

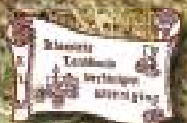
den uitlaat

Tweemaandelijks clubblad van de KLV



Nr. 4 augustus 2023

Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging





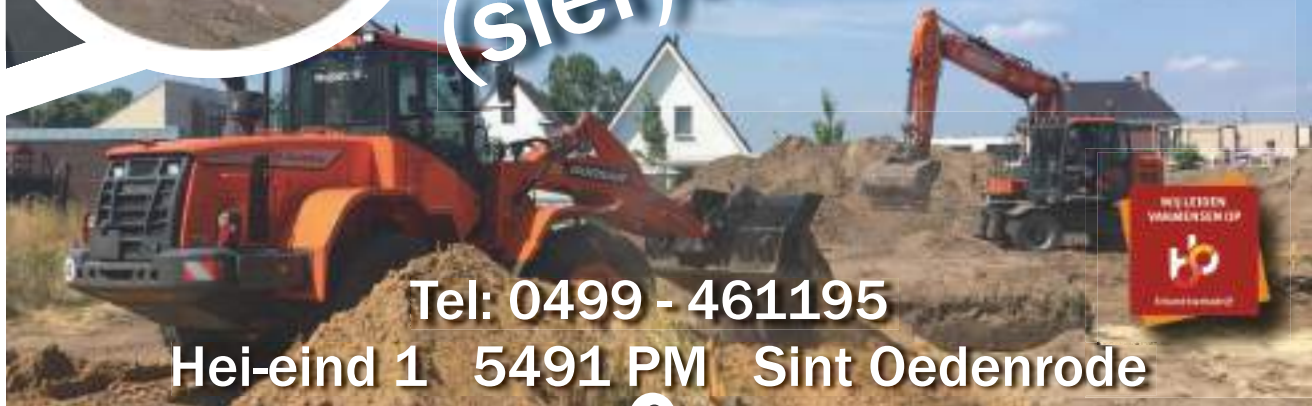
H. KUIJPERS BV

www.hkuijpers.nl

Sloopwerken

Infra en
Grondwerken

(sier)Bestratingen



Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode

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

OVERWATER 
VERZEKERINGEN - PENSIOENEN - HYPOTHEKEN

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

www.wernervangestel.nl

www.oldtimers-verzekeren.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
verkoop van klassiekers



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



ONLINE CLASSIC WORLD

www.onlineclassicworld.com

van **D**eursen
iervoeders

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



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



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



L. Janssen Motorenrevisie

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

LANDBOUWMECHANISATIEBEDRIJF

Willy
Marco

MEGENS

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



www.lmbmegens.nl



CLASSIC PARTS

GRANIT

QUALITY PARTS

06-51939670



LIEMPDE

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

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



De Vresselse Hut
de gezelligste 'Hut' in de regio



Al 28 jaar het clubhuis van de KLW

www.devresselsehut.nl

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

Vresselseweg 33 5491 PA Nijnsel
telefoon 0499 472 870



Riverside Sales BV
 Keukenbeemd 14
 5741 TV 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




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

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

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

BEWOON
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

Doelstelling KLW

Den uitlaat is een 2 maandelijkse 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

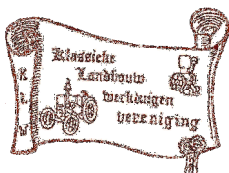
Joke Kuipers Zandstraat 63
5691 CD Son & Breugel 06 13670287
E-mail: penningmeester@klw-vereniging.nl

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
- Verrassingstocht
- 12. Vrijwilligersmiddag
- Geboren
- 13. Najaars ploegdag
- 14. Driedaagse busreis
- 15. Bloesemtocht
- 16. Evenementenkalender
- 17. Stoomdagen
- 18. Sponsoring KLW
- 21. Ik geef de krik
- 24. Geschenk uit de hemel
- 28. Rijmke
- 29. Dorsdag Stiphout
- 30. Een mooie spannende rit
- 32. Oud nieuws uit 1977
- 34. Steppe Koning
- 40. Stier rijder
- 48. Enkelspel
- 52. Tuintractoren
- 55. Geschiedenis
- Englebert deel 2
- 58. De puzzelhoek
- 59. In en uitlaatjes
- Oplanning puzzel

Foto voorkant: Plattelandsfestival 2023

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

E-mail: webmaster@klw-vereniging.nl



Voorwoord

Eerst vakantie!

Met het uitkomen van dit augustusnummer van de uitlaat zitten we alweer midden in de vakantieperiode. We kunnen terugkijken op een geslaagd Plattelandsfestival al was zaterdag het weer iets minder, maar dat mocht de pret en gezelligheid niet drukken. Vanuit deze kant wil ik dan ook iedereen bedanken die het weer mee mogelijk gemaakt heeft om dit Festival te organiseren, en mee te helpen waar dat nodig was. Tijdens de vakantie hebben we weer de jaarlijkse KLV-kegelavond in de Vresselse hut, waar jong en oud weer een balletje kan komen gooien in een gezellige sfeer. De 'graafdag' gaat dit jaar niet door, wel zijn we bezig met een 'hakseldag' maar dat is allemaal nog niet rond; houd hiervoor de KLV-website en facebook in de gaten.

Ook voor de najaarsploegdag zijn we nog opzoek naar grond, en dit word wel steeds moeilijker i.v.m. de nieuwe regels omtrent gewassen en oogstdata. Op 3 september gaan we onze vrijwilligers van afgelopen jaar weer bedanken op onze jaarlijkse vrijwilligersmiddag voor hun inzet, onder het genot van een hapje en een drankje. Maar eerst iedereen een fijne vakantiegewenst, en tot een van de volgende evenementen

Tjef Broks



Info redactie

Als ik deze Den uitlaat naar de drukker stuur is het hondenweer, ik hoop dat het in de komende vakantieperiode beter weer word. Anders heb je tijd om het clubblad grondig door te nemen. We hebben weer allerlei artikelen; Informatief, verslagen, restauratieverhalen en zelfs al een verslag van een vakantietrip met tractoren en woonwagens naar de Moezel. Misschien een idee voor andere leden, maak een verslag van je speciale vakantie met foto's en mail dit naar de redactie, ik zorg er verder voor dat het erin komt. Verder veel leesplezier en een goeie vakantie. (red)

**Let op
datum
gewijzigd**

Verrassingstocht 2023

Dit jaar wordt de verrassingstocht georganiseerd door Henk Klomp. Deze is nu op 30 september a.s. Het startpunt is op Diepenbroek 6 in Gemonde, waar jullie vanaf 15.00 uur welkom zijn. Om 16.00 uur gaan we starten met deze verrassingstocht. Je kunt jezelf opgeven via het bijgevoegd inschrijfformulier, deze kun je per post verzenden of mailen naar Marieke van de Hei. De kosten voor deze rit zijn € 12,- per persoon voor leden, en € 17 per persoon voor niet leden. Dit kun je vooraf overmaken naar het rekeningnummer van de KLV onder vermelding

van Verrassingstocht 2023, naam en je lidnummer met 30 september. Tot 30 september.

Zien we jullie daar dan?

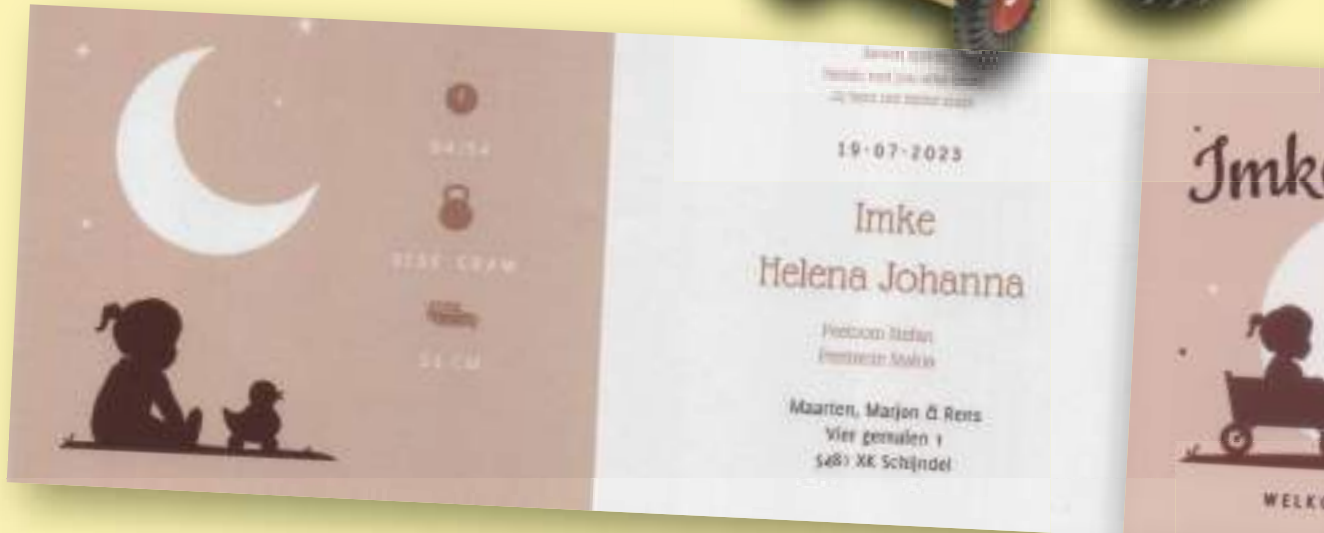


Even nog een herinnering voor degene die het vergeten zijn; Zondag 3 september is onze jaarlijkse vrijwilligersmiddag bij hoeve Strobol in Nijnsel. Iedereen die zich heeft ingezet voor de vereniging is welkom met partner en kinderen. Het begint om 16.00 uur, voor eten en drinken en gezelligheid wordt gezorgd. Graag zien we jullie dan. Namens het bestuur KLW.
Joke Kuipers



GEBOREN

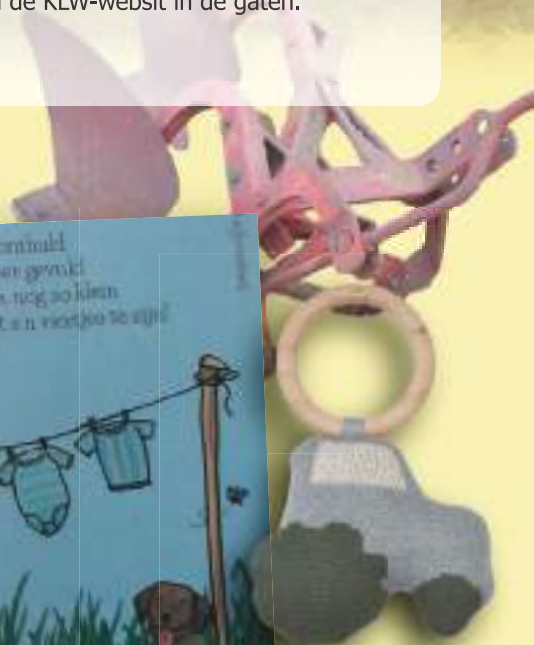
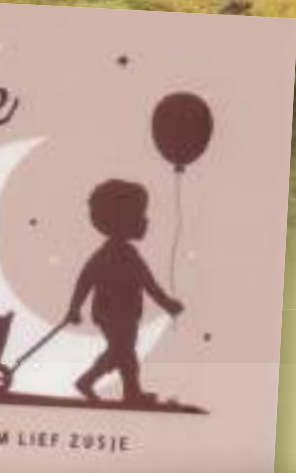
Sam, zoon van Hans en Evelien Maas uit Maarheeze.
Imke, Dochter van Maarten Bekkers en Marjon van Campen uit Schijndel.





Op zaterdag 16 september wordt de KLV najaars ploegdag gehouden. Op welk perceel welk perceel dat is, weten we nog niet. Samen met de ploegvereniging Nederland is afgesproken dat een ploegwedstrijd voortaan een ploegdag wordt genoemd, in ons geval een historische ploegdag. Dit beschrijft het evenement beter zoals het ook is, en het is juidisch beter. Er wordt hierbij nog steeds ge-jureerd, en diegene met de meeste punten, wint dan in zijn categorie. We ploegen in categorieën namelijk; Rondgaand hef, rondgaand wiel, heen en weer gaand en parallel. We willen jullie graag ontvangen vóór 10.00 uur met een kop koffie en loting, zodat we op tijd kunnen beginnen met ploegen, en ook weer op tijd naar huis kunnen. De ploegers krijgen ook een lunchpakketje. Voor info kun je bellen naar Coen Verhoeven 06 10821269 (na zes uur) of per Email: verhoeven.coen8@gmail.com. Deelname kost €15,00,- per ploeger. Ook aan de supporters wordt gedacht, want onze catering kan iedereen voorzien van koffie of een drankje. We zien je graag op zaterdag 17 september, de locatie van het perceel is nog niet bekend, hou daarom de KLV-websit in de gaten.

De ploegcommissie



De driedaagse busreis is dit jaar op 19, 20 en 21 oktober gepland, hopelijk hebben we voor jullie weer een mooi reisprogramma samengesteld. We reizen met busonderneming EMA uit Westerhoven, deze busonderneming heeft luxe touringcars, en verzorgt al jaren dag- en vakantie-reizen. De opstapplaats is bij **de Oude Steeg in Schijndel**, daar zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig voor diegenen die met de auto komen.

Donderdag 19 oktober.

Om **07.15 uur** verzamelen, zodat we om **07.30** kunnen vertrekken naar Oldenzaal voor een fabriek bezoek bij Trioliet-Mullos. Trioliet-Mullos is een fabrikant van Voermengwagens en andere voedertechnieken. (Trioliet werd in 1957 opgericht door drie broers Liet, vandaar deze merknaam Trioliet) later namen zij Mullos over, en werd die naam erbij gevoegd. Voor info bekijk www.trioliet.nl. Na de excursie is daar ook de lunch. Daarna vertrekken we richting Duitsland met als bestemming de plaats Spelle, waar de Machinefabriek van Bernhard Krone GmbH gevestigd is. Voor meer info kijk op www.krone.de Onderweg daarheen maken we een tussenstop in de plaats Emsburgen waar Krone Used Harvester PARK gevestigd is, het is de moeite waard om daar een kijkje te nemen in dat park met occasions. www.kroneusedharvestDark.com Daarna vervolgen wij onze reis naar „Hotel Krone" in Spelle om in te checken voor 2 overnachtingen, ook dineren we daar s'avonds.

Vrijdag 20 oktober.

Om 9.30 uur worden wij verwacht in de fabriek van Krone, na de ontvangst krijgen we een introductie film over de Fa. Krone met aansluitend een rondleiding door de fabriek. Na de Lunch gaan wij het Krone Museum bezoeken dat nabij gelegen is. s'Avonds dineren we in Hotel Krone.

Zaterdag 21 oktober.

s'morgens na het ontbijt vertrekken we weer richting Nederland waar we om 12.30 bij het "Boeren Bond Museum" in Gemert verwacht worden voor een Brabantse koffietafel, na deze lunch volgt een rondleiding met gids door het museum. Daarna gaan we naar een restaurant waar EMA voor ons een afscheidsdiner heeft geregeld.

De reiskosten voor deze reis bedragen € 375,00 p/p. Deze te voldoen voor 1 oktober naar KLW bankrekening: NL93RABO 016.71.15.995 o.v.v. 3 daagse reis, lidnummer, en naam.

Vergeet je ID-kaart of paspoort niet. Denk er ook aan een reis- en annulering verzekering af te sluiten.

Opgeven voor deze reis is alleen schriftelijk mogelijk d.m.v. het inschrijfformulier (bijgesloten in Den Uitlaat) scannen en mailen naar Jan.verkuijlen@ziggo.nl of opsturen naar Jan Verkuijlen, Oudveld 14, 5469AA Erp. Tel. 06 53140227. Wees er snel bij, we hebben voor 45 personen gereserveerd en vol is vol.



