

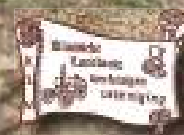
# den uitlaat

Tweemaandelijks clubblad van de KLV



Nr. 5 oktober 2023

Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging





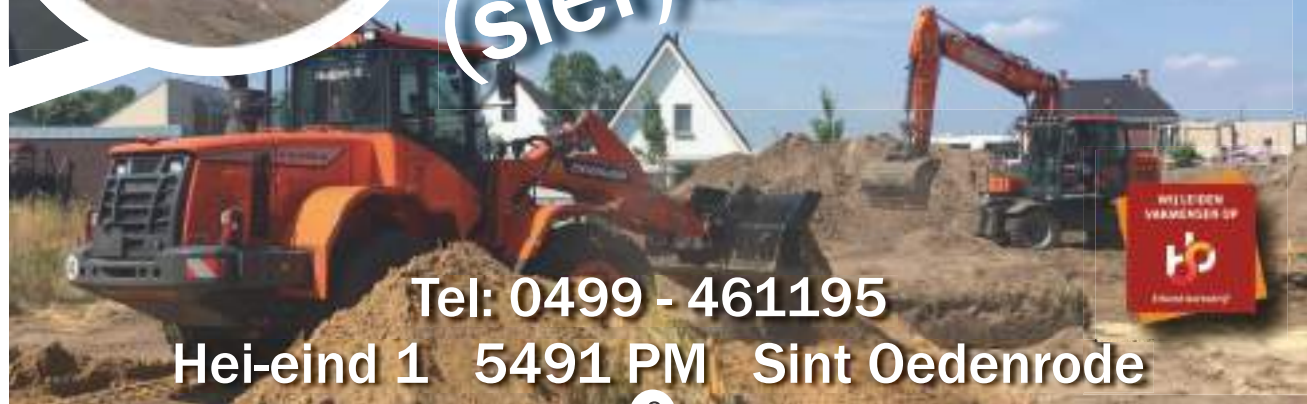
# H. KUIJPERS BV

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

Sloopwerken

Infra en  
Grondwerken

(sier)Bestratingen



Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode



**VAN DER ZANDEN  
VERHUUR**

**BOEKEL 06-15387790**

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

**WWW.VANDERZANDENVERHUUR.NL**  
Verhuur van tenten en partybenodigdheden

**maakt uw feest compleet!**

**imotik**  
Think forward

**MOBIELE  
MACHINEBOUW**

#Engineering #Constructie #Elektra #Hydrauliek #Software

**Wij zoeken technische talenten**  
info@imotik.nl | Zandhoek 218, 5437FJ Boesel

**GERWIN VD POL AUTOMOTIVE**



**LIEMPDE**

**VOOR AL HET  
ONDERHOUD  
VAN AUTO  
OF MOTOR**

06-51939670 | GERWINDEPOL@GMAIL.COM | MA T/M VRIJ NA 18.00 UUR



**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**



**Alle kennis.  
Bijna alle bomen.**

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



## W. van den Biggelaar

**Grondwerken en Persboringen BV**

Duikers maken zonder graven,  
in elke gewenste diameter

Bestseweg 8  
5492 VH Sint Oedenrode  
Tel: 0499 370113 Mobiel: 06 22923595  
Fax: 0499 327636 Email: persboringen@wvandenbiggelaar.nl  
[www.wvandenbiggelaarpersboringen.nl](http://www.wvandenbiggelaarpersboringen.nl)



Joop Heijmans  
Tel: 06-24651928  
Magnetiseur  
Wichelroedeloper



# De Aardstraal



Landbouw en Tuin-Parkmachines  
Reparatie, onderhoud en verkoop

**V. VAN VIJFEIJKEN**  
MECHANISATIE

[www.vanvijfeijkenmechanisatie.nl](http://www.vanvijfeijkenmechanisatie.nl) Tel: +31858769060 Wilhelminastraat 22B, Mariahout

# UNIVERSELE ELASTIEKEN

IN ALLE MATEN,  
GESCHIKT VOOR OA:

- PARTYTENTEN
- ZEILBOTEN
- ZEILEN
- PLEZIERJACHTEN
- MARKTKRAMEN
- SPANDOEKEN



AD MANDERS

06-23 69 44 34

A.MANDERS01@ONSNET.NU

HOEKSTRAAT 16

5674 NP NUENEN

ZEIL ZONDER RINGEN  
VASTMAKEN MET KWIKCLIPS



**L.Janssen**  
Motorenrevisie

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

**CASE II STEYR**  
AGRICULTURE

**ABEKSERVICE**



De Beeke 3 5469 DV Erp

tel: 0413 - 212174

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

# WWW.EUROFARMTOYS.NL

LANDBOUWMINIATUREN - TRAMPOLINES

De grootste collectie farmtoys van Zuid-Nederland!

EUROFARMTOYS@HOTMAIL.COM

**DOEVENDANS**

+31 (0)412 - 482214

Bezoek op afspraak

bruder

BRITAINS

ITC

ELIAS

Weiss

ERTL

10:00 - 16:00

MARKING

LEGO

10:00 - 16:00

SPECCAST

CAT

siku

JUBILEUM WEEKEND 4 + 5 November 2023

Doevendans - Bernhardweg 19 - 5394 AG - Oijen



# T Broks

Agrarische handelsonderneming en dienstverlening

In en verkoop en reparatie

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

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

# R VERHUUR SWINKELS

**VERHUUR AANHANGWAGENS  
EN KOELWAGEN**

**Tevens verkoop gasflessen**

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

# Kersten

## Agri-handelsonderneming



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

Museum  
*Hoeve  
Strobol*

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

## HANDELSONDERNEMING VAN SCHIJNDEL

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

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



## M.V.D. HEIJDEN

Autocentrum Zijtaart B.V.

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



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



# De Rietkamp

## AGRARISCHE HANDELSONDERNEMING

in- en verkoop van tractoren & landbouwmachines

**Erwin van Griensven**

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



**Ton van Uden Transport**

Zijtaart | 06 53651188



**LEON VAN UDEN**

TRANSPORT

Handelsonderneming

# A. HEESAKKERS

*De Smalspoorman*

Tevens alle  
slooponderdelen  
van Holder



**Werkplaats** Wilhelminastraat 22  
5738 AE Mariahout

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

**www.smalspoortrekkers.com**



## IN- & VERKOOP TRACTOREN EN MACHINES OISTERWIJK

info@honpijnenburg.nl

+31 (0)642780818

Logtsebaan 17

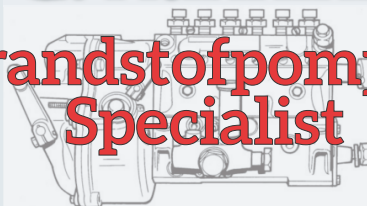
**PIJNENBURG**

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

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

# VISSER

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

## autoelectra-dieselservice





**DIESELPOINT**

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











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

### Doelstelling KLW

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

### Vice-Voorzitter

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

### Secretaris

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

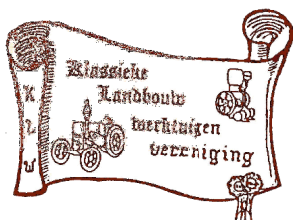
### Penningmeester

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

### Bestuursleden

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

### Medewerkers

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

Druk, afwerking en verzending  
BladNL Postbus 1286 Maarsen



KLW is aangesloten bij:

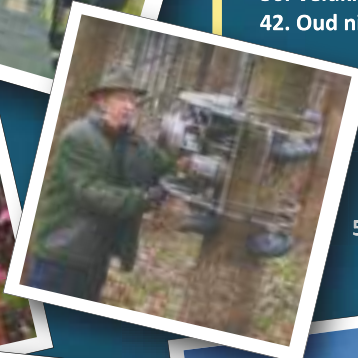
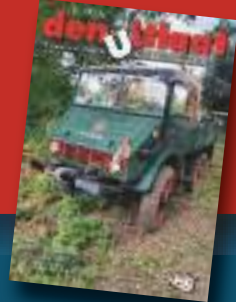


Foto voorkant: Plattelandsfestival 2023

10. Colofon/Inhoud
11. Voorwoord  
Info redactie
12. Najaars Ruilbeurs  
Uitverkoop KLW kleding  
Geboren
13. KLW Feestavond  
KLW Kerst
14. Plattelands festival
16. KLW Kegelvond  
Vrijwilligersmiddag
17. Oplossing Puzzelhoek  
Rijmke
18. Toertocht Maarsrijders
19. Huifkartocht
20. Sponsering KLW
23. Evenementenkalender
24. Ik geef de krik
28. Ursus Bambi
35. Wie heeft belangstelling?
36. Veldklever
42. Oud nieuws uit 1938
43. Klimmer
48. Belgische  
Praline
52. Geschiedenis  
Trioliet
54. De Puzzelhoek
55. In en uitlaatjes

Inleveren Copy  
volgend nummer  
vóór 25 november 2023  
[www.klw-vereniging.nl](http://www.klw-vereniging.nl)

E-mail: webmaster@klw-vereniging.nl



# Voorwoord

## In het kort

**W**e zitten alweer in het najaar, de gewassen worden en zijn alweer volop geogst. Ook hebben we alweer verschillende evenementen achter de rug, en zijn er ook al een paar afgelast om verschillende redenen. De kegelavond was dit jaar wel extreem rustig, wat wel jammer was. Gelukkig was het er niet minder gezellig om. De vrijwilligersmiddag was gezellig druk, en met eens een keer iets anders dan de gebruikelijke bbq. Ook waren er op de nationale ploegwedstrijd enkele KLV-leden aanwezig om ons te vertegenwoordigen. De kerstrijt, 3 daagse

busreis en ruilbeurs zijn weer in aantocht, en het showterrein is opnieuw ingezaaid zodat we hopelijk volgend jaar weer kunnen grasmaaien. Verder zijn we nog steeds op zoek naar iemand die het bestuur wil komen versterken; dus mocht je interesse hebben, neem dan eens contact op met een van de bestuursleden. Dan kunnen we eens kijken of we iets aan elkaar hebben. Ik wens jullie weer veel leesplezier toe, en tot snel op een van onze evenementen.

**Tjef Broks**



**i** nfo redactie



Als ik Den uitlaat Nr. 5 naar de drukker stuur is het nog een mooie nazomer. Er zijn nog veel activiteiten en de terrassen zitten nog steeds helemaal vol. Maar de herfst- en wintertijd breekt aan, en we gaan weer denken aan nieuwe projecten bij de kachel in de schuur. Ook weer een tijd om meer te lezen, dat kan; We hebben weer allerlei artikelen; Informatief, verslagen, restauratie verhalen enz. Twan Jonkers ontbreekt deze keer met z'n rubriek tuintractoren. Maar met de rest veel leesplezier in dit oktobernummer . (red)



Op 29 oktober wordt weer de KLW-ruilbeurs bij de firma Kuijpers op het Hei-eind 1 te Nijnsel gehouden. Parkeren graag tegenover de Vresselse hut, de entree is deze keer € 2,00,- pp. Handelaren zijn welkom vanaf 7.00 uur en vanaf 8.00 uur is de beurs geopend voor bezoekers. Ook is de catering weer van de partij voor een voor een hapje en een drankje. Voor leden die graag mee willen helpen met opbouwen en opruimen; zaterdag om 11.00 uur begint het opbouwen. Graag zien we jullie op 29 oktober, en we hopen op beter weer dan met de voorjaarsruilbeurs.

Tjef Broks

## UITVERKOOP KLW KLEDING



# 50% KORTING

Hallo allemaal

Tijdens onze ruilbeurs van Zondag 29 oktober houden we ook een uitverkoop van onze clubkleding. De jassen (oude model), blouse lange of korte mouwen en vesten gaan in de uitverkoop. Alles gaat weg voor de helft van de prijs. De voorraad is beperkt dus wees er snel bij. Onze kraam staat zoals gebruikelijk met de ruilbeurs in de buurt van de bar. Voor vragen kun je contact opnemen met mij: Joke Kuijpers 06 13670287

## GEBOREN

Dochtertje van Vincent en Nicole van Kuringen uit Gerwen.



Hierbij willen we alle leden en hun partners uitnodigen voor onze jaarlijkse feestavond. Deze is op Zaterdag 25 november, en begint om 20.30 uur in de Vresselse hut. Voor een hapje en drank wordt gezorgd. We hebben deze keer DJ Wes deze komt deze avond gezellige muziek draaien en zingen. De kosten voor deze avond zijn € 20,00,- per persoon. Dit kan betaald worden op de rekening van de KLW NL93RAB00167115995 Met daarbij vermelding van aantal personen Feestavond KLW en je lidnummer. We hopen op een grote opkomst zodat we er een gezellige avond van kunnen maken.

**Namens het bestuur KLW Joke Kuijpers.**



# KLW KERSTRIT



Beste KLWers

Het is al bijna zover dat de kerstrit wordt gereden. Dit jaar in Veghel en omstreken. Deze zal gereden worden op zondag 17 december vanaf 9.30 uur. De startplek is bij Toon Verbeek aan de Kruigenstraat 5 5463 PC in Veghel. Wij als organisatie zouden heel graag zien dat er moeite wordt gedaan om deze rit er ook te laten zien als een kerstrit. Daarmee bedoelen we; zoveel mogelijk kerstversiering aan de trekkers en persoonlijke aandacht. Aanmelden vanaf 9.30 uur op de startplek, om 10.15 uur vertrekt de eerste groep. Voor de mooiste versierde tractor, kerstman en kerstvrouw hebben we nog een leuke attentie. Voor een natje en een droogje wordt gezorgd. Inschrijven door middel van bijgevoegd inschrijfformulier tot 10 december. We hopen op veel deelnemers. meer info bel: 06 53703675.

Jos en Petra en aanhang



## PLATTELANDS FESTIVAL 2023

**H**et eerste weekend van juli is alweer een tijdje voorbij, maar toch nog even een stukje over ons Plattelands festival. Het is een mooi en druk bezocht weekend geworden. Op de zaterdag was het weer helaas wat minder met in de middag een re-



genbui, maar op de zondag was het weer stralend weer. De indeling van het terrein was in grote lijnen hetzelfde als het voorgaande jaar. Ons Thema dit jaar was Unimog, deze waren dan ook goed aanwezig op de show. Het begon dit jaar op vrijdagmiddag al mooi vroeg vol te lopen met deelnemers. Dat is op andere jaren meestal pas in de avond. Dit is voor ons wel fijner want dan kunnen eventuele problemen nog snel aangepast worden. Vrijdagavond in de tent hadden we



muziek van DJ Peerke bij iedereen wel bekend. Voor de vrijdagavond die normaal altijd wel wat rustig is, was er dit jaar een mooie opkomst in de tent. De muziek stopte om 1.00 uur. Wij als commissie waren dan ook goed tevreden over de eerste avond. Op zaterdagmorgen rond 10.00 uur begon het festival mooi op



gang te komen. Hier en daar kwamen de eerste rookpluimen al de lucht in, met het daarbij behorende lawaai. Mede door het weer viel het bezoekers aantal op de zaterdag wat tegen. Maar de deelnemers daarentegen gingen toch gewoon door met hun activiteiten in



de graafbak, en op de keientrekbaan en ook alle overige dors- en maaierwerkzaamheden. Wel kwamen er in de loop van de zaterdag nog enkele deelnemers die nog het terrein op wilde, ze hadden een smoes dat ze





te laat waren i.v.m. stukken. Wij als commissie gingen daar soepel mee om, en dus konden ze toch nog deelnemen aan de show. Op zaterdagavond is dan zoals elk jaar weer de feestavond in de tent. We hadden dit jaar geen band, maar een DJ uit Schijndel C. van Heesch. De avond verliep voortreffelijk met een goede drankomzet en een gezellig feest. De DJ ging wat langer als gepland door met de muziek dus werd het wat later dan wat op de vergunning stond. Maar rond 1.30 uur was iedereen toch naar huis of camping vertrokken, en kon de tent weer schoon geveegd worden



voor de zondag. Op zondagochtend was de organisatie al weer vroeg op het terrein om nog de laatste rommel van de feestavond op te ruimen. En alles weer klaar te zetten voor de show van zondag. Voor degene die zich hadden opgegeven was er weer een heerlijk ontbijt met de lekkere gebakken eitjes die er altijd weer goed ingaan. Op zondag hadden we dit jaar voor het eerst een echte keientrek wedstrijd in diverse PK klassen. Ook hiervoor hadden we veel deel-



namers, en een publiek wat zich daarbij goed vermaakte. Het was goed georganiseerd door diverse jeugdleden van de club. Helaas heb ik de uitslagen hiervan niet meegekregen. Maar het is zeker voor

herhaling vatbaar. Op zondag hadden we een muziekkapel 'Switchs' uit Boskant en omgeving op de kiosk zitten. Wat zeker de sfeer op het terras en gezelligheid bij de tent ten goede kwam. Alle andere activiteiten zoals div. oude ambachten maaien dorsen etc. werden door het publiek goed bekeken. Ook was er



veel publiek bij de Unimogs te vinden. Dit jaar was er geen loterij maar als afsluiting hadden we de prijsuitreiking van de keientrek wedstrijd. Het bezoekersaantal op zondag was zeer veel, dus over de gehele show genomen was het weer een prima opkomst. Als na afloop rond 17.00 uur de poort van het terrein weer open gaat. Is het ook altijd een mooi gezicht om de stoet met vrachtauto's, tractoren, etc. weer zien te vertrekken. En dit heeft ook altijd nog veel bekijks. We kijken dus weer terug op een zeer mooi Platte-



lands festival, en een weekend voor al onze leden en publiek. Ik wil de commissie hiervoor bedanken; met name Coen Verhoeven (Vergunningen), Marieke de Hei (Inschrijvingen), Vincent van Kuringen (Stroomvoorzieningen), Peter de Hei en Henk Klomp (Terreinbeheer), en Tjef Broks (Horeca). Deze mensen kwamen elke maand bij elkaar om de show tot een mooi geheel te maken.

