semi-diesels is dat geen probleem meer. De boeren grijpen stoutmoedig naar de kleine semi-diesels en bestellen daarbij de juiste accessoires. Alleen al van de kleinste versie van 17 pk, de D1706, zijn in slechts drie jaar tijd 7328 exemplaren verkocht. De 22-pk D2206 liet in dezelfde tijd 6298 exemplaren van de lopende band rollen. Beide zijn praktisch dezelfde trekkers, vergeleken met de D1706 hebben de technici van Lanz het toerental met 100 omw/min opgevoerd en zo vijf extra pk's tevoorschijn getoverd. Er is weinig meer dan geruchten over het aantal D2806's, serieuze schattingen zijn rond de 3500 stuks. De 3,7-liter eencilindermotor werd al snel een legende dankzij zijn vermogen en wekt nog steeds enthousiasme op bij wedstrijden als bomen trekken en ploegen. Lanz verhoogde ook het toeren-



Voorkeur rechts: de asymmetrisch gemonteerde stuurkolom is het eerbetoon aan een directe en nauwkeurige stuurbediening, en ook goedkoper te produceren.

De D 2206 heeft de moderne hefinrichting. Alles is degelijk gebouwd, de aftakas draait 560 omw/min.



Toen de D1706 werd gepresenteerd, stonden velen versteld van de smalle maar relatief soepel lopende motor

Vanaf de zijkant laat de uitlaat de perfect gerestaureerde D 2206 van Cristian Schlacke eruit zien als een van de latere voldiesels.



Lanz verminderde het verbruik van de nieuwe motoren drastisch en adverteerde ermee.

tal van de D 2806 in 1953, nu is er 36 pk beschikbaar bij 1050 omw/min en maakt de trekker de D3606 uit 1953. Een groffe buitenkant zou de extra rookpluim visueel moeten manifesteren en wijst ook in de richting van wat komen gaat in 1955. De grote semi-diesels met 48 tot 60 pk werden getest en moesten het toppunt van de Lanz-eencilinderevolutie vertegenwoordigen. Een spannend idee. Terug naar de semi-diesel. Men kan alleen maar speculeren waarom Lanz de weg naar een echte dieselmotor niet heeft ingekort. Specialisten zeggen dat Lanz de dieselbrandstoffen van die tijd waarschijnlijk niet vertrouwde qua ontvlambaarheid, sterker nog, het

cetaangetal in veel landen lag in de jaren vijftig rond de 35 cetaan door een gebrek aan chemische grondstoffen zoals hexadexaan, de minimale waarde voor echte zelfontbranding wordt aangegeven met 40 Cetaan. Ter vergelijking: de norm eist voor de huidige dieselbrandstof een cetaangetal van minimaal 51. Lanz-expert Michel Schuth laat ons zien dat de semi-diesel een volwaardige diesel

kan worden. In zijn gerestaureerde tractoren verwisselt hij de startbougie voor een moderne gloeibougie. Om het te bewijzen, verwarmt hij kort een D2206 voor en activeert hij de starter - een moderne doordraaiende startmotor. Na





ruimte te klein is, stroomt de lucht te snel en de verbranding komt te vlug. Als de ruimte te groot is, stroomt de lucht te langzaam en komt te laat bij de verstuiver. Slecht startgedrag en verminderde prestaties zijn de gevolgen.

De kenners van Lanz weten hoe ze de juiste tin/lood soldeerdraad via de schroefdraad van het injectiemondstuk de verbrandingskamer in moeten brengen, start vervolgens de motor die de draad samendrukt. Gebruik vervolgens de schuifmaat om deze

ruimte van de opening te meten. Deze moet tussen de 0,8 en 1,5 millimeter zijn, verschillen kunnen worden opgevangen met een aangepaste voldoende dikke koppakking. Verder gelden bij de aanschaf van een Lanz dezelfde criteria als bij een "gewone" trekker. Is de as van de vooras uitgeslagen? Blijven de versnellingen er goed in, en kun je schakelen? Hoe zit het met de stuurinrichting, en hoeveel speling zit er op? Als de fusee en wiellager versleten zijn, kunt u deze het beste testen met opgekrikte vooras. De jaren van de kleine en middelgrote Mannheimer semi-diesels eindigden in 1955, en de D 3606 bleef in het assortiment tot 1956. In het modeljaar 1955 bracht Lanz eindelijk "echte" dieselmotoren op de markt, die dankzij een iets verhoogde compressie op diesel kunnen starten. Zoals altijd speelt de staat een grote rol bij de aankoop. Uitstekend gerestaureerde exemplaren zijn duur, maar gepateneerde tractoren zijn vooral populair bij Lanz-vrienden. Als de techniek perfect is, zijn beide versies gelijk. Maar zoek er eerst een. Helemaal niet zo gemakkelijk, de grote gloeikoppen vonden al vroeg hun "supervisors", de semi-diesels bleven jarenlang aan de zijlijn staan. Maar zijn nu nog wel steeds te koop.

