

den uitlaat

Tweemaandelijks clubblad van de KLV



Klassieke Landbouw Werkuigen Vereniging





H. KUIJPERS BV

www.hkuijpers.nl

Sloopwerken

Infra en
Grondwerken

(sler)Bestratingen



Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode



Werner van Gestel

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



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

 **Biggelaar**
installatiebedrijf

**Samen
voor
duurzaam**

sanitair
verwarming
ventilatie
loodgieterswerk
duurzame installaties

www.vandenbiggelaarinstallatie.nl



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

Voor inlichtingen en reservering:
06-10252631

Ontzorgen met een hoofdletter

 **de Haas advies**

Verzekeringen • Hypotheken • Financiële planning

 **Autobedrijf
Timmermans**
auto - verkoop - service

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

SLIJPERIJ



KERS

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

MARK DE BRESSER
Handelsonderneming

Tractoren - Machines - Oldtimers - Onderdelen

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



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

van **D**eursen
iervoeders

VOER / STROOISELS, OOK PARTICULIER



www.vandeursendiervoeders.nl

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

Industrieweg 8 5492NG Nijnsel
Tel: 0413 - 472642

sportprijzen
graveerwerk
reclame

Onderscheidend in
werk en meer



MANDERS

Jansen Metals

Metaalrecycling

0031 (0)622676797

www.jansenmetals.nl

Dorpsstraat 102
5556VL Valkenswaard

HIER IS WEER PLAATS

VOOR UW

ADVERTENTIE

OLDTIMERS VERKOPEN?

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

Interesse? Neem contact op met VDI Auctions.

Ook voor veilingen bij u op locatie.

WILT U ONZE
DIGITALE NIEUWSBRIEF
ONTVANGEN?

SCHRIJF U DAN IN OP ONZE SITE:

WWW.VDIAUCTIONS.COM



VDI  **AUCTIONS**

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

J.AARTS bv

grondverzet en transportbedrijf

www.aartsgrondverzet.nl

Gerwen



**STERK IN GROND-
EN SLOOPWERK**

**Vakmanschap
is wat telt**

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

- 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

 WWW.LMBMEGENS.NL

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

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



www.devresselsehut.nl

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

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

riverside-vintage.com

de Eenvoud
 Financiële planning

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

FFP
 BeaartWoord financieel planners

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

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

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

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 - Frans Vanbaelen
Corrie Bekkers - Twan Jonker
Anne Selten - Regina van der Meer

Druk, afwerking en verzending

BladNL Postbus 1286 Maarsen

KLW is aangesloten bij:



www.klw-vereniging.nl

E-mail: webmaster@klw-vereniging.nl

Voorwoord



info redactie

Je bladert alweer in de laatste Den uitlaat van 2023, twee maanden gaan zo voorbij. Ook voor ons; voordat we weten zitten we weer aan onze deadline, en moet het clubblad weer digitaal naar de drukker gestuurd worden. Ook de kalender 2023 zit er deze keer bij met alle data's van de KLW evenementen. Henk van de Langenberg gaf aan dat hij stopte met de „geschiedenis van”. Als er eventueel leden zijn die hem op willen volgen; hoor ik dat graag. Verder wens ik iedereen nog veel leesplezier in dit laatste nummer van 2023. En wens iedereen fijne feestdagen toe. (red)



1 DAGS BUSREIS



GEBOREN

Hier is het een briefje



Tristan

Op 30 september 2023 is hij geboren, maar zijn naam is nog niet bekend.

Belasting: 1726 uur, 54 cm, 4200 gram

U bent gast, maar liefde en aandacht zijn gratis.
Rijksweg 10, 8475 JG, Westland

Wij zijn er voor u en uw kind.
De meest betrouwbare en goedkoopste reisorganisatie.
Phone: 0122441144
Fax: 0122441145



UITNODIGING

Nieuwjaarsreceptie



Hierbij willen we jullie allemaal uitnodigen voor de nieuwjaarsreceptie van 4 januari bij de Vresselse hut. Waar we graag als bestuur met jullie even terugblikken op het afgelopen jaar, en proosten op het nieuwe jaar. het begint om 20:00 uur met de gebruikelijke nieuwjaarswensen waarna we even kort kijken hoe het afgelopen jaar verlopen is, hoe we er on-geveer voorstaan en wat de planning voor komend jaar is. Daarna kunnen we onder het genot van een hapje en een drankje gezellig met zijn alle bijkletsen over de feestdagen. Graag tot ziens op 4 januari.

Het bestuur

VOORJAARS RUILBEURS

Let op; de voorjaars ruilbeurs is deze keer niet in het weekend dat de klok verzet wordt, maar op het weekend daar vóór, dus op Zondag **24 Maart**. Dit omdat het laatste weekend van Maart dit jaar Paaszondag is. Met Pasen heeft iedereen toch al van alles te doen, dus houden we de ruilbeurs een week eerder. Verder willen we voor de markt verkopers de ruilbeurs aantrekkelijker maken. We gaan dus vanaf de voorjaars ruilbeurs 2024 geen markt geld meer vragen aan de markt verkopers. Dus voor iedereen, leden en niet

**ATTENTIE
LET
OP**



leden van onze club is er gratis een plaats op de ruilbeurs. We hopen hierdoor de ruilbeurs nog mooier te maken voor onze bezoekers. Dus tot ziens op onze ruilbeurs **ZONDAG 24 MAART**.

Namens het bestuur
Joke Kuijpers.

**HET BESTUUR EN DE REDACTIE
VAN DE KLW WENST IEDEREEN
FIJNE KERSTDAGEN EN EEN
GEZOND EN GELUKKIG**

2024



Evenementen



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

December

- 17 **Veghel**
- 28 Dalen
- 28-29 **Nijnsel**
- 31 Reusel

Januari 2024

- 3 **Nijnsel**
- 14 Bladel
- 27 Zevenaar
- 28 Merelbeke (B)

Februari

- 4 Reusel
- 7 **Nijnsel**
- 16 **Schijndel**

Maart

- 2 Lexmond
- 6 **Nijnsel**
- 24 **Nijnsel**

April

- 3 **Nijnsel**
- 6 Nieuwland
- 7 **Nijnsel**
- 7 Panningen
- 13 Langerak
- 19-21 Asten
- 21 **Tuil**
- 21 Uikhoven (B)

Mei

- 1 **Nijnsel**
- 4-5 Montfort
- 9 Hoornsterwaag
- 9 Axel
- 11-12 Toldijk
- 18 Osingahuizen
- 18-19 Balkbrug
- 20 Oud Zevenaar
- 25 Ederveen
- 25-26 Herveld
- 25 De Krim
- 26 **?**

Juni

- 5 **Nijnsel**
- 16 Itterbeck (D)

Juli

- 6-7 **Nijnsel**
- 8 Willemstad
- 10 **Nijnsel**
- 13 Zuidwolde
- 14 Deurne
- 27-28 Panningen

Augustus

- 3-4 Steenberg
- 14 **Nijnsel**
- 17-18 Ravels (B)
- 17-18 Vreeland
- 19 Ruinerwold
- 28 Voorthuizen

Kerstrit aanvang 10.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.

Ruilbeurs OTMV loc. Noordwijk 51 inl. Richard Sterenberg 06 46071975 of lanzbulldog@gmail.com

Stoomdagen loc. museum Hoeve Strobel van 12.00 tot 16.30 inl. 06 53817669.

Eindejaarruilbeurs HMT loc. 'de Meulenhooi' Hulselsedijk 34 inl. Jos v Bommel 06 50434815 (na 19.00 uur)

Nieuwjaarsreceptie in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Tjef Broks 06 12290484.

39^{ste} HMT Dorsdag loc. Leemskuilen 14 inl. dorsdagbladel@hotmail.com

Liemersruilbeurs OTMV loc. Manege 'De Boleemhoeve' Boleemweg 6 inl. ruilbeurs@otmv-gelderland.nl

Landbouw Miniaturenbeurs loc. Poelstraat 39-41 inl. Raf Janssens 0032 475628129.

Ruilbeurs HMT loc. Molenveld 5 inl. M. Snelders 040 – 2538123.

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

Eendaagse busreis inl. Jan Verkuylen 06 53140227.

Ruilbeurs 'De lange Slag' loc. Lakerveld 10 inl. 06 43910128 of cees.verkaik@delangeslag.nl

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

Voorjaarsruilbeurs bij firma Kuipers 8.00 tot 13.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.

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

Puzzelrit 'De lange Slag' loc. Geer 48 inl. www.delangeslag.nl

Voorjaars Ploegwedstrijd aanvang 10.00 uur inl. Coen Verhoeven 06 10821269.

Ruilbeurs HMT loc. Manege 'De vosberg' Ninnnesweg 176 inl. Jos van Bommel 06 50434815.

Trekkerbabes on Tour Tulpenrit 'De lange Slag' loc. Melkweg 4 inl. www.delangeslag.nl

22^{ste} Motorische Demodagen VC de Krum loc. Heesakkerweg inl. Stefan Adriaans 06 53251808.

Bloesemtocht in de Betuwe inl. Gerard Smits 06 53187886.

11^{de} Opendeur Landbouwmuseum 'De Nostalgie' loc. Past. Goossenslaan 29 inl. 0032 477675212.

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

Montforter Oldtimer Treffen M.O.T. org. Schutterrij st. Urbanus loc. Huysdijk inl. 06 25505499.

Oldtimer Festival loc. Jan Evertswei inl. info@oldtimer-evenement.com

Oldtimer Festival loc. Hofplein inl. oldtimeraxel.nl

34^{ste} Agrarisch Verleden Herleeft OTMV (thema Holder) loc. Wolfstraat 5 inl. www.otmv.nl/gelderland/ahv

18^{de} Skouster Oldtimerdei (thema Güldner) loc. De Daam 5 inl. skousteroldtimerdei@outlook.nl

Oldtimer festival loc. Hoogeveenseweg 38 inl. 06 83435570 of info@oldtimersbalkbrug.nl

Oldtimertreffen Toertocht en onderdelenmarkt loc. Babberichseweg 58 inl. Alfons Thus 06 11412820.

Oldtimerdag (thema Italië) loc. Brinklanderweg 3 inl. 06 53148195.

Historisch Weekend 'Ewijkse Brug' loc. Kuilsestraat inl. H. Berns 06 28659904 of M. Rikken 06 17123357.

Oldtimerdag De Krim loc. Beukenlaan 1a inl. www.oldtimerdagdekrim.nl

KLW toertocht aanvang 10.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.

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

Oldtimerdag loc. Voskuhle inl. www.oldtimerclub-niedergrafschaft.de

Plattelandsfestival inl. Gerard Smits 06 53187886.

20^{ste} Tractorendag loc. Haven Lantaarndijk 4 inl. Kees van Eekelen 06-23250202.

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

Kar-Ga-Door Evenement loc. Meppelerweg 3 inl. info@kargadoorzuidwolde.nl

25^{ste} Tractortoertocht VC de Krum inl. Stefan Adriaans 06 53251808 of info@vcdekrum.nl

Int. Historisch Festival loc. Manege 'De vosberg' Ninnnesweg 176 inl. www.ihf-festival.nl

Lustrumweekend OTMV t.g.v. 45 jaar bestaan loc. Franseweg 9 inl. Mark Frijters 06 55718275.

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

34^{ste} Oldtimer festival loc. Baetenheide te Weelde inl. Tom van de Pol 0032 474447902.

De Historie herleeft loc. Kleizuwe 13 inl. 06 13702538 of info@historie-herleeft.nl

29^{ste} Oldtimerdag loc. Dijkhuizen inl. www.oldtimerdagruinerwold.nl

Oldtimer Evenement loc. Buckmanplein inl. www.oldtimervoorthuizen.com

September

- 1** Nijnsel
4 Nijnsel
6-7 Nieuwland
14 Schildwoude
14 Kootwijkerbroek
22 Nijnsel

Oktober

- 2** Nijnsel
5
6 Panningen
12 Groot-Ammers
17-19
27 Nijnsel

November

- 6** Nijnsel
9 Lexmond
10 Wortel (B)
23 Nijnsel

December

- 4** Nijnsel
15
28 Reusel

Vrijwilligersmiddag/avond aanvang 16.00 uur inl. Joke Kuipers 06 13670287.
Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Matty Krol 06 44613269.
Trekkerbabes on Tour 'De lange Slag' loc. Geer 48 inl. www.delangeslag.nl
Oogstfeest loc. Hoofdweg 54 inl. www.oogstfeestschildwoude.nl
Oogstfeest met rondrit OTMV loc. Walhuisweg 2 inl. Jan-Willem Groeneveld 06 12544113.
Najaars Ploegwedstrijd aanvang 10.00 uur inl. Coen Verhoeven 06 10821269.

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Matty Krol 06 44613269.
Verrassingstocht aanvang 16.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.
Ruilbeurs HMT loc. Manege 'De vosberg' Ninnesweg 176 inl. Jos van Bommel 06 50434815.
Toertocht 'De lange Slag' loc. Gruttostraat 20 inl. www.delangeslag.nl
Driedaagse busreis inl. Jan Verkuylen 06 53140227.
Najaarsruilbeurs bij firma Kuipers 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.
Snertrit 'De lange Slag' loc. Nieuwe Rijksweg 6 inl. www.delangeslag.nl
Ruilbeurs HMCK loc. Beukendreef 2c inl. Harrie van den Broek 0032 493166482.
KLW Feestavond in de Vresselse Hut 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.
Eindejaar Ruilbeurs HMT loc. Manege 'Meulenhoai' loc. Hulselfedijk 34 inl. Jos van Bommel 06 50434815.

