

den uitlaat

Tweemaandelijks clubblad van de KLV



Nr. 1 februari 2024

Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging





H. KUIJPERS BV

www.hkuijpers.nl

Sloopwerken

**Infra en
Grondwerken**

(sier)Bestratingen



Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode



Loon en
Grondverzet
A.van Leuken

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

VISSER

www.visserautoelectra.nl

autoelectra-dieselservice

BOSCH

Diesel Service

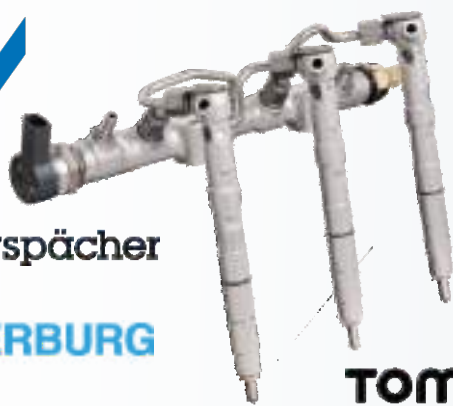


DIESELPOINT

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



Eberspächer



TOMTOM  **WORK**

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



IN- & VERKOOP TRACTOREN EN MACHINES OISTERWIJK

info@honpijnenburg.nl

+31 (0)642780818

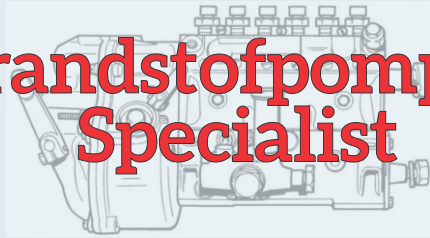
Logtsebaan 17

PIJNENBURG
HANDELSONDERNEMING



Diesel Service G. Hannink

Brandstofpompen Specialist



Oldtimer brandstofpompen
en verstuivers

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

Meer dan 50 jaar ervaring!

Reutummerweg 31, 7651 KK Tubbergen

06 53 94 11 44

g.hannink@hotmail.com



JOS MARTENS

TUIN & PARKMACHINES
LANDBOUW

Ginderdoor 55 - Mariahout 0499 - 42 31 31

www.josmartens.nl



Ton van Uden Transport
Zijfaart | 06 53551188



LEON VAN UDEN

TRANSPORT

Handelsonderneming

A. HEESAKKERS

De Smalspoorman

Tevens alle slooponderdelen van Holder



Werkplaats Wilhelminastraat 22
5738 AE Mariahout

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

www.smalspoortrekkers.com

T Broks
Agrarische handelsonderneming en dienstverlening



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

R VERHUUR
SWINKELS

**VERHUUR AANHANGWAGENS
EN KOELWAGEN**

Tevens verkoop gasflessen

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

Kersten
Agri-handelsonderneming



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

Museum
**Hoeve
Strobol**

Ambachtelijk museum op 1600 m²
www.hoestrobol.nl

HANDELSONDERNEMING
VAN SCHIJNDEL



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

www.handelsondernemingvanschijndel.nl

Ontdek de historie van Grond, Weg en Waterbouw machines!

Museum

www.bouwmachinesvantoen.nl

**BOUWMACHINES
VAN TOEN**

 **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.**

DOONERDONK 4
5492 VJ SINT-OEDENRODE (NL)
T +31 (0)413 - 480480
INFO@VDBERK.NL - WWW.VDBERK



VAN DEN BERK
BOOMKWEKERIJEN

W. van den Biggelaar

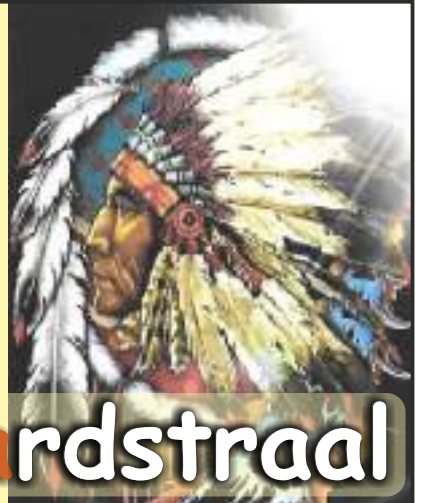
Grondwerken en Persboringen BV

Duikers maken zonder graven,
in elke gewenste diameter



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

Joop Heijmans
Tel: 06-24651928
Magnetiseur
Wichelroedeloper



De Aardstraal



Landbouw en Tuin-Parkmachines
Reparatie, onderhoud en verkoop

V. VAN VIJFEIJKEN
MECHANISATIE

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

UNIVERSELE ELASTIEKEN

IN ALLE MATEN,
GESCHIKT VOOR OA:

- PARTYTENTEN
- ZEILBOTEN
- ZEILEN
- PLEZIERJACHTEN
- MARKTKRAMEN
- 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

Galliërsweg 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!



EUROFARMTOYS@HOTMAIL.COM

DOEVENDANS

+31 (0)412 - 482214

Bezoek op afspraak

bruder

BRITAINS

10al

CLAAS

weise-toys

HORSCOT

ERTL

ROS

WIKING

1:18 UNIVERSAL ADDRESS

FIRST GEAR

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!

inotik
Think forward

**MOBIELE
MACHINEBOUW**

#Engineering #Constructie #Elektro #Hydrauliek #Software

Wij zoeken technische talenten
info@inotik.nl | Zandhoek 21h, 5427 PJ Boekel

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





**UW ONDERHOUD EN
SERVICE VOOR AL UW
TUIN & PARK MACHINES**

06 - 27 444 891
MET MOBIELE WERKPLAATS

VENKANT 7 V17, 5271 SP, SINT MICHIELSGESTEL

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

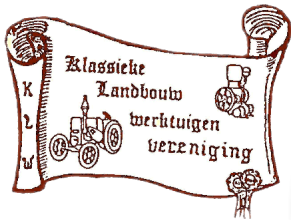
Penningmeester

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

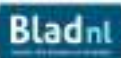
Eindredactie. Ontwerp en opmaak

Jan van Rooij Klaverhoekseweg 26
5681 PX Best E-mail: jwm.vanrooij@home.nl
Tel: 06 40955017

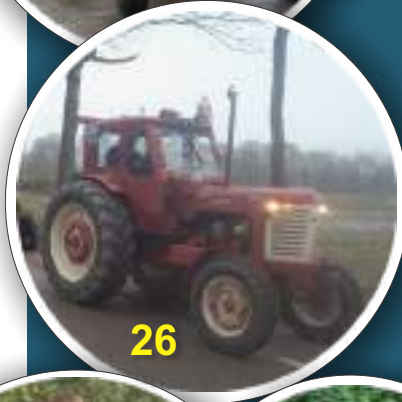
Medewerkers

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

Druk, afwerking en verzending
BladNL Postbus 1286 Maarsse



KLW is aangesloten bij:



10. Colofon/Inhoud
11. Voorwoord
Info redactie
12. Voorjaars ploegdag
In memoriam
13. Bloesemtocht
Voorjaars ruilbeurs
Jaarvergadering
14. Stand van zaken
Toertochten
15. Kerst 2023
16. Nieuwjaarsborrel
Oplossing puzzelhoek
Rijmke
17. Motorische Demo dagen
18. Evenementen kalender
21. Stoomdagen
22. Sponsoring KLW
25. Brand; voorkom teleurstelling
26. Ik geef de krik
29. Vandeuve
36. Pakezel (Mulag)
42. Oud nieuws uit 1948
44. Twee-eiige tweeling
50. Nummer één
54. Moës Diesel
58. De puzzelhoek
59. In- en uitlaatjes

Inleveren Copy
volgend nummer
vóór 25 maart 2024

www.klw-vereniging.nl

E-mail: webmaster@klw-vereniging.nl



Voorpagina: uit Facebook

Voorwoord

Vorbereiden en regelen

Met het schrijven van dit voorwoord hebben we de feestdagen alweer achter de rug, en is het ineens weer hartje winter. Na veel wateroverlast gehad te hebben, vriest het nu alweer bijna een week. Wat wel weer een mooie gelegenheid is om in de schuur alles klaar en in orde te maken voor de komende lente; mits je kachel goed brand. Ook wij als bestuur en de verschillende commissies zijn we alweer druk in de weer met de aankomende activiteiten. De grond voor de voorjaar ploegwedstrijd is Henk alweer aan het regelen, en de eerste toer-tocht is al uitgezet. Ook met het grasmaaien zijn we weer bezig, Gerard heeft al een aantal percelen grasland

geregeld. Ook de voorbereidingen voor het Plattelands festival zijn alweer in volle gang. In het bestuur zijn we nog naarstig opzoek naar een nieuw bestuurslid; want met z'n vijven op 850 leden is niks te veel, en als er ergens iets gebeurt zijn we snel met te weinig mensen. Dus voelt u zich geroepen om ons te versterken in bestuur, of weet u iemand dan horen wij het graag, en kijken we samen hoe we daar een mouw aan kunnen passen. Verder iedereen weer veel leesplezier in Den uitlaat en tot ziens op een van onze evenementen in het komend KLV-jaar

Tjef Broks



info redactie

Je kijkt weer in de eerste Den uitlaat van 2024, de feestdagen zijn alweer voorbij. en we beginnen aan een nieuw Den uitlaat jaar. We gaan er ook meteen flink tegenaan met 68 pagina's, dus weer goed gevuld met allerlei artikelen, informatieve maar ook leuke verhalen. Twan Jonker stapt voor een paar keer over op een ander onderwerp dan de tuintractoren waarover hij altijd schrijft. Zelf ontdekte ik een zelfgemaakte fout in de nieuwe kalender, maar misschien had niemand nog niet gezien dat januari één dag minder heeft. Maar ja wie werkt maakt fouten, wie veel werkt maakt veel fouten, en..... ik ken zelfs mensen die geen fouten maken. Toch veel leesplezier (red)



VOORJAARS PLOEGDAG

Op zondag 7 april word weer de KLV voorjaars ploegdag gehouden. Welk perceel het wordt; dat weten we nog niet omdat het dan nog nat kan zijn. Er wordt weer geploegd in 4 categorieën te weten; heen en weergaand, rondgaand hef, rondgaand wiel en parallel. Vorig jaar hadden we 41 deelnemende ploegers. We willen de ploegers graag ontvangen vóór 10.00 uur met een kop koffie, en daarna meteen de loting, zodat we op tijd kunnen beginnen met ploegen, zodat iedereen weer op tijd naar huis kan. Je kunt je opgeven bij Coen Verhoeven 06 10821269 (na zes uur) of per mail, verhoeven.coen8@gmail.com. Deelname kost 20.- Euro per ploeger, hierbij krijgt men ook een lunchpakket en koffie. We zien je graag verschijnen, de locatie van het perceel is zoals gezegd nog niet bekend, houd daarom de website goed in de gaten.

Coen Verhoeven



Jan van Uden 1940 - 2024



IN MEMORIAM

Op zaterdag 27 januari J.L. hebben we afscheid genomen van Jan van Uden. Na de constatering van een slopende ziekte in 2023 in een verder gevorderd stadium, is Jan toch nog zeer onverwacht in zijn slaap overleden op zondag 21 januari. Met lidnummer 95, hoort Jan bij de groep van eerste leden van onze Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging. Aangespoord door broer Janus werd Jan omstreeks 1987 lid

en voelde hij zich erg op zijn plek bij K.L.W. Met zijn technische achtergrond en werkervaring was hij een vraagbaak voor velen en hielp hij veel hobbyisten weer op weg, hij deed dat gewoon, dat was zijn stijl, vaak zonder voorwaarden of tegenprestatie. Trots was hij op zijn 4 Deutz stompkop tractoren, die allemaal in de zelfde stijl gerestaureerd zijn. Jan stond altijd klaar als er werkzaamheden verricht moesten worden voor een evenement, nooit was iets te veel en als je Jan vroeg om een klus aan te pakken wist je dat het goed zou komen, je kon er blindelings op vertrouwen. Zo werkte hij jaren lang samen met vele collega hobbyisten mee aan het "club gevoel" van KLV. Hiervoor ontving hij in 2007 de titel vrijwilliger van het jaar. Toen de zorg voor zijn vrouw groter werd, deed Jan dan ook een stapje terug met activiteiten voor onze vereniging. Met veel respect zullen wij Jan blijven herinneren als een hele goede vriend en collega hobbyist. Namens het bestuur en leden van onze vereniging, bedanken wij Jan voor alles wat hij voor KLV betekend heeft, moge zijn tomeloze inzet een voorbeeld zijn voor ons allen.

Wij wensen zijn vrouw Jo, kinderen, kleinkinderen en familie heel veel sterkte toe in de komende tijd.

BLOESEMTOCHT 2024



De Bloesemtocht word dit jaar verreden op 24 april, en is ook dit jaar weer uitgezet door Wim Janssen en Peer van Herwijnen. Deze hadden al aangegeven dat ze dit jaar een keer op een andere locatie willen starten, zodat we eens een andere kant van de omgeving kunnen zien. We starten dit jaar dus vóór het water, namelijk in Hedel. Bij de Boerengolf Hedel, van familie van Zeelst, Achterdijk 57 5321 JB Hedel. We kunnen daar vanaf 9.00 uur verzamelen. We willen starten met het rijden van de tocht, tussen 10.00 uur en 10.30 uur. Aanmelden voor deze bloesemtocht kan met het inschrijfformulier dat bij deze Den uitlaat zit. Of je mailt dit naar inschrijvingenklw@gmail.com. De kosten voor deelname aan deze tocht zijn: € 12,00,- voor clubleden, en € 17,00,- voor niet KLV-leden, en de kinderen tot 12 jaar mogen gratis mee. Graag aanmelden vóór 8 april, zodat we tijdig het aantal deelnemers weten. Voor vragen kun je altijd contact opnemen met Gerard Smits telefoon: 06 53187886.

Gerard Smits.

VOORJAARS RUILBEURS



Op 24 maart is weer onze jaarlijkse voorjaars ruilbeurs. Let op; één week eerder dan normaal i.v.m. Pasen. Dus dit jaar niet wanneer de klok verzet word, maar de week ervoor. De plaats is wel weer hetzelfde als altijd bij de firma Kuijpers op het Hei-eind 1 in Nijnsel. Parkeren tegenover de Vresselse hut op het showterrein. De handelaren zijn weer welkom vanaf 7.00 uur en de bezoekers vanaf 8.00 uur, de entree is 2 Euro per persoon, op vertoon van de lidmaatschapkaart gratis. De catering zal weer zorgen voor de inwendige mens. Voor de handelaren word geen staangeld meer gevraagd, dus iedereen kan gratis met zijn handel op de ruilbeurs komen staan. Graag tot ziens op 24 maart.