**Gerard Smits**



# KLW KEGELAVOND



Woensdagavond 23 augustus was de jaarlijkse KLW kegelavond in de Vresselse hut. In plaats van een maandelijks praatavond is het in augustus altijd kegelen voor heel de familie. Er waren ongeveer 30 KLW-ers en familie aanwezig en er werd door 26 personen gekegeld. Er werd daarom slechts op 4 van de 6 banen gekegeld. Voor de kegelaars was er daarna een prijsuitreiking met vele leuke prijzen. Hieronder de uitslag van alle kegelaars.

## Uitslag kegelen volwassenen:

1	Coen Verhoeven	164 punten
2	Nicole	161 punten
3	Johny	157 punten
4	Arjan	149 punten
5	Teun	148 punten
6	Edwin	145 punten
7	Anja Hubers	144 punten
8	Femke Broks	143 punten
9	Wout Hubers	137 punten
10	Christel	132 punten
11	Pieter vd Meer	130 punten
12	Ellis	123 punten
13	Henk Hubers	123 punten
14	Vincent	113 punten
15	Frans v Schaijk	111 punten
16	Maarten	108 punten
17	Tjef Broks	106 punten
18	Jan v Lieverloo	100 punten

19	Luuk Verheijen	96 punten
20	Jos Heijmans	71 punten
21	Piet vd Poel	70 punten

## Uitslag kegelen kinderen:

1	Eric	144 punten
2	Tim	124 punten
3	Renske	110 punten
4	Eline	109 punten
5	Karlijn	86 punten

Het was net als altijd een gezellige avond en er werd goed gekegeld.



# VRIJWILLIGERSMIDDAG 2023



Op 3 september is weer onze jaarlijkse vrijwilligersmiddag geweest; voor iedereen die zich het afgelopen jaar heeft ingezet voor onze vereniging. Deze middag werd weer zoals alle jaren bij Bert Verbakel op Hoeve Strobol gehouden. Van af 16.00 uur druppelde de vrijwilligers rustig binnen. Bert had alles al netjes klaar staan, de koffie, thee en een heerlijke 'Strobol' voor bij de koffie. Ook Wendy's broodjes was mooi op tijd, en kon met de voorbereidingen beginnen. We hadden dit jaar eens een keer voor iets anders gekozen dan een BBQ, ook omdat de laatste jaren steeds



minder mensen op deze middag komen, en we vaak te veel eten over hadden en dat is zonde. Nu is er eigenlijk niets over en een keer iets anders is ook niet verkeerd. Rond 17.00 uur waren de meeste er wel, en hebben we eerst de vrijwilliger van het jaar bekend gemaakt, en de spiegel overhandigd aan ex-secretaris Coen Verhoeven, die zich al meer dan 20 jaar inzet voor de club. Inmiddels was wendy ook zo ver, en werden we getrakteerd op verschillende heerlijk belegde broodjes met frietjes. Er werd z'n best bij gekletst tijdens het eten en drinken. Rond 19.00 uur was iedereen wel vol en voldaan, en gingen we zachtjes aan huiswaarts. Het was weer een gezellig samenzijn met iedereen, en we hopen dat we op deze manier iedereen hebben kunnen bedanken, voor hun inzet voor de KLW.

**Tjef Broks**



## OPLOSSING PUZZELHOEK augustus

De oplossing van de puzzelhoek uit Den uitlaat van augustus moest zijn:

## BELANGENBEHARTIGING

Goede oplossingen gaven deze keer:

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



## RIJMKE

"Wé zitte dor skon bovenop....  
Wel een bietje voorzichtig hé vent....  
Da ge potverdoemele.....  
gén deuke moakt in m'ne fendt."

(Guy Verellenv - Nostal Gie Vur Ellen)

# TOERTOCHT DE MAASRIJDERS

Zaterdag 2 en Zondag 3 september



**Aan het eind van de zomer werd er door een paar fanatieke leden van onze vereniging nog een meerdaagse toertocht uitgezet**



Onze organisatoren van dit weekend, Jos en Petra Heijmans, en Luud en Joke Jacobs, hadden camping De Maashof in het Limburgse Lottum gekozen als uitvalsbasis. De camping is gelegen aan de Maas bij de pontovergang Lottum-Lomm.

Jos Heijmans geïnformeerd over de route die we zaterdag zouden gaan rijden, en kregen we van Jos een mooi schildje dat je met een tyrap aan je tractor of truck kon bevestigen. Zo werden wij de Maasrijders. We kregen ook nog een pittig welkomstdrankje (33%). Daarna hebben we met zijn allen nog gezellig samengezeten, gedronken, geknabbeld en gebuurt.

**Zaterdagochtend** zijn we met ideaal weer rond 10:00 uur vertrokken richting Duitsland. Jos en Luud hadden een tocht uitgezet die voor een groot deel via Duitsland liep, en iedereen was via de mail ruim van te voren gewaarschuwd om de kentekenplaten met papieren en ID bij zich te hebben. We begonnen deze tocht meteen met de oversteek van de Maas. Alle



Lottum staat zoals sommige van jullie wel weten bekend als het rozen-dorp. Het dorp biedt een gezellig historisch centrum met diverse bezienswaardigheden, een mooie openbare rozentuin en zelfs een kasteel. In totaal waren we met 13 voertuigen en 25 deelnemers. In de loop van de voorafgaande week waren er al diverse deelnemers met caravan en woonwagen afgereisd naar Limburg. Op vrijdagavond werden we door



voertuigen konden met het pontje Lottum-Lomm in een keer met droge wielen overgezet worden. Het leverde nogal wat bekijks op. Via binnen- en buitenwegen kwamen we op onze eerste rustplaats aan waar we een drankje aangeboden kregen. De tocht ging verder over mooie landwegen met fraaie grote boerderijen. Na een paar uurtjes toeren kwamen we aan bij de Duitse dependance van "Van Den Berk boomkwekerij in Geldern". De boomkwekerij ligt op het terrein van Willy en Inge. Willy was tijdens de





toertocht ook onze gids. Hier werden we door Petra en Joke getraakteerd op brood met gebakken eieren en spek. Ook voor verse koffie was gezorgd. Het was allemaal goed verzorgd, erg lekker en gezellig.

Na hervatting van de tocht hebben we op de terugreis nog een keer een ruststop gehad en enkele uren later

en met 80 km meer op de teller kwamen we via het pont weer aan op de camping in Lottum. 's Avonds werd er door de organisatie een lekkere barbecue aangeboden en werd er tot in de late uurtjes gezellig geklets.

**Zondagochtend** vertrokken we weer rond 10:00 uur van de camping, nu voor een rondje door het Maasdal. Het was ook deze dag weer mooi weer. De route liep door mooie oude plaatsjes met schitterende vergezichten. Halverwege de tocht werden we getraakteerd op verse koffie met een groot stuk Limburgse vlaai met slagroom. Dat was allemaal 'nodedjuus' lekker. Na weer een paar uurtjes gereden te hebben, nu met 50 km meer op de teller waren we weer terug op de camping. Hier werden we nogmaals verrast, nu



met een lekker broodje hamburger. In de loop van de middag vertrokken er al diverse deelnemers weer richting huis terwijl andere nog een paar dagen bleven. Het was weer een geslaagde toertocht die we er zeker in moeten houden. Petra, Joke, Luud, Jos en deelnemers bedankt voor het gezellige samenzijn!

**Tinie Verheijen, een Maasrijder 2023**

## HUIFKARTOCHT

### Zondag 20 augustus 2023



s'Morgensvroeg hebben wij de picknick voorbereid. Dus de mand stond klaar met allemaal lekkere dingen toen de huifkar voor kwam rijden. We hebben eerst nog samen koffiededronken met Jos en Martin en toen waren we klaar voor vertrek. Met de hulp van de mannen lukte het goed om in te stappen. Het was prachtig weer en we zijn door een mooie omgeving gereden. Onderweg samen gezongen, de sfeer zat er goed in. We kwamen na een mooie route aan bij Hoeve Strobol. Er werd een fijn plekje in de schaduw voor ons klaar gemaakt. We hebben daar lekker van onze picknick genoten met een kopje koffie en thee van onze gastvrouw. Wat was dat fijn om zo gastvrij te worden ontvangen. Voldaan zijn we weer in de huifkar gestapt en Jos heeft ons weer via een mooie route teruggedreden naar logeerhuis Bonbini. Logeerhuis Bonbini is een plaats waar de kinderen om



de 14 dagen kunnen logeren, om hun ouders een paar dagen te ontlasten van de zorg. Tevens bedoeld als opstapje om daar op latere leeftijd zelf te gaan wonen. Is een onderdeel van Lunetzorg op Eckarddal.

Iedereen Bedankt die dit mogelijk heeft gemaakt. Namens; Henriëtte, Jules, Maud, Bart en Dorothé

# SPONSERING KLW

## Onze adverteerders belicht

### René Visser: Een ondernemer die vooruit kijkt



René Visser voor zijn bedrijfspand in 's Hertogenbosch

**Net als vrijwilligers zijn sponsoren steunpilaren van de KLW. En dat is een goede reden om deze ondersteuners aandacht te geven via hun bedrijf. Deze keer is het de beurt aan René Visser, eigenaar van Visser Diesel Center in 's Hertogenbosch én een graag geziene gast bij de KLW vanwege zijn technische inzichten.**

**N**aast technisch inzicht bezit René Visser (56) ook een commercieel talent. En deze combinatie bracht en brengt kansen voor zijn onderneming. Visser legt uit waarmee hij, zijn vrouw Anita en zeven medewerkers dagelijks bezig zijn. „Wij repareren, reviseren, verkopen brandstof-inspuit-apparatuur en onderdelen hiervan voor dieselmotoren. We zijn een verlengstuk van de garage, van onderhoudswerkplaatsen en van motoren-revisiebedrijven. Waar hun kennis ophoudt begint het voor ons. Er is steeds meer speciale apparatuur en deskundigheid nodig voor zowel de diagnose als voor reparatie of revisie. En dat betreft niet alleen auto's: alles wat railt, rupst en rijdt valt onder onze expertise.”

#### Wereldwijd

Visser Diesel Center mag zich een Bosch Diesel Center noemen en specialiseerde zich in repareren en reviseren van onder andere brandstofpompen en verstuivers. „Ons zwaartepunt ligt in grote dieselmotoren, maar het kleinere en oudere spul doen we ook dagelijks. We reviseren bijvoorbeeld brandstofpompen

en verstuivers van diesellocomotieven zowel uit binnen- als buitenland. Tegenwoordig zijn er maar enkele bedrijven in Nederland die dezelfde dieselservice leveren als wij. Dit wereldje is klein. Verder reinigen en repareren we roetfilters van alle voertuigen. Roetfilters dienen op de juiste manier gereinigd te worden om weer een nieuw leven aan te kunnen. Als ze niet meer aan de laatste APK-regels voldoen, is reparatie een oplossing. Bovendien bouwen we in onze werkplaats aan de Rietvelden zelf ook machines om roetfilters te reinigen. En

die gaan de hele wereld over.”

#### Een neus voor netwerken

Er zijn diverse pagina's nodig om alle werkzaamheden en bemoeienissen van René Visser te benoemen. Hij is één van de mensen die schijnbaar moeiteloos meerdere projecten foutloos uitvoert. In gauwigheid vertelt hij dat zijn onderneming het eerste Nederlandse be-



Een brandstofpomp op de testbank na de revisie

drijf was dat het common-railsysteem kon testen en benoemt zijn webshop die wereldwijd onderdelen voor brandstofpompen en verstuivers verkoopt. We hebben het over zijn neus voor netwerken en contacten, plus een belangrijk onderdeel: zijn bedrijf zette een ruilprogramma op. „Mensen komen bij ons met een kapot onderdeel. En wij hebben dat onderdeel op de plank liggen. Dus ze kunnen dezelfde dag verder met hun bezigheden en wij repareren het defecte product voor de volgende klant. Dit verlaagt de druk op



Een 12 cilinder Boschpomp voor een laagtoeren-motor op testbank

de werkplaats en het helpt onze klant weer vlug op weg."

## Vroeg erbij

René Visser doorliep verschillende stadia om te komen waar hij nu staat. „Eigenlijk ben ik verkeerd om begonnen. De meeste mannen beginnen met restaureren van voertuigen op gevorderde leeftijd. Toen ik 16 jaar was begon ik al in de werkplaats van Bert Verbakel met restauraties van tractoren en stationaire motoren. Want techniek interesseert me. Als jongen haalde ik boeken in de bibliotheek waarvan de baliemedewerkster informeerde of ze voor mijn vader waren." Na een technische opleiding moest René een half jaar overbruggen voordat zijn militaire dienstplicht inging. Hij was 19 jaar en gebruikte die tijd om bij familie in Amerika te gaan werken. „Als vrachtwagenchauffeur vervoerde ik mais, suikerbieten en graan. Ik mocht geen commerciële zaken vervoeren maar wel landbouwproducten. En die chauffeurservaring kwam me goed van pas tijdens mijn militaire dienstdienst. Mijn commandant bezorgde me een gouden baantje: ik kreeg een takelwagen om bergingen uit te voeren en haalde ook werktuigen op in Duitsland. Daarmee verdiende ik een mooi centje."



Een Bosch VA pomp voor IHC op de testbank na de revisie

## Vooruit kijken

En daar komt René's commerciële kant om de hoek. "Bij een aantal werkgevers zag ik vooral hoe het niet moest. Dit waren technici die het commerciële gedeelte vergaten of het commerciële deel van de techniek onderwaardeerden. Ik begreep snel dat een ondernemer altijd vooruit moet kijken en op tijd dient te stoppen als de belangstelling voor je product of dienst afneemt. Datzelfde geldt als vele anderen jouw tak

ook gaan doen." „Vanuit de oud-ijzer hobby startte ik naast mijn baan een bedrijfje, en kocht over de hele wereld onderdelen en toebehoren voor oude tractoren en stationaire motoren. Ik was de eerste die in 1990 een catalogus uitgaf onder de naam 'Historische parts service' (HPS) Dit bestaat nu nog onder de naam Histoparts." „Ook zijstapjes ging ik niet uit de weg. In Denemarken kocht ik badkameraccessoires van geborsteld roestvrij staal. Mijn handdoekhaken, ringen en wc-borstels hadden zelfs belangstelling van Jan des Bouvrie, en hingen in badkamershowsrooms door heel Nederland. Overdag rolden de orders binnen per fax, 's avonds pakte ik de bestellingen in bracht ze de volgende ochtend naar het postkantoor. Voor de dag



Na reiniging is de pomp klaar voor montage

begon had ik al meer verdiend dan mijn baas", lacht René. „Voor korte tijd was dit leuke handel want ik zag al snel dat opvolgende producten niet aansloegen."

## Twee straten vóórblijven

Voor René reden tot een nieuwe uitdaging. „Ik werkte bij Van der Leeden in 's Hertogenbosch. Daar was ik aangenomen als monteur om de werkplaats opnieuw op poten te zetten. Maar de toenmalige eigenaar gaf meer geld uit dan wij konden verdienen, ging een dik jaar later failliet en in 1997 nam ik de zaak over. Het bedrijf had een goede naam en bijna 45 jaar historie in Den Bosch. We verhuisden naar industrieterrein De Rietvelden, investeerden in machines en personeel en hadden een vliegende start. Dat begon met repareren van dynamo's, startmotoren, handgereedschap, brandstofpompen, verstuivers, inbouwen van autotelefoons, alarminstallaties en navigatiesystemen. Maar door de stormachtige opkomst van elektronica en de grote vraag naar handige hulpmiddelen schakelden meer bedrijven over op deze koers. En ik zag dat we moesten schakelen. We waren een van de eersten die auto-navigatie-systemen inbouwden maar ook een



Vijf onderdelen van alle bekende merken

van de eersten die hiermee stopten. Want mijn strategie is: je moet er zijn als er niemand anders is maar wegwezen als de branche algemeen wordt. Je dient gewoon te zorgen dat je twee straten voorblijft."