3 DAAGSE KLW BUSREIS

Op donderdagochtend 19 oktober was het al om 7:15 uur verzamelen bij de Steeg in Schijndel. Nadat iedereen een plekje had gevonden in de bus, vertrok deze om half 8 richting Trioliet in Oldenzaal. Tijdens de rit naar Oldenzaal kregen we in de bus koffie met een worstenbroodje.

en gekeken te hebben, vertrokken we richting hotel Krone, waar we 2 nachten zouden blijven. Hier kreeg iedereen de kans om zich even op te frissen, waarna er een warme maaltijd klaar stond, aangevuld met een aantal biertjes. De eerste dag zat er al weer op en met een voldaan gevoel ging ieder naar bed.

Bij Trioliet angekommen, stond daar alweer koffie voor ons klaar. Nadat iedereen zijn koffie op had, begonnen we aan de rondleiding. De drie (trio) broers Liet richtten in 1950 in Purmerend Trioliet op. Trioliet is fabrikant van premium voertehniek. Met hun machines worden dagelijks wereldwijd duizenden koeien gevoerd. Na de rondleiding stond er soep en brood voor ons klaar. Nadat iedereen lekker gegeten had, vertrokken we met de bus richting Spelle. Onderweg maakten we een stop waar tweedehands goederen werden verkocht, van onder andere Krone. Na hier rondgelopen

De volgende dag gingen we na het ontbijt te voet naar de fabriek van Krone. De leidinggevenden waren het spoor wat bijster, waardoor we eerst in een ruimte kwamen die niet voor ons bestemd was. Eenmaal op de goede plek kregen we uitleg over de machines en een rondleiding door de fabriek. Krone is al vier generaties een familiebedrijf. Uit een eenvoudige smederij ontwikkelde zich in nu meer dan 110 jaar het bedrijf Krone tot zijn huidige grootte, met export naar 40 landen wereldwijd, en groeide uit tot een full-liner op het



gebied van ruwvoederwinning. In de fabriek van Krone worden de meeste onderdelen zelf gemaakt. Na de rondleiding zouden we weer terug gaan naar het hotel voor een warme maaltijd. Maar het was ondertussen echter hard gaan regenen, en Krone bood ons daarom aan, ons met de bus terug te brengen naar het hotel,



kaantjes (koikes). Na de koffietafel werd de groep in drieën gesplitst voor een rondleiding door het museum. Het museum laat zien hoe het boerenleven in dit dorp rond 1900 eruit zag. Zo zijn er boerderijen, ver-

waar we dankbaar gebruik van maakte. Toen alle magen weer gevuld waren en het ondertussen weer droog was, gingen we te voet naar het Krone museum. Nadat we enkele uren in het museum waren geweest, gingen we weer terug naar het hotel. Waar we wederom een heerlijke maaltijd hadden met de nodige drankjes.



De volgende dag, de laatste dag van de busreis, vertrokken we om half 10 na het ontbijt richting Nederland. Rond half 1 kwamen we aan bij het Boerenbondmuseum in Gemert. Daar stond ons een Brabantse koffietafel te wachten met onder andere zult en



schillende ambachtshuisjes, een zuivelfabriek en een veldkapel. Na de rondleiding vertrokken we rond 4:00 uur richting Schijndel met een tussenstop in Deurne voor het afscheidsdiner. Ik kon zelf helaas niet bij het diner zijn, maar heb vernomen dat het erg snel en door elkaar werd geserveerd.

Reiscommissie bedankt namens alle deelnemers voor jullie inzet en zorg. Ook niet te vergeten de buschauffeur, die ons veilig overal naar toe heeft gebracht. Het waren weer enkele mooie dagen!

Willie van de Wiel

KLW NAJAARSRUILBEURS



TERUGBLIK

TERUGBLIK

KLW FEESTAVOND

Zoals elk jaar hebben we ook dit jaar onze jaarlijkse feestavond weer gehad eind november in de Vresselse Hut. De uitnodiging naar de leden ging via Den Uitlaat, de KLW-site en facebook. Helaas viel de opkomst ons wat tegen, er waren die avond maar 55 personen gekomen. Dit vinden wij toch wel jammer. Ondanks het kleine aantal bezoekers werd het een hele gezellige avond, DJ Wes draaide diverse muziek voor jong en oud en deze stond zeker niet te hard, dus kon er ook goed verstaanbaar gepraat wor-

den met iedereen. Zeker ons groep jeugdleden was met een grote groep aanwezig, wat we wel positief zien met het oog op de toekomst van onze club. Er werden de nodige drankjes en hapjes genuttigd, die zoals we gewend zijn bij de KLW, in de Vresselse Hut goed verzorgd zijn, en meer dan genoeg waren. Ik denk dat degene die aanwezig waren allemaal een mooie en gezellig avond hebben gehad. Daar doen we het ook voor.

Joke Kuijpers.

OPLOSSING PUZZELHOEK

HORIZONTALAAL ROER



RIJMKE





Brown het trekker bouwen niet aan de kant zetten, en besloot zelfstandig door te gaan met het ontwikkelen en bouwen van trekkers. Het eerste type was de VAK 1 een geheel nieuw ontwerp met vierversnellingen en meer vermogen nl. 32 PK (Ferguson had in die tijd 20 PK). De trekker had standaard een verstelbare spoorbreedte en handbediende stuurremmen, en een bank als zitting. De kleur van de nieuwe tractoren werd rood. In 1945 werden enkele wijzigingen aangebracht onder andere een verbeterde smering, en een inrichting voor het sneller opwarmen van de motor bij gebruik van petroleum als brandstof. Het type werd veranderd in VAK 1A. Vanaf 1947 werd David Brown in ons land geïmporteerd, het toenmalige type heette Cropmaster en is gebouwd tot in 1953. Dit was een

moderne trekker met 2 toeren-tallen op de aftakas, en vanaf 1949 met een direct ingespoten dieselmotor. De trekker werd populair bij loonwerkers en was in die tijd al een concurrent voor b.v. Fordson Major en Lanz. De Cropmaster werd in 1953 vervangen door de type's 25, 30 en 50. Eind jaren '50 werd het type 50 vervangen door de David Brown 900 de hoofdkleur bleef rood maar de wielen werden blauw ook de grille kreeg deze kleur. Dat David Brown de tandwielontwikkeling niet vergeten was bleek in 1962 op de Royal Smitfield show in Londen.

Daar introduceerde de ontwerpers een zeer bijzondere transmissie met twee hoofdgroepen kon de chauffeur via een knop een instelling kiezen, waarbij de trekker zelf op basis van belasting en motortoerental de juiste versnelling tot stand bracht. Het koppelpedaal was alleen nodig bij het starten, het schakelen naar een andere groep en bij het stoppen. Eigenlijk was een automatische transmissie geboren. Op de zelfde show introduceerde David Brown ook een uitlaattrem. Een rem die op vacuüm werkt en die een nogal rochelend geluid maakt. De ontwikkeling was blinkbaar zijn tijd vooruit, en heeft toen geen opgang

gemaakt. Eind jaren '50 kwamen nieuwe type's bij David Brown op de markt het werden de type's 850 en 950. De kleur van de wielen en de grille werden geel i.p.v. blauw van de 900. Voor velen is de Implematic hefinrichting ook wel een dingetje. David Brown had voor Harry Ferguson een diepteregeling op de hefinrichting gebouwd maar jammer voor hem, was deze door een patent voorbehouden gebleven aan Ferguson, die het dus aanbood aan Henry Ford voor de bouw van Ford-Ferguson tractoren. De ingenieurs van David Brown moesten zelf een systeem ontwikkelen wat net zo goed werkte, en buiten het patent van Ferguson viel. Eigenlijk is ze dat goed gelukt, maar waar het Ferguson systeem uitblonk



door eenvoud en eigenlijk iedereen er simpel mee kon werken, vereisten dat van David Brown enige studie. Studie was in die tijd in de landbouw niet het sterkste punt voor de trekkerchauffeurs en dus kreeg het systeem van David Brown de schuld dat het minder zou werken. Niets is minder waar. Een Implematic systeem kan ook voor de ploeg prima werken. Bij het oldtimer ploegen kom je regelmatig een David Brown trekker tegen voor het wedstrijd ploegen. Het is een kwestie van het instructieboekje lezen. Het type 850 is opgevolgd door de David Brown 880 in dezelfde kleurstelling. De types en de kleur wissel snel bij David Brown soms vrij snel. In 1965 werden de trekkers wit op het plaatwerk en de bodykleur werd donker bruin, later werd daar helder oranje voor gebruikt. In 1970 werd een nieuwe fabriek gebouwd en de productie flink opgevoerd. In 1972 werd de Hydrashift versnellingsbak geïntroduceerd, zo kon men 3 versnellingen binnen een groep schakelen





zonder de koppeling te gebruiken. In 1972 werd David Brown overgenomen door de Amerikaanse oliemaatschappij Tenneco Inc. Deze maatschappij was al in het bezit van het merk Case, zodoende kwam ook op de David Brown trekkers in grote letters CASE te staan met een toevoeging David Brown in veel kleinere letters in de jaren '80 van de vorige eeuw is het merk CASE overgenomen door Internationaal. Vanaf toen werd International Harvester veranderd in IHC of te wel Internationaal Harvester Case. Weer later overgenomen door New Holland dus Fiat, en heet nu Case Internationaal, en de trekkers worden in Oostenrijk gebouwd in de fabriek van Steyer.

Terug naar mijn David Brown 850 hij is volgens mij gebouwd in 1963. op zo'n zandwinning kreeg de trekker wel zijn onderhoud maar moest hij vaak buiten slapen en werd er aan het uiterlijk absoluut geen aandacht besteed. Starten, lopen en schakelen deed de trekker best wel goed. Ook de hefinrichting werkte wel maar het uiterlijk van de trekker zag er echt haveloos uit, met deuken en gaten in motorkap en spatborden. De accubakken op de achteras waren compleet verrot. Ik heb de trekker gestript en alles flink schoon gemaakt, dat was al een heel werk op zich. Als je in de metaal branche werkzaam ben is het niet zo moeilijk om de plaatdelen te repareren. De accubakken heb ik nieuw moeten maken zover waren ze verrot. Het uitdeukwerk heeft ook veel werk en tijd



gekost, het resultaat was dan ook goed gelukt. De trekker was klaar om te spuiten, een heel werk maar toch goed gelukt. Ik heb er helaas geen foto's van wat ik nu jammer vind maar toen was het belangrijk

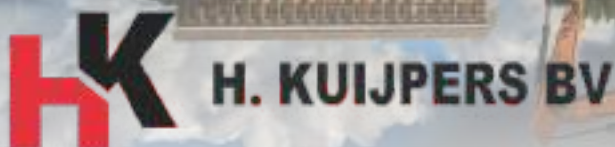
om de trekker klaar te krijgen. Van de verlichting was eigenlijk niks over, dus heb ik nieuwe lampen gekocht en ook nieuwe bedrading aan gelegd. Ook zijn er nieuwe banden gemonteerd. Na de restauratie werd ik nog wel verrast door een speciaal voorval. Bij de reparatie van een klepveer viel de borging van de klepveer op de zuiger in de motor. Goede raad was toen duur, maar het resultaat was toch, de kop demonteren en de onderdelen eruit halen. Mijn geluk was dat er geen zuiger beschadigd was. Misschien dat nieuwe zuigerveren op dit moment geen overbodige luxe is. De restauratie heeft al een jaar of twaalf geleden plaats gevonden en dat betekent dat sommige plekken wel weer een kwastje verf kunnen gebruiken. Op sommige foto's zie je nog een jas met pet op de trekker. Die gebruik ik niet meer omdat ik bij nat en eventueel koud weer een andere trekker gebruik. Mijn verzameling bestaat naast mijn David Brown 850 nog een Fordson Type E27N (blauwe Reiger) petroleum-



trekker, een Fordson Super major en een redelijk zeldzame MCE (Munsters) trekker met dieselmotor en opgebouwde kiepbak. Tevens heb ik een verzameling stationaire motoren. We gaan nog even terug naar de aanhef van mijn artikel "in het smederijmuseum". Toen ons bedrijf naar het industrieterrein in Uden verhuisden moest ik zoeken naar een plek voor mijn verzameling, trekkers, motoren en smids gereedschap. We hebben dat gelijk maar goed aangepakt en een speciale hal gebouwd voor mijn hobby en mijn verzameling. In deze hal heb ik als het ware mijn smederijmuseum gemaakt. De verzameling bestaat uit een grote verzameling smederijgereedschap beginnend bij een smidsvuur en smeedhamer, riem aangedreven boormachine en idem draaibank. Een centrale bovenaandrijving voor riemen naar diverse werktuigen en ook de ouderwetse elektro schakelingen zoals een drietrappsschakelaar in een waterbak die een elektromotor langzaam op toeren kan brengen. Tussen dit alles staan de tractoren en de motoren. Als KWL-lid doe ik graag mee met de toertochten, als ze niet te ver weg zijn. Ik heb zelf met vrienden een kerstrijt bij ons georganiseerd. Ook met de KWL-reis ga ik graag mee en ik kom regelmatig naar de KWL-praatavonden. Ik geef de krik nu graag door aan een volgend lid om het verhaal te schrijven over zijn restauratie.

SPONSERING KLW

Onze adverteerders belicht



Net als vrijwilligers zijn sponsoren steunpilaren van de KLW. En dat is een goede reden om deze ondersteuners aandacht te geven via hun bedrijf. Harm en Koen Kuijpers runnen samen de erfenis van hun vader H. Kuijpers BV. aan het Hei-eind in Sint-Oedenrode. En ze hebben een warm hart voor de KLW.