Bloesemtocht Tuil 2023

Ook in de zomer mooi om te fietsen



Verslag van de KLV-bloesemtocht van 16 april 2023

Na de winterperiode waarin we onze tractoren meestal in de schuur laten of hooguit wat aan het restaureren zijn, is de bloesemtocht het eerste evenement waarvoor we onze tractoren kunnen testen. Weken van te voren zijn onze leden Wim Jansen en Peer van Herwijnen bezig geweest om een mooie route te bedenken en uit te zetten. Ook hebben zij gezorgd voor een pauzeplaats maar daarover straks meer. Rond 9.15 uur rolde de eerste trekker de startplek op, deze was traditie getrouw bij Camping "De Hoge Haren" in het West-Betuwsse plaatsje Tuil bij Zaltbommel. We werden hartelijk welkom geheten door beheerster Jennifer van Oort, die vertelde dat een aantal van onze leden al sinds vrijdag aan het kamperen waren. Wel fris maar ook reuze gezellig de start van het kampeerseizoen. De koffie stond voor ons klaar met een plakje cake of een andere versnapering. Na het inschrijven kon de rit beginnen, we werden opgedeeld in 3 groepen en ruim voor half elf was de eerste groep vertrokken. Door wat weidevelden trokken we naar het dorp Beesd waar we de eerste bloeiende perenbomen konden aanschouwen in hun mooiste lentetooi de witte bloesem. We kwamen op de Lingedijk richting Rhenoy en Acquoy en passeerde een heus vogeldierenpark. Over de spoorlijn van Dordrecht naar Geldermalsen, kwamen we in het prachtig natuurgebied "De Acquoysemeer" jaren gelden een moerasachtig gebied en na de ruilverkaveling, deels in cultuur gebracht maar ook een groot gedeelte is natuur gebleven, met heel veel verschillende vogelsoorten. Verder gingen we naar de z.g. Diefdijk dit is een dijk waar geen rivier of i.d. langs ligt, maar is de waterkering tussen Holland en Gelderland. Op de dijk lag direct voor ons "de wiel van Bassa" een natuurlijk meertje dat is ontstaan na een dijkdoorbraak in de middeleeuwen, het is er in de zomer heerlijk om te zwemmen in de natuur die er ook een mooie kans krijgt. De wiel is prachtig omgeven door allerlei fruitbomen. Aan de zuidkant van de Diefdijk liggen nog steeds een aantal forten die deel hebben uitgemaakt van de "Hollandse Linie" uit de tweede Wereldoorlog. Bij de rijksweg A2 is boven het viaduct het monument waarop te zien is, hoe het waterwerk tot stand kwam en wat het doel is. Even verderop waren de restanten nog te zien van de Culemborgse vuurwerkfabriek, die op 14 februari 1991 ontplofte en

waar doden en gewonden zijn gevallen. Verder op de Diefdijk met links de gemeente Vianen, is provincie Zuid Holland, en Rechts Culemborg Provincie Gelderland. Via een nieuw in aanbouw zijnde woonwijk en het industrieterrein van Culemborg kwamen we bij onze pauzeplek. Het Loon en grondverzetbedrijf **JOH. VERSTEEG B.V.** hier werden we gastvrij onthaald door de Gebr. Versteeg en hun medewerkers er was volop koffie, drankjes, cake en heerlijke worstenbroodjes. Alle machines van het bedrijf stonden keurig gewassen en sommige gepoetst ons op te wachten langs de weg. Op het terrein hadden de broers hun collectie Fordson en Ford trekkers opgesteld een unieke verzameling om te zien. Binnen was er een grote showvitrine met meer als honderd miniaturen allemaal van het merk Ford/Fiat/New Holland. Het was een zeer warm ontvangst bij Fa. Versteeg. Na de pauze ging het, langs de spoorlijn van Utrecht naar Den Bosch, naar het dorpje Tricht, hier heeft in 1963 een tornado het halve dorp verwoest. Via Buurmalsen kwamen we in Geldermalsen en maakte we een rondje om een reusachtig afvalberg van de AVRI, waar nog steeds veel van het afval uit de Betuwe wordt verwerkt. Ook wordt er heel veel energie opgewekt via zon, wind en terugwinning uit afval. De tocht ging verder langs Wadenoijen, naar het dorpje Est om via Waardenburg weer in Tuil te arriveren. Op het erf bij de Fam. van Oort was intussen ook de frietwagen met hele lekkere hapjes gearriveerd en de eigenaar had het vet al warm. Er waren mensen bij die amper tijd hadden om hun trekker te parkeren vanwege de haast om bij de frietwagen te komen. we konden genieten van de heerlijke hapjes en een drankje binnen in de grote feestzaal. Het is een prachtig tocht geweest, een beetje fris weer, maar het bleef droog en nog een hele tijd gezellig. Dank aan het bestuur en de organisatie, een tip voor diegene die nog niet alles gezien hebben, doe het deze zomer nog een keer over, het is een prachtige route ook op de fiets.

Piet van der Poel



Evenementen

Kalender

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

Augustus

- 17 Enter
- 19 Ophemert
- 19 Ruinerwold
- 19 Steenberg
- 19 Kamperveen
- 19 Klarenbeek
- 19-20 Ravens (B)
- 20 Lontzen (B)
- 23 **Nijnsel**
- 26 Nij Beets
- 27 Voerendaal (L)
- 29 Oostakker (B)

September

- 1 Nieuwland
- 1 Achterberg
- 1-2 Kasterlee (B)
- 2 Zevenhuizen
- 2-3 Tilligte
- 2-3 Stein
- 3 **Nijnsel**
- 3 Sambeek
- 3 Dongelberg (B)
- 3 Holten
- 3 Houtvenne (B)
- 6 **Nijnsel**
- 9 st. Jans klooster
- 9 Kallenkote
- 9 Kootwijkerbroek
- 9 Ophemert
- 9 Vlagtwedde
- 9-10 Torhout (B)
- 9-10 Houten
- 10 Kruisland
- 10 Geel (B)
- 10 Diedam
- 10 Breda
- 10 Mesch (L)
- 16 **Nijnsel**
- 17 Ziewent
- 17 Ellikom (B)
- 23 Nieuwe Tonge
- 23-24 Oudenaarde (B)
- 24 Arendonk (B)
- 24 Zelhem
- 24 Oud Gastel
- 24 Berlaar (B)
- 27 Alkmaar
- 30 **Gemonde**
- 30 Herwijnen
- 30 Malmedy (B)

Oktober

- 1 Malmedy (B)
- 1 Panningen
- 4 **Nijnsel**
- 7 Laren (Gld)
- 14 Groot Ammers
- 14 Posterenk
- 15 Lochristi (B)
- 19 Oene

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.
Kermistoertocht inl. Jordy Spijkerbosch 06 23281015 of Auke Brekelmans 06 44608091.
33^{ste} HMCK Oldtimer Festival loc. Batenheide Weelde inl. Tom Van de Pol 0032 474447902.
Int. Tractorshow (15 km van Aken) inl. 0032 87658857 of lontzen@hotmail.com
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

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. Terrain 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
Tractor oldtimertreffen loc. Rue du Felgaut inl. 0032 487514524.
Oldtimer Hakseldag Espelo (toegang gratis) loc. Espelosedijk
Oldtimer tractor Open deur (privé verzameling) loc. Provinciebaan 3.
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.
Nostalgische toerit Westerwold OTMV loc. Venneweg 4 inl. fam. de Groot 0599 - 610608 (na 18.00 uur).
Oldtimertractorshow en rondrit 'Gouden Osse' loc. Ruddervoordestraat inl. Geert Declercq 0032 491610413.
33^{ste} Internationale Landbouwminiaturebeurs (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.
Liemersrondrit OTMV loc. Parkeerplaats InstallatieWerk, Bieslook 24.
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
Tractortreffen Landbouww vrienden van de Kempen loc. Boenderstraat 27a inl. 0032 11822066.
3^{de} Oldtimerdag loc. Kortweegje 52 inl. 06 41244165 of www.oldtimerdagnieuwetongeloc.nl
Oldtimerhappening Werktuigedagen loc. Axelwalle 14 inl. Raff Janssens 0032 475628129.
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. Terrain fam. Hagelaars inl. Ad Hagenaars 06 51208513.
Rondrit oude tractoren inl. Johan van Nuffel 0032 475932970 of boekingen@dezingendeschoenmaker.be
Landbouwdag & Lappendag loc. Binnenstad inl. Johan Groot 06 53957662.
KLW Verassingstocht loc. Diepenbroek 6 aanvang 16.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.
Lingewaalrondrit OTMV loc. Graaf Reinaldweg 3 inl. Dittie van Zee 06 83699444 of zeedonk@hetnet.nl
Oldtimer ruilbeurs loc. Av. De La Libération inl. 0032 474525706 of www.malmedyoldtimerbourse.org

Oldtimer ruilbeurs loc. Av. De La Libération inl. 0032 474525706 of www.malmedyoldtimerbourse.org
Ruilbeurs HMT loc. Ninesweg 176 inl. www.hmtklep.nl
Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Matty Krol 06 44613269.
Bruineblaadjesrit OTMV loc. Toldijk 1 inl. Gerrit Torenblek 0573 - 402038.
Toertocht org. Mc. Vogelvrij loc. Sportlaan 1 inl. www.delangeslag.nl
Oogstfeest bij St. Pampus loc. Knibbelallee 3 inl. Guido van den Elsen 06 1204876 of www.pampus.org
Ruil- en Onderdelenbeurs Machineveiling loc. Pauwstraat 166 inl. Raff Janssens 0032 475628129.
Oldtimershow bij Oener Koefeest Loc. Donslerlaarsweg inl. 0578 - 641537 of oldtimerskoefeest@kpnmail.nl.

September

19-21 ?

Oktober

28-29 Nijnsel

29 Nijnsel

November

1 Nijnsel

4-5 Steenwijk

11 Lexmond

12 Ruurlo

12 Wortel (B)

25 Nijnsel

December

6 Nijnsel

17 ?

28-29 Nijnsel

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
15^{de} Tractorrondrit 'Rit der Bikkels' loc. Café De Duif, Groenloseweg 57 Ben Hanskamp 06 40365976.
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.

STOOMDAGEN

Voor jong en oud

2023

Met diverse oude ambachten

Op 28 en 29 oktober houden weer onze stoomdagen
Om het leuk te maken voor de bezoekers word er
Steeds afgewisseld met het opstarten van de stoom-
machine en de Deutz van 300 pk
Van 12.00 tot 13.15 draait de stoommachine
Van 13.15 tot 13.30 draait de Deutz van 300 pk
Van 13.30 tot 14.30 draait de stoommachine
Van 14.30 tot 14.45 draait de Deutz van 300 pk
Van 14.45 tot 15.30 draait de stoommachine
Van 15.30 tot 15.45 draait de Deutz van 300 pk
Van 15.45 tot 16.30 draait de stoommachine

Museum Hoeve Strobol.
Strobolse Heidesteeg 10a
Nijnsel - Sintoodenrode
Tel: 0653817669
Mail: bert@hoevestrobol.nl
www.hoevestrobol.nl

SPONSERING KLW

Onze adverteerders belicht



Gastvrije Vresselse Hut verzet bakens als gasten dat vragen

Net als vrijwilligers zijn sponsoren steunpilaren van de KLW. En dat is een goede reden om deze ondersteuners aandacht te geven via hun bedrijf. En wie kunnen dat beter zijn dan Marco en Maikel Thijssen? Want het thuishonk van KLW-leden is al jarenlang: dé Vresselse Hut.

Het zit in de genen van de familie Thijssen om de bakens te verzetten zodra de omstandigheden dat vragen. Dat geldt óók voor de derde generatie: Maikel Thijssen. Marco (55) en zijn zoon en compagnon Maikel (29) zorgen ieder voor zich én samen, voor een goed lopend horecabedrijf. Maikel: „Mijn vader is op en top kastelein en terwijl gastvrijheid bij ons alle twee op nummer één staat, regel ik veel zaken op de achtergrond. We vullen elkaar aan.”

Alles op een plek

Horeca in de Vresselse Hut begon bij Martien en Corrie Thijssen. Zij woonden in een boerderij aan de Vresselseweg. Marco: „Mijn vader pakte van alles aan, en mijn moeder begon in 1970 een kroeg in de



De Vresselse Hut zoals ze in 1970 begonnen.

boerderij. Kort daarna opende ze een disco in de varkensschuur achter de boerderij. Ze zag dat er naast drank behoefte was aan een vette hap en er kwam een friettent tussen de boerderij en disco. Vier jaar later ontstond het idee voor een kegelbaan en dat was een schot in de roos. Mensen stonden in de rij voor een vrije baan en betaalden een rijksdaalder per kwartier. Naast de kegelbaan kwam er aanvulling op het uitgaansleven: de discoavonden op zaterdag en zondag waren een succes.” In 1985 brak er een ver-



Marco en Maikel Thijssen

woestende brand uit, maar de Thijssens bouwden hun bedrijf weer op en stapten over naar dansavonden. De klanken uit het Belgisch Decap-dansorgel trokken wekelijks een volle zaal danslustigen. Marco: „Er kwamen echtparen en alleenstaanden. Soms vlogen er naaldhakken over de vloer van een jalouse echtgenote als haar man té vaak met een uitdagende dame danste. En alleenstaanden vonden vaak een partner die 's avonds met hen naar huis wilde.” Er kwam een eind aan de dansavonden. En Marco die inmiddels de Vresselse Hut overgenomen had van zijn ouders, haakte in op wens om van de danszaal een feestzaal te maken. Het nostalgisch orgel maakte plaats voor bekende bands en uitbundige feestgangers. Het volgende project omvatte een tuinkamer om te barbecueën. Vanuit de tuinkamer lopen gasten in en uit en rennen kinderen naar de aangrenzende speeltuin. Maikel: „Vroeger zaten mensen alleen bij warm weer buiten op het terras. Sinds corona veranderde



De Vresselse Hut zoals ze nu is geworden.



Veel KWL-evenementen starten bij de Hut.

dat. Gasten willen buiten koffiedrinken en lunchen. Desnoods met hun jas aan." En, helemaal nieuw is het idee van Maikel: een bruidstuin. Trouwen, receptie, feest of diner: het kan allemaal op één plek.

Thuishonk voor KWL

Even na de oprichting, vonden de KWL-leden ook hun thuishonk bij de Vresselse Hut. Uiteraard is Marco praktisch vanaf het eerste uur lid en deelt het enthousiasme voor tractoren. „Ik had een Fordson Major, nu heb ik nog een Lanz Bulldog en een David Brown die op restauratie wacht.“ Als er ooit tijd is wil Maikel de David Brown tot in de puntjes restaureren. Voor Marco hoeft ie alleen maar lekvrij te zijn en niet mooier dan deze tractor vroeger was. Zijn idee is dat tractoren na restauratie soms feller blinken dan wanneer ze uit de fabriek komen. Terugkijkend zijn er veel bijzondere herinneringen. De stoelendans per tractor bijvoorbeeld op het terrein achter de vijver. „Zodra de muziek stopte sprongen de rijders zo snel mogelijk van hun tractor om een lege stoel te bemachtigen. En het lag aan het model tractor wie het snelst was. Je springt makkelijker van een Ford dan van een Bulldog.



Een goed begin van de KWL-feestavond; gebak en muziek.

Sommigen waren zó fanatiek dat ze van hun rijdende tractor sprongen en de omstanders de trekker in z'n vrij moesten zetten. En dan Johnny Hendriks! Hij reed zijn Lanz Bulldog achteruit de vijver in en zorgde daarmee voor de nodige hilariteit!"

Varkenskop



Hoewel de bediening zich tijdens feestavonden in het zweet werkte genoot ook Marco volop van de hoogtepunten. „Denk aan de tonpratERS met hun rake uitspraken en de spectaculaire verkoop van de varkenskop. Het startbod van vijftig gulden werd - ook door overvloedig alcoholgebruik- al snel opgejaagd tot vier- á vijfhonderd gulden. Wie er met de varkenskop naar huis ging en er 'zult' van maakte? In ieder geval Bert Verbakel en ook Theo Gevers. Nog altijd zijn de KWL-feestavonden in trek. Maar bij de laatste, werden de tafels en stoelen voor tweederde vervangen door bartafels. Verjonging hé?" Ook de jaarlijkse KWL-shows spelen rond de Vresselse Hut. Een deel van het terrein verhuurt Marco het hele jaar aan de KWL. „Er zijn ploeg- en behendigheidswedstrij-



De KWL-filmavonden worden twee keer per jaar gehouden.

den. De hobbyisten hooien er en komen naar de graafdagen. Na afloop zie je gaten van vier á vijf meter diep maar die worden netjes geëgaliseerd. Op deze manier is de KWL blij met het terrein en ik heb er geen werk mee."

Trouwen en rouwen

Vader en zoon Thijssen gaan mee in nieuwe trends. Marco: „Ik zat op de wc de krant te lezen en zag een advertentie van de provincie Noord-Brabant om natuurpoorten op te richten. Ik las de criteria voor het label Natuurpoort: horeca, ligging tegen bos, goed bereikbaar, parkeerplekken en terras. En ik dacht: verdomme, dat hebben wij allemaal. Ik belde met de provincie; maar daar hadden ze nog nooit gehoord van de Vresselse Hut. Die stond niet op hun screenlijst. Uiteindelijk kwam er een afgevaardigde kijken en die was stomverbaasd. En wij kregen de eerste van de dertien natuurpoorten in de provincie. In één klap stonden we als startpunt op alle ANWB wandel- fiets en paardrijroutes. Nog zo'n klapper wil Maikel maken met de



De eerste van de dertien natuurpoorten in Noord Brabant.

recente bruidstuin. Onder een stretchtent midden in het groen, geven bruid en bruidegom elkaar het ja-woord, klinken op een gelukkig samenzijn en schuiven aan voor lunch of dis. De achterliggende omheinde speel-tuin is ideaal voor kinderen en ouders. „Ze zijn hier veilig“, verzekert Maikel. Trouwen en rouwen ligt dicht bij elkaar. En gewoontes veranderen. Daarom wordt de bruidstuin ook gebruikt als afscheidlocatie van een overledene. „Mensen willen graag de natuur in voor rust en stilte. En duurt een ceremonie iets langer dan gepland? Dan is dat zo. Hier maken we geen haast.“

Toekomst

Sinds 2018 zijn vader en zoon compagnons en werken prima samen. Toch komt er een moment dat Marco terugtreedt en Maikel op de voorgrond staat. „Mijn opleiding was altijd gericht op horeca. Ik hielp vroeger al mee maar werkte ook buiten de deur om ervaring op te doen. En ja, ik zie hier wel toekomst.“ Marco is blij met zijn opvolger. „Ik werk al drieëndertig jaar in de horeca. En dat zijn tropenjaren. Ik draai nog een

aantal jaren mee en wil dan afbouwen. Uiteraard blijf ik meekijken maar ik heb alle vertrouwen in mijn zoon als horecaondernemer.“ En met de toevoeging: „We kunnen ons geen beter team medewerkers wensen, maar we zoeken nog meer mensen die graag in de Vresselse Hut werken“, neem ik afscheid van Marco en Maikel Thijsen.