Tjef Broks

JAARVERGADERING

Op woensdag 3 april is er weer de jaarvergadering in de Vresselse hut in Nijnsel, waar we jullie weer voor willen uitnodigen. Dit om samen met ons, alle cijfers en evenementen van 2023 nog eens na te willen lopen, en 2023 op die manier af te sluiten. Ook laten we weer een fotooverzicht van al de evenementen van 2023 zien. Dus graag zien we jullie op 3 april va 20.00 uur in Nijnsel.

Bestuur KLV

STAND VAN ZAKEN

Plattelands

festival



De Plattelandscommissie als al weer enige tijd bezig om weer een mooi plattelandsfestival neer te gaan zetten. Deze vindt plaats in het weekend van 6 en 7 juli a.s. Inschrijven hiervoor kun je door de inschrijfformulier- en die bijgevoegd zijn bij de volgende versie van Den Uitlaat (aprilnummer). We hebben dit jaar voor het thema **International** gekozen. Dus hopelijk krijgen we van dit merk mooi wat exemplaren bij elkaar. De indeling van het terrein is bijna helemaal klaar, we hebben voor een andere indeling dan als afgelopen jaar gekozen. Hierdoor zal het ook zeker een mooie show gaan worden. Waardoor er op de hele show genoeg te zien en te doen is voor jong en oud. Uiteraard hebben we dit jaar ook weer vrijwilligers nodig voor het opbouwen van de show, maar ook voor in het weekend zelf, heb je hier interesse in laat het ons dan weten. Een belangrijk puntje waarvan iedereen op de hoogte moet zijn is; Dat deelname van het festival geheel op eigen risico is, het is dan ook van belang dat iedereen er zelf verantwoordelijk voor is dat hun materiaal verzekerd is. Wij hebben er ontzettend veel zin in, en wij hopen jullie natuurlijk ook.

De plattelandscommissie



TOER TOCHTEN

Ieder jaar organiseren we als club een 4-tal tractor toertochten. Zoals jullie ongetwijfeld weten zijn dit de Bloesemtocht, KLW-toertocht, Verrassingstocht en de Kerstrit. Stuk voor stuk erg gezellige en leuke tochten waar veel leden plezier aan beleven. Lijkt het jou leuk om een keer een tocht (mee) te organiseren en de mooie plekken uit jouw omgeving te laten zien? Meld je dan bij Gerard. Bij het organiseren van de tocht kun je rekenen op ervaring en ondersteuning vanuit het bestuur. Voor meer informatie: Gerard Smits 06 53187886.



KERSTRIT 2023 VEGHEL

Met kerstmuts en zonnebril on tour in december

Vaste prik op de KLV Evenementen-kalender is de Kerstrit op de zondag vóór kerst. Dit jaar tekende Jos en Petra Heijmans voor de organisatie. Dat belooft vooraf al een geslaagde rit, want samen met hun 'aanhang' staan ze er om bekend alles tot in de puntjes te verzorgen. In de weken voorafgaand liep het met de inschrijvingen wat stroef, maar uiteindelijk stonden er op zondag 17 december in Veghel toch 50 versierde tractoren met in totaal 75 deelnemers klaar voor vertrek. De weersomstandigheden waren uitzonderlijk goed; droog met een temperatuur van 10 graden. Bij Toon Verbeek in de schuur werden we gastvrij ontvangen. Toon is zelf geen lid van onze vereniging, zelfs geen bekende van Jos, maar door een broer van Jos met elkaar in contact gebracht om bij hem deze dag te organiseren. Na de koffie met wat lekkers, werden we in twee groepen op pad gestuurd.



De route ging vanuit Veghel richting Keldonk, Nijnsel en Sint-Oedenrode weer naar Veghel. Onderweg kwam de inwendige mens niks te kort tijdens een tussenstop. De pauzeplaats was bij BK Sneltransport, vlakbij bij Abemec Veghel. Vanachter het raam van de showroom begroette de nieuwste tractormodellen onderweg onze oudjes. Door weer een andere broer van Jos werden we bij diens werkgever verwend met broodjes worst. Inmiddels waren beide groepen gearriveerd en werd er onderling flink wat af gebuurt. Dat

is dan weer het voordeel wanneer je met een kleinere groep bent, dat je gedurende de dag iedereen tegenkomt. 's Middags werden we getrakteerd op een flinke dosis zonneshijn. Een zonnebril was geen overbodige luxe om je zo te wapenen tegen de felle laagstaande zon. Want om nou je kerstmuts over je ogen te trekken is ook geen succes. Het tweede gedeelte van de route leidde ons via de drukke straten van Veghel naar Vorstenbosch en Heeswijk-Dinther. Daarna nog de gebruikelijke tussenstop met wat lekkers, waarna we weer mooi op

tijd aankwamen in Veghel bij onze gastheer. De lucht van gebakken hamburgers kwam ons bij aankomst al tegemoet. Tot slot werden onder het genot van een pilsje de 'dagwinnaars' bekend gemaakt. Marvin Steenbakkers won in zijn strakke kerstmaatpak de prijs voor mooist versierde kerstman. Rene Kersten nam de prijs mee naar huis

voor de mooist versierde tractor, met zijn MB 800 in kerststijl. Toen hem vervolgens werd gevraagd of hij de organisatie voor volgend jaar op zich wilde nemen, was het antwoord al vlug ja. Dus volgend jaar zal de Kerstrit waarschijnlijk in de buurt van Middelrode/Den Dungen plaats vinden. Als laatste dank ik Jos en zijn 'aanhang' voor het organiseren van deze gezellige dag.

Emiel Van Vugt

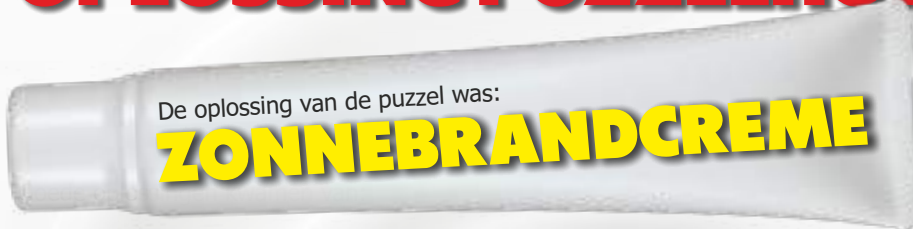


NIEUWJAARSBORREL

Op 3 januari werd het eerste evenement van 2024 alweer een feit. Het was de nieuwjaarsreceptie, een moment waar we in de Vresselse hut vanaf 20.00 uur, onder het genot van een hapje en een drankje iedereen een goed nieuwjaar konden wensen, en wat bij konden buurten over de feestdagen. Ook hebben we even kort een overzichtje van 2023 gegeven. Ons ledenaantal is in 2023 met 5 leden toegenomen, en hebben we toch nog 12 evenementen gehad, buiten de maandelijkse praatavond dus hebben we zeker niet stil gezeten. Verder was het gewoon een gezellige avond, en omdat het voor verschillende ook nog vakantie was, hadden sommige ook niet zo'n haast om naar huis te gaan.

Tjef Broks

OPLOSSING PUZZELHOEK december



De goede oplossingen kwamen van:

Jan van der Aa	Boekel	Frans van Haaren	Haaren	Nico Nendels	Alem
Riek van Alebeek	Den Dungen	Neanne de Haas	Best	Alexander Reloe	Lieshout
Toon Bekkers	Boskant	Jan van Herk	Riethoven	Marianne van Schie	Amsterdam
Dilia van den Berg	Nijnsel	Cor van Heumen	Well	Ellie Smolders	Boskant
Sjaak van den Bosch	Maarheeze	Joke Jacobs	Boxtel	G. Streef	Leerdam
John Brands	Boskant	Chris Jansen	Valkenswaard	Rieky Termeer	Spoordonk
Ad van den Broek	Hedel	Leo Koolen	Erp	Wilma Termeer	Boxtel
Harrie van den Broek	Poppel	Willie Koolen	Keldonk	Leo van Uden	Mariahout
Carla Clercx	Boxtel	Jan-Willem de Kort	Sint Michielsgestel	Ton van Uden	Zijtaart
Leo Coppelmans	Son	Vincent van Kuringen	Gerwen	Annie Verbakel	Nijnsel
Frans van der Doelen	Vinkel	Rohald van de Linden	Mariahout	Maarten Wouters	Stiphout
Theo van Eert	Sint Oedenrode	Paulien Maas	Nuenen		
Sjef van Goch	Empel	Hans van der Made	Sint Michielsgestel		

RIJMKE



Naow meugde nog zoew veul kracht hemme,
of pk's op reserf..... hebbe stoan.
Tege manne,..... die oan't zellefde zeel trekke,
doar kan..... niemand nie teegen oan."

'k Had da liever stil gehaowen,
en 't liefst van al..... ur volledig over gezweegen,
moar dordur heb ik hiermi ok,
een les..... in nederigheid gekreegen.

Naa meugde zén.....wie da ge wilt.
Al is't..... de keuning van't land.
Mer manne die oan oawen zeel trekken,
hedde beeter..... oan uwe eige kant!

Guy Verellen (Nostal Gie Vur Ellen)



Motorische demo-dagen 19-20-21 april 2024

Vriendenclub de Krum organiseert in het weekend van 19, 20 en 21 april voor de tweeëntwintigste keer de Motorische Demo-Dagen. Het Showterrein is te vinden op de roemruchte locatie aan de Heesakkerweg te Asten. Het is onze organisatie een groot genoegen u ook dit jaar weer te verwelkomen. De Motorische Demo-Dagen brengen in één weekend vol sfeer "vele hobbyisten van jong tot oud" met talrijke oldtimertractoren bijeen. De Motorisch Demo-Dagen doet zijn naam met alle festiviteiten volop eer aan, want qua demonstraties is er van alles te zien en te beleven. Zo kunnen we u al vele jaren verwelkomen met een heus "Tractorpulling terrein" voor Oldtimertractoren, waar weer veel spannende taferele van de revue zullen passeren. Als vanouds worden op het ploegterrein weer verschillende demonstraties verzorgd zoals ploegen en boomstam slepen. De aanwezigheid van een waterrem maakt het mogelijk de PK's nauwkeurig af te lezen. Stichting Smid Renders demonstreert hoe op een 'historische kopieermachine' uit 1950 klompen gemaakt worden. Deze machine wordt aangedreven door een Lanz Stoomlocomobiel van 21 PK en weegt maar liefst 6 ton. Te midden van het terrein worden volgens traditie van midden de vijftiger jaren de rogge gedorsen. waar "Dorsploeg Deurne" tijdens de show een dors demonstratie verzorgen. Deze happening staat ook weer bol van kinderactiviteiten. Zo is er op het midterrein veel vermaak met activiteiten en speeltoestellen zoals een grote zandbak met speelgoed, springkussen, wipkippen en een grote attractie zoals een intense Piraten Run stormbaan en de Shooting haai als twee enorme luchtkussens. Over het gehele terrein is er bovendien een geweldige "Speurtocht" op touw gezet, waar je alles aan de weet komt over het boerenleven. De "Agrarische Speurtocht" vindt dit jaar

voor de 8e keer plaats. Verder zijn er ook veel Marktkramen aanwezig met misschien wel dat ontbrekende onderdeel waar u al heel er lang naar op zoek was. Op het terrein zijn er ook veel woonwagens te bezichtigen die rond de dertiger en veertiger jaren door de kermislieden werden gebruikt. Het zijn nog altijd zeer authentieke woonwagens met veel houtsnijwerk en geslepen glas. Naast de woonwagens is er voor de deelnemers direct aan het showterrein een overnachtingsplaats. Ook bestaat het evenement als vanouds uit veel livemuziek. Op vrijdag trapt de Limburgse Rock 'n Roll feestband Trade Mark af, die met hun 37ste jaargang aan ervaring de juiste snaren weten te raken om er een ongekend oorverdovend feest van te maken. Zaterdag wordt het voor het tweede jaar op rij, met regioband Fiesta Orkesta een grote gezelligheid aan feest. Zondagmiddag is het weer Ready to rock met Roy Janssen Live on Stage met een super sfeer en alle herkenbare muziek uit de 60's, 70's, 80's. Uiteraard worden alle optredens het gehele weekend omlijst door de oerhechte DJ Peerke van Drive-in show Fiësta. De feesttent is op vrijdag en zaterdag van 20.00 uur tot 01.00 uur GRATIS toegankelijk voor bezoekers vanaf 18 jaar. Het terrein is zaterdag en zondag van 09.00 uur tot 18.00 uur geopend. Entree € 5,- en kinderen onder de 12 jaar krijgen gratis toegang. De feesttent is op vrijdag en zaterdag vanaf 20.00 uur tot 01.00 uur gratis toegankelijk voor bezoekers vanaf 18 jaar. Dit alles zal plaatsvinden op 19, 20 en 21 april 2024 op het showterrein aan de Heesakkerweg te Asten. Voor meer informatie kunt u terecht bij organisatie VC de Krum. Website: www.vcdekrum.nl E-mail info@vcdekrum.nl - Tel: 06-53251808.

Allemaal tot ziens op 19, 20 en 21 april 2024.

Evenementen

Kalender

**Uw evenement opgeven, mail
het naar Regina van der Meer:
reginavdmeer64@gmail.com**

Februari

16 Schijndel
24 Barneveld

Maart

2 Lexmond
6 Nijnsel
10 Geel (B)
24 Nijnsel
24 Groessen

April

1 Lochristi (B)
1 Merelbeke (B)
1 Steenwijk
3 Nijnsel
6 Nieuwland
7 Nijnsel
7 Panningen
13 Langerak
19-21 Asten
21 Tuil
21 Uikhoven (B)
21 Alphen
22 Someren-Eind
27 Minnertsgr
27 Laren
27-28 Wortel (B)
28 Klazienaveen

Mei

1 Nijnsel
4 Linde
4 Veenoord
4-5 Montfort
8 Willemstad
9 Hoornsterzwaag
9 Axel
9 Kamerik
11 Vollenhove
11-12 Toldijk
12 Benningbroek
18 Osingahuizen
18 Eext
18 Leur
18 Zuidlaren
18-19 Balkbrug
19 Heikant
19 Ommen
20 Oud Zevenaar
20 Brandwijk
24-26 Dordrecht
25 Ederveen
25-26 Herveld
25 Wetering
25 Haaren NBr
25 De Krim
25-26 Bocholt (B)
26 ?