De broers Harm (36) en Koen (35) werden in 2018 eigenaars van H. Kuijpers BV. Het uitvoeren van grond- en sloopwerken, aanleggen van sierbestrating en aanleggen van infrastructuur hoort tot het dagelijks werk. Alsof het zo voorbestemd is: de mannen hebben ieder een eigen taak die bij hen past. Een taak die overeenkomt met hun talenten en die elkaar aanvult. Ze zijn het samen eens. Harm houdt zich voornamelijk bezig met de zakelijke uitvoering. Koen is een buitenmens en werkt het liefst samen met het team.

Kansen grijpen

Kansen zien maar die kansen ook grijpen: dat is de kracht achter de groei van het bedrijf. Harm: „We kwamen mensen te kort voor onze uitbreidende werkzaamheden. Dan kun je wel gaan vissen in de vijver bij collega's maar dat is niet onze stijl. We hoorden dat Beerens in Nueneen wilde stoppen. Na goed overleg namen we in 2019 de medewerkers en het materieel over.

Dat was een mooie oplossing voor ons tekort aan mensen.” Elke bedrijfscultuur en werkwijze zijn anders. Koen: „Om de samenwerking tussen de jongens goed te laten verlopen hebben we ze bij elkaar geroepen om kennis te maken. Dat gebeurde ook toen we eind 2022 Kapteijns in Sint-Michielsgestel overnamen. Daar hebben we nog wel de locatie in gebruik. Op deze manier zitten we via Sint-Oedenrode dicht bij Eindhoven en vanuit Sint-Michielsgestel richten we ons op de regio Den Bosch.”

Mooie projecten

Mooie projecten lukken het best als je tijdens het voortraject al aan tafel zit. Dan haal je het beste re-





sultaat passend bij de wensen en eisen van de opdrachtgever. Harm buigt zich vanaf de eerste plannen tot aan de realisatie over projecten, stemt werkzaamheden op elkaar af en voorziet en verhelpt knelpunten zodat het werk soepel verloopt. Koen is het aanspreekpunt voor de particuliere klanten. Van eerste contact tot realisatie en oplevering. „Korte lijnen en een herkenbaar gezicht zijn belangrijk voor onze klanten. Als je zelf ter plekke bent kun je aansturen en overleggen. We maakten in Waalre een wijk van 58 woningen compleet bouw- en woonrijp. Bij de start lag er een groot weiland en na de realisatie was het een complete woonwijk voorzien van wegen, riolering en groenvoorziening. We werken steeds meer toe naar efficiënt hergebruik en recycling waarbij we tijdens de sloop al rekening houden met hetgeen er uiteindelijk voor in de plaats komt. Kuijpers is een erkend leerbedrijf. Harm: „Wij leiden jongeren hier zelf op en leren hun de juiste technieken. Precies zoals we dat zelf ook geleerd hebben. Natuurlijk mogen ze fouten maken maar als we zien dat ze leergierig zijn, dat hun inzet en de wil er is, bieden we een volledige baan. Intussen zijn hier 35 mensen aan het werk. Diverse medewerkers leerden bij ons het vak en horen al jaren tot ons vaste team.”



Geen makkelijke weg

Harm was vijf jaar en Koen nog maar vier toen vader Harrie plotseling overleed. Harrie Kuijpers werkte vanaf zijn 16e bij het loonbedrijf van de firma Verschuijten. Hij groeide door naar bedrijfsleider en nam het bedrijf over toen Verschuijten ermee stopte. Vanzelfsprekend kwam ook Gerard Smits mee, hij werkte al jarenlang bij Verschuijten. Nog maar anderhalf jaar waren Harrie en zijn vrouw Joke eigenaar toen Harrie op 37-jarige leeftijd onverwacht overleed. Harm: „De film van de dagen rond het overlijden kan ik nog zo afspelen in mijn hoofd.” Koen was te jong om daaraan



herinneringen te hebben. Hoe moest het verder met het bedrijf? Ervaren kracht Gerard Smits was 26 jaar toen hij zijn schouders eronder zette en samen met Joke het bedrijf voortzette. Harm en Koen zijn het volledig eens: „Het was voor Gerard niet de makkelijkste weg. Hij heeft zichzelf grotendeels weggecijferd om ons bedrijf op te bouwen.” De broers waren nog kin-



deren toen tractoren geen geheimen meer hadden voor hen. „We mochten sturen, een tractor binnenrijden en op zaterdag de hele dag mee hakselen.” Koen volgde een monteursopleiding, de machinistenschool, leerde het stratenmakersvak en stapte op 18-jarige leeftijd in het bedrijf. „Pas in de praktijk leer je het echte vak. Stratenmaker lag me wel en ik voegde deze tak toe aan ons bedrijf waarmee ik me vooral richt op particuliere klanten.”

Sierra Leone

Harm koos een andere weg. Hij specialiseerde zich in grond-weg- en waterbouw en volgde een opleiding tot aannemer. Om ervaring op te doen werkte hij als uitvoerder bij het bedrijf Den Ouden in Schijndel maar



Aanleg trisoplast vijver

bleef betrokken bij het thuisfront. Zowel wat betreft de machines als het kantoorwerk. In 2013 kreeg Harm het aanbod om bedrijfsleider te worden voor het bedrijf Sierra Land Evelopment in Sierra Leone in West-Afrika. Daar maakte hij met modern materieel en een team lokale medewerkers landbouwgrond geschikt voor gemechaniseerde landbouw. „De bedoeling was een driejarig project. Maar na één jaar kwam het ebolavirus opzetten en we moesten naar huis. Daarna viel de economie in Sierra Leona op z'n gat en ik kon niet terug. Na de economische crisis ging ik met periodes weer terug naar Afrika. Ik heb er veel geleerd. Je wordt inventief, werkt met primitieve middelen en ontdekt hoe goed alles in eigen land georganiseerd is: hier komt water uit de kraan, vind je een ziekenhuis in de directe omgeving en in plaats van modderige gatenwegen rijden we hier over gladde asfaltwegen.” Na Sierra Leone ging Harm ook fulltime in het bedrijf aan de slag. „Daarmee gingen we ons meer richten op het aannemen en uitvoeren van grotere projecten waarin slopen, grondwerk maar ook

Hut kwam, lag het voor de hand dat we bijsprongen. We hebben er zelf ook plezier in.” Koen: „Onze sponsoring bestaat uit de inzet van machines. Ik help bij trekker-trek en is er een kraan of loader nodig? Dan halen we die uit de schuur. Een bijkomend voordeel is: onze machines zijn op de show zichtbaar voor kinderen en jongeren. Wellicht wordt hun interesse gewekt en kiezen ze later voor ons vak.” Ook de ruilbeurs is tweemaal per jaar bij Kuijpers. „We hebben de ruimte en wij hoeven er niets voor te doen. Gerard is er druk mee. Hij ruimt het terrein op en ons moeder helpt op de achtergrond.”

Innovatie

Innovatie speelt in elk bedrijf een belangrijke rol. Ook de broers Kuijpers stellen zich op de hoogte van vernieuwing. „Elektrische machines zijn voorlopig niet interessant voor onze projecten. Maar we houden de ontwikkelingen in de gaten.” Kuijpers investeerde wel in een hydraulische oilquick: een snelwisselsysteem. Zeker tijdens sloopwerkzaamheden levert de automatische snelwisseling een forse tijdsbesparing. Zonder uit te stappen wisselt de machinist bijvoorbeeld van puinriek naar betonschaar of knijperbak. Daarnaast werkt Kuijpers al enige jaren met 3DGPS systemen voor op de graafmachines. Het tekenwerk wordt in eigen beheer gemaakt. Op deze manier maakt de machinist een heel werk zonder dat er een piketpaaltje uitgezet hoeft te worden. Nog een aanpassing is het nieuwe logo. Harm: „Het kraantje op het vorige logo paste niet meer bij onze bedrijfswerkzaamheden. We kozen voor een logo waarin de **H** en de **K** verweven zijn. De H en K van Harrie Kuijpers maar ook van Harm en Koen.”



Maispitten

Harm en zijn vrouw José hebben twee kinderen: dochter Tess is zes jaar, en zoon Senn van drie heeft met zijn belangstelling voor machines, duidelijk de genen van vader en opa. Koen en zijn partner Ingrid hebben twee jongens: Guus is vier en Luuk is twee jaar. Ook hier speelt de erfelijkheidsfactor een duidelijke rol: „Ons huis ligt van voor naar achter vol tractoren, kranen en maispitten.” Met dit jonge kroost heeft het bedrijf H. Kuijpers BV. zeker toekomst. Met dank voor alle informatie,

de aanleg van infrastructuur als wegen en rioleringen aan bod komen.”

KLW-sponsor

De relatie tussen Kuijpers en de KLW groeide vanzelf doordat Gerard zich verbonden voelt met de hobbyisten. Harm: „Gerard heeft enkele oude tractoren waar hij (bijna) nooit op rijdt maar de clubleden zijn z'n kameraden en ons moeder is penningmeester. Toen de KLW-show naar onze buurman De Vresselse

Toon en Corrie Bekkers



Reconstructie Bontstraat Son

WAHL

Grote keuze is niet altijd goede keuze

Wahl trekkers zijn niet zo gekend bij de oldtimerverzamelaars, men komt ze dan ook maar sporadisch tegen op oldtimermanifestaties in Nederland en België. Het verspreidingsgebied van Wahl lag grotendeels in het zuidwesten van Duitsland waar ze de meeste klanten hadden. Als overwegend regionale fabrikant ontbrak het de firma Wahl aan een uitgebreid verkoopnetwerk. Wahl was namelijk een relatief klein bedrijf en zeer beperkt in capaciteit, zeker wat de trekkers betrof. Ze hadden ook niet het kapitaal en de mankracht om in een groot dealernetwerk te investeren. Met de toenemende mechanisatie van de landbouw vonden de tractoren uit Balingen toch nog hun weg naar Frankrijk, Zwitserland, Italië, België, Nederland en Griekenland, en zelfs naar Argentinië en Brazilië. Het aantal aan het buitenland geleverde trekkers bleef echter zeer beperkt, naar sommige landen slechts tot enkele exemplaren. In Nederland werkte Wahl hoofdzakelijk met kleine regionale 'importeurs' zoals met de firma Wassenaar in Akkrum bij Leeuwarden, en Houbraken in Aalst bij Waalre. Ook in België, vooral in de Antwerpse Kempen, daar had Wahl een behoorlijke af-

zetmarkt. Dit succes was voornamelijk te danken aan de 'ijzergieterij Schellekens' uit Schoonbroek bij Turnhout, destijds fabrikant van de ook in Brabant bekende SOS weidepompen en tevens verdeler van Wahl tractoren. Ook de firma Motte in Brugelette, ooit nog fabrikant van de Motte trekkers, was een tijdlang importeur. Maar het stond in de sterren geschreven dat Wahl, gezien zijn beperkte capaciteit en bijna ambachtelijke werkwijze, het niet lang zou volhouden in de harde wereld van trekkerfabrikanten.



De eerste en enige vooroorlogse Wahl trekker was de W 35, uitgerust met een watergekoelde MWM motor van 25 pk en ZF-transmissie. De trekker bleef in productie tot 1941.

Familiezaak niet altijd goede zaak

Maschinenfabrik Gebrüder Wahl was een kleine onderneming die in 1908 in Balingen (Württemberg) werd opgericht door drie broers, Karl, Otto en Robert die zich toedegen op de productie van o.a graanpletters en molenstenen. Rimpelloos verliep de samenwerking echter niet zodat de drie broers Karl Friedrich, Otto en Robert het regelmatig met mekaar aan de stok hadden. In 1918 werd het bedrijf dan ook opgedoekt. Robert ging koelinstallaties bouwen, Karl Friedrich was meer landbouwgericht en concentreerde zich vooral op de verkoop van landbouwwerktuigen en Otto ging fietsen verkopen. In 1922 start Karl met de fabricage van



Kawa -Schrotmühlen
-Mahlsteine für
alle Fabrikate
Haferquetschen
Schrotmühlen kombiniert mit Hafer-
quetschen in Hingehmies- und
Kugelflagerung fabriziert gut und
sehr billig

Karl Fr. Wahl
Balingen (Württemberg)

Advertentie uit 1925. Onder de merknaam KAWA produceerde Wahl o.a korenmolens, maalstenen, haverpletters enz.

zelfrijdende cirkelzagen, lintzagen en houtspijtmachines. Een groot deel van de productie werd verkocht aan landbouwers uit de regio Württemberg die zich bezighielden met bosontginning en productie van brandhout. In 1935 begint de 'Karl F. Wahl Maschinenfabrik'



Door interne ruzies werd het bedrijf in 1918 opgedoekt. Robert ging koelinstallaties bouwen en Karl Friedrich die meer in de landbouw zag, concentreerde zich op de verkoop van landbouwwerktuigen.

met de ontwikkeling van een lichte landbouwtrekker. Door hun intensieve contacten met de sector was dat niet echt een stap in het onbekende en wist het bedrijf zich op voorhand al verzekerd van een zekere afzetmarkt. Nog dat jaar wordt een eerste 'confectietrekker' geïntroduceerd, toepasselijk W 35 genoemd. De trekker was uitgerust met een watergekoelde MWM 2-cilinderdieselmotor met 20 pk en een 4/1 ZF transmissie. Ondanks het eerder beperkt regionaal succes (of misschien juist daardoor) slaagde Wahl er in,

niettegenstaande de strenge verordeningen van het Schellplan, dat een standaardisering van alle motorvoertuigen voorstond, zich bij de 18 uitverkoren fabri-



Een originele Wahl foto uit de jaren vijftig met een W35 trekker.

kanten te voegen die een trekker van 20 pk met dieselmotor mochten bouwen. Dankzij deze vergunning kon Wahl de productie van de W 35 tot 1941 in stand houden. Toen was het gedaan met de trekkerbouw en werd het bedrijf ingeschakeld in de oorlogsindustrie en dit tot het einde van de oorlog. Heel belangrijk zal de bijdrage van Wahl echter niet geweest zijn want de fabriek bleef gespaard van geallieerde bombardementen en kwam daardoor zonder al te



Wahl advertentie uit 1937 die de 'Stahldieselschlepper für Straße und Acker' aanprijst.

veel kleerscheuren uit de oorlog. Ook de Franse bezettingsmacht liet de fabriek ongemoeid, wat inhield dat de machines niet gedemonteerd werden zodat al in 1947 de trekkerproductie opnieuw kon opgestart worden. Wahl was daardoor de eerste Duitse fabrikant



Foto uit 1935 met een W35 trekker, en een zwaar met hout geladen aanhangert.

die na de Tweede Wereldoorlog de productie van tractoren mocht hervatten. De eerste naoorlogse trekker was de W46 in chassissloze blokconstructie met watergekoelde MWM 2-cilinder motor KD215Z van 22/24 pk en ZF-transmissie 4/1 maar eveneens uitgerust met riemschijf, aftakas en maaibalkaandrijving. Het was in grote lijnen dezelfde trekker als het vooroorlogse W 35 model. De trekker bleef als W 25 en later als W 120 nog tot eind jaren vijftig in productie. Hoewel Wahl met zijn W 46 slechts een beperkte afzet vond, werd in 1950 op de DLG vakbeurs in Frankfurt de nieuwe W 15 geïntroduceerd die pas een jaar later in productie ging. De W 15 was uitgerust met een watergekoelde eencilinder MWM-motor van 14 pk en een 5/1 transmissie van ZF. Met deze trekker waarvan veel werd verwacht, mikte Wahl vooral op de talrijke kleine boeren bosbezitters.