Door Corrie Bekkers.



De nieuwe trouwlocatie van de Vresselse Hut.



ik geef De Krik



Een trekker die verdwaalde van de scheepswerf

Ongetwijfeld zijn er nog heel veel van onze lezers, die nooit van het trekkermerk **BUKH** hebben gehoord. Toch is het een trekkermerk die ook bij een KWL-lid in het bezit is. Heel veel leden kennen mij ongetwijfeld, en voor de anderen zal ik mij even voorstellen. Ik ben Gerard Smits en woon met mijn vriendin Joke in het mooie Son en Breugel. Wij hebben lang het loon en grondverzetbedrijf H. Kuijpers BV. In Nijnsel gerund. Een paar jaar geleden hebben de zoons van Joke het

een trekker tegen waar ik nog nooit van had gehoord, laat staan dat ik er een had gezien. Het was een Bukh trekker type DZ 30. De eigenaar van de camping vertelde dat zijn vader destijds de trekker nieuw had gekocht om al het werk op de toenmalige boerderij te doen. Hij had hem al lang niet meer gebruikt en wilde hem wel verkopen. En zo begint mijn verhaal over mijn Bukh trekker.

Het Bukh fabriek bestaat nog steeds maar maakt nu alleen scheepsmotoren, het is opgericht in 1901 door Jens Bukh en Johannes Grey als Bukh & Grey Maskinfabrik in Harve een plaatje ongeveer 80 Km westenlijk van Kopenhagen. Zij starten met de fabricage van motoren voor de industrie, maar ook voor de landbouw. In 1905 hebben zij zelfs ook nog een auto ontwikkeld, in 1915 is dit project beëindigd, en is de fabriek verhuist naar een scheepswerf. In artikelen op internet kun je lezen: Bukh dieselmotoren zijn van huis uit scheepsdieselmotoren en dat zegt alles. Bukh, Denemarken, produceert al sinds 1901 motoren en met meer dan 100 jaar ervaring heeft Bukh zich ontwikkeld tot één van de meeste betrouwbare motoren in de wereld. Voordat de 2^{de} Wereldoorlog uitbrak was men bij Bukh al aan het experimenteren met land-

bouwtractoren. Maar uiteindelijk werd dat idee toch terzijde geschoven. Maar door de gevolgen van het grote tekort aan landbouwtractoren in de naoorlogse jaren in Denemarken pakte Bukh in 1950 het oude



bedrijf overgenomen en zijn we het bestuur van KWL-vereniging "in gerold". Als je leven zich in en om trekkers afspeelt, kan het niet anders zijn dat je ook het oldtimervirus te pakken krijgt, en zo is het begonnen. Ik wilde graag een iets exclusievere oldtimer om te (laten) restaureren.

Het zal een jaar of acht geleden zijn; dat ik met Joke op bezoek ging bij kennissen van ons, die logeerde op Camping 'De Kiviet' in het Zeeuwse Oostkapelle, dit is een boerencamping en is gevestigd op de boerderij waar de huidige eigenaar op geboren is. Een beetje ongeduldig ben ik wel, en kan dus niet te lang op een stoel zitten. Wat doe je dan als loonwerker; op onderzoek uitgaan op het boeren erf. In de schuur kwam ik



idee weer op om een trekker van eigen bodem te bouwen. Al was het maar om al die import tractoren uit Amerika, Engeland en Duitsland, een alternatief te bieden. Waarschijnlijk ook om de hoge invoerrechten uit die tijd te omzeilen. Spoedig werd er ook gezocht naar een mogelijkheid om van de export hiervan in Europa te profiteren. Met de scheepsmotoren was dit al gelukt. Dus had men al ervaring, plus een service netwerk over de hele wereld. In het midden van de jaren 50 van de vorige eeuw, toen de trekkers heel erg in opkomst waren, en er veel merken op de markt



kwamen, werd het Mechanisatie bedrijf Fa R.G. Huisman in Pingjum Friesland importeur voor Bukh trekkers. Omdat zij geen landelijk dekkend dealernet hadden zijn de trekkers eigenlijk pluksgewijs in Nederland verkocht. De meeste in Friesland en in Noord-Holland, maar ook in Zeeland. Uiteraard werd er ook een eigen Bukh motor ingebouwd, de versnellingsbak was meestal van ZF uit Duitsland. Kenmerkend aan de Bukh trekker is de brandstoftank, deze is verstopt in het zelfdragende frame van de trekker, tussen het koppelingshuis en de versnellingsbak. Het geeft de trekker een grotere lengte ten opzichte van zijn toenmalige concurrenten en kwam ten goede aan het hefvermogen van de hydraulische hefinrichting. Deze hefinrichting was toen al standaard op de Bukh trekkers aanwezig. Ik heb jullie al verteld over hoe en waar ik de trekker gevonden had, als je hem dan thuis heb vraag je jezelf af en wat nu? Ik wist zeker dat het



mijzelf toen aan tijd ontbrak, en waarschijnlijk ook de kennis van Bukh, om zelf de restauratie ter hand te nemen. Als je met niet teveel kennis ergens aan begint weet je ook niet altijd wat je te wachten staat. Dat heb ik intussen ondervonden want eerlijk gezegd is de restauratie nog niet aan een het eind, maar daarover later meer. Ik wilde de trekker restaureren zodanig dat hij in showroomconditie zou zijn. Ik vond een vriend van me die het klusje wel wilde klaren, als hij dat bij ons in de schuur kon doen, daar hadden we wel plaats voor, dus trekker op zijn plaats gereden en hij is begonnen met het ontmantelen. Plaatwerk moest gerepareerd worden en strak gemaakt voor het spuiten. Het plaatwerk en de wielen heb ik laten stralen, om later een mooier resultaat bij het spuiten te krijgen. We dachten dat de motor en de versnellingsbak nog goed waren, dus misschien daarom wel te weinig aandacht daar aan besteed. In ieder geval hebben we de oliekeerringen die lekte of die te hard waren vervangen. De elektrische installatie vernieuwd en de ontbrekende lampen gemonteerd. Ik kan het hier wel snel vertellen; maar omdat onze vriend aan de trekker werkte als hij tijd en zin had, heeft het toch wel een poosje geduurd voor hij zover was.



Na het spuiten van de velgen hebben we rondom nieuwe banden besteld en kon het opbouwen beginnen. Nadat we alles gemonteerd hadden stond daar een plaatje van een trekker te glimmen.



Super trots op m'n Bukh D 30 trekker, die voorzien was van nieuwe stickers, wilde ik niets liever als gaan proefrijden met mijn aanwinst. Al snel kwam ik er achter dat we een beetje makkelijk voorbij de motor waren gelopen. De trekker liep niet zo als het zou moeten, goede raad was duur. Je kunt dan het project ook niet meer stoppen, en zeggen "laat maar staan". Ik vroeg het aan een monteur met verstand van dieselmotoren, die ook wel eens voor ons bedrijf reparaties deed. Hij wilde er wel naar kijken als hij er tijd voor had, naast zijn 'normale' werkzaamheden. Na controle, en het afstellen van het brandstofsysteem zijn er ook nog nieuwe zuigerveren opgekomen. Toen liep de trekker wel wat beter, en konden we het opnieuw proberen. Om hem wat te laten 'inlopen' met de nieuwe zuigerveren en nieuwe olie erin, heb ik hem op onze schoonmaakplek laten draaien. Op zich liep de trekker goed, maar toen ik er naar verloop van tijd de oliepeilstok eruit trok schrok ik me echt een hoedje. De nieuwe olie was helemaal wit geworden en als trekker chauffeur, en een 'beetje' monteur weet je dan wat er aan de hand is n.l. er is water uit het koelsysteem bij de olie gekomen. Ik vond dat ik er nu toch maar professionele hulp bij moest zoeken, en heb toen de Helmondse Motoren Revisie om raad gevraagd. Dat advies was niet mis, haal er de motor

maar uit Gerard zijde ze, dus zo gezegd zo gedaan, na onderzoek bleek dat de cilinderbussen zijn 'ingekankerd' en nu zijn ze driftig op zoek naar een adres om nieuwe bussen te maken. Het is inmiddels zeker, de fabriek heeft ze niet, en kan er ook niet meer voor zorgen. Ik had gehoopt een compleet restauratie verhaal te kunnen schrijven, maar nu komt er onder te staan "wordt vervolgd". Maar deze kreet kom je wel meer tegen in dit blad. Helaas heb ik niet zoveel foto van de restauratie, maar in het vervolg van mijn verhaal t.z.t. zal ik voor wat meer detail foto's zorgen. Als compensatie daarvoor heb ik voor jullie wel de technisch gegevens van de trekker die maar een kleine 2 jaar is gebouwd in 1957 en 1958. In dat jaar kwam de opvolger het type SUPER 302 en de 3 cilinder SUPER 452 in 1968 besloot Bukh om de trekker productie te stoppen. Alles bij elkaar heeft de productie maar 10 jaar geduurd en is een Bukh trekker nog niet zo alledaags in Nederland.

Ik geef de krik nu door aan **Erwin van Valburg** voor het verhaal van zij:

Fendt Dieselsross



Technische gegevens Bukh

Model: DZ 30

Fabrikant: Motorenfabrieken Bukh A/S
Kulandborg, Denemarken

Productieperiode: 1958 tot 1960

Motor: 30 HK

Type: Watergekoelde tweecilinder viertakt
voorkamerdieselmotor met circulatiekoeling

Cilinderinhoud: 4020 cm³

Boring x Slag: 100 x 130 mm

Vermogen: 30 pk/22,1 kW bij 1800 omw/min

Transmissie: 6 versnellingen vooruit 1
achteruit

Overbrenging: Op de achterwielen

Remmen: Afzonderlijk te bedienen
mechanische trommelremmen op de
achterwielen (stuurremmen)

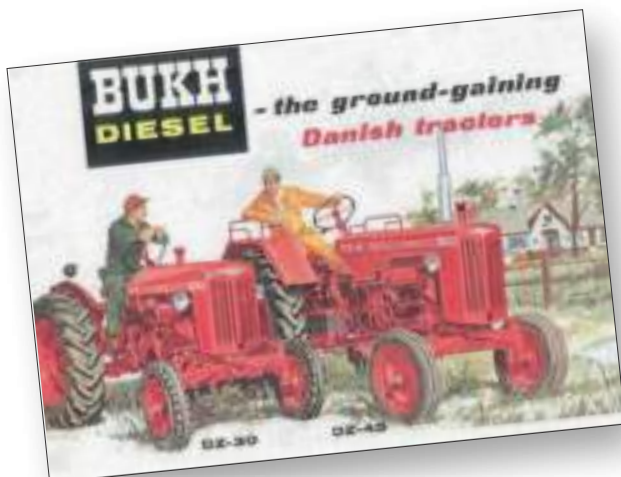
Lengte: 3100 mm

Breedte: 1620 mm

Hoogte: 1480 mm

Wielbasis: 1880 mm

Gewicht: 1575 Kg



ECO

Deel 2

Geschenk uit de hemel

Een geschenk van de hemel' dat is bijna de letterlijke vertaling van ECO , het acroniem van het Latijnse 'ex coelis oblatus' . We moeten dat niet zo letterlijk nemen maar in periode tussen beide wereldoorlogen was Frankrijk ondermaats gemechaniseerd en ook slecht bedeed wat trekkers betreft. Ze hadden dus nood aan een trekker, liefst uit eigen land. Probleem nummer een in Frankrijk was dat de meerderheid van de landbouwbevolking bestond uit kleine bedrijven, die waren meestal onder-gemechaniseerd en hadden ook niet de nodige financiën om dure machines of tractoren te kopen. Elk Frans initiatief in die richting kon dan ook op bijval rekenen en dikwijls nog belangrijker ook op overheidssteun. Een financieel ruggensteuntje is echter niet altijd een garantie op succes

De naoorlogse periode

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog wordt de fabriek in La Rochelle door de Duitsers opgeëist maar het personeel had al uit voorzorg een groot deel van de machines preventief weggestopt in verborgen ruimtes onder de werkvloer. Gedurende die donkere periode worden er vooral houtgasgeneratoren geproduceerd en mondjesmaat ook enkele tractoren. Dit gebeurde waarschijnlijk onder Duits toezicht, maar of de Fransen ook voor de Duitsers oorlogsmateriaal hebben geproduceerd is onbekend. De tijdens de oorlog gebouwde trekkers waren uitgerust met een CLM twee-



De 'vliegwielerstarter' of 'démarrreur d'inertie' zoals de Fransen hem noemen.

takt diesel. De oorlog was nog niet volledig voorbij toen ECO het model N, vlaggenschip van deze serie introduceerde. Eerst met een 40 pk motor maar vanaf 1947 met de ECO N50 van 50 pk , toen zeer populair



Het starten van een ECO met de vliegwielerstarter is een zware karwei waarvoor wel wat spierkracht is vereist!

bij de loondorsen. Deze N 50 trekkers waren uitgerust met een viertakt tweecilindermotor van de Franse fabrikant Poyaud (die nu nog bestaat maar sinds 1989 deel uitmaakt van de Finse Wärtsilä holding). Na de bevrijding in 1946 kon, dankzij de goed verborgen machines, de normale productie snel weer opgestart worden. Hoewel het kapitaal nu volledig van Franse investeerders kwam bleef de oorspronkelijke naam EIC behouden. De productie bestond nog altijd uit spoorwagens, maar de ECO tractoren en de houtgasgeneratoren waren ook nog in productie. En die houtgasgeneratoren waren echt nog nodig want het duurde nog een hele tijd vooraleer de petroleumproductie in Frankrijk terug op peil was. Begin jaren vijftig wordt de trekkerproductie overgeheveld naar de 'Ateliers de Construction Du Havre', in Gonfreville (Normandië) en gevestigd in de voormalige wapenfabriek van Schneider Frères & Cie, nu een overheidsbedrijf van het ministerie van Bewapening. In Gonfreville worden alleen



Een foto uit de oude doos vermoedelijk uit midden jaren vijftig met een ECO N 50 en een getrokken maaidorser.

de belangrijke N en N 50 modellen gebouwd want blijkbaar werd de overige productie (als er die al was!) in 1954 verhuisd naar Parijs en werd de firma ECO ondergebracht bij de Société Anonyme de Construction de Matériel Agricole. Dat leek meer op een wanhoopspoging want het ging niet goed met ECO en dit



Een prachtig gerestaureerde N 50 tijdens een ploegdemonstratie met oude trekkers en ploegen.

ECO N50 motor Poyaud

maneuver betekende waarschijnlijk ook het begin van het einde voor het bedrijf. Een jaar eerder, in 1953, werd als we hun folders mogen geloven, het productgamma nochtans gevoelig uitgebreid en werden achtereenvolgens de R 15 (15/18 pk), R 20 (20 pk), de S 24 (24 pk) V 30 en de P36 (36/30 pk) geïntroduceerd.

Deze trekkers waren uitgerust met respectievelijk één-, twee- en driecilinder dieselmotoren van de Franse merken Aster en Cérés. De modellen S24, V30 en P36 werden niet door ECO gebouwd maar op bestelling door de Franse trekkerfabrikant Champion, ook weer een teken aan de wand! Zo is de ECO S24 een Champion Comet, de V30 een Elan



Folder van een ECO trekker Type R 15 met een Aster 1-cilinder viertakt dieselmotor van 15 pk.

en de P36 een Tenor. Champion was een nieuw trekkermerk opgericht in 1952 in de schoot van de motorfabrikant Cérés. Na een productie van om en nabij 5.000 exemplaren werd de productie bij Champion definitief gestopt in 1960 toevallig(?) ook het jaar dat ECO er het bijltje bij neerlegde. In 1956 introduceert ECO het model T60 'Prestige' uitgerust met een 3-cilinder Aster-motor en ZF-versnellingsbak. Deze trekker is gebouwd op basis van de Champion Alto en de Duit



De ECO R 15 met een achteras met verstelbare spoorbreedte van 1,25 m, 1,35 m, 1,45 m en 1,55 m voor zowel wijngaarden als landbouw.

se Gärtner T65 die in licentie door Cérés werd gebouwd. Van een eigen trekkerproductie was dus amper nog sprake. Dat jaar werden er in totaal 1263 exemplaren gebouwd, een jaar later 1460. Opnieuw geen bemoedigende cijfers en daarom werd het productgamma nogmaals grondig gewijzigd. In 1957 kregen de T60 en de T65 een onafhankelijke aftakas en werd de 'Turbeco' geïntroduceerd. Deze kleine trekker was uitgerust met een éencilindermotor van het Duitse merk Stihl, met een inhoud van 765 cm³ en een ver-



De Aster 1-cil viertakt dieselmotor werd gebouwd door de Société des Compteurs et Moteurs Aster. Het bedrijf, met een ster (Aster!) in het logo, werd al in 1898 opgericht. Het bedrijf was één van de eersten die motoren fabriceerde op industriële schaal.

mogen van 15 pk. De trekker was identiek aan de Champion Cadet. In 1958 volgden de Rocket, eveneens met een éencilindermotor met een vermogen van 20 pk, de Dynamic, met een tweecilinder van 30 pk, de Record, eveneens een tweecilinder met 30 pk en de 'Leader' van 35 pk. Al deze ECO modellen werden gebouwd door Cérés, in feite zijn het dus Champion trekkers maar we kennen ze alleen van de folders want van geen enkele van deze typen is er technische



Een ECO R 15 met eencilinder Aster diesel en uitgerust met een maai balk die tegen meerprijs verkrijgbaar was. Het uiterlijk van de R 15 trekkers kon soms lichtjes verschillen, waarschijnlijk afhankelijk van het bouwjaar of de beschikbaarheid van de onderdelen.