Juni

2 Laren
2 Sinderen
5 Nijnsel

Eendaagse busreis inl. Jan Verkuylen 06 53140227.

'Snert in de werkplaats' OTMV loc. Schoonhorsterweg 5/1 inl. Jan-Willem Groeneveld 06 12544113.

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.

Ruilbeurs Vrienden van 't Veld loc. Manege 'Langeriethof' Langeriedijk 4 inl. vriendenvantveld@gmail.com

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

'Koffieklets' toertocht loc. fam. Kütschruiter Helhoek 32 inl. Frans Kütschruiter 06 53295976.

Oldtimer- & Machineveiling OTL 'De Loze Boer' loc. Pauwstraat 166 inl. Raf Janssens 00 32 475628129.

Landbouw miniaturenbeurs loc. Gemeentehallen Poelstraat 39-41 inl. 0032 475628129.

Miniatuur en modelbouwspektakel loc. Stationsplein 1 inl. Jan Heerdink 06 20406087.

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' Ninnsweg 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.

37^{ste} Tractortoertocht loc. Karel Maes Hondseind 4 inl. René Verheijen 013-5082786.

Koffie, Kletsen & Klassiekers Org. OTV Frabrant Limburg loc. Lierweg inl. 06 24373103.

Oldtimerdag loc. MFA 'de Doarpsfinne' Fjildleane 14 inl. Hendrik de Vries 06 12963135.

'Koningsrit' OTMV loc. fam. Klein Velderman Toldijk 1 inl. Wim Veldink 06 57849403 (na 19.00 uur).

11^{de} Gloeikoppers weekend inl. Frans Oomen 0032 33159089 of www.degloeikoppers.be

Oldtimerdag loc. Veenhoekseweg inl. www.klaziaveneryoungtimervrienden.nl

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

Toertocht loc. Noldeweg 8 inl. F. de Bruin 06 54204032.

Toertocht loc. Verlengde landschapsweg 7 inl. 06 46647271 of 06 42270155 of ovnav1998@gmail.com

Montforter Oldtimer Treffen M.O.T. org. Schutterij st. Urbanus loc. Eerselenweg inl. 06 25505499.

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

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

Oldtimer Festival loc. Hofplein inl. oldtimeraxel.nl

Trekker Festival OTMV loc. Teckop THV 17 inl. www.opatrekkerdag.nl

Oldtimer Festival loc. Vakantiepark 't Akkertien Noordwal 3 inl. www.oldtimerfestivalvollenhove.nl

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

Deutz tour loc. Vlarotech Tuinstraat 26 inl. Gerard Vlaar 06 42278642 anette_vlaar@hotmail.com

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

Toertocht OTMV Drenthe loc. Hoofdstraat 12 inl. Evert Mennega 0592 - 261830 of 06 53378732.

26^{ste} Leurse Trekker Toertocht OTMV Brabant loc. Muldersweg 2 inl. Bram de Regt 06 22998577.

Stationaire motoren bij Stoomdag loc. molen "De Wachter" Havenstraat 36 inl. H. de Rooij 050 - 5033155.

11^{de} Oldtimer festival loc. Hoogeveenseweg 38 inl. 06 83435570 of info@oldtimersbalkbrug.nl

Stuikersrit loc. Julianastraat inl. Patrick de Bakker 06 30607100 of stuikersfeesten@outlook.com

Willem Schoenmaker Oldtimer Treffen loc. Vechtkade/Varsenerdijk inl. André den Drijver 06 53953300.

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

Toertocht De Lange Slag loc. Gijbelandsedijk inl. www.delangeslag.nl

20^{ste} Dort in Stoom loc. Merwekade inl. secretariaat@dortinstoom.nl of www.dortinstoom.nl

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.

Weerribbentoecht loc. An't Waeter Wetering West 77 inl. Geeske Hummel 06 16906889.

Documentatiebeurs loc. 'Den Domp' Kerkstraat 26 inl. J. Branderhorst 06 23438555

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

Int. Oldtimershow BTM loc. Jennenstraat 28 inl. Cor Nijssen 0032 477280466 of cor.nijssen@pandora.be

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

Petroleum Tractor Rit OTMV loc. fam. Klein Velderman Toldijk 1 inl. Wim Veldink 06 57849403 (na 19.00).

Oldtimer Treffen Sinderen loc. Kasteelweg 1 inl. info@oldtimertreffensinderen.nl

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

Juni

7-8 Ingelum
8-9 Schoonoord
15 Dalfsen
15 Montfoort
16 Itterbeck (D)
16 Koekelare (B)
23 Saasveld

28^{ste} Fryske Trekker Alvestêdetocht inl. www.trekkerelfstedentocht.nl
Show van oude tractoren Museum Ellert en Brammert Tramstraat 73 inl. W. Gerbers 06 25248502.
22^{ste} Porsche- Allgaier dag loc. Marshoekersteeg 7 inl. fam. Kooiker 06-44828682 of kooikernico@gmail.com
Lustrum rondrit OTMV inl. Ramona de Jong 06 13546796 (na 18.00 uur) of ramona_dejong@hotmail.com
Oldtimerdag loc. Voskuhle inl. www.oldtimerclub-niedergrafschaft.de
Oldtimer Tractortreffen loc. Lekestraat 42 inl. A. Mertens 0032 479699786.
Internationale Oldtimerdag loc. Loohavenweg 1 inl. 06-49075494 of oldtimerclubsaasveld@gmail.com

Juli

6 Sint Nicolaasg
6 Hensbroek
6 Huizen
6-7 **Nijnsel**
7 Lochristi (B)
7 Terheijden
10 **Nijnsel**
13 Zuidwolde
13 Lekkerkerk
14 Deurne
14 Ieper (B)
21 Westerbeek
27-28 Panningen

Oldtimershow met daarbij een jaarmarkt loc. Centrum inl. 06 25352109 of oldtimertuningorg@hotmail.com.
Historisch Festival 'Geen heden zonder verleden' loc. Mensonidesweg inl. 06 18300592.
Oldtimer Festival loc. Ceintuurbaan 35-25 inl. 06 53613259 of info@oldtimershuisen.nl
Plattelandsfestival inl. Gerard Smits 06 53187886.
Oldtimer- & Machineveiling OTL 'De Loze Boer' loc. Pauwstraat 166 inl. Raf Janssens 00 32 475628129.
Oldtimerdag "90 jaar Loonbedrijf C. Damen" org. OTMV Brabant loc. Noordseweg 1.
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
Hooibouwdag de Poldertuffers loc. Opperduit 14 inl. Gerrit Mudde 06 11251807.
25^{ste} Tractortoertocht VC de Krum inl. Stefan Adriaans 06 53251808 of info@vcdekrum.nl
Oldtimer Rondrit loc. Centrum St. Jan inl. B. vd Walle 0032 498974475 of benny.vandewalle@outlook.be
36^{ste} Oogstdag 'De Twisse Dorsers' loc. Stevensstraat 41 inl. www.twissedorsers.nl
Int. Historisch Festival loc. Manege 'De vosberg' Ninnnesweg 176 inl. www.ihf-festival.nl

Augustus

3 Goederede
3 Leerdam
3-4 Steenbergen
4 Oudsbergen (B)
10-11 Leens
12 Stroe
14 **Nijnsel**
17 Ruinerwold
17-18 Ravels (B)
17-18 Vreeland
17-18 Diest (B)
19 Ruinerwold
25 Didam
28 Voorthuizen
31 Tilligte

Oldtimerdag OTMV loc. Oostdijkseweg 23 inl. fam.van.erkelens@outlook.com
Steile dijken rit (alléén voor (Massey) Ferguson en Ford(son) loc. Kedichem inl. Gosé Krul 06 22922207.
Lustrumweekend OTMV t.g.v. 45 jaar bestaan loc. Franseweg 9 inl. Mark Frijters 06 55718275.
3^{de} IH Meeting IHC club Belgium loc. Boenderstraat 6 inl. ihclubbelgium@gmail.com
Historisch festival loc. Wierde 40 (nabij Verhildersum) inl. H. Fokkens fokkensh@home.nl of 0595 – 481417.
Oogstfeest 16 Km club loc. Stroeërweg 46 inl. www.16kmclub.nl
Kegelavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Joke Kuipers 06 13670287.
Oldtimerdag loc. Dijkhuizen inl. paul.wmw@outlook.com www.oldtimerdagruinerwold.nl
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
Oldtimer Fly & Drive In org. Diest Aero Club loc. Militair vliegveld Schaffen inl. www.flyin.dac.be
29^{ste} Oldtimerdag loc. Dijkhuizen inl. www.oldtimerdagruinerwold.nl
Liemers Rondrit OTMV loc. Weidestraat 10 inl. Meggie Strikkeling 06 12648118 (op werkdagen na 19.00).
Oldtimer Evenement loc. Buckmanplein inl. www.oldtimervoorthuizen.com
Twents Oldtimer Festival loc. Westenveldweg inl. www.twentsoldtimerfestival.nl

September

1 Tilligte
1 **Nijnsel**
4 **Nijnsel**
6-7 Nieuwland
8 Eijsden
14 Schildwolde
14 Kootwijkerbroek
14 Sint Jansklooster
14 Ede
21 Nieuwe Tonge
22 **Nijnsel**
28 Haaren NBr

Twents Oldtimer Festival loc. Westenveldweg inl. www.twentsoldtimerfestival.nl
Vrijwilligersmiddag/avond aanvang 16.00 uur inl. Joke Kuipers 06 13670287.
Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Matty Krol 06 44613269.
Trekkerbabes on Tour 'De lange Slag' loc. Geer 48 inl. www.delangeslag.nl
Limburgse Landmarkt Mesch loc. Klokkestraat inl. info@landmarktmesch.nl of www.landmarktmesch.nl
Oogstfeest loc. Hoofdweg 54 inl. www.oogstfeestschildwolde.nl
Oogstfeest met rondrit OTMV loc. Walhuisweg 2 inl. Jan-Willem Groeneveld 06 12544113.
Molendag loc. Molenstraat 1 inl. Jan Hansman 06 49326370 of info@hansmaninstallaties.nl
Oogstfeest 'Doesburgermolen' loc. Doesburger molenweg 2 inl. Jan-Willem Groeneveld 06 12544113.
4^{de} Oldtimerdag loc. Kortweegje 52 inl. Jeroen Tijl 06 41244165 of www.oldtimerdagnieuwetonge.nl
Najaars Ploegwedstrijd aanvang 10.00 uur inl. Coen Verhoeven 06 10821269.
Documentatiebeurs loc. 'Den Domp' Kerkstraat 26 inl. J. Branderhorst 06 23438555

Oktober

2 **Nijnsel**
5
6 Panningen
12 Groot-Ammers
12-13 Houten
13 Laren
17-19
20 Lochristi (B)
20 Ommen
27 **Nijnsel**

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' Ninnnesweg 176 inl. Jos van Bommel 06 50434815.
Toertocht 'De lange Slag' loc. Gruttostraat 20 inl. www.delangeslag.nl
34^{ste} Landbouwminiaturebeurs LCN loc. Expo Houten inl. www.agritoy.nl
'Bruine blaadjes rit' OTMV loc. fam. Klein Velderman Toldijk 1 inl. Wim Veldink 0657849403 (na 19.00 uur).
Driedaagse busreis inl. Jan Verkuyl en 06 53140227.
Oldtimer- & Machineveiling OTL 'De Loze Boer' loc. Pauwstraat 166 inl. Raf Janssens 0032 475628129.
Willem Schoenmaker Oldtimer Treffen loc. Vechtkade/Varsenerdijk inl. André den Drijver 06 53953300.
Najaarsruilbeurs bij firma Kuipers 8.00 tot 13.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.

November

6 **Nijnsel**

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

November

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

December

- 4 Nijnsel
- 15 Nijnsel
- 28 Reusel

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. Hulselsedijk 34 inl. Jos van Bommel 06 50434815.



KLW Klassieke Landbouw
Werktuigen vereniging

**VOORJAARS
RUILBEURS**

Zondag
MAART
een week eerder dan
dat men gewend is
i.v.m. Paaszondag

24
Maart

Van 8.00 tot 13.00 uur.

Gratis staanplaats, dus geen marktgeld meer voor
marktverkopers, handelaars, leden en niet-leden.
Voor iedereen een gratis plaats op onze ruilbeurs!

Bij firma Kuipers Hei-eind 1 Nijnsel
inl. Gerard Smits 06 53187886.



OT-Club "De Vrienden
van 't Veld Vzw"
organiseert

Zondag 10 maart 2024

Ruilbeurs

Manege Langeriethof
Langeriedijk 4
B - 2446 Geel

Overdekte manege van 1.000 m²
+ bijvoegde plaats
met omliggende onderdelen van
ouderwetse tractoren en landbouwmachines

Standhouders welkom vanaf €400
Bezoekers welkom tussen €100 - 13€00

Inkom gratis

Info dvvv.mietracteur.eu
of 0495/61.56.84 (Roger)
tussen 18u en 20u...