Wahl was de eerste trekkerfabrikant die in 1946/47 zijn productie kon heropstarten. De eerste naoorlogse trekker was de W46 die tot 1950 werd geproduceerd. Deze was uitgerust met een watergekoelde MWM 2-cilindermotor motor van 22/24 pk en een ZF A12 transmissie met 4V/1A. Deze trekker lijkt een prototype te zijn. (fabrieksfoto).

Confectietrekkers

De W 15 was namelijk zo geconcipeerd dat een door Wahl geleverde lintzaag in een mum van tijd kon aan- en afgebouwd worden. De trekker was daardoor vooral interessant voor de productie van brandhout en in de



Op de DLG vakbeurs in 1950 in Frankfurt werd de nieuwe W 15 geïntroduceerd die was uitgerust met een watergekoelde een-cilinder MWM-motor van 14 pk en een 5/1 transmissie van ZF.

bosbouw. Maar ook deze W 15 kon de hoge verwachtingen niet inlossen waardoor de verkoopcijfers ondermaats bleven. Dat jaar werden er amper 70 Wahl trekkers in de Bondsrepubliek ingeschreven. Met een marktaandeel van amper 0,2 % stonden zij op 28ste plaats. In 1951 werd ook W 17 geïntroduceerd, hij was uitgerust met de watergekoelde MWM tweecilinder KD11Z motor met een cilinderinhoud van 1250 cc en een vermogen van 17 pk. De trekker had dezelfde 5/1 transmissie van ZF als de W 15. In 1953 werd de KD11Z motor vervangen door de verbeterde KD 211Z die één paardenkrachtje meer had. In 1951 werden naast de W 17 nog een paar andere Wahl-tractortypes voor het eerst op de markt gebracht, o.a. de W25 en W40. De W 25 was de vroegere W 46, nu in de nieuwe vormgeving en met wat meer vermogen (25 pk) en een transmissie 5/1. De W 40 was de eerste Wahl

trekker met een watergekoelde 3-cilindermotor van 40 pk en terwijl de lichtere modellen bijna hoofdzakelijk aan klanten uit de wijde omgeving werden verkocht, werden de inspanningen opgedreven om de W 40 ook in het buitenland te verkopen. Die pogingen kenden een matig succes in landen zoals Griekenland en Spanje, maar Turkije bleek een uitzondering. Deze W 40 werd enkele jaren later opnieuw uitgebracht met een iets gewijzigde wielbasis van 2050 cm. Twee jaar later, in 1953 werden de eerste Wahl trekkers geïntroduceerd die met luchtgekoelde MWM motoren waren uitgerust. Dat waren respectievelijk de W12 L met een



In 1956 werd in Zwitserland door importeur Rast een eigen versie van de W17 geïntroduceerd die meer op een Primus leek dan op een Wahl (zie item 'Zwitserse connectie')!

eencilinder met 12 pk en de W22/24 L, een 2-cilinder met 22/24 pk. Beide trekkers konden echter ook met een watergekoelde dieselmotor geleverd worden. Op de motor na hadden beide typen dezelfde kenmerken. Midden jaren vijftig had Wahl een gamma dat bestond



De W 15 was zo ontworpen dat de door Wahl gebouwde lintzaag in een mum van tijd kon aan- en afgebouwd worden.



De W 40 was de eerste Wahl trekker met een watergekoelde 3-cilindermotor van 40 pk en terwijl de lichtere modellen bijna uitsluitend in de eigen regio werden verkocht, werden de W 40 ook in het buitenland verkocht. Van de 105 gebouwde trekkers werd het overgrote deel aan Turkije geleverd.



In 1951 werd ook W 17 geïntroduceerd, die was uitgerust met de watergekoelde MWM tweecilinder KD11Z-motor met een cilinderinhoud van 1250 cc en een vermogen van 17 pk. De trekker had dezelfde 5/1 transmissie van ZF als de W 15. In 1958 kreeg hij een upgrade en werd de ZF A8 transmissie vervangen door de ZF 5/5 of ZF 5/6 versnellingsbak (6 versnellingen) en kon de W17 ook geleverd worden met een luchtgekoelde motor.

uit een groot aantal modellen met zowel 1-, 2- als 3-cilinder motoren met een vermogen tussen 12 en 40 pk, een te groot aanbod voor een bescheiden bedrijf. Oorspronkelijk hadden alle trekkers een eenvoudige pendelende voorasconstructie, later werden ook portaalassen gebruikt. Om de bodemvrijheid van de trekkers te verhogen werden de achterassen eveneens als portaalassen uitgevoerd. Een nieuw model ontwikkelen was voor Wahl, gezien hun krappe financiële toestand een bijna onmogelijke opgave. Toch werd elke mogelijkheid benut om het tij te doen keren. Zo werd in 1958 de W 70 voorgesteld, een zogenaamde 'Tragschlepper' of als trekker voor alle doeleinden met aan bouw mogelijkheden vóór, achter en tussen de assen. Achter was de trekker uitgerust met een hefinrichting. De motor was een luchtgekoelde Hatz 1-cilinderviertakt dieselmotor van 12 pk. Dat was tevens de laatste trekker die uitgerust was met een luchtgekoelde motor



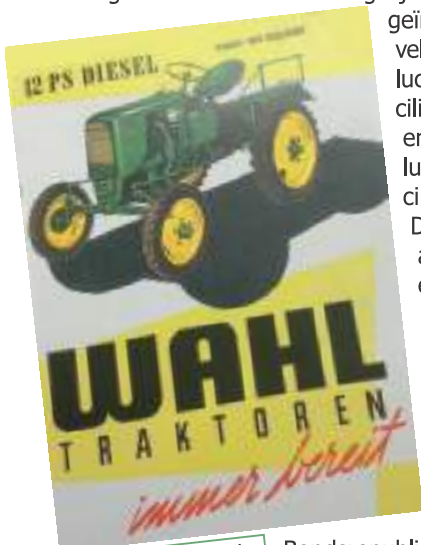
In 1953 werden twee typen Wahl trekkers geïntroduceerd die met luchtgekoelde MWM motoren waren uitgerust. Te weten de W12 L met een eencilinder met 12 pk en de W22/24 L, een 2-cilinder met 22/24 pk. Beide trekkers konden echter ook nog altijd met watergekoelde dieselmotor geleverd worden.



De Wahl W22 was uitgerust met een naar keuze uitgeruste lucht- of watergekoelde MWM 2-cilinder motor en had een vermogen van 24 pk.

van Hatz, daarna werden nog uitsluitend luchtgekoelde MWM motoren gebruikt. In 1959 en 1960 werden nog twee met de W 70 vergelijkbare werktuigdragers

geïntroduceerd, respectievelijk de W 90T met een luchtgekoelde MWM 2-cilinder motor met 16 pk en de W 133 met een luchtgekoelde MWM 3-cilinder motor van 25 pk. De toekomst van Wahl als trekkerfabrikant zag er toen al niet meer rooskleurig uit. Jarenlang had het merk zich kunnen handhaven met een productie van 300 tot 400 tractoren per jaar maar het aantal inschrijvingen Wahl trekkers in de



Mooie Wahl W12 advertentie.

Bondsrepubliek was in 1961 dramatisch teruggelopen tot amper 95 stuks.

Ook het nodige geld voor de ontwikkeling van nieuwe modellen ontbrak, een onhoudbare toestand.

Wahl houdt er mee op en gaat voor David Brown

Omdat Wahl geen geld meer had voor nieuwe ontwikkelingen was de reden dat Wahl in 1961 ging aankloppen bij HeLa (Hermann Lanz). Die had datzelfde jaar



Een prachtig gerestaureerde W12 met maai balk, lijkt wel net uit de toonzaal te zijn gereden.

de HeLa D 225 uitgebracht. De trekker was uitgerust met een HeLa AZ3 watergekoelde 2-cilinder motor van 25 pk en een ZF 6/2 transmissie. Deze trekker werd door Wahl verkocht als W 225, het enige verschil was dat de W 225

een Wahl motor-kap had met twee ingewerkte koplampen net boven het radiatorrooster en in de groen/gele Wahl kleuren was gespoten. Wahl had ondertussen de ontwikkeling van nieuwe trekkermodellen opgegeven en ook in de trekkerproductie gesnoeid. Rond die periode zocht de Britse trekkerfabrikant David Brown een gevestigde handelaar met werkplaatsen voor de verdeling van het David Brown gamma in Duitsland. Karl Fr.Wahl benutte die uitzonderlijke kans en stelde zijn uitgebreide productie-



Wahl advertentie voor hun 15 pk, 17 pk en 25 pk trekkers met opgebouwde lintzaag.



In 1958 veranderde Wahl het geweer van schouder en werd de W 70 voorgesteld, een zogenaamde 'Tragschlepper' met aanbouwmogelijkheden vóór, achter en tussen de assen. Achter was de trekker uitgerust met een hefinrichting. De motor was een 12 pk luchtgekoelde Hatz 1-cilinder viertakt dieselmotor.

en verkoopcapaciteit ter beschikking van de Britse fabrikant. Dat had ook ingrijpende gevolgen voor het Wahl gamma dat gereduceerd werd tot één type, namelijk de W 90 werktuigdrager. Het 'opgedoekte' Wahl gamma werd vervangen door het uitgebreide David Brown aanbod met trekkers in de vermogensklasse van



In 1959 en 1960 werden nog twee met de W 70 vergelijkbare werktuigdragers geïntroduceerd, de W90T en de W133. De W 90T was uitgerust met een luchtgekoelde MWM 2-cilindermotor met 16 pk

25 tot 45 pk. Maar ook dat mooie liedje duurde niet lang want amper een jaar later startte het Engelse bedrijf een eigen Duitse vestiging onder de naam David Brown Tractors GmbH in het Nedersaksische Seelze. Dat was tevens het einde van de trekkerbouw bij de Karl Fr. Wahl Maschinenfabrik in Balingen. De productie van de Wahl lintzagen werd nog verschillende jaren verdergezet. Ook de fabriek van koelinstallaties Robert Wahl kende geen vrolijk einde. Opgestart in 1919 of 1920 kende het bedrijf zijn up en downs. Na blijvend teleurstellende cijfers geeft Robert Wahl sr. het bedrijf in



De W133 uit 1960 was uitgerust met een luchtgekoelde MWM 3-cilindermotor van 25 pk en een ZF transmissie met 12 versnellingen, 8 vooruit en 4 achteruit.

1952 door aan zijn zoon Robert jr. De problemen groeiden hem echter boven het hoofd waardoor hij ruim een jaar later zich van het leven heeft beroofd. Rosel Wahl, zijn weduwe, nam het bedrijf over maar slechte raadgevers en foute investeringen in Z-Duitsland brachten het bedrijf aan de rand van de afgrond.



De Wahl W 225, gebouwd door Hela en uitgerust met een watergekoelde HeLa AZ3 2-cilindermotor met een inhoud van 2,13 Ltr. en een 6V/2A transmissie.

In 1962 ging het bedrijf failliet, er werkten toen 350 personen.