Tekst: Dirk W. Köster
Foto's: Dirk Schüler, archief

wat aanvoelt als twee omwentelingen muteert de semi-diesel in een volle diesel, en gaat gewillig en soepel aan de slag. Dat brengt ons bij de koop-tips: Bij het bezichtigen van een object; staat de startgewilligheid voorop. Ongeacht of de vorige eigenaar op de klassieke benzinestart zat, of een gloeibougie ombouw. De Lanz moet goed starten. Het is belangrijk op te merken of de Bulldog rustig stationair draait bij 500 toeren. Als het toerental fladdert of de motor constant te hoog toerental maakt, kan de regelaar defect zijn. Zo'n Bulldog heeft een uitgebreid onderhoudsschema. Andere niet-Bulldog bezitters kennen zaken als voorsmeren, voorpompen en "olieresten uit de uitlaat aftappen" niet, maar die zijn essentieel voor de levensduur van een Bulldog. Meestal doet de chauffeur dit, het is het beste om hem dan te laten uitleggen uit hoe hij het doet. Als hij geen antwoord weet, toont dat aan dat de Lanz niet adequaat is onderhouden. Slecht startgedrag en snelle loop kan te wijten zijn aan onjuiste afmetingen, alweer zo'n typische Lanz eigenaardigheid. Om de gecompri-meerde verbrandingslucht naar het doel, d.w.z. de verstuiver te persen, is er tussen de zuiger en de cilinderkop een gedefinieerde verbrandingsruimte. Als de zuiger omhoog beweegt, verplaatst deze de lucht in de richting van de verstuiver. Als de



Hoe je het mooi vindt: of het perfect gelakt is of een waardig patina heeft, is een kwestie van smaak. Feit is dat de lang verwaarloosde semi-dieselmotoren geweldige bulldogs zijn.



Technische gegevens Lantz 'Benzidiesel'			
Fabrikant	Heinrich Lanz AG Mannheim		
Model	D1706	D2206	D2806 (D3606)
Motor	Liggende één cilinder tweetakt middendrukmotor, vloeistofkoeling met Termosyfon omloop, direct ingespoten, diesel principe na benzinestart		
Inhoud in cc	2256	2256	3711
Boring x slag	130x170	130x170	150x210
Cilinders	1	1	1
Krukaslagers	2	2	2
Vermogen	17 bij 950 omw/min	22 bij 1050 omw/min	28 bij 850 (36 bij 1050)
Compressieverh.	11:1	11:1	12,7:1
Kracht overbrenging	Eenplaats droge koppeling met koppelingsrem (6V/2R)	Eenplaats/drieschoens koppeling met koppelingsrem (6V/2R)	Eenplaats drieschoens koppeling met koppelingsrem (6V/2R)
Stuurhuis	Wormwielbesturing	Wormwielbesturing	Wormwielbesturing
Bouwwijze	Blokbouw	Blokbouw	Blokbouw
Banden	Voor 4.50 achter 7.00-36	Voor 4.50 achter 7.00-36	Voor 4.50 achter 7.00-36
Wielbasis (mm)	1670	1770	1822
Spoorbr. (mm)	1240-1565/1200-2000	1240-1565/1200-1550	1200-1445/1250-1445
Gewicht (kg)	1310	1380	2220 (2390)
LxBxH (mm)	2730x1525x1935	2860x1525x1950	3165x1645x1890
Max. snelheid	18,8	20	18,5 (19,2)
Aantal gebouwd	7328	6298	3340
Bouwjaar	1952 tot 1955	1952 tot 1955	1952 tot 1955 (1956)



Oldtimer
TRAKTOR
vervolgd het gehele jaar door

Overgenomen en vertaald uit het mooiste Duitse Oldtimertijdschrift.



Instapniveau

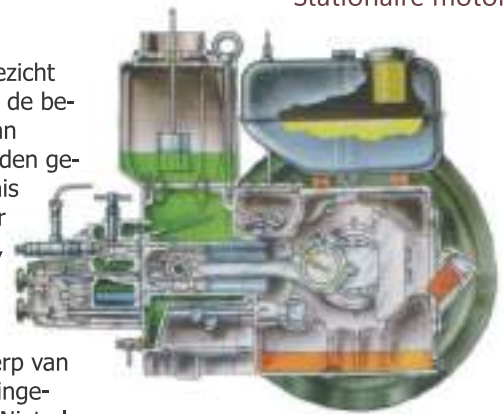
De H65 waterverdampers uit de motorenfabriek van Cunewalde is het ideale startpakket voor toekomstige verzamelaars.



Hoe onspectaculair deze kleine diesel ook lijkt, hij heeft het allemaal. Dit geldt zowel voor technologie als voor de oorsprong daarvan. Hoe beter je naar de enkele cilinder kijkt, hoe duidelijker het wordt dat je met een echte klassieker te maken hebt. Er is nauwelijks een stationair motorentreffen zonder hem.

Strikt genomen begint de geschiedenis van deze motor in 1895. In dat jaar richtte een zekere Horst Steudel in Kamenz een bedrijf op dat zich kort na de eeuwwisseling toelagde op de bouw van fietsen, motorfietsen en auto's. De productie van auto's met ingebouwde Fafnir-motoren, verkocht onder de merknaam "Saturn", bleef echter een episode, maar de fabrikant maakte naam op een ander gebied. Als "speciale motorfabriek Horst Steudel, Kamenz/Sa." produceert het nieuw opgerichte bedrijf vanaf ongeveer 1920 zelf inbouwmotoren. Hiertoe behoren tien en 16 pk viercilinder viertakt-benzinomotoren voor auto's en machines, voor motorfietsen en kleine hulpmotoren voor fietsen voor montage op de bagagedrager. De klanten van toen waren kleine auto- en motorfabrieken die in de vergetelheid zijn geraakt zoals Hataz, Komet of Lipsia. De fabriek vond echter pas in de jaren dertig zijn eindbestemming, toen het met bouwen van dieselmotoren voor boten en motorfietsen begint. Een van deze Steudel-aandrijvingen bleek de grote hit: het was het type VA 6 pk, geproduceerd vanaf 1936 deze kreeg later de aanduiding H65. De compacte, liggende kleine diesel werd de voorloper van een decennialang geproduceerde