TRACTOREN EN LANDBOUW MOTOREN VERENIGING
DE LANGE SLAG
ORGANISEERT OP
ZATERDAG 2 MAART 2024
KAMPING DE OEUVE TOT 13.00 UUR

**RUIL EN ONDERDELENBEURS
VAN MIDDEN NEDERLAND**
COMO U WILT KOPEN VAN ONDERDELEN EN
MOTOREN OF VERCOFLEN KUN U WIL

HANDELSONDERNEMING BOELEN BA
Lakerveld 10 A
1120LJ LEUSDONK

HEBBER BEZICHTIGINGEN EN GRAGEN:
TEL: 06-45810220
WWW.DELANGESLAG.NL
WWW.BOELENBA.NL



**11^{de} GLOEI
KOPPERS
WEEKEND**

27 en 28 april 2024

Streek met een aantal kleine en grote tractoren
en andere landbouw machines in de buurt

Locatie: Wortel in België
www.dogloekoppers.be

Inlichtingen en inschrijven:
De GloeiKoppers 00327015-3105000

VR VAN RAAK
AB BACKX NV
heacon

Stoomdagen 2024

Een mooi evenement voor alle leeftijden

2024

Zaterdag 25 mei 12.00 /17.00 uur

Zondag 26 mei 12.00 /17.00 uur

Met diverse oude ambachten

Zaterdag 26 oktober 12.00/17.00 uur

Zondag 27 oktober 12.00 /17.00 uur

Met diverse oude ambachten

Zaterdag 28 december 12.00 /17.00 uur

Zondag 29 december 12.00 /17.00 uur

Met diverse oude ambachten

**Prachtige Stoomdagen met de mooi geres-
taureerde compound R.Wolf stoomma-
chine uit 1935. Op gezette tijden wordt
ook de Deutz van 300 pk van 1930 en de
Kromhout 4 cylinder van 1952 gestart**

Ambachtelijk museum Hoeve Strobol

Voor meer informatie bel 0653817669

bert@hoevestrobol.nl www.hoevestrobol.nl

Volg ons op facebook



SPONSERING KLW

Onze adverteerders belicht



Lars Kersten startte op 21-jarige leeftijd zijn eigen bedrijf

Net als vrijwilligers zijn sponsoren steunpilaren van de KLW. En dat is een goede reden om deze ondersteuners aandacht te geven via hun bedrijf. Lars Kersten uit Sint-Michielsgestel is met zijn partner Manja Steenbakkers trouw lid van de KLW en runt een eigen onderneming: TMS; dat staat voor Tuin Machine Service.

Achteraan op het bedrijventerrein Venkant heeft Lars Kersten zijn showroom en werkplaats in tuinmachines en onderdelen. De begane grond is gereserveerd om machines te repareren en te onderhouden. Op de boven etage staan en hangen een keur van gloednieuwe tuinmachines: loop- zit- en robotmaaiers, kettingzagen, bladblazers, hegenscharen en bosmaaiers. Alle denkbare benzine en accu-tuinmachines zijn voorradig. Reclameborden aan de wand vertellen dat Lars dealer is van het Italiaanse merk Stiga, Echo uit Japan, Seco uit het Tsjechische Scag van Amerikaanse fabricage. Hij is thuis in tuintechnieken en levert ook onderdelen aan particulieren, zzp'ers en professionele bedrijven. De basis waarmee Lars vanaf de start van zijn bedrijf het vertrouwen won van klanten zijn: kwaliteit, service en korte lijnen. Want Lars runt een eenmansbedrijf en is persoonlijk verantwoordelijk voor TMS.

Werkplaats en showroom

Lars Kersten (30) was niet bang om op 21-jarige leeftijd een eigen onderneming te starten. Hij legt uit hoe hij in de tuinmachinebranche terecht kwam: „Sleutelen was mijn hobby en mijn monteursopleiding begon ik als leerling-monteur bij Sleutjes in Den Dungen. Ik werkte er 4,5 jaar toen Sleutjes stopte en maakte mij laatste studiejaar af bij Paymans in

Vught. Ik kon gedeeltelijk de werkplaats en magazijn van Sleutjes overnemen en begon thuis in Den Dungen mijn eigen werkplaats. Vroegere klanten kenden mij en mond-op-mondreclame zorgde voor de rest. Om service bij de mensen aan huis te verlenen kocht ik een mobile service-bus. Maar dat werkte niet. Onderhoud en reparatie aan grasmaaiers en zeker de grotere machines, is niet direct het schoonste werk. 's Zomers gaat dat nog wel maar tegen de winter als er onderhoudsbeurten nodig zijn, wordt dat een knoeiboel bij mensen thuis. Bijna tien jaar geleden kon ik deze loods huren: eerst één daarna de tweede. Nu heb ik een werkplaats plus showroom. Hier toon ik een scala aan tuintechnieken: allemaal professionele A-merken. En in september 2023 heb ik ook de werkzaamheden van Gomech uit Schijndel overgenomen.

Merken met prima reputatie

Uit de tentoongestelde machines vormen zitmaaiers de hoofdmoot. Stiga, Seco en Scag; het zijn allemaal capabele maaiers.

Lars: „Vroeger kochten de meeste



Lars en Manja



klanten een zitmaaier vanaf duizend vierkante meter tuin. Een gazon dat minder dan duizend vierkante meter telde werd met een loopmaaier kort gehouden. Maar mensen worden verstandiger, tegenwoordig is zeshonderd meter de max voor loopmaaiers. Welk merk het beste is? Dat is persoonlijk, de merken die ik verkoop hebben ieder hun specifieke eigenschap. Zo is het Tsjechische merk Seco nog maar enkele jaren hier op de markt, maar een echte opvangkampioen. Stiga heeft een ruim assortiment frontmaaiers en tuintractoren, Scag heeft een ruim assortiment Zereturn maai-

op de volgende criteria: lichtgewicht, hoog vermogen, verminderde trillingen, langere looptijd, ergonomie en easy-start." Ook de robotmaaier komt ter sprake. Uit ondervinding weet Lars dat niet alle tuinen geschikt zijn voor een robot. „De indeling van een tuin is bepalend. Smalle doorgangen, vijvers en trampolines, daar hebben robots een hekel aan. En wat je nooit moet doen: een robotmaaier met een tuinslang schoonspuiten.”



ers, zeer wendbaar en snel voor de grote oppervlakken. Verder heb ik een ruim assortiment handgereedschappen van Echo, het enige merk dat vijf jaar garantie geeft op alle 2-takt machines. Het is bekend dat bij de Japanners alles om kwaliteit draait, alleen de machines die alle testen goed doorstaan verlaten de fabriek. Daarom geven ze ook 5 jaar garantie op hun producten. Bovendien hebben de Japanners een grote reeks X-series. Deze titel krijgen de machines enkel als ze meer dan 3 sterke punten hebben ten opzichte van de concurrentie. Deze punten worden beoordeeld

Onderhoud

Wie denk dat alleen mannen onderhoudsklussen uitvoeren heeft het mis: partner Manja Steenbakkers schrikt er niet voor terug om in de werkplaats de handen uit de mouwen te steken. „Als het druk is help ik met onderhoud. Ik ververs olie, vervang brandstoffilters en bougies. Ook verwissel ik uitgedroogde of gescheurde V-snaren voor nieuwe, controleer de bandenspanning en slijp heggenscharen. Ik ben niet bang om mijn handen vuil te maken. Want naast onderhoud hier in werkplaats werk ik bovendien enkele dagen per week met paarden. En mijn hobby? Dat zijn mijn tractoren: een John Deere 4230, Steyr 650 en een Ford 3600.”



Even rust

Manja en Lars zijn allebei al jarenlang lid van de KLW. De lucht van brandstof, motorgeluid en herrie van werkende machines is hun bekend en vertrouwd. Samen bezitten ze drie John Deere's: een 4230, 3040 en 710, twee Steyr's 650 en 540 smalspoor, een Ford 3600 en een nieuw project: een John Deere 450B rupsloader. Het uiterlijk van de carrosserie vinden ze minder belangrijk maar technisch zijn de tractoren



bij TMS op bedrijventerrein Venkant 7, loods V17 te Sint-Michielsgestel. Informatie: 06-27 444 891, info@tuin-machine-service.nl of www.tuin-machine-service.nl

Toon en Corrie Bekkers



perfect in orde. Dat is belangrijk want Manja en Lars rijden graag toertochten. En een weekendje naar de show in Nijnsel, Panningen of naar het Belgische Ravels is voor hen een vakantietrip. Want Lars staat zes dagen per week in de zaak, en een onderbreking van drukke werkzaamheden met gelijkgestemde hobbyisten, betekent: 'even rust'. Die gemeenschappelijke hobby is voor Lars reden om de club te ondersteunen. „Soms haal ik hier ook werk uit en vinden KLV-leden de weg naar mijn tuin-machines en gereedschap. Of ze komen voor onderhoud van hun grasmaaiers. Met Manja sta ik ook altijd op de KLV-ruilbeurs.”

Open dag bij TMS

Bijna tien jaar runt Lars Kersten zijn eigen bedrijf TMS. En hij nodigt alle KLV-leden uit om alvast een belangrijke jubileumdatum te noteren. Op zaterdag 7 september 2024 van 9.00 tot 16.00 uur zijn alle hobbyisten welkom bij Manja en Lars tijdens de open dag



BRAND..... VOORKOM TELEURSTELLING



COLUMN

Hans van Dijk
Directeur Overwater Assurantie Adviesbureau B.V.

Een groot aantal van u, lezers van Den Uitlaat, en lid van de KLW-vereniging, zijn bij ons verzekerd voor het -verplichte- risico van Wettelijke Aansprakelijkheid (WA-verzekering); "het rijrisico" volgens de Wet aansprakelijkheid motorrijtuigen (Wam). De laatste jaren hebben in het teken gestaan van de registratie- en kentekenplicht voor (land)bouwmateriaal en de aanmeldingsplicht bij de Dienst Wegverkeer (RDW) en de verzekeraars. Inmiddels ligt dit achter ons en hebben wij zicht op het aantal voertuigen die wij verzekerd hebben. In het verleden konden wij slechts een inschatting maken van de aantallen. Wij verzekerden op naam en niet op object, maar door de kentekenplicht is dit veranderd. De aantallen zijn stevig; wij zien dat er verzamelaars zijn die zich richten op een enkel voertuig, maar velen van u bezitten meer



dan één voertuig. Soms twee, drie, vier en dit kan, zoals u weet, oplopen tot tientallen exemplaren! Met deze wetenschap willen wij u graag wijzen op het risico van brand- en diefstal schade waardoor uw kostbare bezit verloren kan gaan. Naast de WA-verzekering bieden wij al jarenlang de mogelijkheid om tractoren,

en andere oldtimer voertuigen, aan-vullend tegen brand en diefstal te verzekeren. Voor een overzienbaar premiebedrag zijn uw oldtimers dan ook voor deze risico's verzekerd. Het valt ons op dat velen van u wel een WA-verzekering bij ons hebben afgesloten, maar geen aanvullende Brand- en Diefstalverzekering. Regelmatig krijgen wij te horen dat hier niet bij stilgestaan wordt of dat men verwacht dat de inboedelverzekering hierin voorziet, of -voor ondernemers- de bedrijfsinventarisverzekering. Vanwege het feit dat het hier motorrijtuigen betreft, dekt de inboedelverzekering dit echter niet. De inventarisverzekering ook niet, omdat het een particulier bezit is en er geen zakelijk belang is. Tja, en als er dan brand uitbreekt, of als er één of meerdere voertuigen gestolen worden, dan kan dit tot een -extra, naast alle andere ellende- grote financiële teleurstelling leiden. Vele uren werk aan uw verzameling kunnen binnen korte tijd verloren gaan. Met een schadevergoeding krijgt u uw voertuig uiteraard niet terug, maar met de financiële vergoeding blijft u in de gelegenheid om verder te gaan met uw verzameling, met uw hobby. Overweeg daarom om een aparte Brand- en Diefstalverzekering per voertuig af te sluiten bij ons kantoor. Tot een waarde van € 40.000 per object kan dit zonder taxatierapport, u kunt volstaan met een opgave aan ons. Voor lagere waarden adviseren we dit overigens wel, dan staat de waarde nooit ter discussie. Wij informeren u graag over taxateurs waar wij goede ervaringen mee hebben. Voor nadere informatie verwijzen wij u graag naar onze website www.oldtimers-verzekeren.nl U kunt hier antwoorden vinden op de meest gestelde vragen, een premie berekenen en de gewenste verzekering afsluiten. Voorkom teleurstelling, laat u informeren en sluit, als u dat wenst, een passende verzekering af.

ik geef De **Krik**

Deze keer met veel foto's

Restauratie Belarus 540 met veel schade

Hallo Allemaal

Ik ben Henk klomp uit Gemonde en ben al ongeveer 30 jaar lid van KLV-vereniging. Ik heb wat informatie en foto's bij elkaar gezocht over de restauratie van mijn Belarus 640 voor in het mooie clubblad. Mijn passie voor Belarus is ontstaan omdat ik zoals meerdere leeftijdsgenoten



in 1970, al op 16 jarige leeftijd in het groot grondverzet ging werken. Ik wilde namelijk niet na mijn LTS-diploma metaal in een fabriek gaan werken. Een Belarus voor een grondkar was in die jaren een ideaal koppel. Ik heb er 4 verzameld, tussen alle andere voertuigen. Ze werden bij ons niet gespaard de afgelopen 30 jaar. De 640 met Michelinpop heb ik gekocht samen met

de huifkar bij KWL lid Noud van Deursen uit Boekel, hij was verzekeringsagent; ongeveer 25 jaar geleden. toen de trekker klaar was, en hem wilde laten zien aan Noud, was hij helaas veel te jong overleden. De tractor had schade, was tegen een boom aangereden zonder schuld, en de



verzekering was hun tegemoet gekomen. De vooras was krom, achterwiel krom, versnellingsbak lek, paspennen waren afgebroken, maar de motor was 100%. Mijn oudste zoon Dennis werd toen 16 jaar, dus oplappen en er kon weer mee



frontgewicht gemaakt van stalen platen. Dit is samen ongeveer 300 kg. De cabine zat er los bij samen met de Michelin pop. Toen was de tractor helemaal gereed voor het volgende leven, wie weet zelfs voor mijn kleinkinderen. Ik vond het leuk om mijn verhaal een keer te delen met mijn clubgenoten, en hoop dat een ander lid met een mooi verhaal het volgende blad gaat vullen.