De Zwitserse connectie

Een Wahl trekker, in de groene kleur met gele velgen en dito belettering dat is het vertrouwde beeld dat door iedereen wordt herkend. Dat was echter niet zo voor de door de firma Rast verkochte Wahl trekkers in Zwitserland. Vooral de firma Rast de Wahl-tractoren in Zwitserland importeerde, verkochten ze de Duitse Primus-tractoren van de firma 'Primus Traktoren-Ge-



Afbeelding uit een Zwitserse folder met een Wahl W 22/24 vermomd als Primus trekker.

sellschaft Johannes Koehler mbH' uit Berlijn-Lichtenberg. Midden jaren vijftig wilde of kon Primus deze trekkers niet meer leveren. Primus had toen, net zoals de hele Duitse trekkermarkt, te lijden van de plotse terugval van de verkoop t.g.v. de economische crisis in de landbouw maar een andere reden zou ook (kunnen) zijn dat het bedrijf in die periode de handen vol had met de assemblage van de Franse Champion Junior A trekker. Importeur Rast kreeg dus geen Primus-tractoren meer, maar om zijn klanten tevreden te stel-



De echte Wahl W22/24 die in Zwitserland de Primus moest doen vergeten.

len (of te behouden), stelde hij aan Wahl voor om hun tractoren te leveren vermomd als een Primus trekker. Voor Wahl was het niet de geschiktste periode om een klant te weigeren, en dus gingen ze akkoord met die wel vreemde voorwaarden. Wahl leverde aan Rast in Zwitserland grijsblauw gespoten tractoren met een motorkap in Primus-stijl. Iedereen tevreden dus! De aan Rast geleverde trekker was een 'vermomde' Wahl W24 met ZF A8 transmissie en luchtgekoelde MWM die



Ook de Zwitserse versie van de Wahl was een mooie trekker die karakter uitstraalde!

de Primus PD 2L moest vervangen. De trekkers werden in een eerste periode niet verkocht onder de naam 'WAHL' maar onder de naam 'TAP'. De merknaam Wahl op de motorkap werd vervangen door een verchromde 'P'. Opvallend waren ook de zwart-witte stickers met Wahl in de stijl van de Primus trekkers die door Rast zelf werden aangebracht. Ondertussen zijn we al ruim zestig jaar verder maar kennen we nog altijd niet

de betekenis van de naam 'TAP'. Hierbij moet wel worden aangestipt dat tractoren destijds niet zomaar naar believen konden worden geïmporteerd in Zwitserland. De inlandse fabrikanten zoals Hürlimann, Bühler, Köpfl enz. profiteerden van een door de rege-ring opgelegde bescherming tegen invoer. In Zwitser-land werden volgende modellen ingevoerd: W12, W17, W24, W28 en W36.



Zou jij in deze foto de Wahl-Diesel trekker de Wahl W17 uit 1956 herkend hebben?

WAHL W 15 IN DE KIJKER

In de rubriek 'In de kijker' proberen we het verhaal telkens te illustreren met een voorbeeld van een mooi geres-taureerde trekker van het merk. Eigenaar van deze prachtige en zeldzame Wahl W 15 trekker is Alfons Vervoort, een verzamelaar uit het Kempense Geel (België). Een paar tientallen jaren geleden kon hij deze trekker op de kop tikken via een bevriende verzamelaar. Waarschijnlijk was het toen liefde op het eerste zicht want ondertus-sen heeft hij zijn collectie al uitgebreid tot vijf exemplaren! Niet zo gemakkelijk als je weet dat de Wahl trekkers in onze regio niet dik zijn gezaaid. Zijn eerste aankoop was, om het met de woorden van de eigenaar te zeggen "een echt wrak" er was dus wat werk aan de winkel. Vooral het plaatwerk had veel geleden. En, voor een trek-ker van meer dan 70 jaar oud en bovendien ook nog zeldzaam is dat een probleem De W 15 werd volledig ont-manteld en waar nodig hersteld. De niet meer te herstellen onderdelen zoals de motorkap en de spatborden werden door zelfgemaakte exemplaren vervangen. Met het mechanisch gedeelte en de motor was het beter gesteld, daar moesten alleen de dichtingen vervangen worden. Vervolgens werd de trekker grondig geschuurd, in de grondverf gezet en daarna in de originele kleuren gespoten.

Frans Vanbaelen



De WAHL W15 uit 1951 van Alfons Vervoort.

Technische gegevens	
Merk:	Wahl
Type:	W 15
Motor:	MWM KDW 415 D
Cilinders:	1
Cilinder inhoud:	1178 cm ³
Boring x Slag:	100 x 150 mm
Vermogen:	14 pk
Koeling:	Water
Transmissie:	5 V/1A
Bouwjaar:	1951
Herkomst:	Duitsland

WAHL

Oranje Beginneling

Ongelooflijk: terwijl andere merken het moeilijk hebben en sceptisch vooruitkijken, zwaaien de Italianen vrolijk met het 'Gouden Lint'. Fiat spuugt in Modena tractor na tractor uit, en in 1968 braken de Italianen de grens van 60.000 exemplaren met hun "Nastro d'Oro"-serie. In 1971 voegde Fiat de succesvolle afkorting Fiat 500 toe aan de serie.

De tractorproductie bloeit, de Nastro d'Oro-serie is een schot in de roos. Naast solide motoren en versnellingsbakken onderstreept het stijlvolle en vooral onmiskenbare Golden Ribbon-design de goede reputatie. Ook de prijzen en service klopten, en in 1968 veroverde Fiat de Olympus als marktleider in Europa. De eerste tractor die onder het "Gouden Lint" verscheen, was het model 250 in 1967. Na het schrappen van de laatste nul geven de aanduid-

ingen het vermogen in pk's aan; het premièremodel werd aangedreven door een tweecilinder van 25 pk. Deze volgde in 1968 op de Driecilinder 450, de viercilinder 550 en het extra krachtige topmodel 650 met een driecilinder van 3,1 liter. Ook zijn er vier krachtige rupstrekkingen die boeren het liefst gebruiken op de zware gronden van de Povlakte. In 1970 werd op het hoofdkantoor van Fiat het besluit genomen om de serie uit te breiden met een nieuw model - gelegen in de populaire 50 pk-klasse, voorzien van een grote naam: Fiat 500. Een naam die als een rode draad de geschiedenis van Fiat weerspiegelt. Honderdduizenden Topolino 500's rollen van de productielijnen, de opvolger van de Fiat 500, en de huidige 500's zijn instant miljoenairs. Dergelijke hoeveelheden zijn bij de tractor niet te verwachten, maar een goed resultaat zou wel mogelijk moeten zijn. Een voorwaarde is dat de "500 voor het







Gouden band: de oranje-gouden kleur maakt de Fiattractoren uit de serie "Nastro d'Oro" onmiskenbaar.

veld" niet alleen vijf pk krachtiger is dan de Fiat 450, maar ook krachtiger. Om een beter koppelcurve te bereiken, blijft de bij Duitse fabrikanten gebruikelijke 'draai' aan de brandstofpomp niet nodig. Fiat vertrouwt op uitboren, in plaats van 95 millimeter krijgt de 500 een zuigerdiameter van 100 millimeter. Met dezelfde slag van 110 millimeter neemt de cilinderinhoud toe van 2339 naar 2592 cc. Waardoor het hoogste koppel stijgt van 145 naar 160 Newton meter en voor merkbaar betere diepgang waarborgt. De eerste 8035.02 driecilinders leverden slechts nominaal 48 pk, maar korte tijd later liep het vermogen op tot 50 pk. Fiat wordt niet al-

leen in Italië, maar ook in Duitsland de koning van de middenklasse. De verkoop via Deutsche Fiat in Heilbronn verloopt goed, de boeren hechten waarde aan kwaliteit en prestatie. Als het om versnellingsbakken gaat, kan de boer kiezen uit twee versies: de 8/2 versnellingsbak met H-geschakelde vierversnellingsbak en reductiekast, die al als optie verkrijgbaar is in de Fiat 450, als basisversie of, indien gewenst dezelfde versnellingsbak met kruipversnellingsgroep en 12/3 versnellingen. De originele 8/2 schakelkast was genoeg voor de eerste koper van de tractor, in dit verhaal in maart 1973. Genoeg voor de typische landbouw in de uitlopers

bij Bonn, een mengeling van akkerbouw en aanhangerlandbouw. Na enkele wijzigingen is de laatste eigenaar een parttime boer die een tijdje op de tractor rijdt en niet echt rustig aan doet. Een paar jaar geleden wilde de boer een machine met cabine en zo belandde de Fiat in de bekende achterhoek. Nu komen er aardige mensen bij die eigenlijk nooit iets met tractoren te maken hebben gehad: Nils en Horst Schüffelgen uit Villip bij Bonn. Als werkstudent leert Nils van een collega over de Fiat. En hij hoorde hoe leuk het zou zijn om op een tractor te rijden en toonde interesse: "De goedkope Fiat zou een goed gateway-medicijn kunnen zijn."



Het schakelschema in de Fiat handleiding: "F" staat voor stationair, "L" voor de lage versnellingen en "V" voor de normale versnellingen.

Iedereen die auto kan rijden, kan overweg met de gedeeltelijk gesynchroniseerde transmissie. De lange "liggende" hendel aan de linkerkant schakelt de aftakas.



De restauratie



Vader Horst doet er even langer over om vriendschap te sluiten met de Italiaan: "Ik maak al een aantal jaren met een groep mannen brandhout, dus zo'n tractor zou daar zeker goed bij passen." Het vader-zoon duo werpt dus een blik op de Fiat. "Opti-

sch was het een regelrechte ramp, veel vuil en vervaagde, doffe verf", herinnert Nils zich. "Maar hij liep goed, de klok gaf slechts 4.000 uur aan. Alleen de hydrauliek was behoorlijk lek." De tractor rijdt zo goed dat de reis naar huis al rijdend word

begonnen. Nu is het tijd om een strategie voor je toekomstige levensloop te ontwikkelen. Het is goed dat Kurt een ervaren 'automeester' aan zijn zijde heeft. Als monteur met Maserati-ervaring is de broer van Horst de juiste man om de Italo-techniek





Overgenomen en
vertaald uit het
prachtige Duitse
Oldtimertijdschrift.

Oldtimer
TRAKTOR
ZEITUNG FÜR DIE HISTORISCHEN LANDWIRTSCHAFTEN

onder handen te nemen. Kurt gaat systematisch om met de zaak, met een compressietest, controle van de klepspeling, en een test van het injectiesysteem. En ontdek wat Fiat-vrienden al lang weten: Bij slechts 4000 uur hoeft men er niets aan te doen. Hetzelfde is te zien bij het controleren van de versnellingsbak. Wanneer Kurt echter de injectiepomp inspecteert, komt hij vreemde resten tegen. Een blik in de tank laat zien wat daar aan het rotten is: bladeren. Blijkbaar was de tank van de vorige eigenaar open gelaten en lieten de bomen hun bladeren rechtstreeks in de vulopening vallen. Haal het onderdeel er dus uit en maak het grondig schoon. Om het helemaal af te maken vervangen de mannen alle dieselleidingen inclusief de filters en maken ze de pomp schoon nadat deze gedeeltelijk is gedemonteerd. Ontbreekt nog het afdichten van de hydrauliek, een bijbehorende afdichting set is snel verkrijgbaar. Met verse smeermiddelen zou de tractor perfect moeten lopen. Maar dat gebeurde aanvankelijk niet. Terwijl vader en zoon de Fiat aanvankelijk alleen maar in orde wilden maken, schoonmaken en "rijden zoals hij is", zorgde het verwijderen van de tank voor een verandering van gedachten. "We hebben wat verrotte metalen platen onder de tank aangetroffen. Als we die zouden moeten vervangen, zouden we liever de hele tractor restaureren." Een gelukkige omstandigheid helpt: de werkgever van Nils houdt zich bezig met plastic coatings en het chique oranje is verkrijgbaar als coatingpoeder. Zo word het plaatwerk schoongemaakt, verbeterd en voorbereid met zinkprimer. Daarna volgt de eigenlijke coating, waarbij het positief elektrisch geladen kleurpoeder op het negatieve wordt aangebracht geladen plaatmetaal wordt gespoten en aangetrokken door de lading. Vervolgens gaat het plaatwerk de oven in. Daar versmelt het poeder tot een perfect laagje. Ondertussen krijgen de 'technische panelen' een zwarte coating, het 'blok' wordt gespoten in het typische donkerblauw van Fiat. De restaurateurs vervangen de banden die door de jaren heen poreus zijn geworden. Het uiterlijk is vervangen door een "moediger" exemplaar, de elektra is gro-



De eigenaren gaven de tractor in dit verhaal de grootst mogelijke banden.



Op de trekker staan nu nog geen 4.250 uur. De brandstofmeter en het temperatuurover de brandstofstatus.



Of het nu een auto of een tractor is, de Fiat 500 spreekt voor een succesvol model. In Duitsland werden alleen 'Special' modellen geleverd, en op verzoek ook als versie met vierwielaandrijving DT.

tendeels vervangen conform het origineel. Na zes maanden stookt Horst Schüffelgen de grill op. De 'herstart' moet hartelijk gevierd worden met worst en bier. Zoals verwacht gezien de goede technische omstandigheden start de Fiat direct en loopt perfect.

De hydrauliek gaat nu omhoog en omlaag zonder olievlies. Hun debuut in de meest roestige hobby ter wereld was succesvol.

Tekst & foto's: Dirk W. Köster

Oud nieuws uit
1973

1931 1947 1968 1928
1958 1962 19



Reus in hondengang



Anton Schlüter München, man en bedrijf nemen de paardenkrachtkwestie uiterst serieus. De Super-serie heeft zich de afgelopen jaren op indrukwekkende wijze ontwikkeld en heeft laten zien dat kracht en elegantie ook bij tractoren gecombineerd kunnen worden. Uiteraard heeft dit een prijs: Schlüter mikt duidelijk niet op massaproductie. Schlüter geeft nu duidelijk aan waar het Rode en Zilveren team naartoe gaat met de Profi Trac 3000 TVL. Hier zijn enkele verbazingwekkende gegevens: MAN-motor met een cilinderinhoud van elf liter en 280 pk, plus een gewicht van elf ton. Daarmee behoort Schlüter tot de klasse van landbouwreuzen die we kennen uit de VS – maar daar technisch vrij eenvoudig zijn. Dat kun je echt niet zeggen van deze Profi Trac: Alle wielen zijn stuurbaar, waardoor deze zes meter lange trekker enorm wendbaar is, maar ook de bodemverdichting door middel van hondengang wordt geminimaliseerd. Dit geldt vooral voor dubbele banden. De motorkeuze vinden wij interessant. De eigen unit haalt momenteel zo'n 150 pk en daarmee ongeveer de helft van de pk's kijk wat Schlüter zich voorstelt. Een bezoek aan de naburige MAN-fabriek was zinvol. Schlüter koos voor een zescilindermotor die anders bedoeld was voor zware vrachtwagens en monteerde een turbocompressor. Ook de kantelbare cabine, die onderhoudswerkzaamheden eenvoudiger maakt, is geïnspireerd op de vrachtwagenbouw. De 3000 TVL bevindt zich momenteel nog in de testfase; onder meer de as-configuratie is nog niet definitief. Het valt nog te bezien of en wanneer er meer Schlüter Profi Trac zullen komen.