motorenserie. Op het eerste gezicht lijkt het een kopie van een van de bekende MAH Kleine dieseltjes van Deutz, die in de zelfde tijd werden gemaakt. Uiterlijk kan de gelijkenis ook niet worden ontkend. Maar wat de interne werking betreft, heeft de Steudel merkbare verschillen. Ze hebben betrekking op boring, slag en vermogen, maar vooral op het ontwerp van de kleppen. Deze zijn volledig ingebouwd in de Kamenzer-motor. Niet alleen is er een beschermkap voor de tuimelaars, ook de stoterstangen zijn weggevoerd in het carter, dat uit één stuk is gegoten met de cilinder, een doordachte oplossing. De volgens DIN-specificaties ontwikkelde motor is strak geconstrueerd: de kleine diesel werkt met een aan het oppervlak geharde, in matrijs gesmede krukas met twee geschroefde contragewichten, die voor de nodige massabalans zorgen. Rollagers zorgen voor een rustige loop, de lichtmetalen zuiger glijdt op en neer in een vervangbare voering van gehard speciaal grijs gietijzer. Er zijn bronzen glijlagers voor de drijfstaang, de tuimelaars zijn met naalden gemonteerd en de nokkenas wordt aangedreven door tandwielen. De bewegende delen worden door een zuigerpomp van smeermiddel voorzien - deze zuigt de olie uit het carter, perst deze door een fijnmazig filter en transporteert deze vervolgens naar de smeerpunten. Het meest historisch interessante onderdeel van de motor is de injectiepomp. Voor de oorlog gebruikte Steudel aanvankelijk Bosch pompen en verstuivers. In de beginjaren van de DDR vertrouwde de fabriek echter op injectietechnologie van L'Orange. Om preciezer te zijn,



De motorenfabriek in Cunewalde ontwikkelde de Steudel-diesel geleidelijk verder. Net als de 1 H 65 had de definitieve versie 7,5 pk



Universeel talent: De compacte verdamper diende als aandrijving voor pompen, generatoren, bouw-machines, vissersboten of dragline's.



Met de productie van de H 65/1 H 65 en andere motoren ontwikkelde de motorenfabriek van Cunewalde zich tot de grootste kleine dieselfabrikant in de DDR



De H 65 is bijna volledig beschermt tegen vuil. De oliëvulopening, peilstok en brandstoffilter zijn desondanks van buitenaf goed bereikbaar

In deze uitvoering zijn het carter en de watertank nog uit één stuk gemaakt en zit er een aftapkraan voor het koelwater op de cilinder, ledereen ontwerpt de uitlaat tegenwoordig anders, maar hier is het goed gelukt.



het komt uit de vestiging in Dresden van de "Gebrüder L'Orange Motorzubehör GmbH, Stuttgart". We herinneren ons: de vader van de bedrijfs-eigenaar, de afgestudeerde ingenieur en ontwerper Prosper L'Orange vond zowel de voorkamerinspuiting voor dieselmotoren, als de regelbare injectiepomp uit en werkte onder andere voor de gasmotorenfabrieken Deutz en MWM. De Steudel-motoren krijgen daarom eersteklas materiaal. De fabriek in Dresden zal waarschijnlijk ook na de nationalisatie de leverancier blijven. Het zijn in ieder geval de ingenieurs van L'Orange uit Dresden die in samenwerking met de FEW Chemnitz (onderzoeks- en ontwikkelingsfabriek) de bekende IFA-injectiepompen ontwerpen, waarmee de Kamenz- en later de Cunewalder-



Eerlijk verdeeld: de twee vliegwheels zorgen voor een rustige loop en het voorkomen van eenzijdige lagerslijtage.



Voor een betere koude start: de houder met het gloeilontje wordt in een gat geschroefd dat uitkomt in de voorkamer van de diesel.

motoren zijn uitgerust. Tijdens de Tweede Wereldoorlog houdt het bedrijf Kamenz zich bezig met bewapening, en produceert het benzinemotoren voor aanvalsbotten. Na oorlogsschade en ontmanteling begint het bedrijf, dat in 1946 werd omgevormd tot VEB Motorenwerk Kamenz (MWK), praktisch vanaf nul. Na een voorbereidende fase waarin

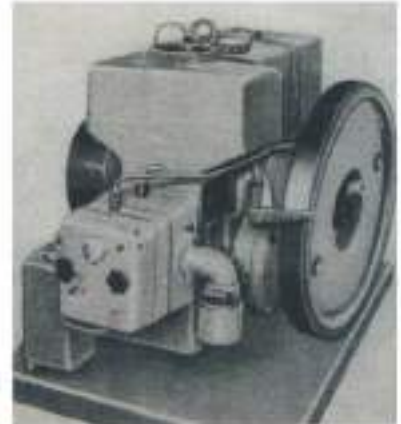
voertuigen en motoren aanvankelijk alleen werden gerepareerd, slaagden de motorenbouwers er uiteindelijk in om in 1950 de productie van de H65 weer op te starten. Tegelijkertijd ontwikkelde een kleine werkplaats in het nabijgelegen Cunewalde zich tot de 'VEB-motorenfabriek Cunewalde', die zich ook toelegde op de bouw van kleine dieselmotoren. De rest is geschiedenis: al in 1953 nam de firma Cunewald, in de volksmond bekend als MoCu, de bouw van de H65 over, in 1967 gevolgd door de overname van de volledige fabriek in Kamenz. In de daaropvolgende jaren ontwikkelde de motorenfabriek van Cunewalde zich tot de grootste kleine dieselfabrikant in de DDR. De H65 speelt hier een sleutelrol: hij vormt het uitgangspunt voor de eerste nieuwe ontwikkeling uit Cunewald, de tweecilinder 2 H65. In 1958 gaven de Cunewalders onder leiding van hoofdontwerper Eberhard Fritsche ook de H65 een constructieve modelupdate. Terwijl de motor van Kamenz zes pk leverde bij 1500 omw/min, steeg het vermogen tot 7,5 pk bij 1800 omw/min tegen het einde van de productie in 1977. Uiterlijk verschilt de nieuwe eencilindergeneratie in de indeling van carter en watertank - en in de nieuwe typeaanduiding, die nu wordt voorafgegaan door een één, namelijk 1 H 65. De verdere ontwikkeling vindt echter in kleine stapjes plaats. De hier gepresenteerde motor, gebouwd in 1961, is nog steeds van het oude Kamenz-ontwerp, waarbij het carter en de watertank uit één gietstuk zijn gemaakt. De typeaanduiding en snelheid komen nog niet overeen met de definitieve status. Eigenaar Enno Konrad is eigenlijk veel zwaardere techniek gewend: de 79-