Henk Klomp



gereden worden. Later vond de complete restauratie plaats op mijn manier. Hij moest doormidden op 2 plaatsen; Voor de koppeling en ook voor de achterbrug voor de gebroken paspenen. Toen bleek ook de moer van het pionwiel er afgelopen te zijn, vandaar het gierend geluid in de bak. De spatborden moesten gelast worden, en dan een nieuwe laagje verf erop. Kleur naar eigen keuze. De zware eigenbouw valbeugel maakte de Belarus weer compleet. Net zoals de trekhaak en de ondertrekhaak. Ook heb ik de chassisbalk van de motor verzwaard en zelf een





Niet alleen maar tractoren

Opnieuw verrassen we de lezer met een Franse trekker, de Vendeuvre genoemd naar de gemeente waar hij werd gebouwd. Vendeuvre-sur-Barse maakt deel uit van het departement Aube (Champagne-Ardenne). Het dorp heeft amper 2500 inwoners, we kunnen het dus bezwaarlijk een stad noemen. Toch kan Vendeuvre bogen op een rijke geschiedenis die teruggaat tot de tijd van de Romeinen. Eeuwenlang was het een rustig dorp dat leefde op het ritme van de seizoenen. Daar kwam echter plots verandering in toen een zekere Jean-Baptiste Protte zich in 1837 in het dorp kwam vestigen. Protte was toen amper 22 jaar oud, zoon van een molenaar uit de Haute-Marne en mecaniciens van opleiding. In zijn nieuwe woonplaats begint hij als techniek bij verschillende kleine spinnerijen en papierfabrieken, maar later ook bij enkele grotere fabrieken in het nabijgelegen Troyes. In 1843 neemt hij zijn intrek in de 'moulin des Petites Forges' waar hij in deze voormalige ijzersmelterij dorsmachines wil gaan bouwen. Niet toevallig werd Vendeuvre-sur-Barse als vestigingsplaats gekozen, de streek is niet alleen rijk aan basisgrondstoffen zoals hout en ijzererts maar ook een groot landbouwgebied met veel akkerbouwbedrijven en wijnbouw. Nog belangrijker was dat er een belangrijke spoorverbinding lag waardoor de goederen snel richting Rijn -Duitsland en Zwitserland- konden vervoerd worden. Niet toevallig twee landen met een aanzienlijke wijnproductie. De houten dorsmachines waren de eerste kerntaak maar al gauw wordt de productie uitgebreid met wijnpersen en andere aan de wijnbouw gerelateerde producten. Het installeren en inrichten van o.a. melkerijen, papierfabrieken, zagerijen enz. behoort dan ook al tot de bezigheden. Het grote industriële avontuur moest toen echter nog beginnen



In 1837 vestigt Jean-Baptiste Protte zich in Vendeuvre-sur-Barse waar hij begint met de fabricage van dorsmachines.

De eerste locomobielen

Na de succesvolle start van de productie van dorsmachines bouwt Protte in 1851 zijn eerste locomobiel, een machine die destijds net als zijn houten dorsmachines grote furore maakte in de regio. Tien jaar later, in 1861 introduceert het bedrijf een dorsmachine die niet alleen het graan dorst maar ook reinigt (wanmolen) en daarna opzakt. Ook de locomobielen worden verder geperfectioneerd. Tijdens een regionale tentoonstelling in Chartres in 1869 toonde zelfs Napoleon III belangstelling voor die machines waardoor deze nog meer naamsbekendheid kregen. Ondertussen moet het bedrijf flink gegroeid zijn want in 1878 start Protte een gieterij waar hij alle onderdelen voor zijn



Een prachtige poster uit 1907, het bedrijf van Protte was ondertussen uitgegroeid tot 'Etablissements de Venduvre' dat naam gemaakt had als fabrikant van dorsmachines en locomobielen.

machines in eigen beheer gaat produceren. Door het produceren van een breed assortiment artikelen en door de productie aan te passen aan de behoeften van de bedrijven probeert hij niet alleen landbouwers maar ook andere klanten aan te trekken. Bij zijn overlijden in 1893 was zijn fabriek uitgegroeid tot één van de grootste mechanische bedrijven in het noordoosten van Frankrijk. Vanaf de eeuwwisseling, dus vanaf

1900 en dit tot 1914 waren het

de hoogtijdagen van de Venduvre vestigingen. Dit hadden ze te danken aan de snelle opkomst van de gas-, olie- en benzinemotoren en de door Protte ontwikkelde dorsmachine die door een verbrandingsmotor werd aangedreven. Deze dorsmachine werd ontzettend populair op veel boerderijen in grote delen van Frankrijk. Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in 1914 lag de productie in de Venduvre-vestigingen gedurende enkele jaren volledig stil omdat ze ingezet werden in de oorlogsindustrie, voor de productie van granaten. Eens het conflict voorbij werd de productie van landbouwmachines terug opgestart.

Van de dieselmotor naar de tractor

Intussen was de onderneming van Protte zo groot geworden dat tijdens die periode nieuwe werkplaatsen



De eerste locomobiel wordt in 1851 geïntroduceerd en die zelfs de aandacht trok van keizer Napoleon III

werden gebouwd waardoor de 'établissements Protte' uitgroeiden tot één van de grootse Franse bedrijven van die tijd. Zijn schoonzoon Jules Gigault -getrouwd met de dochter van Protte- had in 1889 in de buurt een eigen bedrijf opgericht dat enkele jaren later (1905) zal fuseren met Protte onder de naam 'Etablissements de Construction Mécanique de Venduvre'. Van dan af wordt de onderneming bekend als 'Venduvre' of kortweg 'EV'. In sneltreintempo worden vervol-



De tredmolen (of tredbrug) van Venduvre was, in tegenstelling tot de Lage landen, vooral in Frankrijk een succes.

gens verschillende bedrijven overgenomen waaronder de zaaimachinefabrikant 'Ateliers d'Orléans', de 'Ateliers de Dieppe' die scheepsmotoren produceerden en de 'Manufacture de Lomme-lez-Lille' gespecialiseerd in staluitrusting. En het bedrijf bleef maar groeien, daarvoor waren ze het ook aan hun status verplicht om hun hoofdzetel over te brengen van het platteland naar Parijs, eerst in de bescheiden Rue Saint-Martin,



Vanaf het begin bouwt Venduvre alle soorten persen, balenpersen, hogedrukpersen.

later naar de prestigieuze Avenue Kléber in het centrum van de hoofdstad. De ontwikkeling van verbrandingsmotoren ging ondertussen onverminderd verder. Het was in het eerste decennium van vorige eeuw de belangrijkste activiteit van de fabriek. In 1925 werd de 'Rapid' motor geïntroduceerd, een voor zijn tijd moderne motor met gelagerde krukas en radiatorkoeling. Bovendien was de motor uitgerust met druksmering en was hij voorzien van een speciale vergasser waardoor hij op gasolie (diesel) kon lopen. En dat was destijds een grote vooruitgang! Vijf jaar later, in 1930 wordt de eerste Venduvre dieselmotor geïntroduceerd



Mooie poster uit beginjaren 20.



Landelijk tafereel met een demonstratie dorsen met een dorsmachine van Vendeuve.

met een vermogen van 9 pk. Het volledig gamma werd op termijn uitgebreid met motoren met een vermogen



Originele foto met een locomobiel Vendeuve die een Vendeuve dorsmachine aandrijft.

van 6 tot 70 pk. Na het geleidelijk afbouwen van die stoommachineproductie werden er vanaf 1920 2-, 4- en 6-cilinder dieselmotoren geproduceerd. De Vendeuve werktuigen zoals maaiers, zaaimachines, persen,... werden geproduceerd in de fabriek van Orléans. Alhoewel het bedrijf zelf nog geen trekkers bouwde werden de motoren toch al door verschillende andere fabrikanten gebruikt. Ook aan de scheepvaart had Vendeuve een trouwe klant. Vendeuve zelf gebruikt die motoren ook voor de fabricage van eigen stroomgroepen die vooral in trek waren bij bioscoopuitbaters, kermisattracties enz voor de productie van hun elektriciteit. Ook de mensen op het dunbevolkte platteland, die het vaak nog zonder elektriciteit moesten doen, konden door deze generatoren op een plaatselijk netwerk aangesloten worden. Officieel begint het trekkerverhaal van Vendeuve in het begin van de jaren vijftig, een avontuur dat amper 12 jaar zal duren. Voor de geschiedenis werd 1952 dus de officiële start van



Vanaf begin vorige eeuw was Vendeuve bekend voor zijn stationaire motoren.



Schutblad van een Vendeuve kalender uit 1930.

de serieproductie maar het staat vast dat er al vanaf 1937, net voor de oorlog, een onbekend aantal Vendeuve trekkers werden gebouwd. Die eerste trekkers



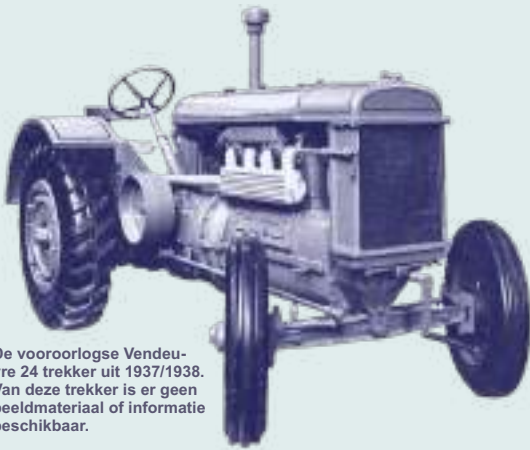
Originele foto uit 1956 bij de voorstelling van de 10.000ste Vendeuve trekker.

waren uitgerust met een dieselmotor van 24 pk of 36 pk, op luchtbanden gemonteerd en voorzien van een dorspoelie. Blijkbaar werden die tractoren mondjesmaat en enkel op bestelling gebouwd onder voorwaarde dat er genoeg onderdelen beschikbaar waren. Zeker zijn we niet maar omdat er nergens 'echte' foto's of informatie te vinden is over deze



eerste Vendeuve trekkers vermoeden we dat het geen eigen ontwikkeling was uitgezonderd de Vendeuve dieselmotor. De trekkers werden vooral gekocht door industriële bedrijven en loondorsers. Dat vermoeden

wordt bovendien gestaafd door het feit dat er tijdens diezelfde periode tientallen trekkers van bekende merken zoals Fordson, Deering en McCormick bij Vendeuve werden omgebouwd. Hun gulzige benzine- of kerosinemotoren werden in de Vendeuve fabriek vervangen door de zuinige Vendeuve die-



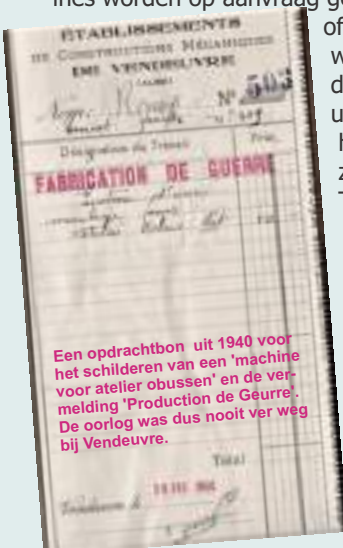
De vooroorlogse Vendeuvre 24 trekker uit 1937/1938. Van deze trekker is er geen beeldmateriaal of informatie beschikbaar.

selmotoren van 24 en 36 pk. En het vreemde is dat er van deze Fordson, Deering en andere trekkers wel overvloedig beeldmateriaal te vinden is! In de geschiedenis van het bedrijf vonden we toevallig een kort item



Een omgebouwde Fordson trekker met Vendeuvre 24 motor. Vergelijk met vorige foto.

dat een deel van het verhaal bevestigt. Hier de korte uit het Frans vertaalde weergave van de tekst: "Begin 1938 (dus niet 1937 zoals meestal wordt vermeld) zijn we in Dieppe begonnen met de productie van Vendeuvre tractoren uitgerust met dieselmotoren. De machines worden op aanvraag gemonteerd met een 24 pk of 36 pk motor. Jammelijk werd de productie noodgedwongen gestopt door het uitbreken van de vijandelijkheden waardoor de fabriek zwaar werd beschadigd". Tot daar de korte tekst. Wat er in de fabrieken van Vendeuvre tijdens de oorlogsjaren 1940-1945 gebeurde is niet echt duidelijk, werd het bedrijf net zoals tijdens de 1ste Wereldoorlog, ingeschakeld in de oorlogsindustrie en werden er ook dit keer granaten geproduceerd? Zo lijkt het wel, bovendien werd er in een regionale krant uit die



Een opdrachtbon uit 1940 voor het schilderen van een 'machine voor atelier obussen' en de vermelding 'Production de Geurre'. De oorlog was dus nooit ver weg bij Vendeuvre.

periode ergens terloops vermeld dat de Vendeuvre fabriek tijdens het begin van de oorlog grote schade had opgelopen door bombardementen van de Britse (geallieerde!) luchtmacht. Tijdens onze research vonden we toevallig ook een originele 'désignation du travail', zeg maar een opdracht voor de werkplaats met rode stempel 'Fabrication de Guerre'. Deze werkbbon vermeldt duidelijk als opdracht 'het schilderen van een machine voor de werkplaats granaten'. Na de nodige (aanslepende) herstellingen kon de productie van de type 24 en type 36 trekkers in 1946 (na 6 jaar!) hervat worden en dit tot in 1951. Toen vond Vendeuvre dat ze met hun dieselmotoren -eerst watergekoelde-, later ook luchtgekoelde motoren- genoeg ondervinding hadden opgedaan om de grote stap naar serieproductie te wagen.

De trekkerproductie

Na de aankoop in 1946 van de scheepsmotorenfabrikant 'Ateliers de Dieppe' werd de productie van de Vendeuvre motoren naar die fabriek in Dieppe overgeheveld maar de trekkerproductie bleef in Vendeuvre. De motoren werden dan als in een soort van 'just-in-time' systeem rechtstreeks aan de productielijn in Vendeuvre afgeleverd. De montageband in de fabriek was daar perfect voor gebouwd. Alle verschillende trekker-typen werden op de montageband ook door mekaar gebouwd van de kleine AS van 16 pk tot de zware GG



Op de Wereldtentoonstelling van Brussel in 1958 op de Heizel stond vóór het Franse paleis een Vendeuvre MD 500 opgesteld die Frankrijk vertegenwoordigde.