## Blijven aanpassen

Intussen geniet Visser Auto-Electra wijd en zijd bekendheid als specialist op het gebied van diesel-inspuit-techniek en uitlaat-gas-nabehandeling. In 2019 vond er weer een grote verandering plaats. Visser stopte na ca. 20 jaar de werkplaats voor voertuigdiagnose en reparatie. Kortom de hefbruggen gingen eruit en machines erin. „We richten ons nu volledig op reparatie, revisie en handel van diesel inspuitsystemen van alle bekende merken. Verder reinigen en repareren we roetfilters en katalysatoren voor dieselmotoren. De volgende uitdaging is om de juiste mensen te vinden. We zoeken nog naar een technicus voor reparatie/revisie van diesel-inspuit-systemen, een technische commercieel medewerker en een webshop beheerder."

## Enorme klus

De restauratiehobby van René Visser bracht een enorme klus. Vijf jaar lang werkte hij met andere hobbyisten elke maandagavond aan de historische stoommachine in de werkplaats bij Bert Verbakel. „Deze stationaire machine: de Duitse R. Wolf uit 1935, betekende voor mij een interessante uitdaging. De machine was goed bewaard gebleven en technisch in orde. Maar het kostte tijd om 'm veilig te laten functioneren. Op de eerste plaats moest er een aantal klinknagels uit voor de keuring van de ketel. Nu ben ik ook hobbysmid

maar je dient wel een oven, pneumatische klinkhamer en de juiste maat klinknagels te hebben. Gelukkig heb ik wereldwijd contacten en het is mijn vak om oplossingen te zoeken. De pneumatische hamer en hulpstukken vonden we in Amerika, de klinknagels in Engeland. Samen met Wim van den Berg en mijn collega John Slegers klonken we na keuring 46 nieuwe klinknagels in de ketel. Dat was een secuur werk maar het Stoomwezen keurde de machine goed. Natuurlijk waren er zaken die beter konden en die we achteraf aanpasten. Je leert door te werken; oefenen op een stoommachine kun je niet. Want dergelijke industriële machines zijn er nauwelijks. Trouwens, aan oud spul blijf je altijd werken. Zo temden we ook de Deutzmotor. De regelaar regelde niet zoals het moest, dus dien je eerst de werking te doorgronden voordat je kunt aanpassen. Eén ding staat voor mij bovenaan: draaiende motoren moeten veilig zijn. Ook als ze oud zijn." René Visser is al veertig jaar lid van de KLV-vereniging. Zijn handen en technisch brein gingen over veel historische tractoren en motoren in museum Hoeve Strobol. Ook op showdagen is hij present. „Och, het is fijn om wat ‚reuring‘ te brengen met mijn smederij-spullen en mensen uitleg te geven. Verder groeit mijn bedrijf gestaag maar ik kan nog jonge mensen gebruiken die de charme van de techniek zien, er meer over willen leren en de uitdaging aangaan om bij ons te werken."

## Corrie Bekkers



Smeden op de KLV-show is een grote ontspanning voor René

# Evenementen

## Kalender

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

### Oktober

19 Oene  
21 Marienheem  
22 Westerbeek

28-29 **Nijnsel**

29 **Nijnsel**

### November

1 **Nijnsel**

4 Achterberg

4-5 Steenwijk

11 Lexmond

12 Ruurlo

 12 Wortel (B)

25 **Nijnsel**

### December

6 **Nijnsel**

17 **Veghel**

28 Dalen

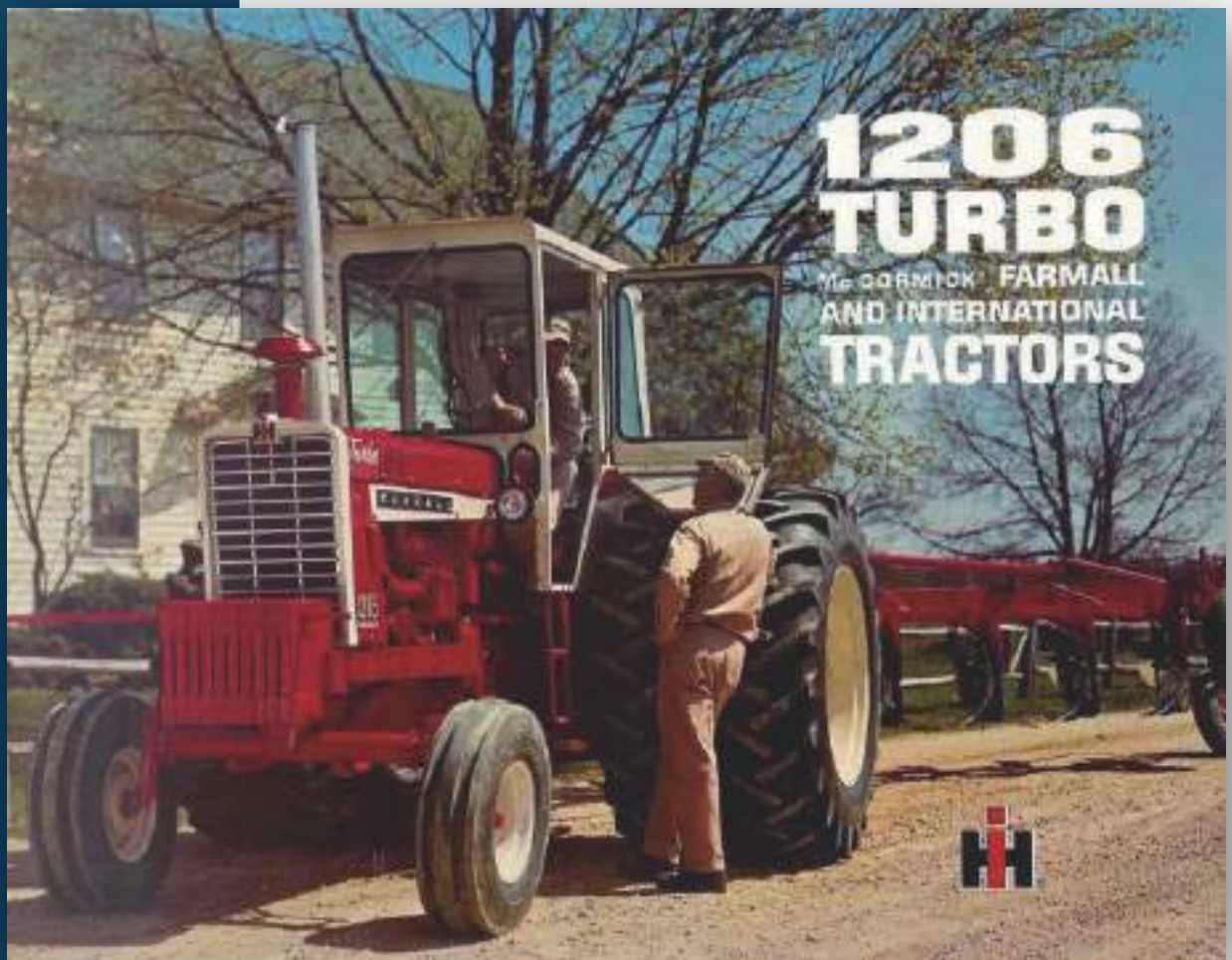
28-29 **Nijnsel**

31 Reusel

Oldtimershow bij Oener Koefeest Loc. Donserlaarsweg inl. 0578 – 641537 of [oldtimerskoefeest@kpnmail.nl](mailto:oldtimerskoefeest@kpnmail.nl).  
Ruilbeurs OTMV Manege Bartels loc. Boetelerveldweg 7 inl. Harry Tijhuis 06 38290695 (na 18.00 uur).  
Westerbeekse Rommelmarkt-Ruilbeurs loc. Stevensstraat 41 inl. 06 12302363 of [www.twissedorsers.nl](http://www.twissedorsers.nl)  
Stoomdagen met oude ambachten loc. museum Hoeve Strobol van 12.00 tot 16.30 inl. 06 53817669.  
**Najaars Ruilbeurs** loc. firma Kuijpers 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.  
Ruilbeurs 'De Grebbetrekters' 8.00 tot 15.00 uur loc. Cuneraweg 24 inl. voorzitter@grebbetrekters.nl  
Landbouwminiaturebeurs loc. Rabotheater De Meenthe Stationsplein 1 inl. [www.miniatuurorganisatie.nl](http://www.miniatuurorganisatie.nl)  
Snertrit loc. Nieuwe Rijksweg 6 inl. [www.delangeslag.nl](http://www.delangeslag.nl)  
15<sup>de</sup> Tractorronddrit '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.  
Ruilbeurs OTMV loc. Noordwijk 51 inl. Richard Sterenberg 06 46071975 of [lanzbulldog@gmail.com](mailto:lanzbulldog@gmail.com)  
Stoomdagen loc. museum Hoeve Strobol van 12.00 tot 16.30 inl. 06 53817669.  
Eindejaarruilbeurs HMT loc. 'de Meulenhoai' Hulseldijk 34 inl. Jos v Bommel 06 50434815 (na 19.00 uur)





# ik geef **De Kriek**

## Een Fendt F 20H6 met winst? "Soms valt het mee en soms valt het tegen"

**S**oms valt het mee en soms valt het tegen, zo is het leven nou eenmaal, en in de trekkerwereld is daar geen uitzondering op. Vandaar deze kop boven ons verslag. Laat ik mezelf eerst even aan jullie voorstellen, ik ben Erwin van Valburg getrouwd met Neline, we hebben 3 kinderen en wij wonen in Meteren. Ik hoor jullie denken, Meteren waar ligt dat dan? De deelnemers aan de KLV-bloesemtocht weten het waarschijnlijk wel omdat het de Betuwe heet bij ons.



We zijn eigenlijk een voorstadje van Geldermalsen. Het dorp ligt ingeklemd tussen de Betuwelijn en de spoorweg van Utrecht naar Den Bosch. Ik ben werkzaam in de tuinbouw en kweek ook wat bloemen voor eigen verkoop. De hobby van trekkers en werktuigen, deel ik samen met m'n vader Jan en met de familie hebben we veel plezier bij de diverse KLV-evenementen. We zijn allebei fan van het merk Fendt omdat dit al heel lang in de familie is. Mijn opa Ab van Valburg kocht zijn eerste Fendt in 1976 bij Betuco mechanisatie in Geldermalsen een 103 S, die nog steeds in ons bezit is. Later had hij ook nog een Fendt Farmer 305 LS op zijn veehouderijbedrijf hier in Meteren. In 2009 wilde we een niet alledaagse Fendt kopen om te res-

taurieren en vonden er een op marktplaats, een Fendt F 20 H6 bouwjaar 1955. De trekker stond bij een handelaar in Onstwedde. De eigenaar had als hobby oude kleren verzamelen voor landen in Oost-Europa, die via kerkelijke organisaties werden verdeeld, maar hij vond het zonde om met een lege vrachtauto terug naar Nederland te rijden, dus laadde hij allerlei spullen, die hij dacht hier te kunnen verkopen, in voor de terugweg. Zo ook onze Fendt. Bij restauratie vonden we nog een muntstuk van 100 LEI in de trekker, dat is voor ons het bewijs dat hij uit Roemenië komt en dus al flink wat van Europa heeft gezien. Bij aankoop zag hij er ook naar uit dat hij veel had gezien, maar daarover





later meer. De Fendt productie is begonnen in Marktberdorf, in het zuiden van Duitsland waar de hoofdvestiging nu nog steeds gevestigd is. Vader Georg Fendt; die een smederij had, begon daar rond 1930 met zijn 2 zonen Gebr. Fendt met het bouwen van tractoren. In het begin waren dat min of meer zelfrijdende grasmaaiers, er waren ook uitvoeringen met een ploeg er achter. Al in de beginjaren gebruikte Fendt voor zijn tractoren de naam "Dieselross" deze type aanduiding is gebruikt tot op de dag van vandaag. Kijk op het driehoek logo van de moderne Fendt tractoren en er staat nog steeds "Dieselross" op. In West Europa is Fendt een groot merk geworden, en



De overweging om hem toch te kopen was, omdat hij redelijk compleet was voor zo'n trekker. Wij zijn thuis begonnen met slopen en met elkaar afgesproken dat het geen haastklus moest worden, wat we deden moest goed gebeuren en omdat we beiden nog moesten werken was de beschikbare tijd ook beperkt. We zochten wat mensen die het fijn vonden om het oude spul te repareren, zo kwamen we bij Frans van Poppel terecht om de brandstofpomp te reviseren, hij nam de klus aan, als wij niet te veel haast hadden. We kwamen erachter dat de cilinderkop kapot was en gelast moest worden. Via Fendtdealer Koos van Kesteren is de kop naar Duitsland geweest waar iemand die gespecialiseerd was in o.a. cilinderkop lassen hem onderhanden heeft genomen. Ook deze reparatie heeft veel tijd gekost, maar het resultaat zag er prachtig uit dus vol vertrouwen konden we weer verder restaureren. Toen de wielen gestraald en gespoten waren; ging ik naar bandenhandel Nout voor nieuwe banden, de voorbanden was geen probleem maar toen ik de



wordt tegenwoordig wereldwijd verkocht. Ons type Fendt F 20 H6 is een speciaal type, de H in de type aanduiding staat voor "Hoograd" schlepper of Hackfrucht Schlepper bij ons zou je dit een verplegings-trekker noemen. Een grote bodemvrijheid en smalle banden is het kenmerk van deze trekkers. Het type is gebouwd van 1951 tot en met 1957, met een totaal van ruim 6000 stuks was het in zijn tijd een populaire trekker. De trekker heeft een 1 cilinder motor van het merk MWM en is watergekoeld. De cilinderinhoud is 1480 cc en levert 20 Pk 14 KW bij 1600 omw. Het leeggewicht van de trekker is 1382 kg en hij staat op 8.00 x 32 banden achter, en 5.50 x 16 voorbanden. De trekker heeft 6 versnellingen vooruit en 2 achteruit, zijn maximum snelheid is 20 km/uur maar een 25





maat van de achterbanden noemden fronsten de medewerker zijn wenkbrouwen en zij hier moet je de baas zelf maar eens naar vragen. Nout Sr. heeft zoveel ervaring met banden dat hij ons wist te helpen. Intussen was de trekker compleet gestript en hadden we het reeds genoemde muntstuk gevonden. Na het zoeken van kleinere onderdelen als achterlicht kapjes diverse lampen zijn we aan de bekabeling begonnen, het was best een dingetje om die complete bekabeling te maken naar origineel model maar dat is ons toch gelukt. Hierna moest er gespoten worden, we werden getipt dat Jan Bos van de Peppel Jr., bij veel KLV-leden wel bekend, dit netjes en professioneel kon doen. Ook hij wilde de klus wel doen als we maar niet te veel haast hadden, waar hebben we dat meer gehoord dacht ik! We hadden geen haast, maar wat wil



het geval, ik had mijn lief intussen ten huwelijk gevraagd en besloten deze trekker als ons huwelijksvoertuig te gebruiken. Het heeft toch wel wat overtuiging gekost bij de spuijer om hem op tijd klaar te krijgen, maar het is toch gelukt. Intussen hadden we de trekker technisch in orde dachten wij. Nadat de trekker een poosje had gelopen bleek dat er wit/grijze olie in het carter zat, goeie raad was duur. Maar wat nu, na het opnieuw afpersen van de kop bleek hij toch



inwendig gescheurd, dit was natuurlijk vette pech. Ik herinnerde me, van een paar jaar terug, dat er bij van Kesteren een passende kop in het magazijn lag, maar de man wilde hem toen niet verkopen. Ik heb toch de stoute schoenen maar aangetrokken en ben hem toch gaan vragen of ik hem nu wel kon kopen. Hij vond het



toch ook wel sneu dat we voor de originele kop zoveel geld hadden uitgegeven en hij nu toch niet te gebruiken was. Dus wij konden zijn reservekop nu wel kopen en op een redelijke manier. Trekker weer opbouwen plaatwerk erop en proefrijden voor de bruiloft, op een enkel streepje na was hij perfect. We hadden de trekker met bloemen prachtig versiert iedereen was razend enthousiast dat het toch nog gelukt was na 6 jaar restauratie. Maar er is een spreekwoord dat zegt; het venijn zit hem in de staart, en dat gebeurde ons ook, op weg naar de huwelijksceremonie in het prachtig gemeentehuis van Neerijnen ging het nogmaals

Ik geef de krik



maar ook bij de diverse KLV-evenementen. Ik geef nu de krik door aan Toon Manders in Volkel voor het restauratieverhaal over zijn **David Brown 850** en wens hem daar veel succes mee.