jarige verdiende zijn brood als machinist. Hij zegt: 'Ik begon met stoom en stopte met diesel. Ik ben geboren in Klein Priebus, heb daarna 40 jaar in Görlitz gewoond en toen ik eindelijk met pensioen ging, keerde ik terug naar mijn geboorteplaats. "Onder de leden van de plaatselijke tractorclub ontmoette Enno Konrad gelijkgestemde mensen, via wie hij zijn hobby vond. "Ik zat er in ieder geval al lang over na te denken om iets ouds aan te schaffen: een motor of een tractor. Toen zag ik zo'n motor op de jaarlijkse bijeenkomst van stoommachines in Niesky. Het fascineerde me zo dat ik dacht: die moet ik ook hebben, vooral omdat ik altijd geïnteresseerd ben geweest in technologie in deze richting. Nou, en zo vervulde ik mijn wens - en zo bleef ik hangen aan het merk Cunewalder. Het zijn vrij betrouwbare motoren, die onder meer werden gebruikt in 'dieselmeisen' (een gemeentevervoertuig van Multicar) en voor stroomvoorziening. "En niet alleen daar. Ook werd de robuuste kleine diesel gebruikt in irrigatiepompen, bouwmachines, betonmixers en laders. Van de 65.011 geproduceerde exemplaren (H65 en 1 H65) werden er ook 28.491 geëxporteerd. Kopers waren onder meer Egypte, Algerije, Brazilië, Indonesië, Jemen, Cambodja en Turkije. Men kan zelfs aannemen dat de goede oude Studel-diesel op sommige plaatsen nog steeds zijn doel dient. Het is in ieder geval onmogelijk om stationaire motorenschows zonder voor te stellen.

Tekst: Jens Kraus
Foto's: Kraus, archief



Simpel: bij het uitschakelen ontkoppelt de hendel de uitlaatklep zodat er geen compressie meer is.



Een Studel-diesel zoals oorspronkelijk gebouwd in de motorenfabriek van Kamenz. In 1936 beleefde de compacte aandrijving zijn première



De VEB-motorenfabriek in Cunewalde produceerde de H65/1 H65 van 1953 tot 1977. In totaal werden er 65.011 van dergelijke exemplaren gebouwd.

Overgenomen en vertaald uit het mooiste Duitse Oldtimer-tijdschrift:





Tuintractoren

Door Twan Jonker

Rond het jaar 2000 is Gutbrod als zelfstandig bedrijf helaas gestopt, en hebben ze de tuinmachineproductie verkocht aan MTD. MTD is voor vele van jullie waarschijnlijk wel bekend. Het is een van de grootste bedrijven onder de tuinmachinefabrikanten. Onder het MTD concern valt bijvoorbeeld sinds 2001 ook Bolens, en sinds 1981 was Cub Cadet, wat voorheen van IHC was, al van MTD. Vele merken vallen tegenwoordig onder MTD. Om bij Gutbrod te blijven is er nog wel het een en ander te vertellen. Gutbrod had altijd eigen systemen en modellen, vóór de overname door MTD. De modellen en kleuren bleven echter nog wel redelijk in Gutbrod stijl. Al zijn er ook wel enkele modellen geweest die hetzelfde waren als andere uit de MTD lijn. Alleen de kleur bleef Grijs met donker rood. De techniek echter was hetzelfde als vele andere van de MTD lijn. Variomaat aandrijving was bijvoorbeeld een systeem wat Gutbrod deelde met anderen uit de MTD groep. Mijn optiek is dat dit systeem goed werkte, en weinig tot geen problemen kende bij normaal gebruik. Bij grof of wild gebruik wilde de "versnellingsbak" het nog wel eens begeven. Ik

hydrostaat. In principe kun je net als bij een hydrostaat de snelheid traploos veranderen met je voetpedaal. Hoe verder je het pedaal op laat komen hoe har-



Een MTD in MTD kleding, zoek de verschillen met foto1. Ze lijken duidelijk wel op elkaar

der hij steeds gaat rijden in zowel vooruit als achteruit. Uiteindelijk verschilde het systeem niet veel van de D.A.F automobielen van vroeger. Het enige wat je deed, was met een inschakelhendeltje de voor- of achteruit inschakelen.

Later kwam er een variant op deze aandrijving, dus ook bij Gutbrod. De Gutbrod GLX105 had een transmatic aandrijving die nu ipv dat je het pedaal op liet komen, je het pedaal in moest drukken. Bij het steeds dieper indrukken van het pedaal ging de machine ook steeds harder rijden. De vooruit en achteruit inschake-



Een MTD in Gutbrod kleding

zet versnellingsbak even tussen haakjes omdat het niets meer was dan een tandwielbak met differentieel dat vooruit en achteruit mogelijk maakte. De snelheid regelde je immers met je pedaal en de variomaat aandrijving. Ik noem het ook wel eens een mechanische



De transmatic variomaat aandrijving van een Gutbrod of MTD achtige machine, de vergelijking kun je wel maken met de variomatic van DAF.