De ECO R 20 was met zijn Aster 1-cilinder motor van amper 20 pk een zeer lichte trekker. Hij had een Duitse Renk transmissie die in Frankrijk onder licentie werd gebouwd.

informatie, laat staan een foto te vinden. Maar zoals verwacht liet de verkoop opnieuw te wensen over en werd de productie toegespitst op slechts één model, namelijk de T 60 Prestige van 60 pk. Ondertussen was de hoofdzetel van 'Tracteurs ECO SA' opnieuw naar een andere locatie overgebracht, dit keer naar de rue de Paris in Pantin waar zich ook de zogenaamde werk-



Folder van de ECO S 24 uitgerust met een Ceres viertakt 2-cilinder 2 liter motor met een vermogen van 24 pk.

plaats van ECO bevond. De eindafwerking het onderhoud en de naverkoopdienst waren nog op hetzelfde adres vinden. Maar het kalf was toen al verdrongen en ook die laatste ingreep kon het bedrijf niet meer redden. In 1960 viel definitief het doek over een trekkermerk dat onver-

kunnen standhouden tegen de oprukkende massaproductie en mondialisering. De verkoop van

reserveonderdelen werd nog 10 jaar verzorgd door de firma ELU. Hoeveel ECO tractoren er tijdens die ruim 50 jaar werden gebouwd zal voor altijd een geheim blijven, wij schatten de totale productie op een paar duizend exemplaren. Eugène Mignot, toch een pionier op het gebied van de landbouwtractor, ontving voor bewezen diensten in 1923 het ereteken 'Médaille agricole' en vervolgens in 1936 in Parijs het 'Légion



De ECO S 24 was net zoals de ECO V 30 geen eigen ECO product. De trekkers werden door Champion gebouwd.

d'Honneur' voor zijn verdienste als vice-voorzitter van de federatie van (Franse) landbouwmachines. Mignot overleed in 1963.

Een tevreden ECO bezitter

Pol Heselmans en zijn zonen zijn fervente verzamelaars van oude trekkers en oude landbouwwerktuigen. De verzameling bestaat uit een 30- tal tractoren en andere landbouwmachines waaronder ploegen, dorskasten, stropersen en stationaire motoren. Een Case stoomtrekker uit 1912 is de blikvanger naast een aantal oldtimertrekkers van diverse merken zoals Oliver, Vierzon, Famulus, Fendt, Lanz en ECO. Heselmans heeft iets met tractoren en machines. Als jonge knaap trok hij met zijn vader, die als loondorser aan de kost kwam door heel Franstalig België. Daar zaten de grote graanboeren en leerde hij ook de knepen van het vak en bovendien ook nog Frans. Als jonge twintiger kocht hij in 1964 zijn eerste trekker, een Lanz 65, en begon hij zijn loopbaan als zelfstandig loonwerker. Die Lanz vormt nu de ruggengraat van zijn verzameling. De hoofdactiviteit van het



Folder van de ECO V 30 diesel met 30 pk. Hij was uitgerust met een 2-cilinder Cérés K 30 dieselmotor.



De Champion 'Elan' stond model voor de ECO V 30 en de Champion 'Comet' voor de ECO S 24. Beide tractoren waren uitgerust met een Cérés 2-cilinder dieselmotor.

loonbedrijf was graandorsen en net als zijn vader werkte Pol voornamelijk in Wallonië. Pol is ondertussen met pensioen en zoon Guido heeft het loonbedrijf

overgenomen. De agrarische tak werd echter afgestoten zodat alles zich nu concentreert op grondverzet. Pol blijft de mecaniciens van dienst want ook grondverzetmachines moeten nu en dan onderhouden worden. Zijn weinige schaarse tijd vult hij met het in standhouden van zijn collectie oude machines en daar is heel wat werk mee gemoeid.

Bijna alle oude trekkers en machines die hij tot op heden kocht waren in een niet al te beste conditie en het duurt meestal maanden of zelfs jaren vooraleer ze weer toonbaar worden. Met de Eco was het iets beter gesteld, die kocht hij een jaar of twintig geleden in het Waals-Brabantse Waterloo. "De Eco is geen moderne

trekker, hij heeft geen hydraulisch systeem en is ook niet voorzien van een elektrische starter" zegt Exelmans. Hij werd destijds dan ook meestal als dors-trekker gebruikt of in de bosbouw, een lier was tegen meerprijs verkrijgbaar. De trekker wordt gestart door middel van een traagheidsstarter (vliegwielerstarter) of démarreur d'inertie in het Frans. De in Frankrijk gebouwde Austin diesel trekkers hadden een vergelijkbaar startsysteem. Eerst wordt het vlieg wiel via een pal ontkoppeld en dan met een zwengel op toeren gebracht waarna de motor kan worden gestart door het vlieg wiel met de krukas te koppelen. Dat op toeren brengen van het vlieg wiel vergt echter zoveel kracht en energie dat blijkbaar niet iedereen de trekker aan de praat krijgt.

De trekker was op het eerste gezicht in een vrij behoorlijke staat zowel wat het plaatwerk als het mechanische en motorische deel betrof. Tot op heden heeft Pol met de Eco dan ook nog geen problemen gehad. Wel heeft hij de vermoeiende vliegwielerstart-procedure 'omzeild' door het installeren van een elektrische startmotor. De Eco werd standaard geleverd met ijzeren wielen maar kon ook geleverd worden op luchtbanden.



Originele folder van de Champion Alto, de ECO T-60 Prestige was op basis van deze trekker gebouwd.



Advertentie voor de ECO T-60. Deze trekker was uitgerust met een Aster 3-cilinder dieselmotor van 60 pk en ZF-transmissie.



In 1956 worden de ECO 'Rocket' een een-cilinder van 20 pk en de ECO 'Dynamic' een 2-cilinder van 30 pk geïntroduceerd. Beide trekkers werden gebouwd door Cérés, eigenlijk zijn het dus Champion trekkers.



De ECO T-60 Prestige, uitgerust met Aster 3-cilindermotor DGX3, was gebouwd op basis van de Champion Alto en de Gärtner T 65.



Pol Heselmans uit Laakdal in de Antwerpse Kempen is de tevreden eigenaar van een ECO N 50 gebouwd begin jaren vijftig..

Technische gegevens ECO model N 50	
Merk:	ECO
Model:	N
Motor:	Poyaud
Aantal cilinders:	2
Boring x slag:	140 x 180 mm
Inhoud (cm ³):	5.540
Toerental:	1250 omw/min
Koeling:	Water
Smering:	Druksmering
Aftakas:	153, 250, 387 en 530 omw/min
Vermogen:	50 pk
Vermogen aan riemschijf:	42 pk
Transmissie:	6 V/2A
Banden voor:	6.50 - 20
Banden achter:	12.75 - 28
Fabrikant:	Ateliers de Construction du Havre
Land van herkomst:	Frankrijk
Bouwjaar:	1952



De ECO N 50 met Poyaud motor werd een twintigtal jaren geleden aangekocht in Waterloo.



In volgende Den uitlaat een artikel over Wahl tractoren

Door:
Frans Vanbaelen



"Het eenigste nadeel,
da ik oover munne traktor kan zeggen,
da is dat er geen spatbord oan zit,
um éfkes ouwe elleboog.....op te leggen.

Mér van den andere kant,
Hi ut wel het veurdeejel,
Ge rijdt nooitgenne slappe band."

Guy Verellen (Nostal Gie veur ellen)

Dorsdag TC de Blôkers

Special guests: Boekels Kwartierke

Springkussen voor de kinderen

Locatie: nabij de
oude toren in
Stiphout



1 oktober 10:30 - 16.00



EEN MOOIE SPANNENDE RIT

Tractorvakantie naar Pommeren aan de Moezel

Reisverslag exclusief voor Den uitloot



een zeer mooie MAN en verschillen de Unimogs. Na een paar uurtjes de zaken bekeken te hebben en gekletst met koffie en koek zijn we weer richting Pommern gegaan. Op dinsdagmorgen vertrekken we richting Tritenheim. Na 110 km langs de mooie wijngaarden van de Moezel, de vele mooie dorpjes aangekomen op de camping. Onze plek opgezocht, de boel opgebouwd en genoten van wederom een lekker biertje. Op woensdag zijn we naar wijnproeverij geweest. Donderdag zijn we met de boot over de Moezel gevaren, richting



Op donderdag morgen om half 6 zijn we vertrokken naar het plaatsje Pommern aan de Moezel. Na wat voorbereiding gingen we op pad richting Limburg. Met de veerpont in Kessel. De Maas over gestoken richting Duitsland. Na een tocht van 8 uur hebben we overnacht in Zulpich, nabij Duren. Na een mooie avond met een lekker biertje, hebben we moe ons bed opgezocht. Om de volgende morgen onze rit voort te zetten richting Pommern. Ons materiaal en wij zelf hadden het erg zwaar na flink wat klimmen en dalen. De afdaling naar de camping had een percentage van 12%, een flinke kluiw voor onze remmen, en een natte rug voor ons mannen. (zie foto hierboven). Na een paar dagen rust in een temperatuur van 35 graden zijn we op zondagmorgen naar het Moezeland museum in Ernst geweest, zeker een aanrader als je in de buurt bent. Maandag was het een wasdag voor de vrouwen en zijn wij mannen met de tractor op pad geweest. Richting Beltheim waar een handelaar woont met veel tractoren van diverse merken, onder andere Eicher, Deutz, Landini, Normach





Bernkastel-kues. Een echte aanrader om vanuit de boot tegen de schuine druiven velden op te kijken hoe mensen hier moeten werken. Op vrijdag weer naar de wijnproeverij, dit was goed bevallen! Op zaterdagmorgen zetten we onze reis voort richting Jünkerath nabij Stadtkyll. Het was een regenachtige rit maar dat kon de pret niet drukken, door het prachtige landschap van de Eifel met veel klimmen en dalen uiteindelijk aangekomen op de camping. Dit bleek een camper camping op een industrie terrein te zijn, de overnachtingsprijs was er ook naar (billig). Op zondag naar het mosterd museum geweest, met watermolen aandrijving zeker de moeite waard. Maandagmorgen vroeg uit de veren om onze reis voort te zetten richting Ne-



derland. Een tocht van 150 km door het mooie landschap wat langzaam vlakker werd. Aangekomen op de boerencamping aan de grens in Swalmen. Mooie camping en waar man kan zien dat boeren en recreatie goed samen gaan. Wel een zeer nat onthaal op deze camping, grote stortbui met veel wind en hagel, luifels vlogen door de lucht. Veel schade overall. Na wat



shoppen in Swalmen een rond rit gemaakt door de mooie bossen van Swalmen en omstreken. Verder de rit vervolgd richting Mariahoop. We zijn naar een gemengd bedrijf geweest met een streekwinkel Na een paar overnachtingen zijn we weer huiswaarts gegaan richting Brabant. In Kessel weer overgestoken met de veerpont. Het was een zeer mooie ervaring om niet te willen missen.

Het reisgezelschap: **Jos - Petra - Luud - Joke.**



Oud nieuws uit

1977

1931 1947 1968 1928
1958 1962 1951 19

Combine revolutie?



International Harvester heeft 22 jaar en 56 miljoen dollar geïnvesteerd, in de ontwikkeling van een geheel nieuw oogststelsysteem. De kern van de "Axial Flow" is een in de lengterichting opgestelde trommelvormige rotor, die de conventionele dwarstrommel vervangt door een triltafel. Volgens de fabriek maakt dit langsdorstroomsysteem gebruik van een zuigeffect om het graan en het kaf te scheiden. Dit maakt aanzienlijk hogere capaciteiten (en dus snellere verwerking) mogelijk, en vereist minder onderhoud. De nieuwe 1440 (135 pk) en 1460 (170 pk) Axial-Flow maaidorsers worden momenteel alleen in de VS verkocht en zullen binnenkort ook in Europa verkrijgbaar zijn.

Het machinefabriek Fahr moest 16 jaar geleden de tractorbouw opgeven nadat de verkoop sterk was gedaald. Op dat moment had Klöckner-Humboldt-Deutz 25% van de aandelen in Fahr overgenomen, en zijn invloed strategisch uitgebreid. In 1969, toen een gezamenlijk verkoopbedrijf werd opgericht, werd Fahr geïntegreerd in de groep; het nieuwe Deutz-Fahr verkoopbedrijf was gevestigd in Keulen. Het jaar daarna nam KHD het reeds lang bestaande bedrijf Ködel & Böhm over. Door deze stap kon Deutz een totaalleverancier worden. Sterker nog, Deutz werd marktleider (vóór IHC en Fendt), de naam Fahr staat nog steeds op maaidorsers en succesvolle machines zoals schudders. De familie Fahr trok zich echter steeds meer terug uit het bedrijf, verkocht steeds meer aandelen aan KHD, en zo werd op 1 januari de machinefabriek Fahr AG getransformeerd. De nieuwe naam is Klöckner-Humboldt-Deutz AG, vestiging Fahr (hoofdkantoor in Gottmadingen). Het bedrijf wordt nu volledig vanuit Keulen geleid.

DEUTZ

FAHR

Een lange uitloop



70



Feestjaar

In juli rolt de 200.000e Unimog van Gaggenau van de lopende band - een goede reden voor een feestje. Maar er is ook een reden om te proosten: "25 jaar Unimog in Zuid-Amerika". Een Unimog 404.0 met dubbele cabine, die wordt geleverd aan de Mexicaanse oliemaatschappij PEMEX, is een voorbeeld van het jubileum die bestelde al meer dan 140 allrounders, en gebruikt de Unimog om pijpleidingen aan te leggen in moeilijk terrein. In de loop van dit jubileum wordt ook Roland Feix, die vanaf het allereerste begin het verkoopbedrijf Unimog in Latijns-Amerika heeft opgebouwd, geëerd voor zijn jarenlange werk.

Claas brengt een nieuwe balenpers die ronde balen produceert. Deze Rollant 85 wikkelt balen van rond de 400 kilo, die gemakkelijk te laden zijn met een voorlader en minder weersgevoelig zijn.



Auto van het jaar 1977



De **Rover SD1** is een personenauto uit het hogere middenklasse segment die in de periode 1976 -1986 werd geproduceerd door het Britse automerk Rover. Er zijn in totaal 303.345 auto's van dit model gebouwd. Een Rover SD1 wordt wel gezien als de laatste echte Britse Rover omdat dit de laatste auto is die ook door het bedrijf zelf ontworpen is.

REFORM 
SEIT 1910



Steile Hellingmaaier

De Reform-fabriek in Wels presenteert een nieuw speciaal aanbod voor de voederwinning op steile hellingen: de Metrac 3000. Dit apparaat bestaat uit een trekker aandrijving met vierwiel-aandrijving, ingericht voor een omgekeerde werking. De achterwielen zijn gestuurd, de bestuurder zit boven de vooras en heeft de maai-er direct in het zicht. Korte wielbasis, brede spoorbreedte en laag zwaartepunt zorgen voor uitstekende geschiktheid op hellingen.



STEPPER Koning

De uitgestrektheid van Noord-Amerika was hun echte thuis, maar enkele Case 1370 Agri Kings hebben hun weg gevonden naar Europa.

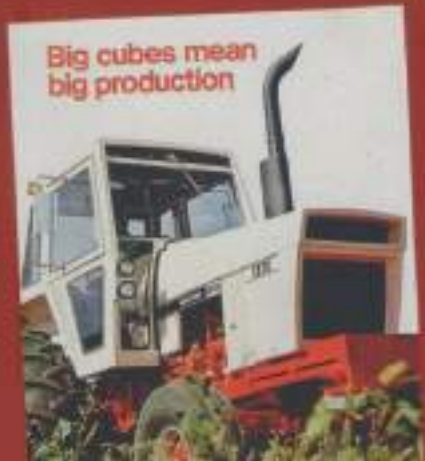


Deze Case 1370 was eigenlijk een tractor rijp voor de sloop. Totaal kapotgereden, tot schande gedreven. Maar een klassieke autovriend zorgde voor hem, en maakte er weer een sieraad van. We vertellen over de moeizame reis van de Amerikaan via het Hongaarse laagland naar Oostenrijk daarna het heuvelachtige Waldviertel.