Ook namens mijn vader Jan, Erwin van Valburg



fout. De bevestiging van het stuurhuis brak in tweeën, goede raad is dan duur, maar vaak is hulp dan ook dichtbij. Een telefoontje naar Eric Gijsen van Abemec in Geldermalsen zorgden ervoor dat we na de trouwceremonie weer met de Fendt konden rijden of er niets gebeurt was. Hulde aan deze kanjers voor het redden van onze huwelijksdag. De eerste toertocht die ik ermee heb gereden was de KLV-bloesemtocht 2015 in Tuil. De trekker is ook mee geweest naar het Plattelands Festival in Nijnsel. De trekker loop nu als een zonnetje, we zijn er trots op dat na de nodige tegenslag het toch goed gekomen is en we hopen er nog lang plezier van te hebben. Bij ons in de Betuwe



# Ursus Bambi Urus

## Een kleine beer uit Duitsland

Als je een willekeurige trekkerverzamelaar vraagt of hij de Ursus trekker kent krijg je meestal een volmondig "ja, natuurlijk, dat is toch die Poolse trekker". Dat klopt, voor een deel toch, want velen weten niet dat er nog enkele andere Ursus fabrikanten waren, namelijk Ursus in Italië, en ook Ursus/Urur in Duitsland, het is deze laatste die we dit keer in de schijnwerper zetten. Maar het zijn niet alleen de trekkerverzamelaars die onwetend zijn over het bestaan of herkomst van die andere Ursus trekker. Even 'googelen' op het internet levert al na enkele minuten resultaat. Op sommige websites wordt de Ursus gesitueerd in Saksen, in de voormalige Duitse Democratische Republiek (DDR), anderen vermelden dan weer Beieren als plaats van herkomst. Velen blijven er echter bij dat het een Poolse trekker is. Een trekkermuseum in Cordoba, Argentinië spant echter de kroon. Op een informatiebord bij een Ursus Bambi trekker in hun museum daar staat 'Origen Belgica', België dus! Onze Zuiderburen hebben erben enkele decennia geleden wel enkele trekkers gebouwd, maar een Ursus staat niet op hun erelijst! Zo zie je dus maar dat dit verhaal net op tijd komt om al die onwetendheid voor eens en voor altijd de wereld uit te helpen!

### Ingewikkeld verhaal

Hoe je ook draait of keert, het blijft inderdaad een ingewikkelde historie want over het ontstaan en ondergang van Ursus/Urur is zeer weinig (correcte) informatie te vinden. Het verhaal situeert zich dan ook helemaal in de naoorlogse dagen na de nederlaag van Duitsland. Het is 1946, het land lag nog grotendeels in puin, er was werkloosheid, de bevolking leed honger en ze beleefden net dan een van de strengste winters van de eeuw. Toch waren er toen ook al opportunisten, geboren zakenlui die ondanks al die kommer en



De eerste trekker van de nieuwe onderneming Ursus GmbH was de 'Allrad Diesel-Schlepper' De trekker met vier gelijke wielen was uitgerust met een eencilinder Bauscher D10 motor met verdampingskoeling en een vermogen van 15 pk en een transmissie van Renk met zes versnellingen.

kwel er iets van probeerden te maken. Neem nu bijvoorbeeld de 'Motor Pool Wiesbaden GmbH', zij begonnen in 1946 met de recycling en handel in afgedankt rollend legermateriaal, die het Amerikaans leger en de geallieerden hadden achtergelaten. GMC vrachtwagens, Jeeps, Dodge commandovoertuigen,... keuze zat!

De gulzige benzineslikkende motoren van die vrachtwagens werden vervangen door degelijke zuinige diesels van Henschel en Deutz. De gerenoveerde vrachtwagens werden daarna aan particuliere transportbedrijven verkocht. Maar tegelijk met het aanpassen van die GMC-trucks en deze uit te rusten met Deutz motoren, begon het bedrijf in 1947 met het ombouwen van Dodge-commandovoertuigen en jeeps tot geïmproviseerde tractoren of 'Behelfsschlepper' zoals de



Originele advertentie uit 1950 van de Ursus Allrad trekker. Het bedrijf had zijn naam toen al veranderd van Ursus in Urus.



De Ursus Allrad Typ 4 trekker uit 1949 die in hoogste versnelling tot 20 km/h haalde. Het was een voor zijn tijd zeer veelzijdige trekker.

Duitsers ze noemden. Geplaagd door interne spanningen had de 'Motor Pool' ondertussen de naam van het bedrijf veranderd in Gross-Hessische Truck Company, of Ursus GmbH die vanaf dan ook optrad als verkooporganisatie en montagebedrijf. De eerste trekker van de nieuwe onderneming was de Ursus 'Allrad Diesel Schlepper'. Deze trekker met vier even grote wielen, vierwielaandrijving en een transmissie met zes versnellingen, rechtvaardigde de typeaanduiding 'URSUS' wat latijn is voor beer. Daarnaast waren er ook varianten met achterwielaandrijving zoals de Ursus-Heck op



Een Duitse Bausch D10 dieselmotor met verdampingskoeling, de eerste aandrijfbron van de Ursus/Urus trekker

basis van Jeep en Dodge, met als grootste verschil andere wielmaten. De 'Ursus Allrad' trekker was uitgerust met een eencilinder Bauscher D10 motor met verdampingskoeling en een vermogen van 15 pk. Deze Bauscher diesel, gebouwd door Bauscher uit Miltenberg/Main, was oorspronkelijk een scheepsmotor die in verschillende versies beschikbaar was. De aandrijf-



De Allrad Type A4 met de 15 pk motor werd al vanaf 1949 vervangen door de Ursus Allrad B 25/28 met vierwielaandrijving. Een grote verbetering was de vervanging van de Bauscher 1-cilindermotor met verdampingskoeling door de watergekoelde 2-cilinder MWM dieselmotor van 25 pk, later werd dat 28 pk.

assen en Ursus-tussenbak waren 'geïnspireerd' op die van General Motors- en Dodge vrachtwagens. De remmen werden geleverd door Brembo en de besturing door Fulmina. Aanvankelijk werd een Renk transmissie gebruikt met zes versnellingen maar die werd snel vervangen door een behoorlijk uitgebreide versnellingsbak met 8 versnellingen vooruit en 2 achteruit. In het bereik van 3 - 8 km/h had de trekker maar liefst 4 versnellingen. Hierdoor was het mogelijk om de snelheid van de trekker aan te passen aan het soort werk dat werd uitgevoerd. In combinatie met de op lage toeren draaiende Duitse Bauscher-motor haalde de Ursus-



Een Ursus 28 met MWM motor in zijn nieuwe gedaante. Door enkele ingrijpende wijzigingen leken de trekkers nu veel meer op conventionele tractoren.

tractor in de hoogste versnelling 20 km/h. Het was dus een voor zijn tijd (eind jaren veertig begin vijftig) zeer veelzijdige trekker, geschikt voor zowel de akker als wegtransport. De stijfheid van de constructie werd gegarandeerd door een solide frame gemaakt uit U-profielen. De Ursus was uitgerust met 4 identieke wielen met afmetingen van 8.00-20 en had een bodemvrijheid van 28 cm gemeten onder de aandrijfjas. De trekker was met zijn 1480 kg niet al te zwaar. Daardoor bleef het brandstofverbruik ook binnen de perken, dat



Een Ursus B 28 uit 1952

bedroeg 12-18 liter diesel en ongeveer een halve liter motorolie voor 10 bedrijfsuren. Tegen meerprijs bood de fabrikant een aantal extra's aan verpakt als complete set voor de trekker zoals een hefinrichting, een



zijdelingse maai-  
balk, een op-  
bouwploug, een  
cirkelzaag en  
en rijafhanke-  
lijke aftakas  
met 540-3000  
omw/min. De  
prijs van de-  
ze toch goed

Eenvoudige maar mooie en opvallende  
advertentie in kleur uit 1952 voor de B 28.

uitgeruste trekker was niet

overdreven in vergelijking met de toen populaire tractoren. De Ursus 'Allrad Dieselschlepper' kostte amper enkele tientallen DM meer dan een Fendt Dieseltross met hetzelfde vermogen (voor de jongeren onder ons, destijds betaalden wij in ons land met gulden en in Duitsland met Duitse mark). De merknaam Ursus zorgde in die naoorlogse jaren wel voor wat commotie. In zoverre dat het gelijknamige Poolse bedrijf bezwaar had aangetekend omdat zij blijkbaar het alleenrecht hadden op die naam zodat de Duitsers uiteindelijk bakzeil haalden en in 1950 hun naam veranderden in Ursus zo werd destijds verteld. Maar dat is de Duitse versie van het verhaal, de tweede versie, de Poolse klinkt dan weer helemaal anders. Volgens de Poolse website is de beslissing van de naamsverandering 'waarschijnlijk' door de Duitsers ingegeven vanwege



Een mooie foto van een Ursus B 28 trekker met een antieke  
getrokken dorsmachine. Ook deze foto komt uit Brazilië.



Een prachtig gerestaureerde B 28 trekker. Door het lage standpunt  
van de camera ziet de kleine trekker er indrukwekkend uit.



Een familiefoto met de B 28 in de hoofdrol. De foto komt  
uit de Braziliaanse deelstaat Rio Grande do Sul waar een  
groot aantal Italiaanse migranten woonden.

het feit dat de fabriek uit Wiesbaden niet verward wilde worden met de Poolse fabrikant uit Warschau, wat op dat moment, gezien het recente oorlogsverleden, waarschijnlijk ongunstig zou geweest zijn voor het Duitse bedrijf.

## Volledig nieuw ontwerp

In 1950, het jaar van de naamsverandering, werd op de DLG landbouwtentoonstelling in Frankfurt een nieuwe tractor voorgesteld die de Ursus Allrad moest vervangen. Het Type A4 met de 15 pk motor werd vervangen door de Ursus Allrad B 28 met vierwielaandrijving. De volgens het blokbouwprincipe gebouwde trekker, gesierd met het nieuwe URUS logo, had nu een lichtjes gebogen motorkap maar in het hoekige uiterlijk was nog altijd de oude Allrad te herkennen. Een grote verbetering was de vervanging van de

Bauscher 1-cilindermotor met verdampingskoeling door de watergekoelde 2-cilinder MWM dieselmotor van 25 pk, en de Renk transmissie door een goed 'gestoffeerde' ZA transmissie met 8 versnellingen. Maar de verkoop van die nieuwe trekker liep niet naar behoren en het aantal verkochte tractoren ging naar een dramatisch dieptepunt, funest voor een klein bedrijf. Om het tij te keren werd nog hetzelfde jaar het uiterlijk van de tractor grondig aangepakt. Het hoekige van



Een mooi gerestaureerde Ursus B 28 trekker gefotografeerd  
in Duitsland tijdens een oldtimermeeting.



Erkelenz 'Patent' kniktrekker uit 1949 uitgerust met een 1-cil ILO motor met een vermogen van 12 pk.

de vroegere trekkers was verdwenen en had plaatsgemaakt voor een opvallend afgeronde motorkap en uiterlijk, een stijl die ook werd doorgetrokken naar de andere typen.



Zeldzame Erkelenz advertentie voor een Patent kniktrekker.

Door die ingrijpende wijzigingen leken de trekkers nu veel meer op conventionele tractoren. De opgewaardeerde B 28 was uitgerust met een watergekoelde viertakt 2-cilinder MWM-motor met een inhoud van 2356 cm<sup>3</sup> en een vermogen van 28 pk. Het aantal versnellingen van de ZA transmissie werd wel teruggebracht tot 5 versnellingen vooruit en 1 versnelling achteruit met een

topsnelheid tot 20 km/h. Verder beschikte de B 28 over een elektrische startmotor en accu, aftakas met 540 t/min, een riemschijf met een diameter van 170 mm en 1750 t/min, een maaibalkaandrijving met automatische veiligheidskoppeling en een differentieel-slot. De productie van de B 28 trekker begon in 1949 en eindigde in 1956. Hoewel het aantal gebouwde B 28 trekkers volgens niet te controleren bronnen amper



Fabrieksfoto van de Erkelenz Typ 131/760 uit 1951 uitgerust met een luchtgekoelde 1-cil Stihl met een vermogen van 16 pk.

100 stuks bedroeg, kende de trekker een behoorlijk succes. Niet alleen in Duitsland maar ook in het buitenland, tot in Zuid-Amerika toe. Alleen al in de Braziliaanse deelstaat Rio Grande do Sul, waar zich vanaf eind 19<sup>e</sup> eeuw een grote landbouwgemeenschap van Italiaanse immigranten gevestigd had, werden er tientallen trekkers van dit type verkocht die daar vooral ingezet werden in de wijngaarden! In 1953 werd de Urus (of Ursus naargelang het bouwjaar) type B40 geïntroduceerd. Deze B 40 trekker kon met zijn bijna identieke uiterlijk, gemakkelijk doorgaan voor de tweelingbroer van het B28-model. Het belangrijkste verschil was dat



De Erkelenz Typ 131/760 werd tussen 1952 en 1956 ook in licentie in Frankrijk gebouwd door de S.E.R.M.A. De productie werd echter voortijdig stopgezet wegens tegenvallende verkoop. De trekker was veel te duur volgens de Franse boeren.

hij uitgerust was met een 3-cilinder motor van MWM met een inhoud van 3534 cm<sup>3</sup> en een vermogen van 40 pk. Deze B 40 werd gebouwd van 1953 tot 1956 en gedurende die 4 jaar werden er blijkbaar, volgens dezelfde niet bevestigde bronnen, amper 30 stuks geproduceerd. Met uitzondering van het gewicht (1940 kg), was het B 40 model technisch identiek aan de B28. In



Erkelenz had begin jaren vijftig zijn handen vol aan de door hem ontworpen Bambi. Dit exemplaar, van de sloop gered in Noorwegen en grondig gerepareerd door huidige eigenaar Hermann Sotkajervi, werd blijkbaar al in 1949 gebouwd. Het moet dan één van de vroegste exemplaren zijn geweest en draagt enkel het opschrift Bambi. Het Ursus/Urus logo kwam pas later. In Noorwegen zouden er volgens de eigenaar een vijftal exemplaren van de Bambi bestaan.

1957, het bedrijf was toen al aan zijn onvermijdelijke zwanenzang begonnen, werden toch nog de B 32, typebenaming 'Superiore' en de B 42, typebenaming 'Gigante' geïntroduceerd. Ook deze trekkers waren uitgerust met een MWM motor, respectievelijk de luchtgekoelde 3-cilinder AKD112 D met 32 pk en de watergekoelde 3-cilinder KDW 415 D met 42 pk. Beiden hadden een 5/1 ZA transmissie. Hoeveel er van beide trekkers gebouwd werden of bleef het slechts bij één prototype, we weten het niet. Opmerkelijk is wel dat van geen van beiden informatie of beeldmateriaal te vinden is.

## De Bambi, een creatie van Franz Erkelenz

Franz H. Erkelenz, een ingenieur, die al voor de oorlog jarenlang bij de bekende 'Mayfarth Landmaschinen-fabrik' in Frankfurt als ontwerper had gewerkt, had in 1949 zijn eigen firma Franz H. Erkelenz Land- maschinenbau opgericht in Frankfurt. Daar zette hij zijn vroegere werk gewoon verder als bedenker en ontwikkelaar van nieuwe tractoren, ook voor derden, o.a. voor Bungartz en Stihl. We vermoeden echter dat hij beide jobs nog een tijd combineerde omdat zijn trekkers zeker tot 1952 bij Mayfarth gebouwd werden.



De Bambi C 10 was een multifunctionele trekker en werd dan ook voor veel verschillende taken ingezet. Ook hooien behoorde tot de werkzaamheden.