Een ouder type Gutbrod GLX105RAL die ik een aantal jaren geleden verkocht heb. Hij heeft een 105cm breed maaidek

ling bleef echter wel. Op zowel de oudere modellen als de transmatic modellen kon je de maximale snelheid dan ook vast zetten. Bij de ouderen met een standen hevel op het dashboard. Bij de Transmatic aandrijving was dit meestal een cruise control knop op het dashboard, die je pedaal uiteindelijk gewoon vast zette op de gewenste snelheid. Vrij lux was het dus wel. Bij remmen ging de cruise control er automatisch vanaf. De Gutbrod was wel een beetje het luxere budget paardje van de MTD groep. De meeste modellen hadden een gegoten gietijzeren zware vooras. Veelal gro-



Een nieuwe typer Gutbrod GLX105RAL. Dit is een facelift model. In grote lijnen is hij technisch hetzelfde als de oude GLX105RAL

tere wielen, een opbergvak met klep en een 12v aansluiting voor diverse doeleinden. En een wat zwaarder en dikker uitgevoerd maaidek dan de gewone MTD machine. Nogal wat verschillen dus. Het probleem wat ik wel vond bij de GLX105 modellen met achteruitworp en opvangbak was wel de riem op het maaidek. De eerste keer dat ik zo'n machine onderhanden nam was dat de riem van het maaidek er totaal af was, geknapt



Een maaidek van een GLX serie. Het vreemde aan dit maaidek is dat de riem op 2 plekken een draai maakt van 180 graden. (zie riem op maaidek)

door ouderdom of iets dergelijks. Je denkt dan snel even de juiste riem erop te leggen maar dat val tegen. De riem ligt er nogal vreemd op, met 2x een 180 graden knik erin. Je bedenkt dat simpelweg niet, als je deze machine voor het eerst ziet in je leven. Dat was nogal een zoektocht. Nu je het weet is het niet zo moeilijk. Maar als leek leg je hem er niet zomaar weer op. Ook kun je beter de wat duurdere originele riem kopen, want een imitatie houdt het niet zo lang uit met al die 180 graden knikken.

De RAL105 had wel een behoorlijk groot maaidek van 105cm breed. De meeste zaten onder de meter. Er za-



Een schematische weergave op het maaidek hoe men de riem monteert. Wel duidelijk, maar gebruik een originele riem, een imitatie gaat kapot, ook al is het een kevlar riem.

ten 2 flinke gevleugelde messen op die het gras goed in de opvangbak deden blazen. Een probleem bij MTD maaidekken is wel dat je ze goed schoon moet maken met regelmaat. Vooral de uitwerptunnel want deze heeft nogal wat te leiden onder het natte "zure" gras. Roest en narigheid zijn een gevolg van dit gras. Er komt weinig lucht en wind bij, waardoor het moeilijk of niet droogt. Het maaidek zelf van Gutbrod is wel stevig en dik en het ijzer is van een redelijk goede kwaliteit in tegenstelling tot eerdere modellen uit de MTD groep. Niet alleen de MTD groep heeft last van deze roest- en rotvorming, maar ook andere merken hebben er helaas last van. Het advies is dan ook! Schoonhouden en aan het einde van het seizoen in een niet klevende roestwerende laag te zetten. Scheelt veel in de levensduur van je maaidek! (Niet aan te veel mensen doorvertellen want dan verkopen wij als tuinmachinebedrijven te weinig nieuwe maai-dekken!)



In het gamma van Gutbrod vond men ook ruwterrein maaiers voor hoog en grof gras te maaien. Het grote vierkante maaidek heeft aan de voorkant een grote ingang voor het gras en achter een grote uitgang. Meestal zijn ze voorzien 2 gekruiste messen.

Er waren bij de Gutbrod uiteraard ook zitmaaiermodellen zonder vangbak te koop en met hydrostaat, waaronder de GLX96SH. Deze had een 500cc Briggs & Stratton motor en een 96cm maaidek met 2 messen erop. Dit maaidek was uit te voeren in zij-uitworp, en mulch kon als optie gekocht worden bij de leverancier. Een stootbumper aan de voorkant was tevens een op-tie, en ook wel aan te raden. De motorkappen waren immers van plastic en bij een botsing met een paaltje scheurde deze nogal eens. Neem van mij aan dat een bumper goedkoper was/is dan een nieuwe motorkap. En laten we eerlijk zijn, z'n kapotte motorkap ziet er niet echt geweldig uit, en bij verkoop is de waarde dan ook een stukje gezakt ten opzichte van een motorkap die heel was. De gegoten voorassen van Gutbrod (alook andere merken van MTD) waren voorzien van smeernippels. Ook de wielen hadden veelal smeernippels. Alleen de wielen met gesloten kogellaagers hadden dit niet. Comfort stond bij de Gutbrod modellen waaronder de GLX96SH vrij hoog in het vaandel. Een luxe zitting met hoge rugleuning en een softgrip stuur gaven de



Een motor die met regelmaat werd gebruikt bij Gutbrod was de Kohler Courage motor. Deze 1 cilinder versie had nogal eens de neiging te gaan scheuren door losgelopen carterhelftbouten.

bestuurder een veel beter comfort dan andere modellen. Ook veiligheidsvoorzieningen waren aanwezig, maar dit was niet enkel alleen bij Gutbrod. Alle merken hadden deze veiligheidsvoorzieningen op hun machines om een verwonding te voorkomen. Onder de stoel zat een schakelaar, en ook op het bedieningspedaal zat een schakelaar, en ook op de inschakeling van het maaidek. En, indien aanwezig, ook op de achterplaat waar de vangbak voor het gras op zit. Stap of val je bijvoorbeeld van de machine, dan schakelt de machine zichzelf uit dmv schakelaar onder de stoel. Ook kun je de machine vaak niet starten als je er niet op zit en of het pedaal niet in trapt van de rem. Ook zit er bij de Gutbrod



Een nieuw type GLX92RAL zitmaaier met vangbak en 92cm breed maaidek met 2 messen.