Claas en maïs

Overall maïs! Het veelzijdige gewas krijgt de laatste jaren steeds meer teeltoppervlak, maar stelt boeren ook voor uitdagingen. De oogst vereist krachtige machines met een speciale maiskolvenplukker, wat ertoe heeft geleid dat een aantal vindingrijke boeren en loonwerkers hun eigen machines hebben gebouwd. Claas heeft het begrepen en introduceert nu een zelfrijdende hakselaar, de Jaguar 60 SF. Het apparaat combineert beproefde elementen uit andere Claas-machines, waaronder de bestuurderscabine van de Consul en de motor van de grote dorsmachine Dominator. Voor wat kleinere bedrijven biedt Claas de getrokken eenrijige Maisprinz-20 aan.



Vreugde bij **FENDT**

70



Tussenoplossing

Ford breidt zijn duizendseries uit. Tot nu toe was de 5000 de krachtigste tractor van het merk, maar nu (acht jaar na de marktintroductie) is 75 pk qua prestaties duidelijk in het middenveld terechtgekomen. Er wordt al een nieuwe generatie ontwikkeld en ondertussen stuurt het Amerikaanse bedrijf de 90 pk sterke Type 7000 nu ook naar de Bondsrepubliek. De beproefde 16-versnellingsbak met elektrisch schakelbare tussenversnelling maakt er deel van uit, en nieuw is een veiligheidscabine.

 **RAUCH**

Beter verspreiden

Rauch Landmaschinenfabrik uit Sinzheim in Baden biedt nu de SSZ-breedstrooier aan, die een stroobreedte van maar liefst 24 meter bereikt.





Heet Spoor



Italianen zouden een opvliegend karakter hebben, Maar ze komen pas echt op gang bij 700 tot 800 graden

Wat heeft een bezoek aan de sauna met een tractor te maken? Jens Quaas houdt van de warmte in alle opzichten. Hij verdient zijn dagelijks brood in het verwarmingsinstallatiebedrijf van zijn ouders, hij houdt van warmte in zijn vrije tijd, en zijn tractor komt uit het zonnige Italië. En om deze te starten, moet hij heet zijn; of in ieder geval zijn gloei-kop.

Eigenlijk heb ik altijd al een 25er Lanz willen hebben", zegt Jens Quaas. En met zijn Deutz en Famulus trekkers heeft hij al veel ervaring met historische trekkertechniek. Maar een gloei-kop, dat was nog iets anders. "Toen ik een keer in de sauna zat, zei daar iemand, "iemand in zijn familie heeft nog een oude Bulldog". Het bleek dat er niet alleen veel kapot aanwas, hij was ook duur en al verkocht." Deze Lanz werd het dus niet, maar de sintels bleven gloeien. Toen Jens Quaas hoorde over een Landini L25 die bij een dealer in de buurt stond, wist hij: dit is hem. "Ik was meteen weg van deze tractor met zijn gloei-kop technologie." Je moet weten dat er een goede reden is voor zijn obsessie met gloei-kopmotoren: Jens woont in het meest oostelijke puntje van Thüringen, vlakbij het Leipziger Land. Lanz freunde Sachsen en anderen zijn daar enthousiaste tractorliefhebbers. "Dus ik zei tegen mezelf: met een Lanz zou

ik slechts een van de velen zijn, met een Landini had ik iets speciaals. Ik ben geen lid van de club, maar Ik ken veel mensen die me al vaak hebben geholpen." De vriendschap met verschillende tractormaatjes blijkt een zegen te zijn. Zodra de Landini zijn eerste grote optreden maakte, de rit naar het Pinkster-treffen en Mühlen-tag in Neukirchen-Wyhra, scheurde de gloei-kop. Jens had de tractor rij-klaar gekocht. Afgezien van het vervangen van de trekbal en wat aanpassingen achteraf, was er weinig aan gedaan. En nu dit! "Barbara en Gerhard Artelt van het tractormuseum de 'Wyhra molen' hebben me geholpen. Gerhard Artelt bekeek de schade en raadde me aan contact op te nemen met Jürgen Tietze in Borna. De Landini reed nog steeds. Dus ik ging daarheen ondanks het gebrek aan compressie, en Jürgen heeft hem voor me gelast. Ik heb ook verschillende leidingen van hem gekregen. Na het losschroeven heb ik ze afzonderlijk geprobeerd totdat ik de juiste vond. Het probleem met mijn Landini is dat er geen andere in de buurt is, dus je kunt niet eens vergelijken. Gelukkig vindt in Leipzig om de twee jaar de oldtimer bijeenkomst van de Lanz-vrienden plaats, waar je nog wel iemand kunt vinden die je er iets over kan vertellen. Buiten Italië hebben de tractoren van de L-serie enige bekendheid verworven. De vanaf 1950 geproduceerde tractoren imponeren



De kop van de Landini L25 moet ongeveer tien tot vijftien minuten worden voorverwarmd met behulp van een brander.



Landini wilde de tractor zo eenvoudig mogelijk houden en zag af van controle instrumenten. De indeling van de versnellingen is ook nog even wennen.

Officine Meccaniche G. Landini & Figli bouwde de L25 van 1950 tot 1956.

door hun betrouwbaarheid en fraaie vormgeving. Blijkbaar lag de focus qua ontwerp op de opkomende dieseltrekker, zoals die destijds door SAME of Fiat werden gebouwd. Maar waarom moest deze een gloeikopmotor zijn? Het antwoord ligt in de geschiedenis van het bedrijf, die teruggaat tot 1884. In die tijd richtte Giovanni Landini (1859 tot 1924) een werkplaats op in Fabbrico in de provincie Reggio Emilia, waar hij speciale machines voor de wijnbouw repareerde en ontwierp. Maar Landini wilde boeren meer bieden. Hij toont interesse in verschillende aandrijfbronnen



en ontdekt zelf de verbrandingsmotor. Iedereen die rond de eeuwwisseling een positie in deze branche had, kreeg er mee te maken. Landini, die bij zijn ontwerpen altijd de arbeidsomstandigheden in de landbouw voor ogen heeft, is vooral enthousiast over het simpele concept van de gloeikopmotor. Hij was gefascineerd door deze eenvoudig geconstrueerde aandrijving, die geen speciale besturingseenheden vereist, relatief goedkoop te produceren is en grotendeels onafhankelijk werkt. Welke boer heeft tijd voor het tijdrovende onderhoud en de werking van stoommachines. Zo'n gloeikopmotor - dat is iets. Geen ketel die ontploft, geen

Overgenomen en vertaald uit het prachtige Duitse Oldtimertijdschrift:



De L 25 was ook verkrijgbaar als semi-rups voor veilige voortstuwing op het moeilijkste terrein.



kolen die moeten worden meege-sleurd en geen ingewikkelde mechanica zoals bij benzinemotoren. De lage compressie belooft ook een lange levensduur en deze aandrijving slikt bijna alle vloeibare brandstoffen. Landini stopt op den duur niet met het construeren van aandrijfbronnen. Zijn De volgende stap is de productie van een locomobiel. Deze komt in 1915 in de vorm van een frame met een horizontale gloeikopmotor en heeft al een overdekte bestuurdersplaats. Het is nu nog maar een klein stukje naar de tractor, en de eerste testmodellen verschijnen. In 1924 sterft de patriarch van het bedrijf. Het wordt aan de volgende generatie overgelaten om zijn nalatenschap voort te zetten: in 1925 brachten zijn zonen de eerste in productie genomen Landini-tractor uit. De eerste is voorzien van een verdampers koelsysteem, en brengt het aandrijfkoppel via een ingekaste ketting over op de versnellingsbak en

heeft een indrukwekkende 30 pk. De grote droom van de oprichter van het bedrijf is uitgekomen. In de jaren daarna produceerde het bedrijf een aantal verschillende modelseries met vermogens tussen de 22 en 50 pk. De bekendste versie is zijn Super Landini SL 50, die vanaf 1934 werd gebouwd en 45 tot 50 pk had met een enorme cilinderinhoud van 12.200 cc, evenals de kleinere BL 40 Buffalo, die in 1941 verscheen. Deze series worden in de loop der jaren in aanzienlijke aantallen geproduceerd, en Landini groeit uit tot de toonaangevende fabrikant van tractoren met gloeikop in Italië. Met de gemoderniseerde L-serie blijft de beproefde gloeikopstrategie ook na de oorlog waar. De tractoren zijn ook verkrijgbaar met stalen wielen of veldklauwen, maar de meerderheid van de kopers geeft de voorkeur aan de comfortabelere luchtbanden. Tot 1956 bestond de L-serie uit de typen L25, L35, L45 en L55 - het nummer

geeft telkens het nominale vermogen aan. De behaalde verkoopcijfers lijken Landini gelijk te geven. In die jaren produceerde de fabriek jaarlijks enkele duizenden gloeikoptrekkers. Naast de permanente model update komt de handtekening van de Landini-ontwerpers tot uiting in originele detailoplossingen. De Italianen monteren de radiator voorop het voertuig en de ventilator erachter, net als in een auto. Ze verplaatsen de besturing, smerinrichting en ventilator-aandrijving naar de horizontale motor in plaats van deze assemblages aan de zijkant te bevestigen. Het meest in het oog springende verschil zit hem in de vliegwielen, die het bij Landini eigenlijk zonder passende bescherming moeten stellen. Net als bij Heinrich Lanz in Duitsland menen ze in Italië dat ze met de simpele gloeikoptrekker een product hebben dat kan concurreren met de dieseltrekkers die op de markt komen. De makers van



De elektrische uitrusting met dynamo, accu en verlichting was er vanaf het begin, in 1956 kwam daar een elektrische starter bij.



Tot 1953 gaf de fabrikant het vermogen van 25 tot 30 pk op de tank aan.



De grote buis, in het midden van de koeler, bevordert een betere natuurlijke koeling.

Officine Meccaniche G. Landini & Figli - de volledige bedrijfsnaam - hebben het mis. De betere efficiëntie, de eenvoudigere bediening, het lagere gewicht en last but not least de wereldwijde triomf van de dieselaandrijving overtuigen de kopers meer dan de voordelen van een relatief eenvoudig ontwerp. Andere, nieuw gelanceerde Landini-gloeikopmodellen kunnen niet voorkomen dat de liefde voor de verbrandingsmotor met lage compressie over is. Hoe overtuigd de Italianen zijn van hun ontwerp, blijkt wel uit de versies met halfrupsaandrijving, die Landini naast de wieltrekkers zet. Ze hebben dezelfde motoren, maar zijn langer, breder en natuurlijk zwaarder. De L25 semicingolo, d.w.z. de half-rupsversie, weegt ruim een halve ton meer dan de wieltrekker, die rond de 1600 kilo weegt. Jens Quaas kocht en repareerde de gloeikop tien jaar geleden. Inmiddels heeft de Thüringer de techniek onder de knie, en heeft hij zich ook de fijne kneepjes van de startprocedure eigen gemaakt. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een brander. "Je moet het vijf tot vijftien minuten voorverwarmen, anders heeft

het geen zin. Als de ontstekingskegel, een puntige inkeping in het midden van de gloeikop, oranje/rood begint te kleuren, is de vereiste temperatuur van 700 tot 800 graden Celsius bereikt." Zodra hij het zei, draaide hij met een krachtige ruk aan het vliegwiel. En wat doet de motor? Hij start en loopt - achteruit! Ongelooflijk! Zelfs als je deze eigenaardigheid al kent, is het moeilijk te begrijpen. Dat moet ook; gloeikopmotoren moeten emoties aanwakkeren. Als de eenpitter zijn werk doet (nu op de goede manier natuurlijk) en opgewarmd is, bewijst de L25 zijn zuiderse temperament. De tractor gaat af als een raket. De in de gebruiksaanwijzing genoemde "velocita medie" - vertaald: gemiddelde snelheid - van 15 kilometer per uur laat men in de vierde versnelling al snel achter zich. Wat ook opvalt: de eencilinder draait verbluffend gecultiveerd, maar brengt toch de onmiskenbare volle slag met zich mee, die alleen kenmerkend is voor gloeikoppen. "Hij werkt het best onder belasting", zegt Jens Quaas, "als hij goed kan werken, voelt hij goed aan. Hij is ontworpen om zeer

Regelaar, smeereinheid en ventilatoraanrijving zijn boven op de motor gemonteerd, aangedreven door een rollenketting. De daarbij horende kettingkast, werd het onderscheidende kenmerk van de Landini gloeikoptractoren





De voetrem werkt op de remschoenen van de trommelremmen op de achterwielen via de rem-as en een stangenstelsel, de handrem op de transmissie via rembanden.