In 1949 presenteert hij een tractor met een revolutionair ontwerp, totaal verschillend van de toenmalige tractoren. De 'Erkelenz-Patent-Schlepper, zoals hij werd genoemd, leek wel het midden te houden tussen een 1-assige- en een vierwieltrekker! De compacte trekker met knikbesturing en 180 graden draaibaar



Die maaibalk, voor aan de trekker gemonteerd, werd aangedreven d.m.v. een V-riem en een riemschijf aan de voorzijde van de trekker, die direct op de krukas gemonteerd was.

bestuurderszitje werd aangedreven door een watergekoelde ILO 1-cilinder dieselmotor met een inhoud van 500 cm<sup>3</sup> met 12 pk en een 5/1 transmissie. Deze 'patent-Schlepper' zou volgens sommige bronnen ook verkrijgbaar geweest zijn in een versie met 4 gelijke



Voor de kleine trekker was er een groot assortiment werktuigen ter beschikking zoals een frontploeg en een ploeg achteraan maar ook een maaibalk enz.

wielen maar dat is nooit bevestigd. Hoogstwaarschijnlijk vergisten deze 'bronnen' zich met de Bambi die wel met vier even grote wielen was uitgerust en toen al bij Erkelenz in ontwikkeling was. Dat bepaalde eigenschappen van de Patent-Schlepper ook terug te vinden zijn op de Bambi staat ook vast. Voor de tweede Erkelenz versie type 131/760 in 1951 werd gekozen voor een luchtgekoelde 1-cilinder tweetaktmotor van Stihl met een inhoud van 600 cm<sup>3</sup> en een vermogen van 16 pk. Het totaal gewicht van de trekker bedroeg 790 kg waarvan ongeveer 690 kg op de vooras rustte waardoor de trekker, volgens kenners, behoorlijk wat trekkracht had. Deze trekker werd tussen 1952 en 1956 ook in Frankrijk in licentie gebouwd door de S.E.R.M.A een samenwerking met de be-



'De meest geavanceerde trekker ter wereld' verkondigd deze advertentie voor de Ursus Bambi 12 pk.

langenorganisatie CUMA. Erkelenz leverde de motor, transmissie en opbouw als totaal 'bouwpakket' waarna de montage vervolgens in Frankrijk gebeurde en zodoende een Franse trekker werd! Wegens teleurstellende verkoopcijfers (te duur t.o.v. de concurrentie) werd het project al in 1956 stopgezet. De firma Franz H Erkelenz Landmaschinenbau had geen eigen assemblage lijn voor tractoren. Dat kunnen we beslui-



De bestuurderstoel van de Bambi kon 180 graden worden gedraaid waardoor er in combinatie met de dubbele pedalen en de achteruitversnelling met vier versnellingen in twee rijrichtingen kon gewerkt worden. Een zeldzaamheid begin jaren vijftig



Een Ursus Bambi C10 ergens tussen de wijnranken.

ten uit het feit dat de Erkelenz tractoren zoals de 'Patent-Schlepper' en ook de eerste uitvoeringen van de Bambi niet in zijn bedrijf werden gebouwd maar wel, zoals hoger vermeldt, bij zijn vroegere werkgever Mayfarth-Landmaschinenwerk in Frankfurt. Deze "Patent-Schlepper" bleef slechts een paar jaar in productie en werd dan opgevolgd door de Bambi C10. Als in 1954 Franz Erkelenz de trekkerfabriek Urus/Ursus overneemt na blijvende onenigheid bij de directie en verantwoordelijken -voornamelijk te wijten aan de

slechte financiële toestand van de onderneming-, wordt de naam veranderd in URSUS-Traktorenwerk Erkelenz und Co KG en de oorspronkelijke merknaam Ursus terug in ere hersteld. Ook de productie van de Bambi tractoren werd van de Mayfarth Landmaschinenfabrik in Frankfurt

naar de Ursus fabriek

in Wiesbaden overgeheveld. Die C10 Bambi was een lichte vierwiel-aangedreven 'tweewegtrekker' die werd gebouwd van 1952 tot 1957 en waarin veel innoverende ideeën waren samengebracht waardoor hij een voor zijn tijd ongewone trekker werd. De eerste versie van de Bambi bij de officiële start van de productie in 1952 was uitgerust met een watergekoelde dieselmotor 500D van Fichtel & Sachs met een cilinderinhoud van 500 cc en een vermogen van 10 pk bij 2000 t/min. Hetzelfde jaar werden er ook Bambi's gebouwd die uitgerust waren met een luchtgekoelde

1-cil motor type 131 van Stihl maar die informatie is niet echt betrouwbaar. Het belangrijkste kenmerk van de kleine Bambi was de vierwielbesturing; de 4 even grote wielen werden door de keerkoppeling via een centrale as en rollenkettingen aangedreven. Dankzij de vierwielbesturing volgden de wielen hetzelfde spoor als bij knikbesturing. De Bambi had ook een bestuurderstoel die 180 graden rond de centraal geplaatste aandrijfeenheid kon worden gedraaid waardoor er in combinatie met de dubbele pedalen en de achteruitversnelling met vier versnellingen in twee rijricht-



Een Ursus Bambi, bouwjaar 1954 op dubbellucht cultuurbanden, een opvallende combinatie! Bemerk ook de speciale voorasophanging en aandrijving.

ingen kon gewerkt worden. Vandaar dus de naam 'tweewegtrekker' wat hij in feite niet was. Het risico op kantelen op steile hellingen werd aanzienlijk verminderd dankzij een laag zwaartepunt en het feit dat er niet hoefde gekeerd te worden. Standaard was de Bambi voorzien van een elektrisch systeem, startmotor en aftakas. Maar de twee ploegen, één voor en één achter de trekker waren tegen meerprijs leverbaar net als een bandenpomp en urenteller. De Bambi had geen hydrauliek, de aangekoppelde werktuigen moesten dus met de hand omhoog of omlaag gebracht worden. Ook een maaibalk kon voor de Bambi tegen meerprijs geleverd worden. Deze werd gemonteerd voor aan de trekker zodat de manoeuvreerbaarheid ideaal was en



De Ursus Bambi C 12 werd één jaar na de C 10 geïntroduceerd. Hij was uitgerust met een luchtgekoelde 1-cilinder ILO DL660 tweetaktmotor met een vermogen van 12 pk. De C 12 kon later overigens geleverd worden met o.a. een luchtgekoelde tweecilinder Güldner diesel met 17 pk en met een watergekoelde MWM tweecilindermotor van 25 pk.



Een advertentie midden jaren vijftig van een Ursus B 28.

het zicht op het maaiwerk niet gehinderd werd. De maai balk werd aangedreven d.m.v. een V-riem en een riemschijf aan de voorzijde van de trekker, die direct op de krukas gemonteerd was. De C 10 bleek echter nogal 'zwak' uit te vallen wat vermogen betreft, amper een jaar later wordt dan ook het 'zwaardere' type, de Bambi C12 geïntroduceerd. Die trekker was uitgerust met



Vooranzicht van een Ursus Bambi C 10 tussen de wijngaarden.

een luchtgekoelde 1-cilinder ILO DL 660 tweetaktmotor met een inhoud van 760 cm<sup>3</sup> en een vermogen van 12 pk. Deze C 12 kon later overigens ook geleverd worden met een luchtgekoelde tweecilinder Güldner diesel met 17 pk en later nog met een 25 pk MWM tweecilindermotor met waterkoeling. Alle technische kenmerken van de kleinere Bambi waren ook terug te vinden in deze C 12. In 1957 werden er nog enkele kleine wijzigingen aan de trekkers doorgevoerd zoals de verplaatsing van de batterij die voorheen aan de zijkant was



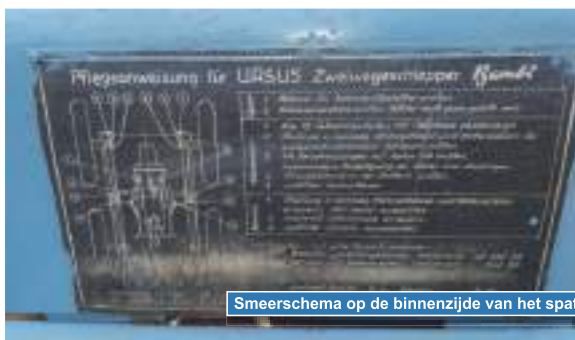
Zijaanzicht van dezelfde Ursus C 10 tussen in het wijngaarden

geplaatst en die nu vóór de motor was gemonteerd, mooi verborgen onder de verlengde motorkap. Het uiterlijk van de Bambi werd daardoor lichtjes gewijzigd wat de trekker optisch gezien zeker ten goede kwam. Maar zoals hoger al aangehaald werd ging het steeds meer bergafwaarts met het bedrijf. Als laatste wapenfeit van Ursus, werd nog de B 32 'Superiore' en de B 42 'Gigante' aangekondigd maar of die ook echt in productie werden genomen blijft een open vraag. Dat het met de Ursus tractorfabriek de verkeerde kant opging was al lang duidelijk. Bij de overname van Ursus had



Het mooi Ursus naamschildje voor op de neus.

Erkelenz nochtans beloofd niet alleen het standaard productie- en verkoopprogramma voort te zetten, maar tevens te streven naar een uitbreiding en optimalisatie van de bedrijfsvoering. Enkel jaren later was daar dus nog weinig van te merken, integendeel zelfs, het werd alsmear stiller rond het bedrijf. Geldgebrek was één van de oorzaken dat de Ursus Traktoren-Werk Erkelenz & Co fabriek in 1957 werd opgedoekt, een drietal jaren



Smeerschema op de binnenzijde van het spatbord.

na het overlijden van Franz H Erkelenz. Hoeveel tractoren er in die korte periode tussen 1947 en 1957 werden gebouwd blijft onduidelijk. Voorzichtigheidshalve houden we het op iets meer dan 500 exemplaren. Het korte bestaan van de Ursus trekker had jammer genoeg geen 'happy end' maar Franz Erkelenz blijft wel een van de pioniers op het gebied van vierwielaandrijving. En hoewel het concept niet helemaal klopte, was zijn bedrijf een van de eersten die met de Bambi een tweekrichtingstrekker aanbood die onder bijna dezelfde goede omstandigheden vooruit en achteruit kon rijden en werken. Enkel het bestuurderszitje moest 180 graden gedraaid worden. Hoe dan ook, Ursus had aan de wereld bijna veertig jaar eerder al een ontwikkeling getoond die vooral in de jaren zeventig opgang zou kennen als de nieuwste rage, met name de trekker met omkeerbsturing of tweekwegtrekker.

## Frans Vanbaelen



# WIE HEEFT BELANGSTELLING?

Onderstaand mailtje kreeg ik afgelopen maand toegezonden, ik plaats dit dan ook omdat het jammer is als zoiets verloren zou gaan.

**Beste Redactie,**

Op aanraden van jullie voorzitter, Tjef Broks, stuur ik dit aan u met het verzoek of deze oproep ("advertentie") misschien in jullie Clubblad Den Uitlaat kan worden geplaatst? Misschien is er belangstelling voor. Anders ga ik deze machines namelijk als oud ijzer afvoeren.

Voor de liefhebber:

Een oude (volledig stalen) zaaimachine

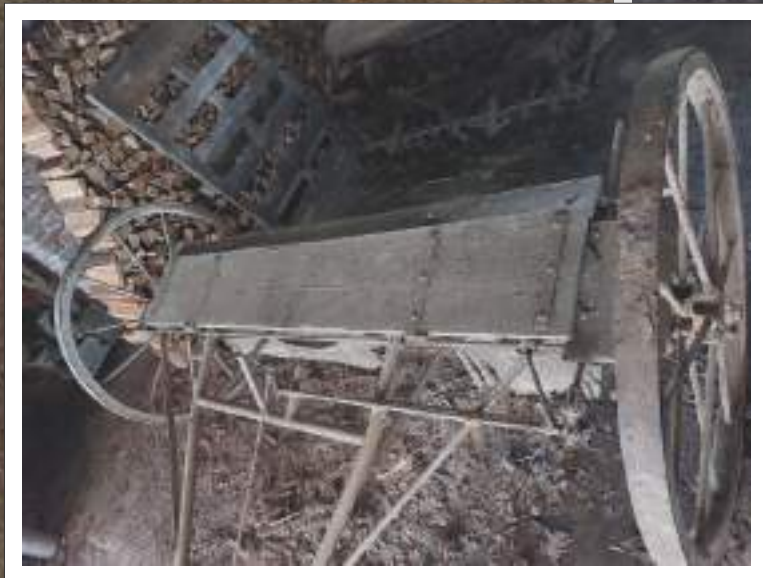
Een oude kalkstrooier (bak van hout, frame van ijzer).

Een oude (volledig stalen) eg (moet op één plek nog wel opnieuw gelast worden), Zie ook de bijgevoegde foto's. Ze hebben vroeger (jaren 60) achter een Mc.Cormick tractor gehangen.

Bij vragen:

Kees Dankers (Wintelre)

040-2051521



**De naam "Tatrac" klinkt Tsjechisch en z'n uiterlijk doet wel vaag denken aan een Holder-kniktractor, maar laat u hierdoor niet verwarren: deze voorloper van het Trac-concept is een echte Beier! Auteur Dirk W. Koster onderzoekt het fenomeen BTC en BTG.**

**M**ijn zoektocht naar aanwijzingen voor een van de vroege Trac-voertuigen in Duitsland leek aanvankelijk op een voorzichtige benadering in dichte mist, aangezien het onderwerp nogal ondoorzichtig leek. Een gesprek dat onlangs ongeveer zo verliep, staat hier symbolisch voor: "Mijn maatje Franz heeft onlangs zijn Tsjechische tractor met vierwielaandrijving verkocht. Het was een zeer zeldzaam stuk, een Tatra tractor. Je moet er absoluut iets over schrijven, bijna niemand kent deze." Dat klopt, ik weet ook niets van de tractorproductie in de Tsjechische vrachtwagenfabriek. Onderzoek bevestigt dat er, op een paar speciale tractoren na, tijdens de oorlog nooit een Tatra-tractor is gemaakt. Dagen later ontmoet ik de man weer en vertel hem over mijn twijfels. "Ja, natuurlijk heb ik het opnieuw aan Franz gevraagd. Hij bevestigde dat. De tractoren heetten echter geen Tatra, maar Tatrac - dat is waarschijnlijk de afkorting van Tatra-tractor." Ineens is me alles duidelijk: de BTG Tatrac is geen Tsjechisch, maar een echte Beier, gebouwd door de "Bayerische Traktoren- und Fahrzeugbau-Gesellschaft" in München. Om de verbaasde man niets verkeerd te vertellen, zoek ik een foto van een Tatrac T40 op zijn mobiele telefoon. Zijn bevestiging volgt meteen: "Zo zag het eruit." Nu is het me duidelijk wat collega Pfister daarmee bedoelde: een Tatrac. In feite is er op het eerste gezicht een zekere gelijkenis met een Holder uit de A-serie, alleen dat het een Tatrac is aanzienlijk groter, sterker en kan niet knikken. Langzaam verdiep ik me steeds intensiever in de interessante geschiedenis van een bijzondere constructie. Het



begon allemaal in 1949 met de oprichting van BTC, de "Bavarian Trucking Company". Het bedrijf in de wijk Freimann in München bouwde kleine tractoren van onderdelen die de Amerikaanse bezetter na de oorlog niet meer nodig had, meestal afgedankte Willys-jeeps. Een begeerde grondstof, aangezien sommige kleine tractor-smederijen hun solide technologie op prijs stelden. Of "Bavarian Trucking Company" de Amerikaanse verwerkers goed in de oren klonk, of dat BTC gewoon als een betrouwbare klant werd beschouwd, is niet bekend, in ieder geval kwam het bedrijf aan veel van deze felbegeerde jeeps. De levendige 'Go-Devil' viercilindermotoren belandden in het onderdelenmagazijn - ze draaiden te snel en dronken te veel. Ook BTC had niets aan de carrosserieën, die maakten in het eindproduct plaats voor een eenvoudige constructie gelast uit recht plaatstaal. De lassers hebben het oerdegelijke chassis ingekort tot op tractormaat. Aan de Willys-versnellingsbak met reductie en vierwielaandrijving werd een 12 pk sterke Deutzdiesel geflensd, en de BTC S12E was compleet - voor veel Beierse boeren de eerste stap naar motorisering. Rond 1950 gaven de inwoners van München het bedrijf de Duitse naam BTG (Bayerische Traktoren- und Fahrzeugbau-Gesellschaft) en werden er nu ook dieselmotoren van MWM, Hatz en later Perkins geïnstalleerd. Het economisch wonder betekent het einde voor dit soort improvisatievehikels. Om op de markt te blijven moet BTG met iets nieuws komen. De trein richting massaproductie heeft echter in 1953 allang het station verlaten, en specialisatie wordt als kans gezien.

De lofzangen voor de offroad-capaciteiten van hun eerdere Jeep-producten klinken nog steeds in de oren van de BTG-ontwikkelaars. Slechts enkele tractoren van deze tijd bieden überhaupt vierwielaandrijving - en als ze dat wel hebben, dan meestal in een conventioneel ontwerp met grote achterwielen en kleine

## Tatrac TD 60:

# Ve



Voorgangermodel: De BTG-tractor met vierwielaandrijving maar met een Deutz-embleem op z'n neus en een F 3 L712-motor ingebouwd.

vierwielaandrijving, off-road en erg "berg bestendig".