(en ook andere merken) vaak een schakeling op zodat je niet achteruit kunt maaien zonder daarvoor een handeling te hebben gedaan. Je moet dan vaak een knop indrukken en dan pas kun je de machine in achteruitstand zetten en te ruguit maaien. Deze schakeling zit bij Gutbrod meestal op het contactslot. Dit is dan vaak een gele (gevaar) driehoek die je in moet drukken.

Gutbrod heeft veelal gebruik gemaakt van Briggs & Stratton motoren, maar ook Kawasaki en Kohler hebben ze gebruikt. De versnellingsbakken en hydrostaten waren veelal afkomstig van Peerless. De machines konden net zoals vele andere merken wel een kar met tuinafval trekken, maar waren niet bestemd voor zware werkzaamheden. Maaien was de hoofdmoot bij deze machines. Tegenwoordig bestaat Gutbrod helaas niet meer; en daarmee is dan ook een einde gekomen aan het tijdperk van een toch wel bekend en degelijk merk.

De volgende keer ga ik verder met een merk dat niet zo bekend is bij de meeste van jullie, maar is het bevoegd toch waard omdat deze uiteindelijk op is gegaan in het Toro Concern. Het merk van de volgende keer is Hesston.

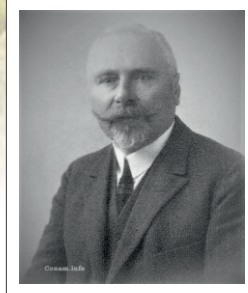
Twan Jonker



Door Henk van den Langenberg

Importeur H. ENGLEBERT Voorschoten

In 1898 begon de Belg Henri Englebert als een van de eerste auto-importeurs in Nederland, vanuit zijn woning in Leiden verkocht hij fietsen, iets later ook motorfietsen van het Belgische merk FN (Fabrique National) en een jaar later importeerde hij als proef ook een paar automobielen van het zelfde merk. Na een paar jaar bleek Leiden toch niet de ideale plaats te zijn voor Henri Engleberts idealen, en besloot in 1906 te verhuizen naar Den Haag naar een groot pand aan de Bezuidenhoutseweg waar veel potentiële kopers woonde. In zijn pand creëerde Englebert een



Oprichter Henri Englebert

Renault en Rochet-Schneider. De eerste wereldoorlog zorgde ervoor dat de aanvoer van Belgische en Franse merken stagneerde, in het neutrale Nederland, daarom besloot Englebert nieuwe leveranciers te zoeken buiten het oorlogvoerende Europa. Al snel vond hij in de Verenigde Staten een auto van het



FN motorfiets



Werkplaats in Den Haag

toonkamer voor automobielen, om zo zijn potentiële kopers; vooral doktoren te verleiden tot aankoop, deze kandidaat koper kon een week lang patiëntenvisites rijden met zo'n FN automobiel. Later kwamen er merken bij zoals De Dion-Bouton, Brasier, Germain,



Packard automobiel



FN automobiel

"Delftsche Motorenhandel" van Englebert opgericht waar motorfietsen van het Amerikaanse merk Harley-Davidson werden geïmporteerd. De zaken liepen zo voorspoedig dat in 1922 een N.V. moest worden opgericht: de N.V. H. Englebert & Co. Auto Handel. Voor Englebert was de import van Harley-Davidson een mooi visitekaartje om ook importeur te worden van andere Amerikaanse merken. In 1924 werd het



Harly Davidson motorfiets

ook in grote aantallen verkocht aan de politie en het Nederlandse leger. De zaken liepen zo goed dat het bedrijfspand in Den Haag werd voorzien van een grotere showroom, met hoog plafond en elektrische verlichting, met zwart marmer vloer en met natuursteen beklede buitenmuren. De crisisjaren lieten ook bij Englebert hun sporen achter, op de RAI tentoonstelling in 1933 werd geen enkele auto verkocht, en om de crisis te overbruggen richtten men een taxibedrijf genaamd "Singertax" op en begon met de import van het Engelse automerk In 1936 begon de economie weer aan te trekken en probeerde men kopers te lokken door een autorijdschool te starten met nieuwe Nash cabriolet

importeurschap van Nash verkregen. En in 1929 volgde het importeurschap van International vrachtauto's, ook in datzelfde jaar volgde het importeurschap van het Duitse Bussing-NAG. In 1928 vierde Englebert zijn 30 jarig bestaan en werden in de Haagse Theresiastraat alle producten van Englebert en ook van de Delftse Motorenhandel tentoongesteld. In begin 1929



De Duitse Bussing-NAG Vrachtwagen



Nash automobiel

voorzien van dubbele bediening en Allrisk verzekering. In 1937 werd pas merkbaar dat de economie doorzette. Om de risico's te spreiden werd er naar andere merken gezocht, en richtte zich op het merk Steyer die een kleine "Volkswagen" genaamd Steyer baby



Haagse politie met nieuwe Harly Davidson motorfietsen

draagt Henri Englebert de zaak over aan zijn zonen Victor, Hans en Leo, deze richtten in oktober 1929 de N.V. H. Englebert's Automobielhandel op, een groothandel in automobielen en andere door mechanische motorische kracht voortbewogen vervoermiddelen. Inmiddels zijn de gebroeders tot Nederlander genaturaliseerd. In 1930 werd in Middelburg een filiaal geopend met showroom. De hoofdactiviteiten in de jaren dertig bestonden naast de import van International vrachtauto's ook van luxe auto's zoals Packard en Hash en Harley-Davidson motorfietsen. Deze motorfietsen werden

bouwde, deze werd aan het importpalet toegevoegd. In 1939 werd in Amerika een kantoor geopend in New York, hier werden contacten gelegd voor de naoorlogse Amerikaanse import. In 1939 aan de vooravond van de oorlog mobiliseerde Nederland en de oorlogsdreiging werd groter. Het leger vorderde meerdere