Franz Lang is geen bangerik als het om technisch werk gaat. De boerenzoon leerde het vak van monteur en oefende dit ook lange tijd uit. Terwijl zijn broer de boerderij overnam, zorgde hij voor zijn dagelijkse brood bij diverse bedrijven. Zoals hij zegt, was het zijn schoonzoon, ook een boer, die hem zo'n tien jaar geleden weer aan het werk kreeg. Sindsdien heeft hij alweer negen tractoren gerestaureerd. Het is altijd de moeite waard om wat verder te kijken - op zoek naar interessante voertuigen. In 2013 ontdekte Lang een Case 1370 "Agri King", geadverteerd in Hongarije. Het zou in Győr moeten zijn, ongeveer 60 kilometer van de Oostenrijkse grens. Dat zou moeten kunnen, dacht hij. Prijs was al bekend. "Een iets oudere man die alleen Hongaars sprak, nam me mee naar een open veld, waar z'n zaak alleen en verlaten stond. De slechte rode verf had me moeten waarschuwen. Maar ik wilde de tractor heel graag hebben." Omdat hij wist dat zo'n exemplaar in Oostenrijk niet bestond. De importeur had destijds

tevergeefs geprobeerd de Ackerkönig te verkopen. De showroom modellen zouden na onverrichte zaken, weer terug naar de USA verscheept zijn. De markt was te klein, de Europese concurrenten te talrijk en te goedkoop. Hongarije daarentegen zou tien Agri Kings hebben gekocht. Het is niet bekend of het voor vergelijkings- of testdoeleinden was. Zijn exemplaar moest komen uit dat pakket van tien, denkt Lang. De problemen begonnen al bij het opladen. De tractor kon niet worden gestuurd of gerold. Met een sterke kabellier moest hij met blokkerende achterwielen op de aanhanger worden getrokken. "De banden waren sowieso rotzooi, dat viel reuze mee", meldt Lang. Het is maar goed dat hij een uitstekend ingerichte werkplaats heeft. Daar kan hij bijna al het werk in eigen beheer doen. De nieuwe eigenaar investeerde meer dan 2.000 euro aan 'Inch' gereedschappen, waaronder ook een uitgebreide draadsnijset. "Zonder dat had ik de tractor meteen kunnen slopen en als schroot verkopen." De Agri King 1370 is de middelste van een reeks die Case in 1969 introduceerde met het nummer "70" aan het einde. Het verving de 30-serie, die sinds het begin van het decennium kopers op de fel omstreden Amerikaanse markt had aangetrokken. Case, nu verkocht aan Tenneco, moest gelijke tred houden met de andere fabrikanten in de paardenkracht-wedloop. Ze hadden geluk, want de divisie bouwmachines produceerde krachtige motoren die zeer geschikt waren voor gebruik in

Case wist ruim 17.000 Agri Kings van het type 1370 bij de boeren te brengen. Aanvankelijk zaten de koplampen nog in de cabine.



Stoplichtinformatie: Een groot deel van de instrumenten geven alleen informatie over de trekker met groen, geel en rood.



Case ontwikkelde de zes-in-lijn aanvankelijk als motor voor een bouwmaschine. Misschien komt daar de mythe van onverwoestbaarheid vandaan.



De cabine is smal, de Case 1370 heeft geen ruimte voor passagiers. En de dagen van de "row crop" versie, waar de tractoren eruit zien als driewielers, behoren ook tot het verleden.



Comfortstoel, verstelbaar stuur - en natuurlijk airconditioning: de boer moet je toch een beetje verwennen.



De 400 millimeter bodemvrijheid vereist een behoorlijke klim.



Franz Lang heeft veel werk verzet, maar vandaag heeft hij een van de beste 1370 Agri Kings ter wereld - zo niet de beste.

de landbouw. De zescilinder van de 1370 werd ook gebruikt in verschillende rups- en wielladers. Geluk voor de restaurator, zo bleek later. "De Oostenrijkse vertegenwoordiging van Case Baumaschinen was buitengewoon behulpzaam. Zonder hen was de reconstructie niet mogelijk geweest." Lang ontving alle reserveonderdelen voor de motor van het bedrijf, inclusief het uitgebreide werkplaatshandboek, dat hij op een USB-stick kreeg. Er waren bijna 1.400 pagina's, een beetje omslachtig. Met 8,3 liter en een compressieverhouding van 16,5:1 is de motor een echte knaller. Daarnaast is er de Westinghouse-turbo om de prestaties te verhogen. Desondanks specificieerde Case slechts 154 pk als topprestatie bij een civiel toerental van 2100 omw/min. Dat klinkt als een lange levensduur en bestand zijn tegen 'harde stuurlui'. Dat had de motor ook hard nodig, binnenin was alles aan de slijtagegrens. Zuigers en zuigerveren evenals de voeringen werden vernieuwd. De drie koppen (dwz één kop voor elk twee cilinders)



hadden betere dagen gekend. Nieuwe klepgeleiders en nieuw geslepen kleppen waren nodig. Dit alles gebeurde in onze eigen werkplaats. De brandstoftoevoer is echt een curiositeit voor ons Europeanen, Case kocht het injectiesysteem van Bosch, maar drong aan op inch-aansluitingen. Literatuur over deze lijnpomp is niet beschikbaar, wat Lang enorm ergert. Omdat zijn motor nog niet helemaal doet wat hij wil. Vooral bij het starten verdeelt de pomp veel te veel brandstof over de cilinders, wat leidt tot flinke zwarte rook uit de zelfgemaakte RVS uitlaat. Bij hogere snelheden is de rookpluim niet meer zo duidelijk herkenbaar. De tractor verbruikt echter veel te veel diesel. "Als ik zonder aanhanger reed, tankte ik na 80 kilometer zo'n 50 liter diesel. Dat moet veel minder zijn." Hij hoopt nog een specialist te vinden die hem helpt het injectiesysteem wat omgangsvormen bij te brengen. De tractormeter heeft een viercijferig display en geeft als een van de weinige, concrete standen bij de klokkencollectie op het dashboard weer,

anders geven de instrumenten alleen aan of er iets in het gele, groene of rode gebied staat - zelfs bij de dieselvoorraad in de tank van bijna 300 liter. Lang weet dus niet of zijn koning van de steppen 13.000 of 23.000 uur gewerkt heeft. Als de motor normaal versleten was, zat er in de versnellingsbak een duivel. Hier was alles kapot, wat maar kapot kon gaan. Na demontage werd duidelijk waarom er niets draaide in al het schakelwerk. De oliepomp zat vast en de volkomen ongevoelige bestuurders merkten er niets van. Het resultaat: geen olie meer op de tandwielen, assen en lagers waren dus zodanig versleten dat zelfs de 154 pk van de motor niet meer voldoende was om de trekker te bewegen. Hij bleef stilstaan totdat Franz Lang de transmissie redde. De pomp is een centraal onderdeel, maar verzorgt wel tegelijkertijd drie vitale componenten: Ten eerste smeert hij de innerlijke van de transmissie. Maar zorgt ook voor de druk voor de driepunts hefinrichting (klasse drie natuurlijk), en natuurlijk ook voor de besturing. Dit alles werkte niet meer.

Lange tijd eiste al deze reparaties voor zich op: "Er waren veel vrienden en kennissen nodig om alle onderdelen die onbruikbaar waren in de versnellingsbak weer op te bouwen. Hij benadrukt daarbij de hoofdas, daarbij hielp alleen afdraaien. Hij zelf maakte er een nieuwe bus omheen. Deze moest daarna worden gehard. Bijna alle tandwielen en hulzen moesten worden vervangen – deze waren ook niet in Amerika te verkrijgen, dit was namelijk een eigen 'Case' onderdeel, en imitatie worden niet aangeboden. Je kunt oude 1370's kopen, geen probleem. Maar ze zijn allemaal in zeer, zeer erge gebruikte staat. Dat suggereert ook een zeer, zeer goed gebruikte transmissie. De aanschaf van een onderdelendrager alleen vanwege de versnellingsbak lijkt volkomen absurd. Daarom bleven eigen en professionele reparaties de enige uitweg als service bij de versnellingsbak. Al deze diensten te vinden in het diepe Waldviertel, waar Lang woont. Uiteindelijk was de transmissie weer in nieuwstaat, en was de grootste klus aan de 1370 geklaard, een waar keerpunt in de restauratie. Even kort iets over de interne structuur van de transmissie: De schakeling is ontworpen als een "partiële powershift-transmissie" De bestuurder moet indien mogelijk voor het vertrek weten in welk snelheidsbereik hij zich wil begeven. vier basisversnellingen tijdens het rijden Alleen de drie Powershift-versnellingen zijn beschikbaar tussen mogelijke stop's in. Rijden met aanhangers vol kuilmaïs of tarwe in het heuvelachtige land boven de rivier de Donau vereist een nauwkeurige strategische planning. Zoals een kenner op de foto's zal herkennen, is de besturing zeer bijzonder en is die nauwelijks ooit voor een tweede keer ontworpen. Twee dubbelwerkende hydraulische cilinders werken via een evenwichtsbalk op de trekstangen, die op hun beurt de voorwielen laten draaien. De constructie is zeer "vakkundig" blootgesteld aan weer en wind, daarom moest ook hier een uitgebreid reconstructieprogramma worden voltooid. "De cabine zag eruit alsof er slecht opgevoed varkens in hadden geleefd. Franz Lang vindt heel duidelijke woorden als hij over de bestuurderscabine begint. Hij haalde het vuil met een emmer vol



Case presenteerde zijn 70-serie in 1969 met de modellen 770, 870, 970 en 1070. Later kwamen de krachtigere Agri Kings zoals de 1370.



Volgens de Nebraska-test ligt het verbruik van de tractor afhankelijk van de motorversie - rond de 36 of rond de 41 (154 pk) liter per uur.

eruit. De zwarte bekleding tot aan het dak, was een zaak voor de vuilnisbak. Godzijdank is dit geperforeerde imitatieleer geen speciaal onderdeel en kon het in de Verenigde Staten goedkoop per meter worden gekocht. De stoel? "Een grap. Ik moest de contouren van het schuim uit de vrije hand reconstrueren, de loop van de naden op de zitting en rugleuning is door de stoffeerder gemaakt aan de hand van afbeeldingen. De veiligheidscabine is gemaakt van vierkante buizen. Lang boorde er verschillende keren in om het vuil dat erin was neergedaald eruit te halen - water en perslucht hielden om het vuile stof kwijt te raken. Lang is echter niet blij met de cabine zelf. "Je zit hoog en hebt goed overzicht, maar het is erg smal. Er kan niemand meerijden." Europese con-

currenten waren daar veel beter in. Hij overweegt om in de toekomst "topless" te gaan rijden. Om dit te doen, zou hij echter nieuwe spatborden moeten maken, omdat de cabine en het zijpaneel als een eenheid zijn ontworpen. "Zonder de cabine ziet de Case er veel beter uit. Ik overweeg serieus om een buitenluchtrijder te worden net als bij mijn andere tractoren. De Case was wel snel, een topsnelheid van rond de 50 km/u. In tegenstelling tot eerdere ervaringen, vertoonde de kabelboom geen afwijkingen. "De elektra heeft de beproeving in Hongarije het beste doorstaan. Alles was in orde, een grondige controle daarvan was voldoende, alles was netjes bijgehouden. Als de vroe-



gere bestuurders hetzelfde hadden gedaan met de versnellingsbak, was mij de meeste moeite bespaard gebleven. U kunt niet alles hebben, meneer Lang! Een sprankje hoop in drie jaar moeizame restauratie, dat is genoeg, is niet? "Als ik alles bij elkaar optel en alleen een minimumuurloon voor mijn werk reken, dan heb ik veel meer in deze zaak gestoken dan het vandaag de dag wereldwijd zou opleveren. Het is echt een liefdeswerk. Geloof me." En als je de aanbiedingen op het net vergelijkt, dan ben je het met hem eens. Behalve dat er waarschijnlijk niet zo'n goed gebouwde 1370 te koop is. Lang rijdt dus

rond met een nogal witte olifant (bedoelde woordspeling, wat betekent: uiterst zeldzaam, bijna mythisch schuw exemplaar van een soort).

Ook qua design spelen de Case 1370 en zijn broers in op hun eigen competitie. De ontwerpers moeten de gebogen sjabloon voor het ontwerp in de lade hebben gelegd. Alles bestaat uit rechte lijnen, ronde vormen zijn zoveel mogelijk verborgen onder hoekige bekledingen, die overigens bijzonder moeilijk te demonteren zijn. Volgens Lang duurt alleen al het verwijderen van de motorkap ongeveer een half uur. Een goede reden voor chauffeurs om goed na te denken tijdens het onderhoud. Voor deze serie had Case ook een nieuw logo geïntroduceerd; De "Old Abe", de typische witkoppige zeearend van het merk,



De klant is koning: Case gebruikte Bosch om de zes cilinders te voeden, alleen het injectiesysteem uit Duitsland is op verzoek van de Amerikanen voorzien van Inch aansluitingen.





Ondanks de ruim 300 liter tank is de 1370 vrij kort voor een zescilinder. De reden: het plastic reservoir zit achter de bestuurder onder de cabine.

die eerder al zoveel stoommachines en tractoren sierde, was met pensioen gestuurd. Case 1370 ziet eruit als een blok gletsjerijs dat op basaltrots rust (motor en chassis in zwart in plaats van rood). Wanneer hij wordt gestart, trilt de omgeving door de kracht van de gesmoorde motor. Wanneer je gas geeft, luisteren de liefhebbers naar de goede klanken uit de zelfgemaakte uitlaat. Zo dondert

de steppenkoning richting zonsoudergang in het Waldviertel in de richting van het ontspannen leven van een gepensioneerde. Koningen mogen met pensioen zijn, ook al rijdt Franz Lang zijn Agri King regelmatig naar buiten.

Tekst: Anton Friedrich Foto's: Andreas Beyer



Overgenomen en vertaald uit het prachtige Duitse Oldtimertijdschrift:



De "stuurbevestiging" met zijn twee blootgestelde hydraulische cilinders is op een zeer eigenzinnige manier ontworpen - en slijt door de jaren heen omdat hij massaal wordt blootgesteld aan vuil en stof.



Er was geen vierwiel aandrijving, maar natuurlijk de populaire dubbele banden. Dit exemplaar is onder de hamer gegaan bij Annett Auctions in Canada.

STIER

Rijder

Bijna geen enkel ander tractormerk bedacht het begrip vierwielaandrijving zoals de Hamburgse Nordtrak met hun Stieren.



Vierwielaandrijving - overal te gebruiken! Dat is wat de Norddeutsche Traktorenfabrik predikte, maar het was meestal aan dovemans oren gericht. Hun Stieren arriveerden ongeveer 15 jaar te vroeg, en waren al vergeten toen het nieuws over de geest van vierwielaandrijving zich begon te verspreiden. Ondertussen zijn de Stieren terug als getuigen van de begindagen.

Iedereen kent de Nordtrak Stier. Hij is de vroege vierwielaandrijving bij uitstek, toch? Super opvallende design met die stevige motorkap en vier wielen van dezelfde

maat, plus hij is volkomen zeldzaam, daarom kijk je goed als er een op een show tegenkomt. Net als deze Stier 18, die aan het begin van zijn leven thuis was in Noord-Hessen en na enige onrust weer terugkeerde. Maar hoe kwam hij daar in de eerste plaats? Voordat we het aan de eigenaar vragen, even wat achtergrond (trefwoord "totaal zeldzaam"): In 1952 had de gebruikelijke veld- en weidetrekker één cilinder, een trek-balk, vijf versnellingen en een riemschijf. Bovenal was de eigenaar opgelucht dat hij niet meer het paard in hoefde te spannen. Maar hoe kwam iemand op het idee om een tractor met vierwielaandrijving te kopen?



Dramatische reclamemethode, niet eens overdreven. Vooral de vooras, hier van Ford, ziet er op het eerste gezicht indrukwekkend uit.