# Idklever



Overgenomen en  
vertaald uit het  
prachtige Duitse  
Oldtimertijdschrift:

**Oldtimer**  
**TRAKTOR**  
DEUTSCHES TIM-BLATT FÜR DIE LEHRE DER LANDWIRTSCHAFT

wielen op de stuuras. BTG vertrouwt daarentegen op vier even grote wielen en bereikt zo betere terreineigenschappen. Met hun speciale apparaat heeft het in München gevestigde bedrijf een vergelijkbare gat in de markt gevuld. Net als jaren ervoor de Unimog: Voertuigen met vierwiel aandrijving zijn zo sterk dat ze zelfs rupsvoertuigen kunnen weerstaan. Maar eerst staan de techniekers voor de opgave om een compleet nieuwe tractor te ontwerpen, en om het idee van vier aangedreven wielen van dezelfde grootte te realiseren. Aangezien tractie en stabiliteit in de bergen erg belangrijk zijn, staan vanaf het begin een laag zwaartepunt en een brede spoorbreedte bovenaan de specificaties. De volgende vereiste is een grote as-uitslag, omdat de tractie van alle vier de wielen alleen kan worden gebruikt als er langdurig contact met de grond is. Differentieelsloten voor en achter zouden moeten helpen bij de zwaarste moddervelden. Voor de juiste motorisering van het eerste model zijn vermogens tussen de 20 en 30 pk gepland - wat als een ideale prestatie wordt beschouwd. Aan de tekentafel kraken de hersenen. Het gewenste concept maakt het mogelijk om de motor ver naar voren te plaatsen met behulp van een "bijna normale" tractoraandrijving, maar dan wel met een aangedreven vooras. Van daaruit brengt een as het motorvermogen over naar de tweede as, die ver naar achteren zit. Op dit punt van de ontwikkeling rijst de vraag van de besturing: conventioneel - of knikbesturing? De sensationele wendbaarheid spreekt voor dat laatste, maar het nadeel; Voor het achterste deel van het voertuig is een ingewikkelde en dure aandrijfconstructie nodig, en een sterk gelede knikbesturing neigt op steil terrein om te kantelen. Bovendien maakt het gewenste torsievermogen twee onafhankelijke scharnierniveaus noodzakelijk. Uiteindelijk heeft BTG gekozen voor conventionele aansturing via een stuurinrichting. Door de brede spoorbreedte en het compacte ontwerp kunnen nu acceptabele stuurhoeken worden bereikt. De monteurs van BTG realiseren de gewenste beweging met een draaibaar frame. Deze heeft twee buiseinden die in elkaar kunnen



De linkszijdig gepositioneerde bestuurder is een knipoog naar het Jeep-erfgoed. De instrumenten geven draaiuren, olie-druk en temperatuur weer.

draaien, waardoor de assen ver ten opzichte van elkaar, kunnen worden gedraaid. In 1955 gaat de eerste tractor van de nieuwe BTG-uitvoering in serie. Een brede bank maakt het mogelijk om een "passagier" mee te nemen, de bestuurder zit aan de linkerkant, zoals in een auto. De motor is de 24 pk, luchtgekoelde tweecilinder diesel 2LB van Güldner met dezelfde

motor in de ABL-modelserie. De BTG 4/25 maakt op het terrein meteen indruk, hoewel het zwaartepunt ver naar voren ligt. Klanten zijn ook gefascineerd door de trekkrachten op zware grond. En dankzij 525 millimeter bodemvrijheid, zijn zelfs diepe modderdoorgangen geen probleem. Punten van kritiek zijn echter de iets te zwakke motor en maar één

Van de zijkant ziet de Tatrac eruit als een knikvoertuig, maar dat lijkt. De aandrijf-as is beschermd in de zeer solide asdrager.





Kijk naar de machtige vooras. Ongeveer 60 procent van de asdruk steunt daar op - maar beperkt de terrein mogelijkheid niet.



De gehele achterzijde draait op een centrale buis, waardoor de achterwielen altijd op de grond blijven. De cardanas rechts leidt naar de aftakas.

beschikbare achteruitversnelling. Dus in het versnellingsbakhuis, waren al snel zes versnellingen vooruit en achteruit aan het werk. En bij de BTG 4/32 hebben kopers zelfs de keuze tussen de tweecilinder Güldner, of een 32 pk sterke Perkins driecilinder. Beide tractoren blijven tot 1957 parallel aangeboden en in 1958 zal een nieuw model de twee typen vervan-

gen. Maar financieel stapelen donkere wolken zich op. De tractormarkt is dan grotendeels verzadigd. Om zich te handhaven op de markt, vertrouwt BTG op een samenwerking met Deutz. Bij het nieuwe model wordt de motor "ontslagen" en vervangen door een diesel uit Keulen, de keuze valt op de stoere F3L712, Die in passend groen via het verkoopnet-

werk van Deutz wordt aangeboden. Een oud-dealer vertelt me echter zijn eigen theorie: "Door met BTG samen te werken, hebben we een speciale trekker aangeboden waar we eigenlijk geen klanten voor hadden. In dealerkringen ging toen het gerucht dat Deutz de machines had gekregen als betaling voor de geleverde motoren." Of het nu met, of zonder Deutz-

embleem op de neus is, de BTG D40 blijkt een enorm terreinvoertuig te zijn. Elk een aftakas voor en achter, de standaard hefinrichting en universele aanbouwmogelijkheden maken hem tot een echt werkpaard. BTG roemt de trekker voor alle denkbare doeleinden.

Het vierwielangedreven dier is echter alleen echt de moeite waard voor landbouwers die de buitengewone terrein-capaciteiten echt nodig hebben - een BTG vierwiel aandrijving kost bijna twee keer zoveel als een even krachtige conventionele vierwielangedreven tractor. Vanaf 1959 werd BTG gedwongen de prijzen te verlagen, tot een niveau dat niet langer winstgevend was, en zo een gebrek aan kostendekking leidde steeds dieper in de crisis. Bovendien kan de in eigen beheer ontwikkelde versnellingsbak de prestaties van de Deutz-motor niet aan, en is zijn goede trekkracht de ondergang van de tractor. Krachtpieken laten nogal wat versnellingssets uit elkaar vliegen in de ware zin van het woord. Als laatste redmiddel verandert men de D 40 tot de BTG HZ 40, met een versterkte achterversnellingsbak die onder belasting kon worden geschakeld, maar het was al te laat. De garantiekosten



rijzen de pan uit, BTG gaat in 1961 failliet. De medewerkers van BTG blijven trouw aan hun concept, en richten Tatra-Traktoren GmbH & Co. KG op. In de fabrikant van bouwmachines Eisenwerk Frisch in Augsburg vonden ze een partner, die het slimme concept wilde voortzetten. De merknaam Tatra is een woordspeling van tractor en tractie, overeenkomsten met de Tsjechische vrachtwagenfabrikant zijn toevallig. Eind 1961 ging de BTG HZ 40 in productie als de Tatra TD 40. Naast de geselecteerde oude dealers, was nu ook het netwerk van Frisch beschikbaar voor verkoop. Om het tractiewonder nog aantrekkelijker te maken, komt er een compleet nieuw model met een viercilinder Deutz op de markt. Moeilijke testen maakten een einde aan de gedachte of de voorasbelasting, die door de zwaardere motor tot 60 procent was gestegen, een negatief effect zou kunnen hebben op de aandrijving. De niet vergeten transmissieproblemen bij de D40 zijn aanleiding voor extreme belasting tests met de Deutz F4L712, die een vermogen heeft van maar liefst 52 pk. Maar hoe klein de overbrengingsverhouding ook is gekozen en hoe hard de tractor ook moet trekken, de wielen kunnen alle martelingen doorstaan. Net op tijd voor begin van 1962 werd het nieuw ontwikkelde model Tatra TD 60 gepresenteerd op enkele belangrijke beurzen. Naast boeren zijn ook aannemers steeds meer geïnteresseerd in het ongebruikelijke gevaarte van het nieuwe moederbedrijf. Het versterkte voertuig met vierwiel aandrijving is interessant voor extra's op wegebouwplaatsen en als universele trekker. De omkeerinrichting maakt

Met een standaard hefinrichting, aftakassen voor en achter, trekhaak en trekhaakrail is de Tatra goed voorbereid op alle denkbare doeleinden.



## De restauratie



Toen de verf eraf was, was er nauwelijks schade. Andreas Filser hoefde alleen de draaibuis te verbussen.



De Deutz viercilinder was in goede staat. De 52 pk motor had alleen wat cosmetica nodig.



Bijna zover: na het spuiten van alle dragende delen, moest alleen de motor er nog aan gefenst te worden.



De F4L712 produceerde 13 pk per cilinder bij ongeveer 2300 omw/min. De 712 Deutz motoren onderscheiden zich van hun voorgangers uit de 612 serie, door een grotere boring: 95 in plaats van 90 mm voorheen.

werken in beide richtingen mogelijk, slimme extra uitrusting maakt achteruitrijden mogelijk. Dat brengt ons bij het hier getoonde exemplaar van Andreas Filser uit Freising in Opper-Beieren. Zijn oom Hans was altijd al te spreken over de trekkracht van de Tatrac. Vijf jaar geleden, toen de mogelijkheid zich voordeed om zo'n "Beest" te kopen, gingen de twee op pad. Andreas Filser is gefascineerd door het gevaarte, maar helaas is de vraagprijs meer dan veel te veel, en de toestand is ook slecht, zeer slecht. Dus de zeldzame tractor blijft tot nader order; Een droom, en daar gelooft Andreas Filser bijna niet meer in, een Tatrac TD 60 wordt geadverteerd in een Beiers weekblad. Het is zelfs het topmodel met 52 pk - dus laten we maar vlug gaan. Ter plaatse blijkt dat de tractor op 24 juni 1962 is verkocht aan een welzijnsinstelling. Ook hiervan is de staat behoorlijk versleten: de motorkap heeft een gat, de koppeling werkt niet, en het lager van de middenbuis is duidelijk wiebelig. Dat alles duwt de prijs naar een acceptabel niveau: En Filser heeft zijn droomtractor. Het was voor de Freisinger vanaf het begin duidelijk dat hij de Tatrac in topconditie wilde herstellen. Hij demonteert alles, wat de hoge kwaliteit laat zien van de voertuigen die onder leiding van Frisch zijn gemaakt. Of het nu de motor, transmissie of eindoverbrenging is, alles heeft de tand des tijds met vlag en wimpel doorstaan. De enige noodzakelijke reparaties zijn het vervangen van de koppeling, en het verbussen van het buislager. Maar een echt perfecte restauratie kost tijd: het duurt drie jaar voordat alles in het voorjaar van 2012 eindelijk "beter als nieuw" glanst. Zijn trekker is vanaf de eerste



Andreas Filser is apetrots op z'n restauratie-project

ontmoeting een sensatie. "Veel mensen kijken hoe de knikbesturing werkt en vragen zich af wat de normale besturing is. De meesten kennen de tractor gewoon niet", meldt de trotse eigenaar. Om hem in topconditie te houden, wordt de TD 60 in de toekomst gespaard van zwaar terreingebruik. "Ik gebruik mijn Tatrac alleen om af en toe te hooien, hij is te mooi voor mij om zwaar werk te doen." Dat was vijftig jaar geleden anders, toen de TD 60 altijd goed moest werken. Of het nu ging om het droogleggen van Beierse moerasvelden of trekwerk op bouwplaatsen, op de TD60 kon je altijd vertrouwen. Ondanks de hoge prijs ontwikkelde de Tatrac zich tot een kleine bestseller. Argumenten zijn nog steeds vierwiel-aandrijving, tractie en veelzijdigheid. Eind 1965, toen Frisch de productie stopte, waren er iets meer dan 300 stuks van gemaakt. Een van de redenen hiervan zou de uitbreiding van de productie van bouwmachines zijn geweest. Frisch had gewoon de hal nodig waarin de Tatracs werden gemaakt, voor meer winstgevende machines. En de productie van zo'n uitvoerig gebouwde tractor kan nooit echt lucratief zijn geweest.

**Tekst: Dirk W. Koster Foto's: Stephan Lindloff, Andreas Filser**



Oud nieuws uit  
**1938**

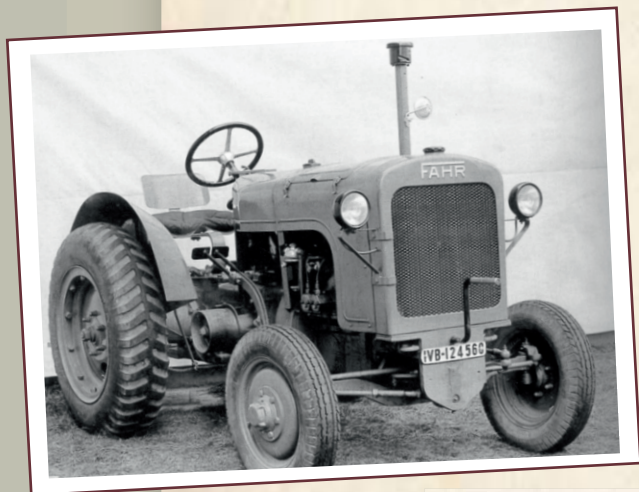
1931 1947 1968 1928  
1958 1962 1951 19

**FAHR**

## loopt voorop

De toekomst ligt bij de landbouwtractor! Nadat Deutz twee jaar geleden de weg wees met de F1 M414, genaamd "Elfer", en er geen twijfel meer bestond over de geschiktheid van de luchtband, wagen steeds meer fabrikanten zich aan goedkope tractoren voor kleinere boerderijen - genaamd "landbouwtractoren". Vanuit de veronderstelling dat een rijdende tractor de mogelijkheden bij het aandrijven van landbouwwerktuigen het beste kon benutten, verzamelde een team van ontwerpers zich een jaar eerder rond de jonge ingenieur Wilfried Fahr, een derde generatie lid van het familie-

bedrijf. Het resultaat is de eerste eigen trekker, type F 22. Hij is vervaardigd volgens de laatste kennis: Blokconstructie, een krachtige tweecilindermotor van Deutz, een eigen vijfversnellingsbak, pendelende vooras en natuurlijk loop, riemschijf en aftakas. De machinefabriek verwacht goede kansen voor haar tractor en breidt het fabrieksterrein uit met een grote hal voor productie, en zet ook een vestiging op in Stettin. Fahr biedt ook een nieuwe door de aftakas aangedreven maaibinder aan voor zijn eigen tractor. Maar dit kan slechts een tussenstap zijn, daar is men in Gottmadingen van overtuigd, tijdens de graanoogst heeft Claas immers enkele prototypen van een gecombineerde maaidorsbinder getest. In de USA is er al zoiets als een zelfrijdend apparaat te koop! Ervan overtuigd dat dit de weg van de toekomst was, begon Fahr met de ontwikkeling van zo'n maai-dors-binders.



## 60 PK uit Wil Hürlimann

In het Zwitserse stadje Wil, in de provincie St. Gallen, breidt de technicus en ondernemer Hans Hürlimann zijn kleine fabriek uit met een hal van 2700 vierkante meter voor de bouw van tractoren. Daarmee verdient hij de spot van zijn landgenoten, die twijfelen aan het nut van zo'n forse uitbreiding. Onverschrokken voltooide Hürlimann een nieuwe zecilinder benzinemotor van 60 pk, die hij gebruikte in een verder ontwikkelde tractor, de 4T42 met een versnellingsbak met vijf versnellingen en een gepatenteerde besturing.



Het Amerikaanse Massey-Harris concern begint met de productie van het model "No. 20". Achter de eenvoudige, bijna eenvoudige benaming gaat een enorme innovatie schuil: dit is de eerste zelfrijdende combinatie-inrichting voor het maaien en dorsen van graan. Tegelijkertijd verbaast Massey-Harris klanten met de nieuwe trekker type 101 inclusief een elektrische starter! Volledig gestroomlijnde motor met sierstrips! 32 km/u topsnelheid! Amerika laat zien wat er mogelijk is.

70



# M.A.N.

Weer terug, de Ackerdiesel: MAN keert terug naar de tractorbouw. De fabriek in Neurenberg zal in de herfst 25 van het nieuwe AS250-model produceren. Deze voor-serie modellen zullen uitgebreid worden getest, en de serieproductie zal beginnen zodra de tests zijn geëvalueerd.



## Een voor allen

De T22, de eerste Eicher die in grote aantallen werd geproduceerd, kostte 5.300 Reichsmark. In totaal zijn er 290 exemplaren van deze 22 pk trekker gebouwd. Net als zijn concurrenten Primus P22, Fendt F22 of de eerder genoemde F22 van Fahr moest de Forstener het ook doen met de tweecilinder Deutz F 2 M414-

## Amerikaanse geavanceerde technologie



# Klimmer

Werk wordt veel gemakkelijker gemaakt, belofde de klimzaag KS 31. Maar in werkelijkheid werden de problemen al vlug duidelijk.