International vrachtwagen



Rover automobiel



Steyr „Baby“

International vrachtwagens van transportfirma's, daar- door kon Engebert weer vrachtwagens verkopen aan sommige gedupeerde ondernemers. Tijdens de oorlog werden bij Englebert alle goederen en voorraden door de bezetter in beslag genomen, en moest men op be- vel van de Duitsers zich bezig houden met het repare-



Bussing-NAG wehrmacht vrachtwagens

ren en onderhoud van Bussing-NAG vrachtwagens van de Wehrmacht. Na de oorlog was Nederland een van de eerste landen waar Tsjecho-Slowakije een handels- overeenkomst mee sloot, en dat kwam Englebert goed van pas omdat deze al eerder probeerde om het merk Tatra binnen te krijgen. In 1947 werd dat pas echt zichtbaar en werden 120 stuks Tatra's T 57 B geïmpor- teerd. Naast Tatra ging Englebert ook het Tsjechische merk Aero-Minor importeren een in de oorlog ontwik- kelde kleine tweetakt auto waarvan de eerste 160 stuks werden geleverd in september 1948. Het bleek een succes want binnen 6 maanden werden er 1000 van verkocht. Door de vele verkopen en de bijkomen-



De Tatra T 57 B

de werkzaamheden zoals aflevering, klaarmaken, en service van deze auto's werd besloten om Packhard onder te brengen bij de Delftsche Motorenhandel. Omdat door de verwoesting in heel Nederland, de



Tsjechische Aero-Minor

wederopbouw begon, was er vraag naar vrachtwagens, graafmachines en ander materieel. Englebert kon via het New Yorkse filiaal een aantal agentschap- pen krijgen voor F.W.D. trucks, en grondverzetma- chines. Dit vormde de basis voor de latere Industriële



FDW truck

Afdeling van Englebert maar ondervond een moeiza- me start vanwege de enorme legervoorraden die via legerdumps op de markt kwamen.



Krupp vrachtwagen

Word vervolgt

(In deel 2 komt pas het landbouwgedeelte in beeld)

De Puzzelhoek

Juni

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:

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

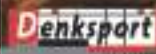
agenda@klw-vereniging.nl
Regina van der Meer
Stekstraat 21
5388 KS Nistelrode
06 12065610

De overgebleven letters vormen een soort metaalbedrijf::



Metaalbewerking

Met dank aan:



AAMBEELD
AFDRAAIEN
ALUMINIUMPLAAT
AUTOMATISEREN
BEDRIJFSTERREIN
BLAASTOESTEL
BOORMAL
BOUTEN
BRONS
DEURBESLAG
DIAMANTSCHIJVEN
DIAMANTSTAAL
DUNREKKEN

DUTTER
GALVANISEREN
GIETSTAALFABRIEK
GRONDSTOFFEN
KLOKKENGIETER
KNIPPEN
KROMPASSER
LIJMEN
MACHINESTAAL
METAALBEWERKER
METAALBEWERKING
METAALPLAAT
PLAATMATERIAAL

ROEST
SINTEREN
SLAK
SMIDSE
SNIJDEN
STRUCTUUR
TUBE
VERGLAASSEL
VERSPANEN
VLOEIBAAR METAAL
ZINK

Attentie: Oplossing insturen, bellen of mailen vóór 27 juli 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 06 22346476.
marinus.roestenburg@gmail.com

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

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

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

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

Duss Daux handboormachine op standaard met boren. Diverse cirkelzagen 150-400mm met harde tanden en zachte prijzen. Automaat neuswielen. Neuswielen met klem. Skeltes of kruitwagenbandjes 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 Riek Schelle Liempde, tel. 0411-631317 of 06 23304213.
Schelleplein@home.nl

We willen heel veel gaan minderen met de verkoop of 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.

2x **Wolseley** op benzine, **Lister L** compleet zonder onderstel, **Deutz** D4005, 2-wielige wagen 1.8 x 4 meter met kenteken. Beugelzaag voor ijzer 380 Volt, tractor **Farmall** 324, stationaire motor **IHC** 1,5 pk. Bandschuurmachine 380 Volt. **Unimog** 421 Bouwjaar 1956 landbouw. C. Jansen Valkenswaard Tel.: 040 -2012343 of 06-23197777

Wegens inkrimping div. Tractoren o.a. **Mc Cormick**, **Farmall**, **International**, **Belarus** Mt3 **Fiat** SOM 55, **Massey Ferguson**, **Ford** Dearborn, Hydroliekpomp 634, Zelfbinder **Fella** puck, **Claas** 185 maaier met of zonder kneuzer, Losse maai balk, Ploegwielen, Kunstmeststrooiers, Cultuivatoren Oldtimer auto's 2 x **Daf** 55, **NSU**, **Mercedes**, London car taxi, P. van den Broek Baarle Nassau
Tel: 0031622668910
Email: pcmvdbroek@gmail.com

Partij nieuwe landbouw BINNENBANDEN diversen maten. Voor info: Henk Wilmsen (Wilmsen Automotive) 06 10410718
E-mail: henk@wilmsen.nl

Gevraagd

Onderdelen van pendelstartmotoren van **Lanz**, onderdelen voor startmotoren van **Farmall** BMD en B450 voor reparatie. M. Roestenburg Acht gemeente Eindhoven 040 - 2621561 of 06 22346476.
marinus.roestenburg@gmail.com

Klein water pompje voor stationaire motor of plunjerpompje. C. Jansen Valkenswaard. Tel. 040 - 2012343 of 06 23197777.