"Mijn vader reed boomstammen met paard en kar. Dat ging goed totdat een concurrent met zware Hanomag's en kabellieren het hout uit het bos haalde. Daarom kocht hij deze stier, geïnspireerd door zijn zwager, die tijdens de oorlog had gezien wat vierwielaandrijving kon doen. Ik was toen 14 en had ik geen verstand van, maar van de 15 tractoren waarmee ik nadien professioneel te maken had, bleef deze in mijn hoofd hangen." Dat is wat Erwin Heyser zegt - en we kunnen begrijpen dat hij het niet is vergeten de Nordtrak is een eigenzinnige, vreemde, geweldige tractor, de Stier - maar al volledig vergeten in de jaren 60. Dat was een schemerfase waarin de Stieren als prehistorische wezens vervaagden, in een of ander bos voordat de oldtimers in de jaren tachtig herontdekt werden. Of dat wat er van over was - de weinige overlevenden zagen er meestal slecht uit, hun afkomst was vergeten. Bijna iedereen kent als model de Nordtrak Stier, slechts enkelen kennen zijn geschiedenis. Als basis, was deze verkrijgbaar met twee- en viertakt-

motoren, water- en luchtgekoeld, 18 tot 48 pk, compact tot krachtig, maar altijd met permanente vierwielaandrijving en wielen van dezelfde grootte. wanneer gebouwd? Vanaf 1951. Door wie? Van de Noord-Duitse tractorfabriek Franz Westermann, Hamburg-Lohbrügge. En hoeveel Stieren hebben ze gebouwd? Op dit punt wordt het onduidelijk. Het moet rond de 2000 zijn geweest, schatte de vroeg overleden Nordtrak-onderzoeker Peter Schulz, wiens documentatie "Auf allen Vieren" alles verzamelt wat er nog over is aan betrouwbare kennis over de Stier en zijn productie. Er zijn verschillende redenen waarom sommige zaken onduidelijk blijven. Ten eerste is de Stier een product van de naoorlogse periode. Bouwen, bouwen! Verkopen! Construeren! De jonge republiek streefde vooruit, er was weinig tijd voor zorgvuldige documentatie. Technische details zijn allen overgeleverd, maar hoeveelheden zijn slechts schattingen. Het hadden in de beste

tijden zo'n 50 tot 60 Stieren per maand kunnen zijn, dat was rond 1953. Gedurende deze tijd werd de fabriek meer dan volledig benut, zodat een deel van de productie voor een periode van 20 maanden werd overgebracht naar een metaalfabriek in Creussen. Ook vaag. Dit bedrijf was voorheen een wapenfabriek, en bouwde sinds 1949 de merkwaardige Unitrak-werktuigdrager, een ontwerp van een Hamburgse ingenieur - het is mogelijk dat de Norddeutsche Traktorenfabrik een collegiale aanbeveling vond voor dit metaalfabriek. Het kan geen fysieke nabijheid zijn geweest, want Creussen ligt in de wijk Bayreuth. Hoeveel Stieren komen er uit Frankenland? Niemand weet het. Het is niet eens bekend hoeveel er in het binnenland zijn verkocht. De Nordtrak had het niet makkelijk in Duitsland, maar vond wel overal ter wereld enthousiaste kopers: in Australië en Brazilië waardeerden men de Stier, hij verkocht goed in Argentinië en in



Scandinavië rolde de stier de machtige bossen in. Daar heeft hij misschien een van de weinige concurrenten ontmoet, de Unimog - maar daarover straks meer. Dat hij weer verdween, had te maken met verschillende omstandigheden. Ten eerste: de constructie ervan. In zijn vroege dagen als de Gerwi-Diesel-stier, was hij gebaseerd op de Jeep, waarvan elke hoeveelheid goedkoop te vinden was in ontmantelingsdepots van het Amerikaanse leger. Zo kwam vierwielaandrijving als het ware als bijproduct van de Stier - en toen de fabriek in 1950 in handen kwam van Franz Westermann, bleef het het essentiële kenmerk. Westermann was koopman en kocht graag in grote hoeveelheden. Daarom had de fabriek grote aantallen aandrijf-eenheden van Ford d.w.z. transmissies met assen op voorraad liggen, toen de



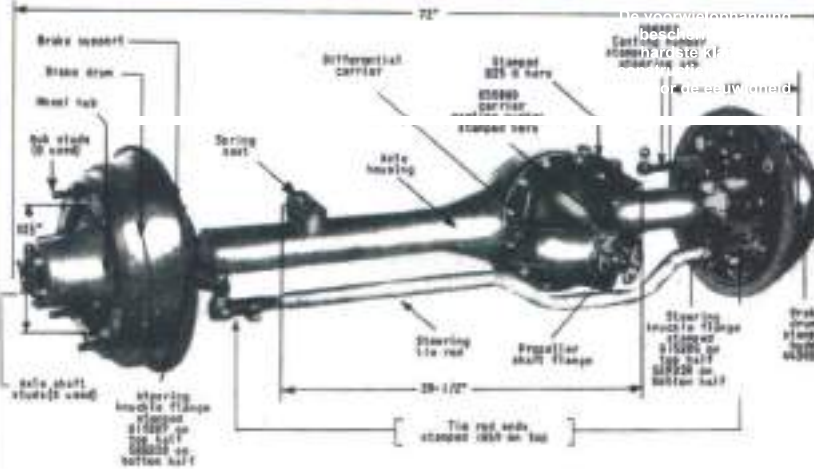
Deze wielverhouding was vrij uniek in 1952. Ons exemplaar is gerestaureerd door de Nordtrak-onderzoeker en specialist Peter Schulz, en is nu weer terug naar de eerste eigenaar.



De voorloper van de Gerwi diesel Stier, werd vanaf 1947 in dezelfde fabriek geassembleerd, maar is technisch en optisch zo verschillend dat het een eigen geschiedenis heeft.



Dodge-assen zijn te herkennen aan de geflensde behuizingsdeksels en de spoorstang aan de achterzijde. De fabriek kocht destijds zo-wat alles op wat de Amerikaanse strijdkrachten in voorraad hadden.



De Dodge-as zoals die op de plank lag. Het belangrijkste kenmerk is de asymmetrische structuur. Voor de tractoren verkortte de fabriek de linker astrecther en de spoorstang dienovereenkomstig.

Duidelijk herkenbaar: het vrijstaande koppelingshuis.
 Hoe krachtig ze ook lijkt, het was de enige echte
 zwakte van alle Stier half-frame's. Hier gemonteerd:
 8.00-20, een van de reguliere bandenmaten naast
 6.50-20 en 7.00-24.



Zomaar een verhaaltje over twee Stieren

Deze Stieren vonden hun vrienden ver na het eindigen van de Noord-Duitse Tractorfabriek. Een voorbeeld zijn deze twee exemplaren gerapporteerd door Wilhelm Pröhl uit Wietzendorf: "In 1958 zijn we ons eigen bedrijf begonnen als bosaannemer. Er waren toen nog geen bedrijven die speciale bosbouwmachines maakten. Dus gingen we op zoek naar een gebruikte tractor, en ontdekten de Nordtrak Stier 25 met Hatz tweetakt diesel. Hoewel de techniek uiterst primitief was - de toenmalige ontwikkeling had nog geen stuurbekrachtiging, geen werkende hydrauliek of zelfs maar een kabellier - waren we zeer tevreden met de terreintrekker. Afgezien van een paar keer bandenpech - het waren landbouwbanden met zes of acht PR - waren er jarenlang geen reparaties. Hoe drassig, nat, glad of bodemloos het

terrein ook was, de Stier vocht dapper vooruit. We noemden hem liefkozend "Buff-Buff". De Hatz tweetakt diesel was uniek. Met slechts 1500 tpm moest hij worden omschreven als: gemakkelijke loper, omdat hij gemakkelijk versnelde, en zijn koppel behield, zelfs onder belasting. De motor werd gesmeerd via een extern geflenste oliepompe, die de smeerpunten verdeelde. In 1969 kochten we een gebruikte Nordtrak 45 met een MWM-motor en bosbouw materieel, een zestons lier en bergsteun. Met de wielmaat 11 x 28 werd ook de bodemvrijheid van ongeveer 40 centimeter aangepast aan de eisen van het bos. Deze Stier 45, gebouwd rond 1960, heeft ons nog probleemloos tot 1978 gediend.



Stier 45, de tweede Stier: zelfs in 1969 waren goede bostrekkers schaars



Boomstammen trekken in het bos: een Stier 25, d.w.z. de tweecilinderversie van de Stier 18



Buff-Buff moest hard werken, daar had hij niet veel last van. In 1978 stapte hij nog over naar een ander bedrijf.



De Hatz-Diesel B15 wordt als een moeilijk geval beschouwd vanwege zijn neiging tot verbrande uitlaatpoorten bij een normaal toerental.

nieuw aangeworven ingenieur Gerhard Kullik begon met de ontwikkeling van de eerste Nordtrak Stier. Het grote voordeel van de ontmantelde militaire vrachtwagens: ze zijn asymmetrisch, met één uitzondering; het centrale differentieel. Het was dus voldoende om een astrechter in te korten (wat bewerkelijk genoeg was) om het smalle spoor van een tractor te krijgen. Kullik definieerde de geldige formule: een machtige koppelingshuis als ondersteunend element, eraan vastgeflensd een subframe, elk aan de voor- en achterkant - waarin de transmissie en assen zijn ondergebracht. De vooras is permanent in bedrijf, de bijbehorende motoren komen van leveranciers. Aanvankelijk koos hij voor tweetaktdiesels van Hatz, later stapte hij over op MWM. Deze formule bleef tot het einde in wezen hetzelfde, waarbij Kullik een blokconstructie probeerde met de Stier 241/242. De tijd ging toen razend, de

concurrentie ontwikkelde en produceerde zoveel mogelijk, en slechts vijf jaar na de start van de Stier zag de wereld er totaal anders uit. Klanten accepteerden intussen niet meer zonder voorbehoud wat hen werd aangeboden, maar hadden ineens claims. De eenvoudigste: Niet zo duur! De prijs was het grote probleem van de Nordtrak-Stier, omdat hij altijd ongeveer de helft van de prijs was van een conventionele in massa geproduceerde tractor met vergelijkbare prestaties. Ter vergelijking: de Norddeutsche Traktorenfabrik was een klein speler met 130 werknemers en weinig middelen, dus kon het nauwelijks investeren in technische ontwikkeling - en slechts weinig in reclame. De fabriek verzond dapper

verklarende pamfletten waarin de deugden van vierwielaandrijving werden geprezen (die pas vele jaren later rondkwam) en nodigde uit tot allerlei dingen; een twebladige omkeerbare ploeg die aan een Stier hing, de fabrieksbestuurder liet hem in het gat rollen en sprong eraf. De Stier volgde trouw zijn pad, totdat een tweede werkman er opsprong, zich omdraaide en de combinatie terugstuurde. Richtingsstabiel, dames en heren! Elke andere tractor zou rondjes rijden! Alleen de Stier houdt zelf de richting... Bijna geen enkele andere tractor kon dat in die tijd. De grote concurrent was MAN met een reeks modellen met vierwielaandrijving, en ook de Unimog liet zien dat hij inderdaad

Al als tiener zat Erwin Heyser al op deze tractor - de tractor van zijn leven.



universeel inzetbaar is. Beiden hadden een heel groot voordeel ten opzichte van de 'Hamburger Solitaire', namelijk een uitgebreid klanten servicenetwerk. Dit was weer een nieuwe eis van klanten die snelle service wilden - en helaas hadden met name vroege Stieren een klein zwak punt met de motoren. "Een ontwerpfout op de Hatz, de bovenste zuigerveer is slecht geplaatst. Verse oliesmering is soms niet genoeg. We hadden altijd zuigerkrassen", herinnert Erwin Heyser zich. Bovendien waren de uitlaatpoorten bedekt met roet. In de fabriekshandleiding staat om de 200 uur roetverwijdering, maar wie let daar op? Dat was natuurlijk grotendeels een gebruikersfout, want de Hatz-motor is een hogesnelheidsmotor die zichzelf in principe reinigt. "Als de motor hard moest werken in de zomerhitte, begonnen afzettingen in de uitlaatgascollector te ontbranden. Dit was uiteraard goed voor de motor, het verwijderde de verbrandingsresten die de uitlaatpoorten kunnen verstoppen. Als deze olie- en dieselresten ontbrandden, duurde het niet lang voordat een meterslange vlam sissend en fluitend de uitlaat verliet. Dergelijke capriolen werden aangepakt met de MWM-motoren die Nordtrak in 1951 al had gebruikt voor de grootste stier. Het Type 30 - en voor alle modelseries uiterlijk vanaf 1953. Blijkbaar bleef er tot het einde één zwak punt over: het koppelingshuis. Als je te veel kracht van een Stier vergde, brak zijn ruggengraat in het midden. In vijf jaar tijd zette de tractorfabriek maar liefst twaalf series op wielen (waarvan er twee mogelijk alleen in de folder stonden). Dat had te maken met het feit dat klanten over het algemeen meer pk's wilden, maar ook met slinkende voorraden in de magazijnen van het Amerikaanse leger. De fabriek installeerde af en toe Dodge-assen (zoals in het voorbeeld van Erwin Heyser) en moest uiterlijk in 1955 overschakelen op ZF-transmissies. Ze waren echter aanzienlijk duurder dan de Amerikaanse producten, wat de prijs van de Stieren behoorlijk opdreef. Over het algemeen is er bij Nordtrak maar weinig continuïteit, in

De onderdelendonor van de assen van deze Stier 18: een Dodge WC-53.



de zin van "Type X heeft motor Y en versnellingsbak Z. De Nordtrak-onderzoeker Schulz moest keer op keer uitleggen dat er simpelweg niet zoiets bestaat als een originele staat - eigenlijk kwam elke stier met een eigen configuratie uit de fabriek. Veel details van de Nordtrak-geschiedenis blijven onduidelijk. Wanneer en hoe lang een model in productie was, kan

vaak alleen worden beperkt op basis van de bestaande exemplaren - voor de Stier 18 zijn dit bijvoorbeeld jaren 1951/ 52. Deze onduidelijkheid geldt met name voor het einde van de productie, dat als zodanig niet echt heeft plaatsgevonden. Na verschillende tegenslagen moest Franz Westermann in 1956 het faillissement aanvragen. De fabriek werd opgeheven, maar af en toe werden er nog Stieren gebouwd en later



Nordtrak is niet zo uniek als men zou denken. BTG, Ursus, Riefel en anderen merken volgden een soortgelijke levensloop die begon met het gebruik van Jeep-onderdelen van het Amerikaanse leger.

afgeleverd. Drie 241 Stieren dragen het bouwjaar 1963, en de enige Stier 440 stamt uit 1961 - een van de twee viercilinders. De fabrikant is Berge-dorfer Machinebau GmbH, die de levering van onderdelen overnam, en op verzoek van de klant de ene of de andere Stier in elkaar schroefde. Oh ja, de tweede viercilinder: dat was de Stier 480, die eigenlijk de weg naar de toekomst moest wijzen. Ingenieur Kullik ontwierp voor dit model een versnellingsbak met vier versnellingen met een voorschakel groep (8F/4R), die werd gebouwd door de tandwiel-

fabriek Späth in Wuppertal. De Stier 480 kwam uit in 1955, en was waarschijnlijk een van de meest indrukwekkende tractoren van zijn tijd. Hij is verdwenen, en dient nog vandaag als een object van verlangen voor alle verstokte Nordtrak-fans in binnen- en buitenland. In een of andere schuur staat hij zeker! Je kunt deze hoop geleidelijk opgeven, beste vrienden. Bijna alle stallen en schuren zijn doorzocht, dankzij het enthousiasme voor oldtimers van de afgelopen 20 jaar. De Stier 480 ging hoogstwaarschijnlijk; zoals de meeste van zijn broers:

naar de schroothoop. Des te leuker als er weer een Stier in het openbaar verschijnt.

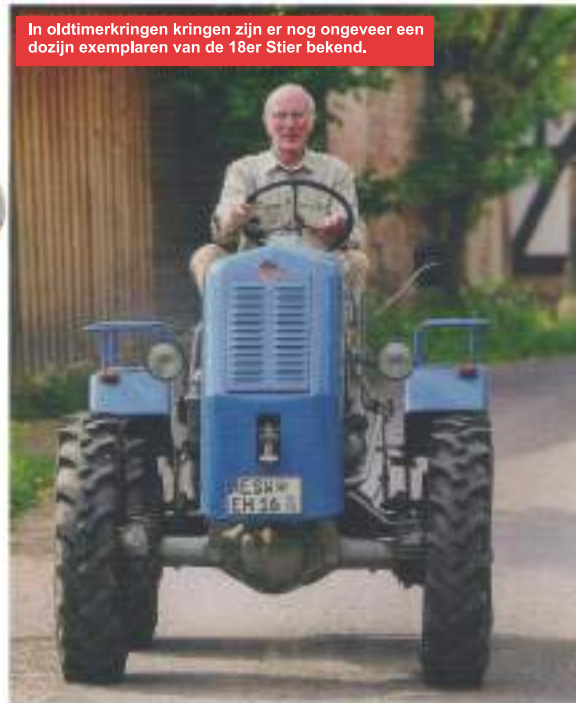
Tekst: Til Schauen

Foto's: Stephan Lindloff; archief

Overgenomen en vertaald uit het mooiste Duitse Oldtimertijdschrift:



Het dashboard is uitgebreid met enkele instrumenten. Om met de Stier te rijden, is de stuurknop is een goede hulp bij het manoeuvreren.



Tegenwoordig let de Stier bestuurder wat meer op de Hatz eencilinder tweetaktdieselmotor en voorkomt zo het vastlopen van de zuigers. Maar kan ook worden vermeden met een daarvoor speciaal geschikte olie.



De behuizing en de tuimelaar van de inlaatklep lijken bijna een beeldhouwwerk, de filter loze luchtinlaatbehuizing wordt rechts weergegeven.



Aan de andere kant is de positief gestuurde uitlaatklep van de horizontale ioe-ruwoliemotor (ioe = Inlaat over uitlaat) puur functioneel.



Ook dit onderdeel bezorgde Jakob Lindau hoofdpijn: de centrifugaal regelaar van het injectiesysteem, hier afgebeeld zonder beschermdeksel



Overgenomen en vertaald uit het mooiste Duitse Oldtimer-tijdschrift:

Oldtimer
TRAKTOR
verliefd op het verleden en de toekomst

Enkelspel

De eenvoudigste dingen zijn de beste - zeggen ze dikwijls. Maar ook ingewikkelde motoren zoals de Deutz MOR, bewijzen dat ze aantrekkingskracht hebben.

Deze stationaire motor is een echt voorbeeld van hoe je iets onnodig ingewikkeld maakt. Wat de markt en dus de klanten met minachting afwezen. Er bleven dus maar drie van deze motoren over: eentje die weer werkt, staat in Burgenland en is van Jakob Lindau.