Overgenomen en vertaald  
uit het Duitse tijdschrift:

**Oldtimer**  
**TRAKTOR**  
AUTOMATEN EN BEWONINGEN LANDBOUW



**Op de winterbijeenkomst 2014 in het Bosmuseum in Burg-Dithmarschen presenteerde Jan Goudenschwager uit Rendsburg een vreemd apparaat. Een legende die zelf in bomen klimt en takken afhakt. "Wat moeten we daarbij voorstellen?" vroegen de kijkers keer op keer. De volgende vraag was meestal: "Hoe komt dat ding ook alweer naar beneden?" (Gewoon de boom omzagen... Ha, ha ha!)**

**M**aar alle vragen niet kunnen niet snel te beantwoord worden. De ene gaat over knoestloos hout voor de industrie, het andere over de techniek van de klimzaag. Laten we beginnen met de eerste vraag. Mooi fijner en gelijkmatig gegroeid hout zijn van groot belang voor de meubelindustrie. Het oude gezegde "Alleen hout zonder knoesten is mooi hout" geldt daar nog steeds. Om aan deze eis te voldoen, is het gebruikelijk om de stammen van de nog groeiende naaldbomen in het onderste gedeelte van takken en twijgen te bevrijden. Bomen werpen namelijk hun droge dode takken niet af. Deze ingegroeide littekens van de takken, maken het hout behoorlijke minder waard. Uit onderzoek is gebleken dat te veel knoesten zorgen voor kwaliteitsverminderingen en prijsverliezen van 80 tot 90 procent. Voor gaaf hout of knoest loos hout kan de houthakker tot drie keer de normale prijs krijgen. Een dergelijke snoei kan in principe handmatig wor-

den uitgevoerd met een handzaag, waarmee de twijgen en takken direct van de stam worden verwijderd. Het proces is echter erg ingewikkeld en duur. En omdat er gesnoeid moet worden tot een hoogte van zo'n tien meter, is ander gereedschap nodig zoals ladders of dergelijke. Voordat de "uitlopers" worden verwijderd, is de gemiddelde diameter van de bomen in de orde van 30 centimeter, terwijl de uiteindelijke diameter bij het kappen meer dan een meter kan zijn. Na de waarde bepaling groeien de naaldbomen nog vele jaren door, en vergroten daarbij de diameter, maar zonder de eerder verwijderde knoesten. Na het kappen is het gewenste knoestvrije houtmateriaal beschikbaar

voor de vervaardiging van meubels en fineren. Het gebruik van machines moet daarom de rationele weg naar hoogwaardig hout worden. Dat was de taak die Fichtel & Sachs AG uit Schweinfurt in samenwerking met Rabeneick GmbH uit Brackwede halverwege de jaren zestig op zich namen. Met behulp van Zwitserse patenten werd een nieuw apparaat ontwikkeld: de Sachs boomsnoeier, een speciaal apparaat voor het snoeien van alle soorten naaldhout. De Sachs KS31 klimzaag kan werken aan bomen met een diameter tot 31 centimeter vanaf borsthoogte. Het opvouwbare, halfronde buizenframe omsluit de stam en drukt de vier aan het frame bevestigde wielen met behulp van



Na bevestiging aan de boom wordt de start uitgevoerd door aan de kabel te trekken. De kleine ééncilinder van Sachs beweegt tegelijkertijd de aandrijfwielen en de Prinz-landketting

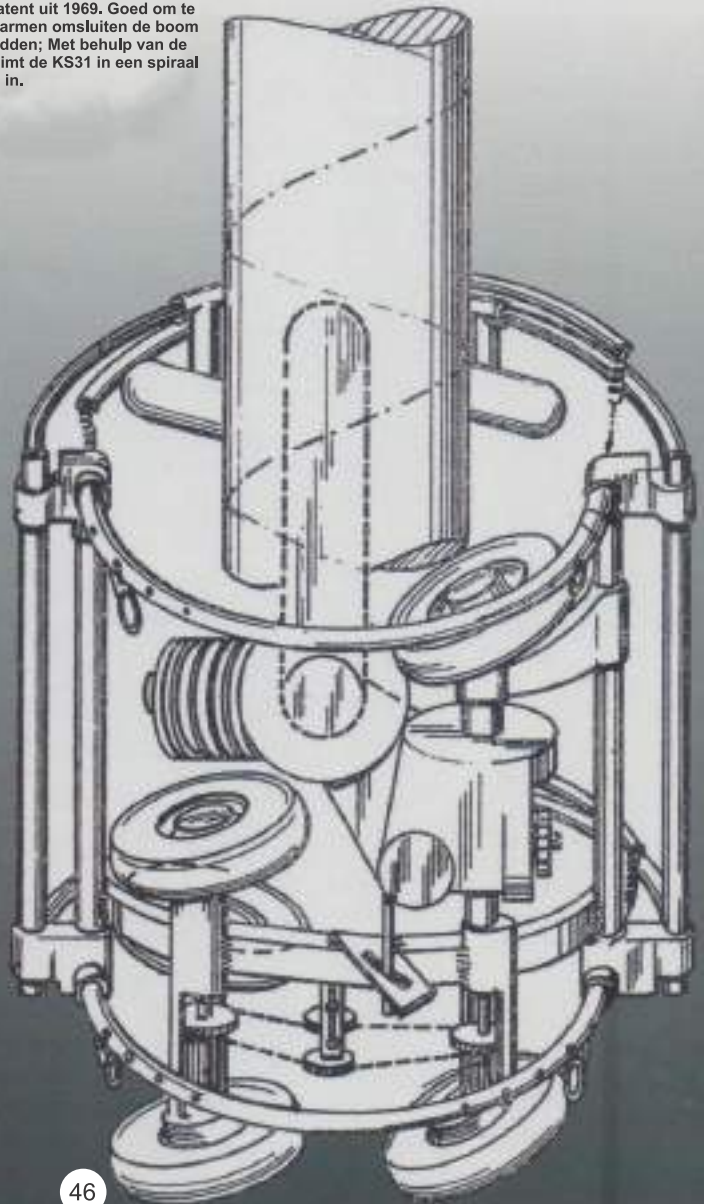


Met open armen ziet de KS 31 eruit als een hersenschim van octopus en zwaardvis. Vanwege het gewicht zijn twee arbeiders nodig voor bevestiging aan de boom.

op de stuurschijf naar links te draaien, kunt u het gewenste aantal meters hemelwaarts instellen voor de betreffende boom. "De klimhoogte moet bij elke boom opnieuw worden ingesteld, ook als het dezelfde werkhogte is", beveelt in ieder geval de gebruiksaanwijzing aan. Nu wordt de versnellingspook omhoog geduwd en begint de zaag te bewegen. Op zijn spiraalvormige baan rond de stam zaagt die alle takken af. Nadat de ingestelde werkhogte is bereikt, schakelt de transmissie automatisch in z'n achteruit, en spiraalsgewijs weer naar beneden. Als de klimzaag binnen

trekveren tegen het andere deel van de hefinrichting, dat eveneens vier wielen heeft. Als gevolg hiervan wordt de zaag vastgehouden en geleid door de stam van de boom in kwestie. De klimzaag kan zich binnen een bereik van 31cm, tot en met tien centimeter automatisch aanpassen aan de verschillen in stamdiameter. De wielen worden aangedreven door een Sachs 96S motor met zo'n 3,7 pk bij 7000 omw/min. Daarmee klimt de zaag op spiraalwijze naar de gewenste instelbare hoogte. De klimhoogte van de klimzaag is in te stellen tot 15 meter en wordt alleen begrenst door een te kleine stamdiameter. Kiest u per ongeluk een te hoge markering, dan stopt de KS31 bij een boomdiameter van tien centimeter en schakelt dan naar terugloop - tot hij het startpunt heeft bereikt. De motor is zwenkbaar op de hoofdaandrijfas aangebracht en beweegt niet alleen de wielen, maar ook de getande zaagketting uit het Oostenrijkse Prinz. Het "snijmechanisme" wordt gesmeerd met kettingolie uit een extra oliepomp op de versnellingsbak zit. Het starten van de motor gaat niet anders dan bij gebruikelijke motorzagen van die tijd. Maar je moet voorzichtig zijn bij het starten, want de zaagketting, die over een 54 centimeter lang zwaard loopt, draait mee. Er is geen centrifugaalkoppeling zoals op een moderne kettingzaag. Voor het starten moet de rode regelschijf op de versnellingsbak worden uitgetrokken en helemaal naar rechts worden gedraaid tot de nul positie op de instelschaal. Door de markeerlus

Deze tekening van de klimzaag komt uit het patent uit 1969. Goed om te zien: De armen omsluiten de boom in het midden; Met behulp van de wielen klimt de KS31 in een spiraal de boom in.



handbereik is, moet de boswachter de versnellingspook naar beneden trekken en de kortsluitknop indrukken tot dat de motor stopt. Een van de meest gestelde vragen van kijkers is: "En wat als de zaag bovenaan stopt?" In de praktijk is het al voorgekomen dat het apparaat stopt met bewegen op een hoogte van zes meter of meer. Ofwel slippen de aandrijfwielen dan, en de zaag kwam vast te zitten aan de stam terwijl de motor draaide - of een te dikke tak klemde de zaagketting vast en stopte de motor. In dit geval heeft het bedrijf gezorgd voor een tien meter lange, inklapbare stang. In de gebruiksaanwijzing klonk het allemaal heel eenvoudig, maar in de praktijk werd het een groter probleem: als een tak de zaagketting had vastgeklemd, was dat met een stang naar boven niet zo eenvoudig op te lossen, om nog maar te zwijgen van het opnieuw starten van de motor. Het was daarom altijd handig om een scherpe telescoopzaag bij je te hebben om desnoods met de hand een paar takken af te zagen. Met de lange stang kunt u vervolgens de versnellingspook in neutraal zetten en de machine in neerwaartse draairichting naar beneden laten bewegen. Eigenlijk zou een enkele bosarbeider alleen moeten kunnen werken met deze klimzaag. Dat was de bedoeling, maar niet realistisch. Het transport en de bevestiging aan de boomstam doe je beter met z'n tweeën. Daarnaast moet je altijd voldoende mengsmering (1:25) en kettingolie meenemen - en niet te vergeten de inklapbare stang en een telescopische snoeizaag. In de regel konden twee geoefende bosarbeiders met een goede handzaag de boom sneller snoeien dan met zo'n klimzaag. Daarnaast was er nog een nadeel dat aanzienlijk zwaarder woog: om ervoor te zorgen dat de zaag automatisch in de boomstam klom, moesten de aandrijfwielen onder druk stevig tegen de stam liggen. Hierdoor werd de boomschors blootgesteld aan aanzienlijke belasting. Met name in vochtige en natte omstandigheden moest de contactdruk vaak worden verhoogd, zodat de klimzaag zijn werk kon doen zonder uit te glijden. Door de druk op de schors bestond juist het risico dat de



Een van de problemen van de klimzaag is de hoge druk op de schors, die de sapstroom kan verstoren.

vitale sapstroom in de onderste lagen van de boomschors onderbroken zou worden. En aangezien de groeiperiode in het voorjaar begint en tot laat in de herfst duurt, kan de KS31 alleen effectief worden gebruikt tijdens de korte winterperiode - wanneer de sapstroom door de boomschors niet plaatsvindt en de sterke druk van de aandrijfwielen minder schadelijk is. Dus de klimzaag stond meestal op het bedrijf, wachtend om gebruikt te worden. Dit resulteerde vaak in hoge reparatiekosten omdat de machines tijdens de lange periode van stilstand niet voldoende werden onderhouden. De exploitatiekosten waren daardoor hoog, en de schade aan het stamhout



Aan het zwaard is een freeskop bevestigd waar de ketting met tanden omheen loopt, zodat de ketting niet zo snel klem komt te zitten.



De boomheks van Interforst GmbH is de moderne opvolger van de KS 31. Ze is radiografisch bestuurbaar, en weegt 28 kilogram.

was niet te onderschatten. Het duurde echter tientallen jaren en vele onderzoeken om de problemen op de boom te beoordelen die door de zaag werden veroorzaakt. Er zijn dan ook verschillende proefschriften over geschreven. Maar dat interesseert oldtimerliefhebber Jan Godenschwager maar weinig. Hij is blij met zijn klimverhaal, de probleemloze loop, en het feit dat hij op negen meter hoogte niet vast komt te zitten in de boom. Want dan heeft hij een klein probleem.

**Tekst: Peter Schlicht Foto's: Peter Schlicht, archief**



De klimhoogte wordt ingesteld met het rode wiel op de tandwielkast. Hierop zit ook de Simplex oliepompe voor de kettingolie.



Weten hoe: Drie terugslagkleppen helpen de motor soepel te laten lopen. Jupp Drückes ontmaskerde de ontbrekende bal als belangrijkste reden voor het drukverlies.



Scheepsaandrijving: de trillingsarme en soepele werking van de Moës-motoren (hier een latere diesel) zijn geliefd bij de kapiteins.



Smeersenemble: De machineoperator kan de olie-stroom op zeven punten observeren, en bijregelen.

# Belgische *Praliné*



Vrijwel geen enkel exemplaar vond zijn weg naar Duitsland, des te populairder waren ze in de Benelux.

Het aftellen is begonnen: Josef Drückes gebruikt de voorgloeitijd om de ollepot te regelen, en achter gebleven smeermiddel weg te vegen.



**Als het gaat om zeer zeldzame motoren, is het makkelijker te geloven dat ze uniek zijn - wat meestal een misvatting is. Dit is ook het geval met de gloeikop van de gebroeders Moës, die in Duitsland nauwelijks bekend was, maar in België zeer bekend. Jupp Drückes zoekt het voor ons op.**

De Belg Guillaume Moës vervloekte eigenlijk de machtige stoommachine in zijn graanmolen. Elke avond een rustig vuurtje stoken, elke ochtend alles opwarmen en de hele dag de vlam erin houden - dat was hij eigenlijk beu. Gelukkig heeft hij zonen, allemaal sterk geobsedeerd door tech-

nologie. Een van hen, komt in het begin van vorige eeuw op het idee, een van die moderne benzinemotoren te bouwen, zoals Nikolaus-August Otto ze ook in Duitsland bouwde. Motoren die je pas opstart als ze echt moeten werken. Eduard gaat aan de slag met zijn jongere Paul en zijn vader. Ze slagen erin zo'n moderne aandrijfbron zo perfect te bouwen. dat deze motor op betrouwbare wijze de stoommachine vervangt. Het was misschien eenmalig gebleven als broeder Auguste geen visie had gehad: zulke perfecte motoren moet je gewoon massaal produceren. De broers verkopen de molen van hun vader en gaan op zoek naar een geschikt fabrieksterrein. Tegelijkertijd vroeg autodidact Eduard

patenten aan op zijn ideeën, en de productie begon in Waremmes in 1904. Terwijl Eduard viertaktmotoren bouwt van drie tot 18 pk, en samen met Paul de fabriek inricht, beheert Auguste Moës de reclamecampagne. Hij prijst de machines aan als de ideale krachtbron voor veldspoorwegen, steengroeven, zelfrijdende tractoren en natuurlijk molens. Zijn argument dat de motoren gemakkelijk kunnen worden gestart wanneer dat nodig is, is overtuigend, en tegen 1912 waren er al enkele honderden exemplaren gebouwd. Vanaf 1910 is de vraag zo groot dat een uitbreiding op handen is. De fabriek aan de Hoeistraat in Waremmes wordt uitgebreid tot 2,5 hectare en er worden 2.500 motoren geproduceerd tot aan de eerste



Spelen met vuur: het voorverwarmen van de loeikop bovenop verandert in een indrukwekkend vlammenspel. Na een goede vijf minuten kun er gestart worden.