Oplossing Puzzelhoek

April

De oplossing van de puzzelhoek van april was:

Mabel at the wheel

Goede oplossingen kwamen van:

Frans van der Aa Boekel
Jan van der Aa Boekel
Toon Bekkers Boskant
Dilia van den Berg Nijnsel
Fam. Bijvelds Keldonk
John Brands Boskant
Harrie van den Broek Poppel
Leo Coppelmans Son
Frans van der Doelen Vinkel
Theo van Eert Sint Oedenrode
Sjef van Goch Empel

Frans van Haaren Haaren
Neanne de Haas Best
Jack van de Heuvel Oirschot
Joke Jacobs Boxtel
Alie van der Jagt Ter Aar
Chris Jansen Valkenswaard
Jan-Willem de Kort Sint Michielsgestel
Vincent van Kuringen Gerwen
Rohald van de Linden Mariahout
Pieter Maas Gerwen
Hans van der Made Sint Michielsgestel

Nico Nendels Alem
Alexander Reloe Lieshout
Marianne van Schie Amsterdam
Riky Termeer Spoorndonk
Wilma Termeer Boxtel
Leo van Uden Mariahout
Ton van Uden Zijtaart
Annie Verbakel Nijnsel
Arjan van de Water Gellicum
Maarten Wouters Stiphout



VF **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



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



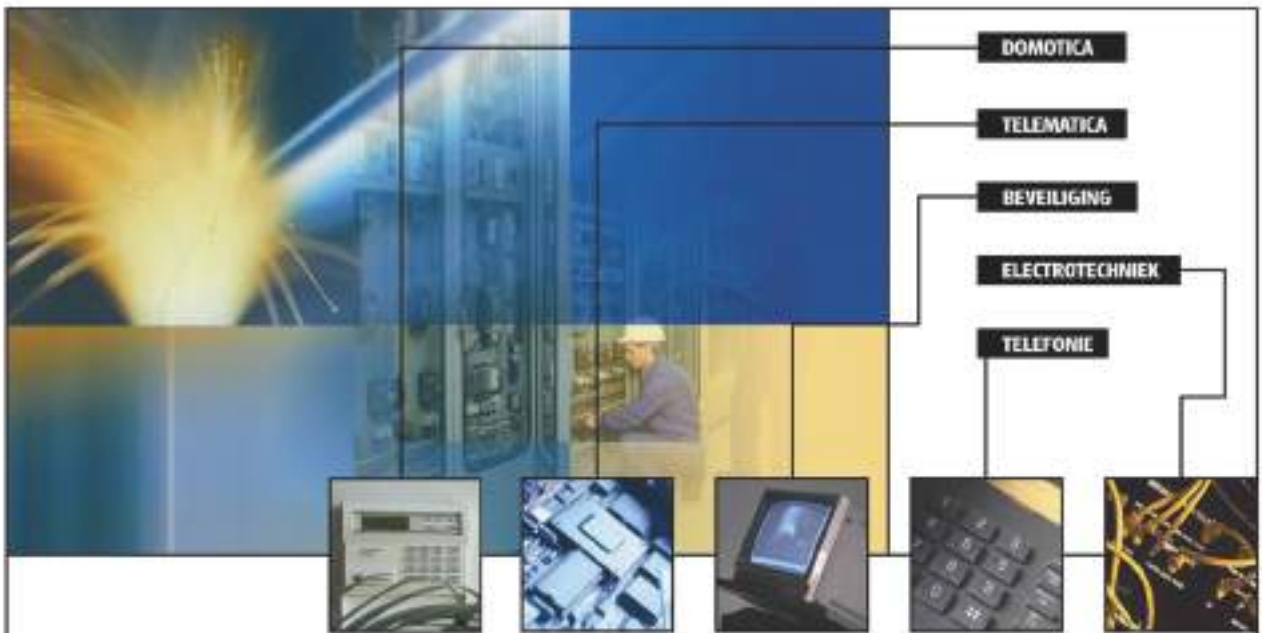
Riverside Sales BV
 Keukenbeemd 14
 5741TV Beek en Donk, NL

riverside-vintage.com



de Eenvoud
 Financiële planning

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

- DOMOTICA
- TELEMATICA
- BEVEILIGING
- ELECTROTECHNIEK
- TELEFONIE



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

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



L. Janssen

Motorenrevisie

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

LANDBOUWMECHANISATIEBEDRIJF



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



www.lmbmegens.nl



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

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

VDI  **AUCTIONS**

T. +31 (0)85 782 67 70 | info@vdiauctions.com | www.vdiauctions.com

J.AARTS bv

grondverzet en transportbedrijf

www.aartsgrondverzet.nl

Gerwen



STERK IN GROND-
EN SLOOPWERK

Vakmanschap
is wat telt

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

van **D**eursen
iervoerders

VOER / STROOISELS, OOK PARTICULIER



www.vandeursendiervoeders.nl

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

Industrieweg 8 5492NG Nijssel
Tel: 0413 - 472642

sportprijzen
graveerwerk
reclame

Onderscheidend in
werk en meer



MANDERS

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

Jansen Metals
Metaalrecycling
0031 (0)622676797

www.jansenmetals.nl

Dorpsstraat 102
5556VL Valkenswaard

Acifit Accu Service

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

tel: 06 42749800 www.acifitaccuservice.nl





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
verkopen 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

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 info@wernervangestel.nl
tel. Werner 06 46210022 tel. Wim 06 15343468



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 opzittendes 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

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



**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
www.verba.nl

VERBA 