De AS 16 uit 1959 met een vermogen van 16 pk

Op de Wereldtentoonstelling van Brussel in 1958 op de Heizel stond vóór het Franse paleis een Vendeuve MD 500 opgesteld die Frankrijk vertegenwoordigde.



modellen van 60 pk. De trekkerassemblage gebeurde in de fabriek in Vendeuve waar voordien de stoommachines, locomobielen en dorsmachines werden gebouwd. De productie van de dorsmachines werd trouwens na de Tweede Wereldoorlog niet meer heropge-



De AS 16 uit 1959 met een vermogen van 16 pk

start waardoor er dus productieruimte vrijkwam maar het was wachten tot 1952 vooraleer de eerste serieproductie van start ging. Deze tractoren waren allemaal uitgerust met eigen Vendeuve motoren en transmissies van ZF (Zahnradfabrik Friedrichshafen) of werden ze geleverd door een Franse bedrijf die de ZF transmissies in licentie bouwde. Tijdens het eerste jaar was er een bescheiden productie van 316 exemplaren, een cijfer dat, volgens het bedrijf, elk jaar bleef toenemen. Het jaar met de grootste productiepiek was 1957, toen werden er 5967 tractoren gebouwd. De Vendeuve trekkers waren afhankelijk van het model uitgerust met eencilinder-, tweecilinder-, driecilinder- en viercilinder motoren, zowel water- als luchtgekoeld. In 1956 liep bij Vendeuve de 10.000ste trekker van de band, dat was een Super AS met 16 pk. Vanaf 1957 werden de meeste tractoren geleverd met een luchtgekoelde motor. Toch kon je de Vendeuve, zelfs in thuisland Frankrijk, niet echt een populair trekkermerk noemen hoewel hun trekkers van een goede kwaliteit waren. Het waren vrij robuuste trekkers en gebouwd met eersteklas materiaal. Alle slijtgevoelige onderdelen waren bovendien over gedimensioneerd. Nochtans

hadden ook zij nu en dan met een aantal problemen af te rekenen zoals b.v. een abnormaal slijtageprobleem bij de watergekoelde driecilindermotoren. Toch draaide de trekkerproductie midden jaren vijftig op volle toeren, op goede dagen liepen er tot 25 tractoren van de band en het was niet ongewoon dat er dagelijks zes tot acht volle treinwagons met trekkers het bedrijf verlieten. Op het hoogtepunt van hun succes waren er niet minder dan 50 verschillende modellen verkrijgbaar, in feite teveel voor een bescheiden trekkerfabri-

De Vendeuve MD 500B, gebouwd tussen 1957 en 1959 was afhankelijk van het type uitgerust met één- of tweecilinder luchtgekoelde motoren. In tegenstelling tot de meeste Vendeuve trekkers was de MD 500B uitgerust met een 5/1 transmissie van Chenard & Walcker.



kant. Bij Vendeuve was het ook niet ongewoon dat sommige series geen lang leven beschoren waren. Zo werd in 1956 de trekkerlijn GG 95 opgestart, uitgerust met een watergekoelde zescilindermotor waarvan er uiteindelijk maar vijf, maximaal tien prototypen werden geproduceerd! Die zescilindermotor met 115 mm boring x 130 mm slag had een vermogen van 100 pk. Deze imposante trekker met ZF transmissie had 5 versnellingen vooruit, 2 versnellingen achteruit en 2 kruipversnellingen. En dit is nog maar één voorbeeld! Door al die vele, meestal commerciële misstappen



Een zomers uitstapje met een Vendeuve BLV 2-cilinder met 30 pk. De V-serie 'wijngaard' werd gebouwd van 1959 tot 1961.

bleek het succes van Vendeuve dan ook van korte duur. En ondank het moderne uiterlijk van hun trekkers, -plaatwerk in oranje kleur met groene motor-kreeg het bedrijf het jaar na jaar moeilijker. De grootste oorzaak hadden ze hoofdzakelijk aan zichzelf te wijten want de Vendeuve tractoren waren in de eerste plaats ontworpen voor de eigen binnenlandse markt waardoor de buitenlandse afzet niet vlotte terwijl de concurrentie vooral wereldwijd georiënteerd was. Dat

bleef niet zonder gevolgen want eind jaren vijftig was de trekkerverkoop aanzienlijk afgenomen, in 1958 brak er zelfs sociale onrust uit waardoor er in één keer 52 arbeiders werden ontslagen.

Op weg naar de uitgang

Door de voortdurende aanwezige sociale onrust eind jaren vijftig, eigen aan bedrijven in moeilijkheden, kwam Vendeuve in het vizier van de altijd op de loer liggende agressieve concurrenten. In 1960 zag de



Het prototype Vendeuve GG Z6 uit 1956 was uitgerust met een zescilindermotor en had een vermogen van 100 pk. Deze imposante trekker met ZF transmissie had 5 versnellingen vooruit, 2 versnellingen achteruit en 2 kruipversnellingen. Van deze trekker werden er amper 5 tot 10 stuks gebouwd.

Amerikaanse trekkerfabrikant Allis-Chalmers, opgericht in 1847 zijn kans schoon en werd meerderheidsaandeelhouder van Vendeuve wat in feite betekende dat zij de echte en enige eigenaars waren. De Amerikanen hadden Vendeuve naar eigen zeggen overgenomen om het bedrijf uit de nood te helpen. Maar eigenlijk profiteerden zij van de overname door een concurrent

uit te schakelen en tevens om hun eigen marktaandeel in Frankrijk en de rest van Europa uit te breiden.

Na de fusie werden er door de nieuwe eigenaars nog altijd trekkers geproduceerd maar vanaf eind 1962 was de merknaam 'Vendeuve' plots verdwenen en vervangen door 'Allis-Chalmers' op de zijkant van de trekkers. Bovendien kenden de trekkers van Vendeuve en ook van Allis-Chalmers niet het verwachte succes (BL-serie van Vendeuve en de FD3-4 en 5, de G en D series van Allis-Chalmers)



Een 'controversiële' poster van Allis Chalmers uit 1960 waarmee het bedrijf wilde zeggen dat Allis Chalmers en Vendeuve samen de trekkers van de toekomst waren. De Franse boeren begrepen dat anders, ze zagen hierin een teken dat 'hun' Vendeuve ingeruild werd voor Allis Chalmers en dat Vendeuve zou verdwijnen. En ze kregen nog gelijk ook!

waardoor ze niet konden opboksen tegen de concurrentie. Amper 4 jaar later; in 1964 werd het bedrijf opnieuw met sociale onrust geconfronteerd, de trekkerproductie werd bijna gehalveerd waardoor opnieuw een groot aantal arbeiders en administratief personeel werd ontslagen. Dat was de voorbode van nog slechter nieuws want een paar maanden later sloten de fabrieken van Dieppe en Vendeuve definitief hun deuren en stonden de resterende 200 werknemers op straat. Het mooie liedje had amper 12 jaar geduurd. Tijdens die periode werden er verdeeld over zes reeksen en 50 modellen, ongeveer 30.000 landbouwtractors geproduceerd. Toch is Vendeuve niet uit het collectieve Franse geheugen verdwenen. Regelmatig worden er in de (ondertussen opgeknapte) Vendeuve fabriek evenementen georganiseerd die telkens een talrijk publiek op de been brengen. Ook op de tweedehandsmarkt is er een levendige handel in Vendeuve trekkers..

Alle Vendeuve's in een oogopslag

Tussen het prille begin in 1952 en het roemloze einde in 1964 produceerde Vendeuve in totaal 6 series en niet minder dan 50 modellen waarvan er 33 in



De BL-serie van 1962 tot 1964 bestond uit 5 modellen, namelijk de typen B2B, BL25, BL30, BL335.....



.....en de grootste de BL560 van 60 pk. Het waren de laatste trekkers van Vendeuve.

serieproductie werden gebouwd. Te weten de Premier serie van 1952 tot 1954 met de typen BB (17 pk), MD (30 pk), DD (35 pk) en GG (55 pk). Deze trekkers waren, afhankelijk van het model, uitgerust met

encilinder, tweecilinder- en driecilinder watergekoelde motoren. De Super-serie werd gebouwd van 1954 tot 1957 met de typen Super AS (16 pk), Super BB (20 pk), Super BM (27 pk), Super MD (33 pk), Super DD (45 pk), Super GG (60 pk). De 500-serie met luchtgekoelde motoren werd geproduceerd tussen 1957 en

1959 met de typen BOB 500 (14 pk), AS500 (18 pk), BB5000 (23 pk), BM500 (28 pk), MD500, DD50. De trekkers waren naargelang het type, uitgerust met een- en tweecilinder luchtgekoelde motoren. De V-serie, gebouwd van 1959 tot 1961 bestond uit de typen B2B V, AS V, BL V, MD V, DD V. Tot slot de BL-serie van 1962 tot 1964, die bestond eveneens uit 5 modellen, namelijk de typen B2B, BL25, BL30, BL335, BL560.

Dit keer in de kijker

Frans Vanbaelen

Elk verhaal over de historiek van een trekkermerk proberen we te illustreren met een mooi voorbeeld van een gerestaureerde trekker. Deze Vendevre AS 500 werd door zijn huidige eigenaar Dave Vandeweyer, uit Belgisch-Limburg, een paar tientallen jaren geleden in Frankrijk op de kop getikt in de streek rond de Puy de Dôme in het Centraal Massief. De vorige eigenaar gebruikte hem toen nog altijd voor wat kleine landbouwwerken. De trekker was op het eerste zicht in een redelijk goede staat, wel was het plaatwerk grotendeels verroest en zat de trekker onder het vet. Ook de motor bleek het nog goed te doen, en nergens was er een olielek te bespeuren. Eenmaal thuis werden de motorkap, de wielkasten en het metalen bestuurderszitje ge-zandstraald. Daarna

Technische gegevens	
Merk:	Vendevre
Type:	AS 500
Motor:	Vendevre
Motortype:	Z1 P46
Soort motor:	Viertakt Diesel
Aantal cilinders:	1
Boring x Slag (mm):	115 x 130
Vermogen (pk):	18
Koeling:	Lucht
Transmissie:	ZF
Aantal Versnellingen:	5V/1A
Gewicht (kg):	1160
Bouwjaar:	1959
Herkomst:	Frankrijk
Eigenaar:	Dave Vandeweyer

werd de rest van de trekker ontvet, volledig opgeschuurd, in de grondlak gezet en dan in de originele kleur gespoten. Het was wel even zoeken naar die verf want die was hier niet te vinden. Uiteindelijk werd de originele verf (RAL 2004) en ook de originele stickers in Frankrijk gevonden via de website van de 'Amicale Vendevre' waarop trouwens ook (tegen betaling) alle originele wisselstukken en zelfs werkplaatshandleidingen worden aangeboden. Met de gerestaureerde trekker (waar de koplampen nog ontbraken toen de foto werd gemaakt) wordt af en toe deelgenomen aan oldtimerevenementen.

Frans Vanbaelen





Pakezeel



Geen Unimog-imitatie, ook geen tractor in de klassieke zin. We verduidelijken waar het bij de multifunctionele Mulag eigenlijk om draait



Nette kleine auto uit het prachtige Zwarte Woud. Helaas is de functie ervan niet onmiddellijk herkenbaar.



Bijzonder: de bestuurder en voorpassagier zitten comfortabel, zoals in een busje. Als je wilt, kun je zelfs een verwarming krijgen.

Hier ziet u de Mulag vanaf de onderkant: De aandrijfmotor is afkomstig van leveranciers uit de trekkersector. Duidelijk zichtbaar: het ventilatierooster voor de Güldner vliegwielenventilator.



Wat is dat? Een tractor met voorwielaandrijving? Of meer een veldwerkwagen? De Mulag is moeilijk te categoriseren, maar hij had zijn doel en zijn klanten - en is doordachter dan je op het eerste gezicht zou denken.

De mulag? Een vreemd ding, een soort landbouwtransporter, alsof iemand een loodgieterswagen met een tractor heeft gekruist - en tegelijkertijd de werktuigdrager opnieuw had uitgevonden. Waarom? Wie heeft er baat bij zo'n Wolpertinger? Vanaf 1959 zou het publiek zich waarschijnlijk dergelijke vragen stellen als ze geconfronteerd werden met de Mulag-tractor, maar alleen als ze thuis waren op het platteland, en niets wisten over de oorsprong van het motor aangedreven universele last-werk-apparaat. Het ligt in een vallei van het Zwarte Woud waar de wegen nooit recht zijn en je in de dorpen nog steeds kunt zien hoe moeilijk het leven 60 jaar geleden was. In 1953 richtten Heinz Wössner en Bertha Huber een werkplaats op in Bad Peterstal om voertuigen voor de landbouw te vervaardigen. Even een opmerking: de Mulag heeft zijn ongebruikelijke vorm gekregen door de behoeften van de regionale landbouw: maximale wendbaarheid, laag zwaartepunt, grote laadruimte, kabellier. Het was al te voorzien dat het uiterst kleine vrachtwagentje zich snel verder zou ontwikkelen - maar waar? In 1956 had Wössner & Huber twee dozijn medewerkers en een nieuw bedrijfspand. Heinz Wössner en Josef Huber (de junior baas) begonnen de vrachtwagen naar de volgende fase te ontwikkelen. Zij lieten zich wijselijk niet te veel beïnvloeden door trends in de tractorontwikkeling - de werktuigdrager werd beschouwd als de

populairste tip voor de toekomst, maar toonde ook duidelijk zijn zwakke punten; de Lanz Alldog wordt slechts terloops genoemd. Deze werktuigdraggers waren te slecht uitgebalanceerd voor gebruik op hellingen, en het zwaartepunt lag te hoog en te dicht bij de achteras. De vrachtauto kon dit beter, dus behield Wössner & Huber de opstelling van de motor onder de vloer, plaatste de buitenzitplaats met stuur door een bank met schot, het enkele wiel door een portaalas en voltooide in 1957 de Mulag M4. Daarmee sloegen ze een beduidend ander pad in dan Same met de Samecar, die niets anders was dan een standaardtrekker met een cabine ervoor. Natuurlijk bleef Huber & Wössner OHG, in tegenstelling tot Same, een fabrikant, daarom kunnen we alleen maar met voorzichtigheid spreken van serieproductie. In feite ontwikkelden de Mulag in korte tijd een verbazingwekkende verscheidenheid aan soorten, die vandaag de dag nauwelijks

meer te ontrafelen zijn. Klanten kregen wat ze wilden - en wat de leveranciers klaar hadden liggen. Daarom waren geen twee mulags hetzelfde. Let eens op de uitrusting: Het schot kan worden opgewaardeerd tot een cabine met dak en ramen, de voorwielen kunnen worden voorzien van remmen, er kunnen aftakassen tussen de assen en aan de achterzijde worden opgesteld en een driepuntheffinrichting kan gebruikt worden. De bestuurdersstoel in de Mulag MD 22-4 van Richard Burger maakt een uitgesproken volwassen indruk: hefbediening, aftakashendel, handgas, veel pedalen. "De Mulag is zeer goed uitgerust. Mijn oom kocht hem in 1966 persoonlijk van Heinz Wössner, met een nieuwe APK en volledig gereviseerd. Hij was toen drie jaar." Mijn oom was boer en imker, en de bijenkolonies reisden achterop de vrachtwagen naar hun zomerplaatsen. "Natuurlijk vervoerden we ook voer en fruit en gingen we hout

halen." De oom stopte in 1991 met de zaak. Sindsdien is Richard Burger de hoeder van deze mulag: "Ik heb zelf boomgaarden, veel hellingen, en daar is onze MD 22 nog steeds ideaal voor. Ik plaatste hoge schotten op de zijkanten, rijd onder de bomen, gooi de appels erop, en breng het fruit rechtstreeks naar de ciderpers. Zo was het bedacht voor de Mulag. In deze verder ontwikkelde vorm, die waarschijnlijk vanaf 1959 verkrijgbaar was, vertrouwde Huber & Wössner op een relatief conventionele aandrijflijn, zoals deze in principe in standaardtractoren was ingebouwd. In een brochure uit 1961 vermeldde de fabriek dat zij slechts één model produceerde, maar wel met twee motoren, de MD 14-4 en MD 22-4. Er staan Güldner-motoren met twee en drie cilinders vermeld, evenals een Hurth-versnellingsbak met een lage eerste versnelling ("kruipversnelling") en - voor de MD 22-4 - een extra zesde versnelling voor een topsnel-

Grote laadruimte, hoog klimvermogen en een laag zwaartepunt waren de voordelen van het bijzondere concept.