Wereldoorlog. Er is vooral veel vraag naar de "Le Compact" motor, die op goedkope lichte benzine loopt en zo de brandstofkosten halveert. Het begin van de oorlog in 1914 maakte abrupt een einde aan deze ervaring, bijna alle arbeiders moesten naar het front. Er zijn nog maar vijf personeelsleden over, en daarmee kan geen enkel bedrijf draaiend blijven. Toen de gevechten in 1918 eindigden, voltooid Paul ook zijn ingenieursstudies, en richtten de broers en hun vader een nieuw bedrijf op: in het "Atelier Freres Moës" werd een reeks nieuwe machines gecreëerd, waaronder de populaire, zuinige alles verbrandende Moës- Motoren, deze zouden zelfs in locomotieven de stoommachines moeten vervangen. Marktstrategie Auguste heeft het idee om deze controversiële verbrandingsmotoren door te drukken. De smalspoorlocomotieven van Moës zien eruit als gewone stoomlocomotieven, dus vermijdt hij

discussies over de „gevaarlijke nieuwe aandrijfbronnen". Voor veel doeleinden geven de broers de voorkeur aan gloeikop tweetaktmotoren, die zuinig en brandstofolerant zijn. De doorbraak kwam pas toen het mogelijk was om de motor, die vaak moeilijk te starten was, gecultiveerde manieren aan te leren. Dat bewijst Josef Drückes, die zijn gloeikop enkele jaren geleden in Nederland ontdekte. Deze Type C uit 1928 levert 15 pk uit een cilinderinhoud van zo'n 5,6 liter. Josef verhit die met een brander, hoog boven zijn hoofd creëren de flikkerende vlammen een historisch beeld. Dan laat de verzamelaar zien wat belangrijk was voor de gebroeders Moës: Josef zwaait het vliegwiel slechts een klein beetje heen en weer, en activeert hij de injectiepomp. Enkele pendelontstekingen zijn voldoende om de tweetaktmotor in de gewenste richting te laten draaien. In plaats van de verwachte enorme "vermogenschommelingen", schittert de

Moës vanaf het begin met zijn rustige loop en nauwelijks merkbare uitlaatgassen. Josef brengt de motor op temperatuur, zet hem uit en demonstreert de warme start, de discipline bij uitsteking van de Belg. Een kwartslag draaien, injecteren en de Moës gaat weer aan het werk. Het was een lange weg totdat de motor deed, waar zijn ontwerpers het voor bedoeld hadden. Toen Josef de gloeikopmotor naar Dupbach haalde, werd de kop eraf gehaald en werkte het injectiesysteem niet. De druk was minder dan drie bar, daar kan geen gloeikop mee draaien. Dus gaat de motorliefhebber op onderzoek om de "pompologie" van de Belgen te begrijpen. Bij het demonteren valt op dat de kogel en veer van een terugslagklep ontbreken, de reden voor de belabberde druk. In totaal zijn er drie terugslagkleppen aan het werk in de Moës pomp, de ene voorkomt dat de brandstof terugstroomt in de tank, de tweede houdt de druk vast en de derde zorgt ervoor dat deze na het inspuiten niet terug de pomp in kan lopen. Aan het einde van de reparatie wordt de pomp druk 25 bar, dat zou genoeg



Voor gebruik vult Josef Drückes de tank van de zwaartekrachtkoeling. Het hoeft niet veel te zijn, dat spreekt voor een goede werking.



Massa kalmeert: zware vliegwheels in combinatie met een goede balans en schone verbranding zorgen voor een voorbeeldige rustige loop.



Technisch monument: Weinig bekend in Duitsland, Moës-motoren dreven vooral landbouw, industrie en kleine spoorwegen in België aan.



Fabriekshal: In Waremmen bouwen arbeiders Moës-motoren. Van gietstuk tot inspuiting, alles wordt in eigen fabriek gemaakt.

moeten zijn. Josef Drückes controleert de lagers en zuigers en is blij dat hij de machine niet helemaal hoeft te demonteren. Hij zet de kop in elkaar, ontroest het gegoten blok en schildert alles in een tint groen. Josef vervangt de extra grote watertank voor zwaartekrachtkoeling, door een mooiere ketel, en dan volgt het proefdraaien. "Ik was nog nooit zo'n soepel lopende gloeikop tegengekomen." Om te voorkomen dat de kleine mijnlocomotieven de mijnwerkers vergassen, bedenken Paul en Eduard een uitlaatgasreinigingssysteem. Ze leiden de gassen door het water en spoelen

verontreinigende stoffen weg via een druppelsysteem - en zorgen zo voor goed "weer" onder de grond. Tot aan de steenkoolcrisis, waarvan de meeste België

sche mijnen vanaf 1960 het slachtoffer werden, produceerde Moës motoren voor veldspoorwegen en mijnlocomotieven en bouwde hij kleine locomotieven voor steenfabrieken. Eduard overleed in 1949, en na het overlijden van Paul Moës in 1967 nam de Nederlandse VMF-Werkspoor Groep de locomotiefbouw van het bedrijf over. Andere onderdelen van het bedrijf blijven bestaan als Moës-Diesel en zorgen voor motoren. Pas in 1993 werd Moës-Diesel geïntegreerd in de Belgische BIA Groep en verdween het merk. In de Benelux blijft Moës tot op de dag van vandaag onvergeten - dankzij de gedempte slag en onverstoorbare rustige loop.

**Tekst & foto's: Dirk W. Koster**

Niet-rokers: Mijnspoorwegen waren een belangrijk onderdeel van het bedrijf. De gebroeders Moës bedachten zelfs een ontgifting van uitlaatgasen via water.



Overgenomen en vertaald uit het mooiste Duitse Oldtimer-tijdschrift:



# Geschiedenis van:

Door Henk van den Langenberg



# TRIOLIET

FEEDING TECHNOLOGY



In 1950 startte de broers Max, Cees en Fred Liet in Purmerend de productie van kruiwagens en eenvoudige middelen om het hooi te verplaatsen vanaf de hooizolder naar de voergoot in de stal. Ook verkocht men toen bindtouw en koemuntels (halstertouw voor runderen). In 1958 nemen de gebroeders Liet, Mullos



uit het Twentse Losser over, een producent van hooiblazers. Hiermee wordt de basis gelegd van Trioliet-Mullos, een bedrijfsnaam die inmiddels wereldwijd een begrip is van voertechneek in de rundveehouderij. Het bedrijf groeide gestaag en men moest op zoek naar



een geschikte locatie. In Losser aan de Smitsbreeuweg vond men een geschikte plek. De verhuizing van het moderne Purmerend naar het Twentse platteland van de nuchtere Tukker was als ware een cultuurschok die al gauw werd overwonnen. Mullos produceerde naast



hooiblazers o.a. ook nog kunstmeststrooiers en hooi-afschuifvorken. In 1973 met de opkomst van het inkuilen van gras en maïs in sleufsilos wordt de Mullos Steekschop kuilvoersnijder geïntroduceerd. Enkele jaren later in 1978 volgt de ontwikkeling van een verbeterde kuilvoersnijder met een op en neer gaande zaag die over een frame in U-vorm wordt voortbewo-



gen. In 1983 werd op de RAI de revolutionaire U-snijder geïntroduceerd deze kuilvoersnijder heeft 3 messen in U-vorm die heen en weer bewegen, zodoende verkreeg men een mooi rechthoekig uitgezaagd blok kuilvoer of maïs. Deze U-snijder wordt nu nog steeds geproduceerd en is ook onder andere merknamen op de markt gebracht. In 1990 bracht Mullos een kuilvoerdoseerbak op de markt, een systeem dat van oor-



sprong door Lucas uit Frankrijk is ontwikkeld. In 1997 verhuist Trioliet-Mullos van Losser naar hun nieuwe fabriek in Oldenzaal. In 2005 introduceert Trioliet een zelfrijdende voermengwagen van 17 en 24 m<sup>3</sup>. In 2006 volgt de introductie van het automatisch voersysteem Triomatic. In 2007 neemt Robert Liet, zoon van een van de oprichters de dagelijkse leiding over. In 2010 introductie van zelfrijdende voermengwagens Smartrac 10 – 12 m<sup>3</sup>. In 2011 is de introductie van de grootste verticale voermengwagens van de Wereld,



met 3 vijzels met een inhoud van 52 m<sup>3</sup>. In 2013 introductie van Triomix P, zelfladende voermengwagens met stroblazer. In 2014 verhuizing naar het nieuwe kantoorpand aan de Kleibultweg in Oldenzaal. In 2015 start de bouw van een nieuwe montagehal en het logistiek centrum. Het totale bedrijfsterrein omvat nu 51.000 m<sup>2</sup>. Ook verdween de naam van Mullos in het logo. In 2017 overleed Cees Liet een van de oprichters van Trioliet op 81 jarige leeftijd. Cees Liet was werktuigenbouwkundige, van zijn tekenafel kwam ondermeer de beroemde U-kuilvoersnijder. Later startte hij een eigen ingenieursbureau "Liet Specials Engineering" maar op de achtergrond was hij nog altijd betrokken bij Trioliet. In 2018 worden er 4.400 zonnepanelen geïnstalleerd, hiermee is Trioliet vrijwel zelfvoorzienend in elektriciteit. In 2019 wordt de energiezuinige poederlak-installatie in gebruik genomen. In 2020 neemt Trioliet een fabriek van de Poolse toeleverancier Ursus over inclusief de bedrijfs- en productiehallen plus productie machines evenals het personeelbestand van 90 medewerkers. Het bedrijf heet voortaan Trioliet Polska. In 2022 opent Trioliet een nieuwe verkoop- en service locatie in California (Amerika) Dankzij 70 jaar ervaring is Trioliet in Nederland marktleider op het ge-



bied van voertehniek, op de hoofdlocatie in Oldenzaal werken 270 medewerkers en op de productie locatie in Polen werken 90 mensen. Verder werkt Trioliet met eigen vertegenwoordigers in verschillende Europese landen, Verenigde Staten, Canada, China en Argentinië. Meer dan 85% van de machines die Trioliet produceert worden geëxporteerd naar 50 verschillende landen verspreid over de wereld. De bedrijfsvoering bestaat uit een management team met Robert en Cees Liet

**Henk van den Langenberg**

# De Puzzelhoek

Oktober

## Onderzeeboot

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

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

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

Regina van der Meer

Stekstraat 21

5388 KS Nistelrode

06 12065610

De overgebleven letters vormen een stuurmechanisme:



Met dank aan:



ABSOLUTE STILTE

ACTIERADIUS

AFLUISTEREN

AFLUISTERPOST

BOEG

COMMANDOTOREN

CRUISE-MISSILE

ECHO

GELEIDE WAPENS

HAVEN

KOERS

KUSTONDERZEEBOOT

LENSPOMP

LUCHTCOMPRESSOR

LUCHTVOORRAAD

MACHINEKAMER

MARINE

MINIONDERZEEBOOT

MOTOR

NAVIGATIESYSTEEM

OLIEPAK

ONWRIKBAAR

OPPERVLAKTE

PERSLUCHT

RADARANTENNE

REACTOR

REIS

SONARBOEI

SONARMAN

STUURBOORD

SURVEILLANCE

TONNAGE

TORPEDO

TROS

VERREKIJKER

VOEDSELVOORRAAD

WATERBALLAST

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

# In en Uitlaatjes

## Te koop

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

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

**Mc.Cormick**, **IHC** en **Farmall** handleidingen, werkplaats- en onderdelenboeken, tevens diverse andere boeken, zie hiervoor onze website: [www.mccormickboeken.nl](http://www.mccormickboeken.nl) M. van Kleef-Blom Den Aniel 06 50672450. [jk1500@online.nl](mailto:jk1500@online.nl)

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

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

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

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

**Lister L**, **Deutz** D4005, **Farmall** 324, zwaar onderstel voor stationaire motor ca. 250 x 130. 3x **Wolseley** op benzine. Aanhanger 400 x 180 cm voor landbouw met kenteken. 2x compressor 400 Volt. Eventueel **Lister** A of B inruilen. Chris Jansen Valkenswaard. Tel. 040-2012343 of 06-23197777.

Wegens inkrimping diverse tractoren en landbouwwerktuigen o.a. **Mc Cormick** 434, 436, **International** M, **Belarus** MT3, **Fiat** 215 en **SOM** 55, Kunstmeststrooiers groot en klein **Lely** en **Vicon**, Ploegen, Cultivatoren. Diepculter, Onderblok met dubbele koppeling en brandstofpomp van **Mc Cormick**, Mestriek, Diverse oldtimer auto's o.a. **Daf**, **Volvo**, **NSU**, **Mercedes**, onderdelen van oldtimer auto's en tractoren. P van den Broek Baarle Nassau Tel. 0031622668910 Email: [pcmvdbroek@gmail.com](mailto:pcmvdbroek@gmail.com).

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



Auto's, vrachtwagens, tractoren, land- en bosbouwmachines, bromfietsen, motoren en nog veel meer!

**WISPA**  
OLDTIMER BOEKEN

**WISPA Oldtimers**  
Langboomsstraat 12 7046 AA Vethuizen  
Tel: 06 - 5179 4582 (Mand) | 06 - 2036 3059 (Fens)  
T: 0314 - 451 721 | E: [info@wispaoldtimers.nl](mailto:info@wispaoldtimers.nl)  
Kijk voor ons volledige assortiment op:

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

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

GEWOON  
OMDAT JE VAN  
TREKKERS HOUDT  
TREKKERWEB.NL



Volg ons ook op



# Corlangebanden b.v.



landbouw - industrie  
grondverzet - truck

Udenseweg 5

5464 VA Veghel

Tel: +31 (0) 413 - 366867

verkoop@corlangebanden.nl

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

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

**Riverside VINTAGE**

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

**de Eenvoud**  
 Financiële planning

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

**FFP**  
 Beaufort & Co. adviseurs

**DOMOTICA**  
**TELEMATICA**  
**BEVEILIGING**  
**ELECTROTECHNIEK**  
**TELEFONIE**

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

Nijverheidsweg 12 5492 NK Sint-Oedenrode **0413-477 337**  
[info@vdluutenelektrotechniek.nl](mailto:info@vdluutenelektrotechniek.nl)

- Propaan
- Menggas
- Zuurstof
- Acetyleen
- Stikstof
- Helium



Is uw cilinder leeg? Bij BJC Tools kunt u hem direct om komen ruilen tegen een volle. Zonder wachttijden, zonder kantingen en zonder dat u aan een onduidelijk huurcontract vastzit.

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

Service is onze kwaliteit  
kwaliteit is onze service

# MEGENS

landbouw-mechanisatiebedrijf  
**ST.MICHIELSGESTEL**



 06 214 318 94

 [INFO@LMBMEGENS.NL](mailto:INFO@LMBMEGENS.NL)

 [WWW.LMBMEGENS.NL](http://WWW.LMBMEGENS.NL)

**ONDERHOUD & REPARATIE  
CONSTRUCTIE  
TUIN & PARK  
VERKOOP**

  
**De Vresselse Hut**  
de gezelligste 'Hut' in de regio



Al 28 jaar het clubhuis van de KLW



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

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

Vresselseweg 33 5491 PA Nijnsel  
telefoon 0499 472 870

## OLDTIMERS VERKOPEN?

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

Interesse? Neem contact op met VDI Auctions.

Ook voor veilingen bij u op locatie.



WILT U ONZE  
DIGITALE NIEUWSBRIEF  
ONTVANGEN?

SCHRIJF U DAN IN OP ONZE SITE:

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

**VDI**  **AUCTIONS**

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

# J.AARTS bv

*grondverzet en transportbedrijf*

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

Gerwen



**STERK IN GROND-  
EN SLOOPWERK**

Vakmanschap  
is wat telt

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

van **D**eursen  
iervoeders

VOER / STROOISELS, OOK PARTICULIER



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

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

Industrieweg 8 5492NG Nijssel  
Tel: 0413 - 472642

sportprijzen  
graveerwerk  
reclame

Onderscheidend in  
werk en meer



**MANDERS**

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

# Jansen Metals

## Metaalrecycling

### 0031 (0)622676797

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

Dorpsstraat 102  
5556VL Valkenswaard

# Acifit Accu Service

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

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





**BROEDERSBOXTEL**  
HANDELSONDERNEMING

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



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

## Online advertentieplatform voor uw klassiekers



Gemakkelijk kopen en  
verkopen van klassiekers



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



**ONLINE CLASSIC WORLD**

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

 **Biggelaar**  
installatiebedrijf

**Samen  
voor  
duurzaam**

sanifair  
verwarming  
ventilatie  
loodgieterswerk  
duurzame installaties

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

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

*'n Museum dat werkt!*

Voor inlichtingen en reservering:  
06-10252631

# Ontzorgen met een hoofdletter

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

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

 **Autobedrijf  
Timmermans**  
auto - verkoop - service

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

**SLIJPERIJ**



**KERS**

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

**MARK DE BRESSER**  
*Handelsonderneming*

Tractoren - Machines - Oldtimers - Onderdelen

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

# Werner van Gestel

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

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



**OVERWATER**   
VERZEKERINGEN - PENSIOENEN - HYPOTHEKEN

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

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

Bezoek ons museum van oude ambachten

# HOEVE STROBOL

Stoommachines

Automobielen

Tractoren

Ambachtelijk gereedschap

Huishoudelijk gerei

En nog veel meer

Strobolse Heidesteeg 10, Nijnsel

T 06 538 176 69

Kijk voor meer informatie en  
onze openingstijden op:

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



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

Betrouwbaar, flexibel en ervaren!

Meer weten? Vraag ons naar  
de mogelijkheden.



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

**VERBA** 