Een Deutz MOR leeft nog voort in de VS, en een verbergt zich in de buurt van Berlijn. Er gaan geruchten over nog twee motoren, waarvan de verblijfplaatsen op dit moment helaas onbekend zijn. Jakob Lindaus Deutz MOR is waarschijnlijk de enige die vandaag de dag nog werkt. Hij vond de motor via een tip van een collega. Jakob is de zoon van de oprichter van de Dreschkirtag in Rechnitz, en is nu hoofd technologie bij deze groep. "Ik hoorde al een hele tijd geruchten over deze motor. Maar het was onwaarschijnlijk dat hij ooit zo'n exemplaar zou kunnen kopen." Het geluk was aan zijn zijde in de herfst van 2017 - in Oost-Europa. Als een van de pioniers in de bouw van verbrandingsmotoren stond Deutz wel bovenaan. Vanaf 1908 bood het Keulse bedrijf hun M-serie aan in een grote verscheidenheid aan varianten. In vaktaal is bekend dat de M, motoren met horizontale cilinders aanduidt. De directe voorloper van onze eencilinder was de MB-serie, gebouwd van 1908 tot 1910. Afhankelijk van de uitvoering werden gas en diverse vloeibare brandstoffen als brandstof gebruikt. Deze watergekoelde units haalden een vermogen van 1,5 tot 3 pk. Na 1910 werd dit type MO genoemd (voor benzine- en gas) of MOS voor naftaleen (aardolie) als brandstof. Beide typen waren benzinemotoren,

d.w.z. hadden carburateurs of mixers, er werden tot 1925 meer dan 5.000 exemplaren hiervan gebouwd. Het vermogen nam toe tot wel twaalf pk. Vanaf 1919 voegde Deutz aan dit type de MOR-variant toe, die een injectiepomp had. De R staat waarschijnlijk voor ruwe olie, d.w.z. voor echt slechte brandstoffen. Deutz specificeerde 14 pk als het vermogen in het stamgegevensblad. Dit type was geen succes. Jakob Lindau: "Volgens eigen verklaringen heeft Deutz in de vijf jaar van productie 849 MOR's gebouwd. De motor was veel te ingewikkeld ontworpen, waarschijnlijk verdienden de Keulenaren er ook geen geld mee." Maar we beginnen bij het begin: Toen de MOR na een lange reis in zijn garage stond, was het voor Jakob meteen duidelijk: dit wordt een flink karwei, want de machine liep niet. Er was dus veel mis. "Motoren moeten eigenlijk draaien. Maar als er niets werkt, moet je meestal diep in de zaak duiken." Jakobs inventarisatie bracht slechte dingen aan het licht. De verbrandingskamer, die wordt gebruikt voor het voorverwarmen, was gebarsten. Het tussenstuk op de drijfstaafvoet dat door Deutz werd gebruikt om de compressie te verhogen, kon alleen nog maar als voorbeeld dienen. De koelwatertrichter ontbrak, evenals het kijkglas voor het waterpeil. De glazen reservoirs van de oliepoten, moeten lang geleden een nieuw huis hebben gekregen. Ook het injectiesysteem was verre van compleet. Koelwaterleidingen ontbraken, de regelaarstangen waren alleen geschikt om weg te gooien. Voor de volledigheid moet er ook nog worden vermeld dat er geen tank of uitlaat was, en het onderstel allesbehalve bruikbaar was. Idem voor de verstuivers, die uit een IFA-

motor kwamen - al met al een project voor een goedgelovige. Maar Jakob Lindau is een vindingrijke jongeman. "Als iets niet werkt, analyseer ik waarom dat zo is. Het kostte wel veel denkkraft om deze motor weer tot leven te wekken.' Van oktober 2017 tot april 2018 bracht Jakob bijna elke dag tot bijna middernacht door in de werkplaats om de restauratie voort te zetten. "Wat niet kapot was, ontbrak gewoon". Eén uitzondering; "Het vliegwiel en de riemschijf hadden in ieder geval geen onbalans en liepen soepel. Het lager vernieuwen was hier voldoende. Ook de injectiepomp had de tijd redelijk goed doorstaan."



Nokkenas met rolstoters, links daarvan de injectiepomp met de twee kleppen (de twee paddestoelen met schroefveren).



Deze Deutz-constructie geeft de MOR exotische status: Een watergekoelde verstuiver met daarachter een gloei-verbrandingskamer.



De verbrandingskamer wordt op temperatuur gebracht met een brander - niets nieuws voor Lanz-vrienden. De start procedure uit te vinden was misschien wel de grootste uitdaging voor Jakob Lindau.

Maar de krukaslagers waren op. De jongeman goot ze zelf in zijn werkplaats, en bracht ze op de eigen draaibank op de gewenste maat. Het kapotte blok aan de drijfstangvoet, een onderdeel voor de ombouw van benzine- naar dieselprincipe heeft hij natuurlijk ook zelf gemaakt, inclusief het motornummer dat er in was gehamerd. "De zuigerrok was een keer tegen de drijfstang gebotst en kapot gescheurd. De vijf zuigerveren van de neuszuiger en hun groeven, moesten alleen grondig gereinigd worden." De

verbrandingskamer gaf de grootste kopzorgen. Het originele onderdeel was gegoten en zo weggebrand dat het alleen als model kon worden gebruikt. Midden doorgeslepen werden de vorm en de afmetingen zichtbaar, waarmee Lindau vervolgens voorzichtig met speciaal gereedschap een nieuw werkstuk kon draaien. Met de nu hogere materiaalkwaliteit weet hij zeker dat de nieuwe kamer met gemak nog eens 100 jaar meegaat. "Alle andere gegevens ontbreken gewoon. Er is niets dat je als leidraad kunt gebruiken. Het enige dat helpt, is meten, vergelijken en uitproberen. De tweede motor in Berlijn diende mede als een richtlijn. De eigenaar ervan verkocht ook een kijkglas voor het waterpeil aan Lindau. Deze zijn zeker wereldwijd niet meer te vinden, en het zou extreem tijdrovend om deze te repliceren." Maar al snel werd al duidelijk: dat het regelmechanisme van de Berlijnse motor ook verkeerd moest zijn, omdat de replica die ik hiervan maakt ook geen redelijke loop opleverde. Dus ging ik terug, maakte nieuwe foto's en tekeningen ervan en probeerde ze uit, totdat het resultaat overtuigend was. De originele kogelverstuivers waren ooit ingeruild voor naaldsproeiërs uit Oost-Duitsland. "Dat kon niet werken." Dus nam Jakob de enige bestaande, niet op schaal gemaakte tekening daarvan, en herbouwde de twee spuitmonden - wat ik hier vlug eenvoudig schrijf, was in werkelijkheid een weg vol valkuilen. Geen goede bal, geen veer, veerdruk onbekend, enzovoort: de verstuiver



Er waren wel een paar Lichtpuntjes: Het vliegwiel en de poelie liepen soepel!



De voorzijde van de liggende enkele cilinder: De messing tank is een nieuw product, het chassis met zijn ijzeren wielen is origineel van Clayton & Shuttleworth en paste perfect bij deze Deutz.

moest bijna alle soorten brandstof doorlaten, maar moest ook tijdens de verbranding goed sluiten. Tegelijkertijd moet een zo fijn mogelijke, gelijkmatig verdeelde brandstofkegelstraal in contact komen met de aangezogen lucht (sleutelwoord: vormgeving van het wervellichaam). Het feit dat hij bij de tweede poging het gewenste resultaat behaalde spreekt voor Lindau. Hij grijnst als hij dat zegt - terecht. Hij heeft de brandstofleidingen iets ruimer gemaakt. "Hierdoor daalt de afleverdruk, worden de sproeiers ontlast en kan ik ook olie gebruiken in plaats van diesel." De Deutz staat nu op een Clayton & Shuttleworth ijzeren frame met spaakwielen. Het vliegwiel zit aan de rechterkant vanaf de krukas gezien. Links van de krukas gaat een sterke as voor de besturing uit met een hoekaandrijving, d.w.z. naar de centrifugaalregelaar, brandstofpomp, nokkenas. "De motorbesturing is een van de beste voorbeelden van hoe je met zo veel mogelijk moeite iets kunt bouwen dat een zo laag mogelijk resultaat behaalt." Alleen al de aansturing van de injectiespuitmonden via roltuimelaars dwingt respect af. De oplevering is niet synchroon: de eers-

te nozzle spuit in de voorverbrandingskamer, d.w.z. in de gloeikop. Dat is eigenlijk genoeg voor demonstreren op evenementen. De tweede nozzle steekt direct in de cilinder, en levert alleen bij hogere belastingen. Deze werkverdeling, eigenlijk het goed krijgen daarvan, was er één van de hoofdtaken van de restauratie, omdat elk bewegend onderdeel versted en of vastgeschroefd kon worden. "De voorgangers deden dit heel uitgebreid. Alles werd zo afgesteld dat het onmogelijk was om goed te lopen." Het starten moet goed worden geoefend, en in elk geval op dezelfde manier worden uitgevoerd. Lindau werkt met een brander. Vaderlandslievend doet hij dat met een Oostenrijkse Phoebus 44. Spiritus verwarmt stijlvol de lamp voor op met een bakje onder de brander, die vervolgens het benzine/dieselmengsel ontsteekt - wat dan weer de gloeikop op temperatuur brengt. Na tien tot vijftien minuten is de nieuwe verbrandingskamer heet genoeg om de ontstekingsolie te verdampen (diesel tegenwoordig). De machinist moet deze ontstekingsolie nu handmatig met een handpomp naar de verbrandingskamer voeren. In het ideale geval verstuift de brandstof

volgende fijn en verdampt op de hete wand van de kamer. De operator staat nu bij het vliegwiel en draait het voorzichtig tegen de looprichting in. Als er veel witte rook uit het luchtfilter ontsnapt, heeft hij tot nu toe alles goed gedaan. Nu is het tijd om het vliegwiel met moed en vertrouwen in de looprichting te draaien. Kijk eens! Het ding komt tot leven, schudt krachtig en vervalt in een veilige viertaktloop. "Het ideale toerental ligt rond de 325 omw/min", zegt Lindau. De motor houdt helemaal niet van wisselende belastingen. De tweede verstuiver reageert laat op de extra belasting, de motor klinkt gespannen maar niet overbelast. De MOR kan waterpompen of koelmachines aandrijven, het is moeilijk voor te stellen, dat hij gebruikt werd voor molens of dorsinstallaties", zegt Jakob. Deze Deutz aan de praat krijgen was een gigantische taak die alleen te begrijpen is als je het hele verhaal kent. Om het startverhaal te kunnen vertellen, moesten we van het begin af aan, over de schouder van Jakob Lindau meekijken.

Tekst: Anton Friedrich Foto's: Andreas Beyer

HOMELITE

Tuintractoren

Door Twan Jonker

Deel **23**

Homelite outdoor products

Homelite is een merk dat vermoedelijk bij iedereen wel bekend zal zijn, of waar iedereen wel eens van gehoord heeft. Homelite heeft een grote historie met het vervaardigen van kettingzagen, kleine aggregaten en andere tuinmachines zoals hegenscharen, maar ook tuintractors. Het begon allemaal met de Yardtrac in 1961. Doordat Homelite al een hele grote collectie machines had om in de tuin te



De Homelite Yardtrac was een beetje een compromis tussen een scootermodel en een tractormodel zitmaaier.

kunnen werken, werd de vraag naar een kleinere zitmaaier al snel groter. Vele andere merken hadden al een zitmaaier in hun assortiment, maar Homelite nog niet. Bij de vaste klanten was de vraag naar een zitmaaier zeer groot, en om deze klanten niet te verliezen kwam er dus in 1961 de Yardtrac uit. Een kleine zitmaaier met een 4,5pk motor van Lauson erop gemonteerd. Standaard was deze machine uitgevoerd met een repeteerstarter (zelf oprollend starterkoord). Als optie kon er een elektrische starter op of een soort van hand kickstarter. De machine was maar net wat groter als een loopmaaier eigenlijk. Toch was hij handig voor in de kleinere tuinen met veel borders en bomen. Je kon overal gemakkelijk omheen met deze machine. Het maaidek was van geperst plaatstaal en had 1 mes en was 24" (60cm). Dat is toch behoorlijk groot, zeker als je bedenkt dat de motor maar 4,5pk had en dan ook nog eens de machine aan moest drijven om te kunnen rijden. Je kunt je dan ook voorstellen dat deze machine meer geschikt was voor speelgras of ge-



De Gardentrac was beduidend groter, en had al het model van een tractor

woon gazongras, maar geen "paardengras" of weidegras. Dat was te zwaar voor de machine. De machine beschikte als versnellingen over een frictie aandrijving. Een frictierol met rubber bewoog over een ijzeren schijf waardoor je steeds een ander verzet kreeg. Toch was de machine voor sommige mensen gewoon wat te licht. De Yardtrac Deluxe met zijn 5pk en 66cm maaidek bood voor sommige dan ook uitkomst in 1963. Maar andere daarentegen wilden toch nog wat zwaarders. De Gardentrac was hun eerste tractormodel tuintrekker met maaidek en werd dan ook niet bij hun zelf gebouwd maar bij Bready. Ook was de motor nu geen Lauson meer maar een 6pk Briggs & Stratton en als versnellingsbak had hij nu een Borg Warner met 3 versnellingen vooruit en 1 achteruit. Deze machine was allemaal net wat meer mans dan de Yardtrac, en



De Heider (Rock Island) was een tractor met een frictieaandrijving. Door het verschuiven van de motor op het frame kon men de versnellingen inzetten.

dus geschikt voor de bezitters van een grotere tuin met zwaarder gras. Het maaidek was 81cm en voorzien van 2 messen. Het maaidek had een zij-uitworp. Over het merk dat de machines leverde aan Homelite (Bready) is niet zoveel bekend. Misschien dat er andere bij de KLV zijn die er wel iets over kunnen vertellen!? Toch bleven ze wel doorgaan met hun Yardtrack modellen en deze werden dan ook wat groter en had-



Een foto van een autoframe met een frictiondrive . Door de rood omcirkelde schijf met frictiemateriaal te verschuiven t.o.v. de schijf die met groene pijl is aangegeven, kon men de snelheid veranderen. Ging je het middenpunt van de schijf voorbij, dan verkreeg men door een rotatieverandering de achteruit versnelling.

den steeds wat meer weg van een tractor. De motoren werden wat zwaarder en waren bij deze types wel weer van Lauson. In 1968 kwamen er 2 zwaardere modellen dus uit, te weten de Yardtrac 526 met 5pk en de Yardtrac 730 met 7pk. Beide machines hadden een frictiondrive versnelling maar nu met 4 versnellingen. Kleine wetenswaardigheid over de frictiondrive. Er zijn gedurende het bestaan van tractoren en machines en auto's etc. nogal wat machines uitgevoerd met de zogenoemde frictiondrive. De Heider tractor company bouwde vanaf 1916 de C 12-20 tractor met frictiondrive met 7 versnellingen. Door de motor met vliegwiel met frictiemateriaal te verschuiven op het



De Snapper rider zitmaaier heeft zo'n frictiondrive systeem. Met pijlen is duidelijk aangegeven wat t.o.v. elkaar beweegt in welke richting.

frame ten opzichte van de daarop haaks geplaatste aandrijfschijf, kon men een andere versnelling verkrijgen. Heel simpel, en de storingsgevoeligheid viel vol-



Een Homelite T7 met maaibalk, in een te restaureren toestand bij een handelaar in de VS.

gens mij wel mee. Bij hoge treklast durf ik het niet te zeggen. Ook nu wordt dit systeem nog steeds toegepast bij sommige machines van Snapper zitmaaiers. Ook veegmachines van Lumag hebben dit systeem. Goedkoop, licht en doeltreffend en weinig bewegende delen die kapot kunnen gaan. Met de T serie tuintrekkers sloeg Homelite meer de weg in van de wat modernere machines in. Wel gebouwd door de fabrieken van Allis-Chalmers en ook Simplicity (laatste firma maakt nog steeds zitmaaiers). Wel geheel in de stijl



Een reclameposter van de Homelite T8.

van de vroegere jaren 70. De wat vierkantere en iets hoekigere vormen waren hierin kenmerkend. Wel zaten er als optie chromen wioldoppen op de machines die deze dan ook een luxe look gaf. Meestal waren deze glimmers voor autowielen voorbehouden. Ook bleef de frisse blauwe en gebroken witte kleur behouden wat bij sommige merken nogal eens veranderde met de trends die er speelde. De T7 was de lichtste in de serie en had, zoals het type al verraad, een 7pk motor van Briggs & Stratton met elektrische starter op 12 volt. 3 versnellingen vooruit en 1 achteruit bepaalde de werksnelheid van deze machine. De snelheid lag echter vrij laag voor dit model en ging in de 3^e versnelling slechts 6,7km/h, terwijl de meeste de 10km/h aantikte. Nu is dat voor maaiwerkzaamheden meer als genoeg. Meestal maai je met een machine in zijn 2 of 3 net naar gelang de lengte van het gras. De versnel-



Een Homelite T13 met 2 koplampjes per kant. Deze machines werden gemaakt bij Simplicity

lingsbak werd aangedreven door de motor met een riem. De koppeling was dan een spanrol met een spanrolarm die verbinding maakt met koppeling/rem pedaal (meestal is dit 2 in 1). De motor was bij de lichtere modellen liggend. Het maaidek was er in 81 en 91cm uitvoering, en de mogelijkheden om er mee te ploegen of frezen was er ook. De T8 en T10 en T12 waren in grote lijnen hetzelfde als de T7, alleen waren de motoren wat zwaarder en had de T10 hoge en lage gearing en een hogere snelheid. Ook had deze machine een staande 10pk Briggs & Stratton die met een cardanas de versnellingsbak aandreef. Ook deze had hoge en lage gearing. De maaidekken waren wel groter van deze machine, te weten 106 en 116cm. Wel



Een zwaardere T16H met een T16S op de achtergrond. De H is een hydrostaat en de S een variomaat. De chromen wieloppen geven de machine een luxere uitstraling.