Verwarmingstechniek in actie: met zijn Landini L 25 bestuurt Jens Quaas een tractor van de toonaangevende fabrikant van gloeikoppen in Italië die zelden in dit land wordt gezien - inclusief zijn geweldige geschiedenis.



robuust te zijn. Als het moet, kan hij zelfs twee boomstammen tegelijk wegtrekken, ik heb dat uitgeprobeerd. Dan rookt hij zwart uit de uitlaat, maar hij redt het wel." Omdat de Landini-koorts hem ondertussen echt te pakken heeft gekregen, staat er nu een tweede L25 in de plaatselijke schuur. Hij is een jaar later gebouwd dan de hier gepresenteerde tractor, maar hij heeft al een slingerstarter. Er moet echter nog veel gebeuren, zodat de aankomende ritten naar tractorbijeenkomsten voorlopig met de eerste Landini gaan blijven. Omdat de evenementen meestal het hele weekend duren en Jens er graag overnacht, bouwde hij voor zichzelf een leuke kleine caravan en schilderde die in de tractorkleuren - uiteraard met het Landini-logo.

Tekst & foto's: Jens Kraus



Draai aan het wiel

In 1896 opende Charles Brouhot een fabriek voor landbouwmachines in Vierzon, Frankrijk. Hij wilde rond de eeuwwisseling het werk van de boeren gemakkelijker maken met mobiele en stationaire motoren. De machines van Brouhot maakte indruk met hun kracht, betrouwbaarheid en stille loop – en dat blijft tot op de dag van vandaag zo, zoals deze één-cilinder met drie pk bewijst.

p het "Concours de Moteur a Alcool" in mei 1902 hoopte Charles Brouhot op een kans, op het winnen van de gouden medaille, uitgereikt door het Ministerie van Landbouw. Een jury bestaande uit ingenieurs, zakenmensen en boeren beoordeelt de tentoongestelde motoren op vermogen, soepele loop, startvermogen en kosteneffectiviteit. Uiteindelijk beslissen de experts, over het ontwerp van de Fransman, en eren deze met de "Premier Prix" en de bijbehorende medaille. Zes jaar eerder, in 1896, had Brouhot in Vierzon een bedrijf opgericht dat landbouwmachines produceerde. Zijn bedoeling was om boeren door middel van mechanisatie te ontlasten van een groot deel van het zware handwerk. Hij observeerde al lange tijd de successen van de Duitser Nikolaus-August Otto en zijn inmiddels talrijke navolgers. Maar Brouhot ziet zichzelf niet zo; hij vertrouwt op het viertaktproces, maar wil de fouten van andere ontwerpers vermijden. Hij kijkt dus naar veel van de bestaande motoren en constateert dat een solide constructie, de juiste toleranties en goede smering veelbelovende fundamente zijn. Wat voor hem heel belangrijk

is, is een betrouwbaar functionerende ontsteking, geen vlamontsteking waarbij 'de wind de vlam uitblaast' of een trilontsteking die maar willekeurig werkt. Hij houdt niet van de magnetische laagspanningsontsteking die vaak aan Nikolaus wordt toegeschreven. August Otto's afslagontsteking bij dit systeem genereert een magneetanker dat in een magnetisch veld loopt een stroom die wordt "afgeslagen" wanneer een contact in de verbrandingskamer tijdens het draaien opent. Op dat moment ontstaat er een vonk tussen de contacten, waardoor het mengsel ontbrandt. Op verzoek van Deutz begon Bosch in 1887 met de serieproductie hiervan, en produceerde in 1889 zijn duizendste ontsteker. Het nadeel dat het in de verbrandingskamer geplaatste ijzeren contact geen hoge snelheden kan vorderen, speelt bij langzaam draaiende stationaire motoren nauwelijks een rol. Degelijke constructie en betrouwbare ontsteking zijn de sleutels tot succes van Brouhot, wat nog ontbreekt is een goed werkende





Als de klep omhoog staat, draait Leo het vliegwiel op, met voldoende snelheid treedt de compressie in werking en begint de motor te werken. Uit oude brochures blijkt dat Brouhot ook stoommachines bouwde.

snelheidsregeling. Het aanhouden van het juiste toerental onder belasting is van groot belang, vooral bij motoren die bedoeld zijn om via een generator elektriciteit op te wekken. Ook hier vertrouwt de Fransman op het beproefde. Een massief geconstrueerde mis/raak-controle met zware vlieggewichten werkt optimaal en bespaart bovendien geld. "Lagere belasting" betekent veel brandstof. Dit proces, in het Engels bekend als "hit and miss", brengt de uitlaatklep omhoog wanneer een vooraf ingesteld toerental wordt bereikt via de centrifugaal regelaar en een mechanisme, waardoor de compressie van de motor wordt weggenomen en dus ook de onderdruk. Omdat een snuffelklep als inlaatcontrole fungeert en tegen een zwakke sluitveer de lucht aanzuigt, valt ook hier de onderdruk weg en blijft de klep gesloten. Het zware vliegwiel blijft draaien totdat het toerental afneemt. De regelaar sluit vervolgens de uitlaat, de snuffelklep zuigt het brandstof-luchtmengsel weer aan en de motor start opnieuw. Eén of twee ontstekingen zijn vol-

doende om het vliegwiel weer te laten accelereren. Dan schakelt de regelaar weer uit en maakt het vliegwiel een paar "vrije omwentelingen", een vorm van vroege cilinderuitschakeling die tegenwoordig bijzonder modern is. Motorenverzamelaar Leo Theunissen uit Beek, Nederland, ontdekte zijn drie pk sterke Brouhot in de jaren negentig bij een Belgische autoverzamelaar. De machine paste niet echt in de collectie van de man, dus gaf hij hem weg. De motor werkte, maar was aan de buitenkant behoorlijk versleten. Tegenwoordig zou je zo'n object schoonmaken en de patina behouden, maar destijds deed Leo wat gebruikelijk is. Hij bewerkt elk onderdeel en schildert de eencilinder zoals die ooit het de fabriek in Frankrijk verliet. Petje af, goed werk geleverd. De motor ziet er werkelijk zo uit als toen hij bijna 120 jaar geleden werd afgeleverd. Wanneer precies is niet vast te stellen; het serienummer duidt op een laat model. Charles Brouhot produceerde deze motoren in serie van

1900 tot 1904, nummer 1081 was waarschijnlijk een van de laatste die de hallen in Vierzon verliet. Tegevoerdig draait Leo de eencilinder op propaangas. Dit betekent dat het vliegwiel geurloos en grotendeels emissievrij werkt, en de "reukgaten" van bezoekers van show's niet hindert. Het is belangrijk om goed te smeren voordat je begint, er zijn voldoende smeerpunten. Dan draait Leo de motor een paar keer rond, brengt de startnok in de startpositie om de klep gedeeltelijk op te tillen en grijpt stoutmoedig de spaken van het vliegwiel vast. Schommel dan één keer krachtig over het bovenste dode punt. De compressie treedt in en de eerste werkcyclus zorgen voor een mooie, ronde swing. Wanneer de motor het gewenste toerental bereikt, treedt de controller in werking en gaat de klep omhoog. Een paar "vrije" rotaties later sluit de uitlaatklep en twee of drie ontstekingen versnellen het vliegwiel. Een geluid als muziek, sommige jonge toeschouwers zouden



De vrijlopende krukaandrijving krijgt zijn smeermiddel via verschillende druppeloliespuiten. Het drijfstaanglager is gemaakt van massief brons en kan eenvoudig worden "vervangen" als het versleten is.



er spontaan mee "rappen". De uitlaat zorgt voor de nodige bas, maar het duurt even voordat je enige warmte voelt. Bewijs van hoog rendement en laag verbruik. Voor koeling is een eenvoudige watercirculatie voldoende

Tijdgeest in olie: Tegenwoordig ziet elke druppelautomaat eruit als een kunstwerk, voorheen waren dergelijke glazen "druppelmienna's" alledaags.



Een vliegwiel diameter van 980 millimeter zorgt voor een zeer rustige loop rond de 180 omw/min. Het feit dat het koelwater slechts langzaam opwarmt, getuigt van het hoge rendement.



Overgenomen en vertaald uit het mooiste Duitse Oldtimer-tijdschrift:

Oldtimer
TRAKTOR



de, waarvan de straal in een trechter stroomt en in de lucht afkoelt. Als de motor in de langzame demonstratiemodus draait, is dit vrijwel niet nodig; na enkele minuten zal het water alleen maar opwarmen tot de warmte van je hand. Het is gewoon leuk om naar het mechanische spel en geluid van deze motor te luisteren. Zoiets was 120 jaar geleden niet belangrijk, toen de Brouhot indruk maakte met zijn betrouwbaarheid en zuinigheid. Brouhots goede reputatie op het gebied van de motorconstructie werd zo solide dat hij zich vóór de eeuwwisseling waagde aan automotoren en iets later aan de bouw van complete auto's. Aangedreven door zijn eigen 2 cilinder, die hij in 1904 verdubbelde,

presenteerde hij in 1898 zijn eerste auto, waarmee hij in de jaren daarna begon te racen. De beste reclame destijds: met zijn viercilinder won Brouhot in 1905 de 1.335 kilometer lange Pyreneeënbeker. Hij produceert de auto in maar liefst 17 versies – van raceauto's tot touringcars. Charles Brouhot heeft er altijd voor gezorgd zijn klanten het beste te bieden als het om zijn stationaire motoren gaat – en daarbij verloor hij de verkoopprijs volledig uit het oog. Daarnaast moet je rekening houden met je dure raceactiviteiten en de veel te grote verscheidenheid aan modellen in de motoren en auto's. Een snelle heroverweging was nodig; in 1911 stopte hij met de autoproductie en wijdde hij

zich volledig aan zijn motoren. Maar die zijn al verouderd, en er is geen geld voor ontwikkelingen meer zoals hoogspanningsontsteking en circulatiesmering. Tenslotte werd Brouhot in 1914 failliet verklaard. De "Societe Francaise de Vierzon", die later naam maakte met gloeikop tractoren, nam veel van Brouhots ideeën en principes over en verwerkte deze in toekomstige ontwikkelingen. De nieuwe eigenaar gebruikte tot de Tweede Wereldoorlog de positieve naam Brouhots en produceerde onder het beproefde merk dorsmachines, pompen, hooibinders en andere apparatuur.

Tekst: Dirk W. Köster Foto's: Stephan R. Arnold

HONDA

Tuintractoren

Door Twan Jonker

Deel

24

HONDA POWEREQUIPMENT

Honda kent natuurlijk iedereen wel, en met name van de auto's en motoren. Soichiro Honda begon in 1948 een fabriek met louter alleen maar losse motoren voor fietsen te motoriseren. Hij begon daar echter al heel wat eerder mee in een kleine schuur in zijn geboorteplaats Hamamatsu. Voor de oorlog maakte hij ook al motoren voor de japanse marine vliegtuigen en produceerde hij ook zuigerveren voor diverse merken. Echter in 1945 verkocht hij deze fabriek aan Toyota. Na de oorlog was de economie in Japan zo slecht dat zelfs benzine zeer schaars was. Toch schrok het Honda niet af om toch de fabriek voor kleine motoren te beginnen voor de inbouw in fietsen. Hij zag dat er langzaam aan toch wel vraag zou gaan ontstaan naar goedkoop gemotoriseerd vervoer en ging hiermee dan ook volop aan de slag. Om de moto-



De Honda HT-3811 was het grotere broertje van de HT-3009.

ren was ook niet verboden om te hebben. De politie vond het wat verdacht ruiken, maar gaf hem de voordeel van de twijfel. Na een succesvol motorenfabriek te hebben werd na enkele jaren de eerste Honda auto gebouwd en al snel volgde er meer. Honda ging ook de productie van andere voertuigen aan, en ook de zitmaaier werd in de jaren 80 geboren.

Vanaf 1985 begon met een scootermodel zitmaaier. Vooral bedoeld voor de Aziatische markt, en niet veel later ook Amerika en Europa. De rest van de wereld had immers al kennis gemaakt met de Japanse



De Honda HT-3009 is de zitmaaier waarmee het voor Honda begon.

ren te kunnen proberen moest hij echter wel brandstof hebben en de motoren kunnen proberen. Maar brandstof stond onder toezicht van de Japanse autoriteiten en werden voorbehouden voor essentieel vervoer zoals politiewagen, brandweer en ambulance en transport van levensmiddelen. Er werd door een bevriend man die bij de overheid werkte, mondjesmaat wat benzine naar Honda gesmokkeld. Zo kon hij dan toch de motoren testen. Echter kwam de politie er toch achter en ging controleren bij hem. Hij had de benzine wat aangelengd met terpentine om wat meer brandstof te hebben. Terpentine was er gelukkig wel. Dat



De Honda HT-3810 was een tractormodel zitmaaier en had een cardanaandrijving. Machine heeft een degelijke bouw, maar toch blijft hij onverdiend minder gewild dan de Ht-3813.