Nou ja, tanken is niet zo handig, maar Richard Burger wordt hier niet somber van. Links op de foto bevinden zich de ediningselementen voor de kipper (voor) en de hefinrichting.



Mulag met sproei- en spuitstructuur², aldus de brochure. Met zo'n cabine was het beslist prettiger dan op een standaardtrekker.



Grote Hendel: handgeschakelde versnellingsbak bovenaan, differentieelslot (voor), handrem en handgas onderaan.



Oldtimer
TRAKTOR
SPECIALISATIE VOOR HISTORISCHE LANDEBEMERKINGEN



Wat doe je met zoveel ruimte achter het stuur? De instrumenten worden daarom zo genereus mogelijk verdeeld.



Pure luxe voor een tractor uit 1961: elektrische ruitenwissers voor beide ramen en een echte hemelbekleding!



De grotere driecilinder 3 LKA, voor het eerst geregistreerd in maart 1963. Eigenlijk is het "slechts" de kleine 3 LKN.



Of het nu groot of klein is, de Guldner-motor past met zijn compacte lucht-koeling perfect in de beschikbare ruimte.



Het naamplaatje lost de motorpuzzel op: dit exemplaar werd gebouwd in 1961 en bleef een tijdje in de fabrieksvoorraad voordat het werd verkocht.

heid van 30 km/u. Dergelijke echte hogesnelheids truks hadden uiteraard voorwielremmen. De geïnteresseerde kon diverse extra's bestellen, te beginnen met de maaibalk, kabellier, disselrail en een motor-hydraulische cilinder voor het kiepplatform. Dat stond tenminste in de brochure - maar wat daadwerkelijk uit de montagehal rolde was veel diverser. Er zijn exemplaren met een 14 pk-ILO-éécilinder te vinden, evenals 22 pk-motoren met een Warchalowski V2. Zelfs de Guldner driecilinder veranderde van vorm: de 3 LKA met 1508 cc, zoals vermeld in diverse bronnen, was aanvankelijk een 3 LKN met 1325 cc - hetzelfde nominale vermogen, maar minder koppel. De luchtgekoelde Guldner is bijzonder geschikt voor de Mulag vanwege de slimme vliegwielerblower, die de buitenafmetingen van de motor nauwelijks verandert ten opzichte van de watergekoelde, en daardoor perfect in het frame past zonder dat ze 'ademnood' kregen. Wössner & Huber bleef bij Hurth voor de transmissie en assen, zoals ze dat al deden sinds 1955, toen de truck de eerste ontwikkelingsfase inging. Ook ZF-transmissies zijn bekend. Interessant is in ieder geval het trucje met de verstelbare



Dankzij de aandrijfeenheid herkende men de tractor. Dankzij de portaalassen kan de wielbasis met een klein beetje schroeven worden verlengd.

wielbasis, dat ook in de brochure vermeld staat. Dit wordt mogelijk gemaakt door portaaltandwielen op de asbussen, al moet de behuizing uiteraard wel worden verwijderd en in de gewenste positie worden gefleest. Deze inspanning zou de frequentie van wielbasisveranderingen aanzienlijk moeten verhogen. Het verwisselen van de spoorbreedte was eenvoudiger: draai de velgen om en je bent klaar. De fabriek probeerde uiteraard de voordelen van de Mulag duidelijk te maken en volgde daarbij vreemd genoeg soortgelijke paden als de Unimog-fabriek in het nabijgelegen Gaggenau. Kijk wat hij kan! Maaien, ploegen (zelfs op steile hellingen dankzij de lier), spuiten, transporteren (zonder aanhanger!). Je zit droog, de boerin hoeft haar voeten niet in te klappen achter de hoogwerker, maar heeft een echte zitplek! Maar; net als bij de Unimog sloeg dit niet echt aan bij de boeren, die er uiteindelijk de



Volgens de brochure was er zelfs een bovenlader leverbaar. Zeker interessant.

voorkeur aan gaven tijdens het rijden te genieten van een duidelijk zicht op de ploeg. In plaats daarvan waren er geïnteresseerde partijen uit andere sectoren: bosbouw, gemeenten, instellingen. Dit alles gebeurde eind jaren vijftig. Er was al veel vraag naar kabellieren en aftakas aangedreven zagen, maar nu kwam iemand van de gemeente naar de fabriek en wilde een sneeuwplough. En natuurlijk een frontheadrichting, het kon! Is verwarming ook mogelijk voor mijn winterdienstcollega's? Volledig glazen cabine, warme luchtkanalen vanaf de motor, geen probleem, wij doen het! Dan wil iemand een veegmachine met een sproei installatie - alles is mogelijk. Overlader voor klein bulkgoederenvervoer? Natuurlijk. "Vooral de laatste paar jaar heeft de Mulag een goede naam verworven met gemeenschapsontwikkelingen in kleine of middelgrote gemeenschappen die niet over grote financiële middelen beschikken, vermeld de prospectus.



Bezig als een bij;
Het zekeren van
ladingen had toen
nog een ander
concept.



"Trek nu aan de hendel jongen"
De achterlier werd geleverd met
een katrol zodat werken op een
zijhelling mogelijk was.



Nog een voorbeeld van de vele
mogelijkheden: een achterrop
gemonteerde cirkelzaag type
'Holzknecht' op de aftakas.

Dit is veelbetekend omdat Huber & Wössner de toekomstige richting voor hun voertuigen hebben gevonden. Al in 1959 ontwikkelden ze de Atülag AMD-22 rioolreinigingswagen, gevolgd door de FBW6000 (een zelfrijdende transportband voor luchtovens), de ALM 800 dumper, de AS 400 wiel-lader... Het enige dat interessant was voor boeren was de ALU 160 , een

versie met vierwielaandrijving van de basis Mulag. Dit lag dicht bij de bergtransporters die destijds in Oostenrijk en Zwitserland werden uitgevonden en die bijna niemand ten noorden van het Bodensee wilde hebben. Richard Burger nog steeds blij met het zeldzame stuk. "Hij rijdt geweldig, ik rij altijd op een droog wegdek en het sperddifferentieel helpt op hellingen.

Wat wil je nog meer."

Tekst: Till Schauen
Foto's: Bernd Hanselmann

Overgenomen en vertaald uit het prachtige Duitse Oldtimertijdschrift:



oud nieuws uit 1948

Miljard waard

251 miljoen dollar! Ontwerper Harry Ferguson wil maar liefst het equivalent van één miljard Duitse Mark van de Ford Group, en heeft daarom een rechtszaak aangespannen. Hij rechtvaardigt dit door te zeggen dat Ford eenzijdig de overeenkomst verbrak over de productie van tractoren op basis van Ferguson-patenten, die de Brit in 1938 met de toenmalige patriarch Henry Ford met een handdruk ondertekende. De nieuwe Ford 8 N verbreekt verschillende patenten van Ferguson, beoogt de vijandige overname van het eigen dealernetwerk en schendt de principes van concurrentie. Henry Ford II, de jonge CEO, zegt in dit verband dat de Ford-Ferguson 2 N ontwikkeling nodig had, en dat de heer Ferguson daarom tijdig verschillende opties voorgelegd kreeg, die hij allemaal afwees. Bovendien begon Ferguson, in strijd met het contract, een vrijwel identieke tractor onder zijn eigen naam in Engeland te produceren. Zij moesten dus in actie komen en zien de rechtszaak rustig tegemoet. Wij zijn benieuwd naar de uitkomst van dit conflict.



GESTROOMLIJND

Terwijl de Duitse landbouw langzaam maar zeker op gang komt, en droomt van de overstap van een door paarden getrokken voertuig naar een tractor, is de Amerikaanse tractorindustrie al geïnteresseerd in design. Het bedrijf Oliver uit South Bend, Indiana, introduceert een geheel nieuwe serie, met als uiterlijk kenmerk een gestroomlijnde, ronde kap. Nodig? Niet per se, maar stijlvol zijn de nieuwe Fleetline-tractoren zeker.

ENORM

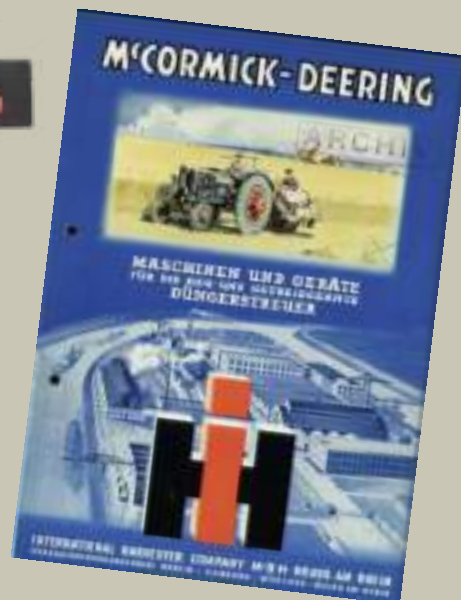
Het verlangen naar een zelfrijdende maaidorser levert de meest verbazingwekkende resultaten op: het bedrijf Bubba S.A. uit Santimento, Italië, ontwikkelt een zelfrijdende getrokken maaidorser. Het nieuwe 1500-model is gebaseerd op een rupsonderstel en is daarom ideaal voor de rijstooft. Het apparaat heeft een maai breedte van maar liefst 2600 millimeter en wordt aangedreven door een motor van 50 pk.





LICHT EN ELEGANT

De machinefabriek van A. Stihl in Neustadt/Rems is in de bosbouw vooral bekend vanwege zijn krachtige motorkettingzagen. Eigenaar Andreas Stihl blijft werken aan de verdere ontwikkeling van zijn beproefde zaag, maar heeft de grote behoefte aan tractoren in de landbouw onderkend. Om een extra steunpilaar voor zijn fabriek te creëren, introduceerde Stihl een veldtractor. Dit is een compleet nieuw ontwerp dat zich nauwelijks bekommert om traditionele ideeën over tractorbouw. Het steunelement is geen zwaar blok bestaande uit de motor en de as, maar een middenbuis waarin de uitgaande as tussen de motor en de versnellingsbak draait. De eigen eencilinder tweetaktdiesel met geavanceerde luchtcooling bevindt zich vóór de vooras. Een Hurth-versnellingsbak werkt voorbij de achteras. De tractor is verbazingwekkend licht, hij weegt slechts 770 kg, is zeer compact en is met zijn 12 pk iets krachtiger dan de 911 Deutz, die in directe vergelijking veel omvangrijker is. Vanaf nu zal het moeten blijken of de delicaat ogende Stihl S140 het zware werk bij kleine bedrijven op de lange termijn kan doorstaan, en ook geschikt is voor het echte zware werk (wat de 911 met gemak aankan).



ultramodern

De Neuss IHC-fabriek produceert sinds twee jaar weer tractoren. De drie merken McCormick, Deering en Farmall blijven bestaan, maar om verwarring te voorkomen heeft het Amerikaanse hoofdkantoor een nieuw, zeer modern handelsmerk ontwikkeld. Het bestaat uit de twee letters I en H, die een gestileerde boer tussen tractorwielen moeten voorstellen. Het kan slechts een kwestie van tijd zijn dat er nu volledig moderne tractoren onder dit symbool zullen verschijnen.



ENGELS PAPAVERRROOD

Dit jaar is er op de belangrijkste landbouwtechnologiebeurs van Groot-Brittannië in Smithfield een autofabrikant aanwezig: de Nuffield Group, voorheen bekend van de merken Morris en Riley. De Universal is rijk rood en draait op een vrachtwagenmotor die maar liefst 42 pk produceert.



TWEE-EIIGE TV

Rood-Groene coalitie: We kwamen de D180 H tegen in een dubbelpak, de meest geproduceerde tractor van Fahr.



Fahr tractoren hebben niets van het Schlüter-aura, de Lanz-cultus of de status van Porsche-heren. Ze waren vooral één ding: functionele werkinstrumenten. We hebben twee voorbeelden van de bestseller D180 H op de Lüneburger Heide onder de loep genomen.

Waar ooit de beroemde heidedichter Hermann Löns met z'n Münsterländer schapen wandelde door het zanderige

heuvellandschap - en niet ver van de plaats waar zijn stoffelijk overschot zou zijn begraven - rijden twee D180 H's op hun gemak langs deze heide die in zijn laatste bloei staat. Aan het stuur: Astrid en Günter Tryba. Beiden zijn echte Heidjers en al jaren tractorliefhebbers. Ook een excursie naar het voor motorvoertuigen afgesloten natuurgebied is voor hen beiden een bijzondere belevenis. Voor onze fotoshoot maakten de autoriteiten en de vriendelijke heideherder graag een

uitzondering. Hij is een gepassioneerd tractormonteur en verzamelaar - Günter Tryba uit Dorfmark op de Lüneburger Heide in Nedersaksen. Hij bezit een flink aantal tractoren die hij tot in de perfectie heeft gerestaureerd, waaronder vijf Fahr's. Hij cultiveert geen merkcultus en jaagt ook niet op zeldzaamheden op diesel. Zijn collectie bevat uitsluitend landbouwmachines die ooit het leeuwendeel van het landbouwwerk in de Heide-regio tussen Hamburg en Hannover

VEELING



Bij de eerste modellen waren de bedieningselementen in een paneel boven de stuurkolom geplaatst...