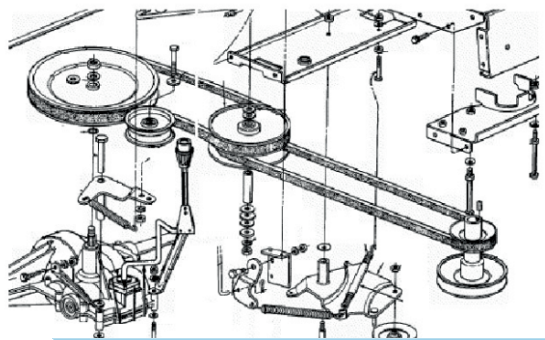
was deze ook weer gebouwd bij Allis-Chalmers. De T12 was een hydrostaattuitvoering van de T10. De T13 was gebouwd bij Simplicity en zag er dan ook wat anders uit dan de rest. Deze had 4 kleinere koplampen opzij. Wel had hij een 13pk Briggs & Stratton motor en een Varioversnelling net als bij DAF. Je kon dus met deze machine even hard achteruit als vooruit. MTD heeft dit systeem nog steeds. Je hoeft de machine dan enkel in vooruit of achteruit te zetten en de snelheid kun je dan traploos veranderen met je pedaal of een hendel. Een 106 en of 122cm maaidek deed het maaiwerk voor je. Ploegen en cultiveren en frezen behoorde uiteraard tot de optie. De T15 was een zwaardere model met zijn 15pk Briggs & Stratton,

maar deze was dan weer gebouwd door Allis-Chalmers. De kleuren van de T13 en T15 waren nog steeds blauw met wit. Bij de T15 was een hydrostaatbak van Vickers gemonteerd die aangedreven werd door een as vanaf de motor. De machines waren behoorlijk zwaar en wogen al met al rond de 410kg. Een flink gewicht voor zo'n machine. Ze waren wel heel degelijk gebouwd, en geheel vervaardigd uit staal. De



Een reclamefoto van Homelite met enkele van hun machines en de daarbij in optie te leveren werktuigen. De witte bak op wielen is een aanhanger of opvangsysteem.

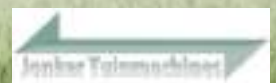
T16S was een goedkopere versie van de T16H. De T16S had wederom een variomatic systeem met 4 versnellingen vooruit en 4 achteruit. De T16H had een hydrostaat aandrijving. Verder heeft Homelite eigenlijk niet zo veel tuintrekkers meer gebouwd en hebben ze zich eigenlijk beperkt tot kettingzagen, bosmaaiers,



Een schematische tekening van een transmatic variomaat van MTD. De middelste dubbele poelie kan middels een arm naar voren en achteren bewegen, waardoor de ene riem langer wordt en de andere riem korter. De middelste schijf in de dubbele poelie is een op en neer bewegende schijf, waardoor het onderste deel van de poelie of kleiner wordt, en de bovenste groter en vice versa. Daardoor verander je de snelheid van je machine. Op YouTube staan wel wat filmpjes ter verduidelijking.

heggenscharen, aggregaten etc. Tegenwoordig is Homelite van de Textron groep waaronder ook Jacobsen en Ransomes vallen. De volgende keer ga ik verder met de machines van Honda. Deze hebben dan misschien in de tuintrekker historie, nog niet zoveel machines gehad. Maar door hun bekendheid en gewildheid van tegenwoordig toch zeer bekend bij iedereen.

Twan Jonker



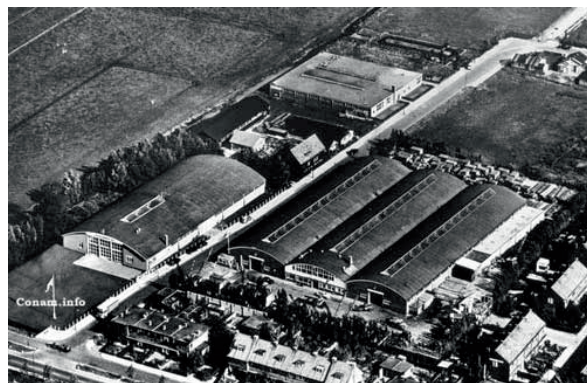
Door Henk van den Langenberg

Importeur H. ENGLEBERT Voorschoten

Een andere belangrijke markt van Englebert was de Landbouwmechanisatie, in 1948 startte men met de import van het gehele programma van International Harvester Landbouwmachine Farmall tractoren ook startte men toen met handel in oliën en smeermiddelen. Englebert veranderde in 1951 zijn naam in H. Englebert NV en verhuisde in 1952 een groot deel van haar activiteiten naar Voorschoten aan de Dobbenweg daar waren 3 grote hallen gebouwd met een auto-werkplaats, kantoren en een industriële afdeling. Om de hoge importtarieven te ontlopen van International vrachtwagens werd er ook een assemblagelijijn opgezet, later kwam er ook een assemblagelijijn bij voor



Krupp vrachtwagens die ook al sinds 1951 werden geïmporteerd. De watersnoodramp in 1953 en het daarop volgende Deltaplan bracht Englebert grote orders orders voor haar industriële afdeling m.n. grondverzetmachines en draglines. De overheid kwam nog met een grote order van een heel andere aard. Het Ministerie van Zaken Overzee gaf een groot contract om in New Guinea International Harvester grondver-



zetsmachines te leveren met als voorwaarden dat zij ter plaatse onderhouden en gerepareerd konden worden, dus werd er een vestiging in Hollandia opgericht.



De drie hallen in Voorschoten bleken al gauw te klein en 1955 werd er aan de overkant een nieuw onderkomen gebouwd voor de afdeling grondverzet, industrie en landbouwmachines en tractoren. Merken gingen en kwamen, Panhard werd in 1953 overgedaan aan Eggeleijer Auto Import NV, de in 1954 overgenomen Skoda import werd aangevuld met twee merken uit de Borgward Groep, de Goliath en de Hansa. De laatste



een vooroorlogse naam was weer geïntroduceerd als naam bij de Borgward Groep om het Goliath topmodel, de 1100 viertakt te bevrijden van het tweetakt imago van Goliath. De Rotterdamse importeur Stokvis nam in 1957 de "Deltse Motorenhandel" over en tot de erfenis behoorde naast Harley-Davidson ook het merk Puch. Deze leverde naast Motorfietsen ook een brommertje dat in Oostenrijk vooral als vrouwenbrommer verkocht werd. Stokvis gebruikte het succesvolle merk Solex om bij dealers binnen te komen met Puch.



Als deze het merk Puch niet opnamen in hun verkoopprogramma dan dreigde ze het dealerschap van Solex te verliezen. Op de Personenauto RAI 1960 bleek hoezeer het aanbod van Englebert was uitgedund, er waren slechts een Skoda Octavia, een



Hansa en een Goliath Express tentoongesteld. De sector landbouw was voor Englebert naast Skoda echter de hoofdactiviteit geworden ook de import van wegenbouwmachines legde hen geen windereën. Hans Englebert, directeur van Englebert Voorschoten en later algemeen directeur, was echter niet uit het zelfde ondernemershout gesne-

den als zijn vader Victor en grootvader Henri. Door de dood van Leo Englebert in 1963 raakte het onderne- men en het op de winkel passen uit balans. Victors zoon Guy, verantwoordelijk voor de landbouwmachines en tractoren stierf jong in 1966. Dus bleven over,

Victor Englebert als voorzichtig algemeen direc- teur en zijn flamboyante zoon Hans die verantwoordelijk was voor de grondverzetpoot. Later kwam de firma in handen van alleen Hans Englebert, dit was niet de meeste gelukkige omstandig- heid. Hans werd door velen als over- moedig omschreven. De familie N.V. lukte het niet om vers



bloed in de vorm van nieuw management van buiten aan te trekken. Economisch zat het ook al niet mee, er kwam een wegenbouw stop en Caterpillar bleek een moeilijke concurrent en de International trucks werden te duur mede omdat de Amerikanen niet bereid waren om de trucks aan te passen aan de Europese normen, dus dat moest de importeur maar voor zijn rekening nemen. Dit alles speelde DAF in de kaart. Als enig automerk had men nog Skoda, terwijl zich an- dere merken aandienenden zoals Isuzu, Subaru en zelfs Mazda, maar na onderhandelingen durfde men het niet aan om het groot aantal in een keer te moeten



afnemen. Men was ook een beetje huiverig om de kwaliteit van de Japanse merken, wat later onterecht bleek. Als het een bedrijf minder goed gaat, komen de verhalen los, zo zou Hans Englebert een levensgenie- ter zijn die van grote feesten en jachtpartijen hield. Waar rook is vuur. De serviceafdeling kreeg langzaam een slechte naam wat niet terug te draaien bleek. Langzaam vertrokken er steeds meer mensen die het



niet meer zagen zitten en de overblijvers vroegen zich af wat er van het bedrijf zou overblijven. Englebert werd door gebrek aan opvolging en draagkracht in 1981 geliquideerd en opgesplitst. De International Harvester machines en tractoren waar Englebert importeur was voor de provincies Brabant, Limburg gingen naar de International Harvester importeur voor Noord- en Oost Nederland het Haarlemse bedrijf Boeke & Huidekoper (later Boeke-Heesters) en de grond- verzetafdeling werd verkocht aan een firma in België.

Voor de auto afdeling waren meerdere gegadigden Importeur Panda nam Tatra over en Skoda ging naar Auto-Palace dochter De Binckhorst met ook Polonez en Waye veegmachines. Zo kwam er een einde aan

een degelijk roemrijk bedrijf waar op het laatst de bomen niet meer tot de in hemel groeide. Hieronder nog de vele automerken en modellen, waarvan Englebert importeur was.

Henk van den Langenberg



Goliath Tiger Sport



Tatra 613



Skoda Octavia



Skoda Tudor



FSO Polonez



Steyr Baby



Borgward Goliath



Isuzi Belle

In en Uitlaatjes

Te koop

Pendelstartmotoren, nieuwe ankers en bendiks tandwielen voor **Lanz**, bougie's voor semidiesel en WD9, starttankers voor **Farmall**, BMD en B450, trilbobines voor **Lanz**, geëmailleerde uitlaten gat 60 mm, ook kunnen startmotoren voor reparatie worden aangeboden. Dynamo's 6 en 12 volt, startmotoren voor **Lanz**, **Deutz**, **Ford**, Blauwe Reiger, **Fendt**, **Mc.Cormick** en **Farmall** BMD en B450, motoroliepomp voor Super BMD, dorspoele voor **Mc.Cormick**, **MF** 35 en 65 M. Roestenburg Acht gem. Eindhoven 040-2621561 of 06 22346476.
marinus.roestenburg@gmail.com

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

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

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.discofieta.nl

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

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

Feldmeister 1955 KD12Z, met dorspoele. Kenteken(plaat) aanwezig. Compressor E-motor 380V. Tankinhoud 100 liter. Plunjerpomp hydraulisch 700 bdrh. Frans Kerkhof Eindhoven 06-30954287. Email: franskerkhof@live.nl

Werkplaatshandboek **Güldner** Spessart A2KS. en afleveringhandleiding. Toon van de Laar. 06 11497613

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 040-2012343 of 06-23197777

Div. fusées **MF – Ford – Fendt – 2x Steyr** nw. – **J.D. Radiateur Belarus – J.D. – David Brown** 850. Diverse merken brandstoftanken. Diverse merken waterpompen en reparatiesets. 2x aftakas **J.D.** 2130. Diverse dubbelluchtwielen gebruikt en nieuw. Holder B12 met ploeg en kenteken. Sjef Donkers Boekel. Kom kijken op afspraak tel. 06-15213266
dovos@hotmail.com

4 paardenmaaimachines: **Jacobi – Krupp – Cormick – Deering** 2 paards gerestaureerd. Roeier (aardappelbollen). Gierton met kattekop + slangen. 1 paarden stoppel ploeg. 1 cultivator. Willem Selten Wilbertoord. deutz-willem@hotmail.com 06-30115512

Twee schaars ploeg rondgaand **Fraugde**. Koos van Gerwen. Hedel 073 5992459 of 06 22771098

Gevraagd

Onderdelen van pendelstartmotoren van **Lanz**, onderdelen voor startmotoren van **Farmall** BMD en B450 voor reparatie. M. Roestenburg Acht gemeente Eindhoven 040 - 2621561 of 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

De oplossing van de puzzelhoek van juni was:

Goede oplossingen kwamen van:

Jan van der Aa	Boekel	Sjef van Goch	Empel	Rohald van de Linden	Mariahout
Riek van Alebeek	Deen Dungen	Frans van Haaren	Haaren	Paulien Maas	Nuenen
Toon Bekkers	Boskant	Neanne de Haas	Best	Hans van der Made	Sint Michielsgestel
Dilia van den Berg	Nijnsel	Theo Haerkens	Haaren	Nico Nendels	Alem
Fam. Bijvelds	Keldonk	Jan van Herk	Riethoven	Alexander Reloe	Lieshout
Sjaak van den Bosch	Maarheeze	Cor van Heumen	Well	Marianne van Schie	Amsterdam
John Brands	Boskant	Alie van der Jagt	Ter Aar	Ellie Smolders	Boskant
Harrie van den Broek	Poppel	Chris Jansen	Valkenswaard	Riky Termeer	Spoordonk
Carla Clercx	Boxtel	Willie Koolen	Keldonk	Wilma Termeer	Boxtel
Leo Coppelmans	Son	Jan-Willem de Kort	Sint Michielsgestel	Leo van Uden	Mariahout
Mieke Corsten	Veghel	Vincent van Kuringen	Gerwen	Ton van Uden	Zijtaart
Frans van der Doelen	Vinkel	Mario van Laarhoven	Deurne	Annie Verbakel	Nijnsel
Theo van Eert	Sint Oedenrode	Piet van Lierop	Mariahout	Maarten Wouters	Stiphout



Biggelaar

installatietechniek

Samen voor duurzaam

sanitair
 verwarming
 ventilatie
 loodgieterswerk
 duurzame installaties

www.vandenbiggelaarinstallatie.nl



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

'n Museum dat werkt!

Voor inlichtingen en reservering:
 06-10252631

Ontzorgen met een hoofdletter O



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



IN- & VERKOOP TRACTOREN EN MACHINES OISTERWIJK

info@honpijnenburg.nl

+31 (0)642780818

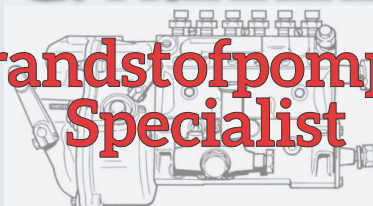
Logtsebaan 17

PIJNENBURG
HANDELSONDERNEMING



Diesel Service G. Hannink

Brandstofpompen Specialist



Oldtimer brandstofpompen
en verstuivers

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

Meer dan 50 jaar ervaring!

Reutummerweg 31, 7651 KK Tubbergen

06 53 94 11 44

g.hannink@hotmail.com



M

JOS MARTENS
TUIN & PARKMACHINES
LANDBOUW

Ginderdoor 55 - Mariahout 0499 - 42 31 31

www.josmartens.nl



Loon en
Grondverzet
A.van Leuken

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

VISSER

www.visserautoelectra.nl

autoelectra-dieselservice

BOSCH

Diesel Service



DIESELPOINT

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

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



Ton van Uden Transport
Zijtaart | 06 53551188



LEON VAN UDEN
TRANSPORT

Handelsonderneming

A. HEESAKKERS

De Smalspoorman

Tevens alle slooponderdelen van Holder



Werkplaats Wilhelminastraat 22
5738 AE Mariahout

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

www.smalspoortrekkers.com



**Alle kennis.
Bijna alle bomen.**

BONDERDONK 4
5492 VJ SINT-OEDENRODE (NL)
T +31 (0)413 - 400400
INFO@VDBERK.NL - WWW.VDBERK



W. van den Biggelaar

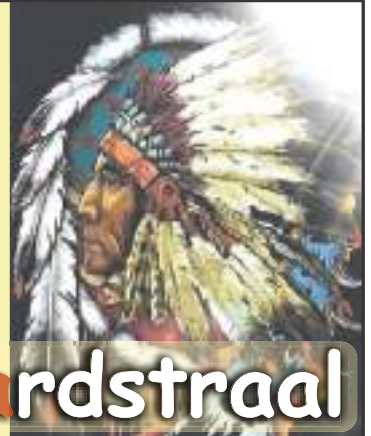
Grondwerken en Persboringen BV

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

UNIVERSELE ELASTIEKEN

IN ALLE MATEN,
GESCHIKT VOOR OA:

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



AD MANDERS

06-23 69 44 34

A.MANDERS01@ONSNET.NU

HOEKSTRAAT 16

5674 NP NUENEN

ZEIL ZONDER RINGEN

VASTMAKEN MET KWIKCLIPS



VAN DIJK

Heftrucks Uden BV



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

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

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

CASE II STEYR

ABEKSERVICE



De Beeke 3 5469 DV Erp

tel: 0413 - 212174

www.abekservice.nl

WWW.EUROFARMTOYS.NL

LANDBOUWMINIATUREN - TRAMPOLINES

De grootste collectie farmtoys van Zuid-Nederland!



bruder

BRITAINS

10a

LIAS

weise-toys

HOUSECOT

ERTL

ROS

WIKING

U.S. TOYS

1st GEAR

SPEC-CAST

Schuco

CAT

siku

Doevendans - Bernhardweg 19 - 5384 AG - Oijen



VS **VAN DER ZANDEN**
VERHUUR

BOEKEL **06-15387790**

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

WWW.VANDERZANDENVERHUUR.NL
Verhuur van tenten en partybenodigdheden

maakt uw feest compleet!

- 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 keuringen en zonder dat u aan een onduidelijk huurcontract vastzit!

BJC TOOLS
Erp • Made • Tholen • Eindhoven

Service is onze 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

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 