De Motor van de Honda HT-3810 was een G400 uit de fabriek van Honda zelf. De motor loopt op benzine en is luchtgekoeld.

kwaliteit van andere Honda producten. En ook in de late jaren 70 was de eerste benzine loopmaaier al een feit en ook een groot succes gebleken. De HT-R3009 en HT-R3811 waren 2 van deze eerste modellen. De eerste was een instapmodel met een 8pk motor en de 2e een wat zwaarder model met een 11pk motor. Honda hield alles in eigen productie, ook de versnellingsbak en maaidek etc waren van eigen fabrikaat. De machines waren beiden handgeschakeld. Alles was van metaal en dik uitgevoerd. Ook was de machine zeer wendbaar en verkrijgbaar in zij-uitworp en als optie met een opvangbak aan de achterkant met een pijp langs je af. De kleinste had een 1 messig maaidek van 76cm en de grootste een maaidek met 2 messen en een breedte van 96cm. Ook dat zelfde jaar werd de HT3810 en HT3813 geïntroduceerd. Dit waren 2 tractormodellen met een cardanas aangedreven versnellingsbak en dus een staande motor. Beide waren op de koplamp na en wat andere kleinigheden geheel uitgevoerd van metaal. De HT3810 had een luchtgekoelde 1 cilinder Honda benzine motor van 10pk en was



Een Honda HT-3813 is de zwaarder versie van de HT-3810 en heeft een watergekoelde 2 cilinder Honda benzine motor van 13pk en een hoogliggende nokkenas.

elektrisch gestart. Het geheel was oerdegelijk en soms zie je zo nog steeds. Echter in de handel blijf je er nu (wat ik zeer raar vind) mee zitten in tegenstelling tot de HT3813. De HT3810 is in mijn ogen een zeer betrouwbare en degelijke machine voor niet al te veel geld tegenwoordig. De HT3813 daarentegen is zeer

gewild en wordt ook goed betaald. Mogelijk komt dat door de 2 cilinder watergekoelde Honda motor van 13pk die erin ligt. Mogelijk omdat de koeling met vloeistof geschied en het een krachtigere machine is, is deze waarschijnlijk ook meer gewild. Beide hebben namelijk hetzelfde maaidek en is dan 96cm breed en heeft 2 messen met zij-uitworp, ook was er een opvang optioneel mogelijk. Verder hadden de machines 5 versnellingen vooruit en 1 achteruit.

In 1986 kwam er een model uit dat tussen een zitmaaier en een mintractor zat. Deze had een maaidek,



Een Honda 2 cilinder motor zoals die terug gevonden wordt in de HT-3810

maar ook een hef, en had alle kenmerken van een mintractor zoals we die nu kennen van Kubota of Iseki. Naast het maaien kon je er mee ploegen, cultiveren etc. Toch was hij met zijn 11pk Honda 1 cilinder benzine motor toch maar vrij licht. In de Aziatische landen bleken ze toch wel populair te zijn bij de wat kleinere "keuter" boer. Hij was lichtvoetig, had een hef en aftakas aan de voorkant en achterkant. Dat lichtvoetige kwam weer heel goed van pas op de som drassige gronden aldaar. Hier zijn ze ook wel verkocht, maar een heel stuk minder. Toch denk ik dat ze vandaag de dag best gewild zullen zijn om hun veelzijdigheid en het merk zelf natuurlijk. Ook door hun 4 wheel aandrijving en hoge en lage gearing waren ze ondanks zijn lichtere motor toch overal inzetbaar. En zoals Honda is, natuurlijk ook heel betrouwbaar. In 1991 kwam er een zwaarder versie uit van deze versie machines. Het was de 5013 die zijn entree maakte. Hij had nu een 13pk Honda GX390 luchtgekoelde motor en als optie kon je nu kiezen tussen 2wd of een 4wd. Verder waren de uiterlijke kenmerken wat anders, maar was hij redelijk hetzelfde. Wel verbeterd en geüpgraded. Je



Een reclame folder van de Honda waarin duidelijk wordt gemaakt dat de Honda in prestatie niet minder is dan een auto die door hun wordt afgeleverd. Uiteraard kun je geen appels met peren vergelijken, het gaat hier om de kwaliteit uiteraard.



De machine met multi talenten is toch wel de Honda 5013. Hij was dan ook niet alleen bedoeld om het gras mee te maaien, en voor een ploeg draaide deze machine zijn hand, uhm.. wiel niet om!

kon hier ook alles mee doen wat je wilde. In Japan kreeg deze trekker de naam "Mighty Honda" Ook van deze trekker zijn er niet veel geleverd hier in Nederland. Maar ook deze trekker zou wel eens heel gewild kunnen zijn bij de verzamelaar of iemand die er werkzaamheden mee wil uitvoeren.

De Honda 5518 was met zijn 2 cilinder 18pk watergekoelde motor de sterkste van het stel. Je had hierin ook wederom 2 uitvoeringen. De 2 wiel aangedreven 5518A2 en de 4 wiel aangedreven 5518A4. Een zeer groot maaidek met 3 messen van 132cm was op deze machines te monteren. Maar dat was een optie, want standaard werd hij uitgevoerd met een 116cm maaidek met 2 messen. Ook kon je er een sneeuwschuif in 2 maten bij krijgen. Ploegen en andere landbewerkingen behoorde uiteraard ook tot de mogelijkheden.



Een zwaardere uitvoering was de 5518 met 2 of 4 wielaandrijving en 18pk benzine motor. Deze machine was te vergelijken met een Isaki of een Kubota minitractor. Hier is hij uitgevoerd met een voorlader.

Een kleinere machine die in die tijd ook geleverd werd, en meer bestemd was om te kunnen maaien, was de 4514 met een 2 cilinder watergekoelde Honda motor. De hele machine was opgetrokken uit metaal en was zeer degelijk uitgevoerd. Ook had hij een cardan aandrijving en dus geen riemen tussen motor en hydrostaatbak. Een 96cm maaidek was de standaard voor deze machine, maar optioneel kon je er een 116cm maaidek bij bestellen. Ook was een opvangbak een optie op deze machines. Anders was hij in zijuitworp uitgevoerd. Vandaag de dag kom je ze hier

nog wel eens tegen. Maar in goede staat wordt er dan ook nu nog steeds flink wat geld voor neer geteld. Dit vooral om het merk, maar ook om de degelijke uitvoering ervan. Maaidekken zijn bijna nooit rot en van dik materiaal uitgevoerd. Een zwaardere model was er ook in de vorm van de 4518. Ook deze had een 2 cilinder benzinemotor van 18pk en was vloeistofgekoeld. Een extra optie was een tussenmaaidek van 106cm, naast die van 96cm en 116cm. In Frankrijk zijn deze machines (zowel 14pk als 18pk) zeer gewild om hun motor met vloeistofkoeling. Loopt een luchtgekoelde motor nog wel eens wat warmer met grote hitte zoals we die in Frankrijk kennen, doet een vloeistofgekoelde dit weer een stuk minder.



Eenzelfde machine maar dan met een maaidek. Deze machines hadden ook een hef inrichting en optioneel kon die ook een aan de voorkant gemonteerd worden.

De latere HF Series (Vanaf 1991) kenne we eigenlijk allemaal wel zo'n beetje en zie je dan ook regelmatig nog wel eens maaien. Ze worden veelal bij de firma Castलगarden/GGP gebouwd onder Honda specificatie. Wel zijn ze nog altijd goed gebouwd met goede en betere maaidekken dan die van Castलगarden (dikker en beter staal). Toch was er een overeenkomstig probleem met de Castलगarden van die tijd bij de



Een machine die wat later ten tonele verscheen was de degelijke HT-4514. Heel af en toe zie je ze nog wel eens.



Een wat mindere machine als je het mij vraagt is de HF-2213 serie. Niet zozeer qua bouw en motor, maar wel de hydrostaat is berucht. Ook de maaidekken op deze series veranderde nog wel eens in een krokante gatenkaas. Wel zijn ze populair geweest en veel verkocht.

hydrostaten. Deze werkten in principe gewoon goed, en ook voor lange tijd, maar toch gingen ze op den duur kapot en dan was er geen onderdeel meer voor te verkrijgen. Deze hydrostaten van Tecumseh Peerless staan dan ook bekend als berucht. Niemand kan ze meer repareren omdat er niets voor te krijgen is. Het resultaat: Even rijden en dan valt de machine stil doordat olie warm wordt en de speling op de plunjer te groot worden en de lekkage van olie langs de plunjers te hoog wordt. Geen aandrijfkraft helaas meer. Erg jammer want de rest van de machines waren prima! Ze hadden wel een plastic motorkap die



Het maaidek van dichtbij zoals we hem vinden op de nieuwere machines vanaf 2005 ongeveer. De messen worden aangedreven door een tandriem en zijn getimed.



De beruchte Tecumseh Peerless hydrostaat van een Honda HF-2213. Gaan ze brommen en raken ze hun kracht kwijt, dan is het helaas einde oefening. Onderdelen zijn er niet meer voor.

nog wel eens kapot ging door te weinig bescherming aan de voorkant. Maar technisch waren ze goed gebouwd, met een Honda 1 of 2 cilinder motor. De hydrostaatbakken van deze machines lagen direct onder de middenconsole tussen de benen en dreven de wielen aan met een ketting en tandwielen. De latere versies hadden weer een betere hydrostaat die direct die wielen aandreef en deel uitmaakte van de achteras. De nog latere series met ronde neuzen hadden een heel goed stevig en fijn maaidek met 2 ventilatoren erop die het gras samen met de messen achter in

de vangbak deed blazen. Doordat er nu een hogere zuigkracht van het maaidek was, resulteerde dat in een mooier opvangresultaat. Bijna 99% van het gras zou daardoor opgezogen worden en niet meer achterblijven op de grasmat. Verder was de kwaliteit dan ook gewoon weer Honda, al werden veel dingen nog steeds bij Castलगarden gemaakt in Italie.

In een volgend verhaal ga ik weer verder, maar nu ga ik een klein intermezzo inlassen naar aanleiding van een verhaal dat in de afgelopen KLW den Uitlaat heeft gestaan. Namelijk de Restauratie van mijn Moes motor. Een uitstapje dus!



Dit is de Honda hoe hij nu is. De HF-2217 is een dure machine maar wel een goede machine. Zijn maaidek heeft de capaciteit om heel goed gras op te vangen doordat een 2 tal ventilatoren de messen helpen het gras naar de vangbak te blazen.



De Puzzelhoek

December

Wintersport

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

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

De overgebleven letters vormen een belangrijk beschermingsmiddel:

Denksport
PUZZELBLADEN

Attentie: Oplossing insturen, bellen of mailen vóór 27 januari 2024



In en Uitlaatjes

Te koop

Gevraagd



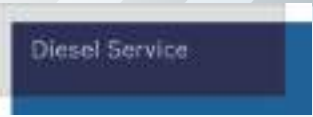
Loon en
Grondverzet
A.van Leuken

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

VISSER

www.visserautoelectra.nl

autoelectra-dieselservice



DIESELPOINT

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



**IN- & VERKOOP
TRACTOREN
EN MACHINES
OISTERWIJK**

info@honpijnenburg.nl

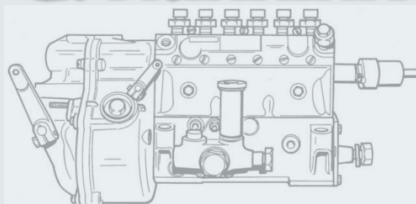
+31 (0)642780818

Logtsebaan 17

PIJNENBURG
HANDELSONDERNEMING



**Diesel Service
G. Hannink**



06 53 94 11 44



JOS MARTENS

TUIN & PARKMACHINES
LANDBOUW

Ginderdoor 55 - Mariahout 0499 - 42 31 31

www.josmartens.nl



Ton van Uden Transport

Zijtaart | 06 53651188



LEON VAN UDEN

TRANSPORT



Handelsonderneming

A. HEESAKKERS

De Smalspoorman



Werkplaats

Showroom-werkplaats

www.smalspoortrekkers.com



In en verkoop en reparatie
Aarle-Rixtel
06 - 12290484
www.tbroks.nl

R VERHUUR
SWINKELS
VERHUUR AANHANGWAGENS
EN KOELWAGEN
Tevens verkoop gasflessen
 Eind 1B 5694 NL Son en Breugel
 T 0499 - 475660 M 06 - 54225123

Kersten
Agri-handelsonderneming



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

Museum
Hoeve
Strobol

Ambachtelijk museum op 1600 m²
www.hoestrobol.nl

HANDELSONDERNEMING
VAN SCHIJNDEL



Beekerheide 2
5741 HC Beek en Donk
Tel: 0492 - 461301
Fax: 0492 - 465180
www.handelsondernemingvanschijndel.nl

Ontdek de historie van Grond, Weg en Waterbouw machines!

Museum

www.bouwmachinesvandeent.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



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 | info@derietkamp.com



**Alle kennis.
Bijna alle bomen.**

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



W. van den Biggelaar

Grondwerken en Persboringen BV

Duikers maken zonder graven,
in elke gewenste diameter



Joop Heijmans
Tel: 06-24651928
Magnetiseur
Wichelroedeloper



De Aardstraal



Landbouw en Tuin-Parkmachines
Reparatie, onderhoud en verkoop

V. VAN VIJFEIJKEN
MECHANISATIE

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

UNIVERSELE ELASTIEKEN

IN ALLE MATEN,
GESCHIKT VOOR OA:

- PARTYTENTEN
- ZEILBOTEN
- ZEILEN
- PLEZIERJACHTEN
- MARKTKRAMEN
- 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

WWW.EUROFARMTOYS.NL

LANDBOUWMINIATUREN - TRAMPOLINES

De grootste collectie farmtoys van Zuid-Nederland!



bruder

BRITAINS

10a!

GLANS

weise-toys

YONSCOT

ERTL

ROS

WIKING

1:18

FIRST CRANT

SPECCAST

Schuco

CAT

siku

Doevendans - Bernhardweg 19 - 5394 AG - Oijen





**VAN DER ZANDEN
VERHUUR**

BOEKEL 06-15387790

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

WWW.VANDERZANDENVERHUUR.NL
Verhuur van tenten en partybenodigdheden

maakt uw feest compleet!

imotik
Think forward

**MOBIELE
MACHINEBOUW**

#Engineering #Constructie #Elektra #Hydrauliek #Software

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

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

- ✓ 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

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.hovestrobol.nl



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

Betrouwbaar, flexibel en ervaren!

Meer weten? Vraag ons naar
de mogelijkheden.



T 0413-474036 E info@verba.nl
www.verba.nl

VERBA 