... terwijl de instrumenten van de jongere D180 H door de ontwerpers van Gottmadingen in de verlengde tankconsole werden geïntegreerd.

voor hun rekening namen. Voorbeelden van deze fractie zijn twee Fahr D180 H's. "Je zou denken dat de H in de typeaanduiding voor Heide-tractoren staat", grapt de gepensioneerde opgeleide leraar in het beroepsonderwijs. "En er zit wel wat in. Decennia lang was de aardappelteelt de steunpilaar van de lokale boeren, naast de weide- en veehouderij. In onze heide-regio hebben we zeer lichte, relatief droge gronden waarop deze niet veel-eisende planten gedijen en bovendien

gemakkelijk te oogsten zijn. In gastronomische kringen heeft de heide-aardappel zeker een prominente plaats. Als lichtgewicht en wendbare hoogwieltrekker was de Fahr D180 H ideaal voor de teelt van deze gewassen. En het vermogen van 24 pk was vijf decennia geleden, precies goed voor de kleine en middelgrote akkerbouwgebieden die hier gebruikelijk zijn." Daarbij kwam nog dat er in



De D 180 H was Fahr's meest succesvolle tractor-model - zelfs buiten de Duitse grenzen. Hierbij een brochure uit Italië van een grote dealer in Milaan: Gessner & Bosisio.

het naburige Soltau een rijdend basis-verkoopspunt met aangebouwde werkplaats was in de vorm van de landbouwmachinehandelaar Alwin Snake. Bij de bouwers genoot de pragmatische, aanpakkende man de reputatie dat hij alle technische problemen snel, betrouwbaar en kosteneffectief kon oplossen. Dat bracht hem dichtbij een monopolypositie. Het resultaat: de tractoren uit Gottmadingen bepaalden het beeld van de hele regio. "Dit deden ze echter zelden in hun opvallende rode kleurstelling, maar vaker met groene verf", vertelt Günter een anekdote. "Zo'n 90 procent van alle rijdende trekkers werd vanaf fabriek in het rood geleverd, de rest in het groen. Deze kleur werd als een optionele extra beschouwd en kostte 40 mark extra. Er wordt gezegd dat de bovengenoemde rijdende dealer een nogal conservatieve politieke

geest had en daarom de inkleuring van de sociaal-democratie op de tractoren die hij verkocht strikt verwierp." Dat waren de goudkoortstijden van de tractorindustrie: de jaren vijftig. De laatste boeren stapten over van paarden naar tractoren, veel gloeiop tractoren en boerentractoren werden



vervangen door een modern model, en vele boeren kochten een tweede tractor. Er was een bloei bij de handelaren in landbouwmachines, en er heerste euforie in de productie en in de ontwerpbureaus van de fabriekanten. Fahr nam destijds ook deel aan dit reuzenrad. "Fahr was sterk in het lagere en middelhoge prestatieseg-

ment en heeft hier sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog aanzienlijke aantallen verkocht", zegt de tractormonteur. "In Gottmadingen bouwden ze onspectaculaire broeden botertractoren, en vooral... hun prijs-prestatieverhouding was overtuigend. Ondanks het ogenschijnlijk vrij nuchtere modelbeleid was Fahr behoorlijk innovatief: ze bouwden met succes ééνας trekkers en landbouwmachines en presenteerden op de DLG-beurs de eerste zelfrijdende maaidorser die in Duitsland werd geproduceerd in 1951. De GT130 werktuigdrager, de kleine transportwagen genaamd Fahrmobil, en bouwde een tractorfabriek die in Argentinië produceerde, goed doordacht maar niet erg commercieel succesvol. Tegelijkertijd introduceerde Fahr in 1954 ook een watergekoeld alternatief voor de luchtgekoelde D180H, de D160H.

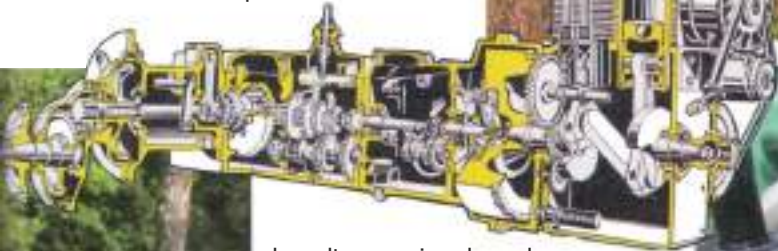
Wat ooit een lelijk eendje was - uitgebreid uitgerust en olijfgroen geverfd - is een juweeltje geworden. In 1954 werd de D180 H in de prijslijsten vermeld voor 8.150 mark.



Binnen twee jaar werd dit model - op de Güldner 2DA diesel na, deze was identiek aan de 180 - slechts 1.401 keer verkocht. Er was veel vraag naar de D180H: binnen vijf jaar werden hiervan 8.021 exemplaren geproduceerd. De tractorproductie vond in 1962 vrijwel uitsluitend plaats - met uitzondering van de D177 met de Mercedes OM 636 viercilindermotor - op tractoren waarvan de motoren door de buitenlucht op temperatuur werden gehouden. De trekker met hoge wielen is ontworpen voor boeren die voornamelijk rij gewassen verbouwen. De vereiste bodemvrijheid - 39 centimeter voor de standaard D180H - werd bereikt door een portaalas aan de achterzijde, en een naar beneden geknikte pendelas aan de voorzijde. Door de velgen te verwisselen kon de spoor



De D 180 H was alleen maar verkrijgbaar als versie met hoge wielen. Deze tweecilinder heeft een inhoud van 1810 kubieke centimeter.



Er zat nog een klein beetje leven in de MWM tweecilinder, de patiënt is nu volledig hersteld.

breedte gevarieerd worden tussen de 125 en 150 centimeter. Günter kocht 15 jaar geleden de groene D180 H: "Ik was op zoek naar een motor voor mijn Fendt F 225 GT, die een kapotte krukas had. Net als het voertuig zorgt de tweecilinder AKD 112 Z van MWM met 24 pk uit een cilinderinhoud van 1,8 liter voor de aandrijving van deze uitrustingsdrager. Onze dorps-smid gaf mij de tip dat een Fahr met precies zo'n motor werkloos was bij een boer in het naburige stadje." De tractor stond feitelijk bij een veeboer. Nadat hij tientallen jaren in de landbouw had gewerkt, dreef hij laatst via zijn aftakas een regeninstallatie als 'stationaire motor' aan, nu was de tractor vervangen door een elektrische boorgatpomp en voor weinig geld van eigenaar gewisseld. Uit de inventarisatie na een intensieve schoonmaak bleek deze zich in een ernstige maar niet hopeloze toestand te bevinden. Na zorgvuldige afweging besloot Günter deze niet te slopen, maar in plaats daarvan een volledige renovatie uit te voeren. En dat ging volgens het gebruikelijke patroon. Verwijder eerst



Voeringen en zuigers, keerringen en lagers... niets bleef onaangevoerd tijdens de motorrevisie.



het vuil van tientallen jaren, demon-
teer het vervolgens en bouw vervol-
gens de afzonderlijke componenten
weer op. "De cilindervoeringen zijn
geslepen, nieuwe zuigers en zuiger-
veren zijn geplaatst, alle lagers en af-
dichtingen zijn vervangen", herinnert
de 69-jarige zich het gigantische pro-
ject. "De plunjer in het Bosch-injectie-
systeem moest vervangen worden.
De versnellingsbak en koppeling wa-
ren in orde en bleven onaangeroerd.
Maar het remsysteem en het hele
elektrische systeem, inclusief de ka-
belboom, moest ik opnieuw opbou-
wen." Het plaatwerk van de D180H,
dat ooit bedekt was met olijfgroene
verf van de Bundeswehr, zorgde niet
voor verrassingen, omdat de talrijke
roestgaten duidelijk zichtbaar waren.
Met het lasapparaat en verschillende
stukjes uit een stuk metaal gesneden,
begon hij geduldig aan het voltooiën
van de puzzel. Het duurde vijf maan-
den deze revalidatie, waarna op het
einde alles werd gespoten in de groe-
ne verkleur. Twee jaar later volgde
de restauratie van Günters tweede
D180 H een soortgelijk patroon: "Hij
had een gebroken krukas. Een colle-
ga-verzamelaar stopte er vanwege
tijdgebrek mee en deed deze tractor
aan mij over. Bij een schroothande-
laar vond ik een geschikte motor die
eerder in een vorkheftruck was ge-
bruikt. De vertrouwde procedure
volgde: motor, elektra en plaatwerk
maken en tenslotte spuiten." De
tweede keer ging het werk veel
sneller, hij kende zijn vak immers per-
fect. Maar in welke details verschillen
de twee D180H? De groene
Fahr rolde in 1955 van de lo-
pende band, de rode twee jaar
later. In deze periode heeft de
trekker al veel modelonderhoud
gehad. In plaats van de origi-
nele MWM AKD-12Z-diesel was
er nu een herziene, maar dan
in de prestatiegegevens. De-
zelfde versie AKD-112 Z wordt
gebruikt. Bij de start van de
serieproductie werd de
Fulmina-stuurinrichting 20 D
aanvankelijk overgenomen van
de voorganger D25, terwijl de moder-
nere ZF-stuurinrichting EL 10 604
verantwoordelijk is voor het verander-
en van richting, bij het rode rijden
van Günter. Op het eerste gezicht zie
je dat de jongere trekker al over een



De motor, die door een gebroken kapotte krukas bezweek, werd vervangen door een identieke tweecilinder uit een vorkheftruck.



De robuuste 5V/1R aandrijfversnellingsbak kon nauwkeurig en geruisloos worden geschakeld en bleef daardoor ongeopend. Als optie was een zesde, extra kruipversnelling verkrijgbaar.



De hydraulische driepunts hefinrichting van de D180 H behoorde tot de optionele uitrusting en wordt aangedreven door een stabiele tweezuigerpomp voor drukken tot 200 bar

FAHR



"Werken met de Fahr D180 H, is nauwkeurig, snel, betrouwbaar en veilig", dat beloofden brochures in de jaren vijftig. Astrid Tryba daarentegen gebruikt haar Gottmadinger het liefst voor uitstapjes.

hydraulische driepuntshfinrichting beschikt, waarbij de zuigerpomp van de Zwitserse fabrikant Bucher in de transmissie is ondergebracht. Wat ook niet over het hoofd mag worden gezien is het ontwerp van het dashboard. In de rode versie is het geïntegreerd in de tankconsole, terwijl het bij de oudere broer als zelfstandig onderdeel is geplaatst in de vorm van een eenvoudig paneel boven de stuurkolom. Fahr bood destijds hogere en smallere 36-inch rasterwielen aan, die op de groene D180 H van Günter werden gemonteerd, uiteraard tegen bijbetaling. Montagemechanismen in het midden van de velg maken bovendien een snelle montage van dubbele wielen



mogelijk, die hoog op het verlanglijstje van Nedersaksen staan. Günter Tryba: "In tegenstelling tot andere confectie fabrikanten die de volledige aandrijflijn kochten, voorzag Fahr al in 1938 de eerste F 22 van een eigen transmissie. Voor sommige modellen werden ook producten van ZF en ZP gebruikt. De transmissie in de D180H is afkomstig van Fahr-productie, type F-9 C 1. Deze biedt de bestuurder vijf versnellingen vooruit, en één achteruit. "Mijn groene 180 heeft zelfs een extra versnelling vooruit, wat destijds extra was. Qua karakter was de D180H een soort Opel-record voor het veld", somt Günter het op. "Hij doet gewoon wat hij moet doen. Gewoon werken - be-

trouwbaar en zuinig." Maar zijn twee "veldgepensioneerden" hoeven dat vandaag niet meer te doen. Met een uitstekende gezondheid en een onberispelijk uiterlijk sluiten ze zich aan bij de collectie van Günter, beschermd tegen weer en wind. Uiteraard wordt de twee-eiige tweeling regelmatig verplaatst, vanwege het ontbreken van officiële goedkeuring met de dieplader. Ter plaatse wordt het trekkerpaar uiteraard dan bestuurd door Astrid en Günter Tryba.

Tekst en foto's: Ulf Kaack

FAHR

Overgenomen en vertaald uit het prachtige Duitse Oldtimertijdschrift:

Oldtimer
TRAKTOR
Tijdschrift voor historische Landbouwmachines

Nummer Een

Komt uit Tsjecho-Slowakije en heeft
een licentie om in Beieren te draaien



Als je de stationaire motoren van Walter Baumann wilt zien, moet je veel tijd hebben. Omdat zijn collectie 43 van deze rustieke aandrijvingen omvat, exclusief de tractoren, vrachtwagens en motorfietsen. Een speciale; "Onder zijn Stamos bevindt zich de L. Benz. Hem het land binnen krijgen was absoluut niet zo makkelijk.

De 'Mühlhiasl' (Beierse Profeet) zei het; "Een ijzeren hond zal het bos in blaffen en wijsheid zal in de mensen hun hoofd slaan. Het waren donkere beelden die deze legendarische ziener van het Beierse Woud, over de toekomst schilderde. Maar je kunt het ook anders lezen, in een minder pessimistisch licht: door het te begrijpen als een herinnering om verstandig om te gaan met de natuur en de vooruitgang. Natuurlijk blijft dit een voortdurende strijd, want vooruitgang is zoets. Elke

nieuwe uitvinding lost dikwijls een oud probleem op - en creëert er dan een reeks nieuwe bij. Helaas zie je die niet meteen, maar worden die vaak pas vele jaren later duidelijk. De vervanging van de stoommachine (de ijzeren hond) door de verbrandingsmotor is hiervan een typisch voorbeeld. De verbrandingsmotoren waren duidelijk superieur aan de stoommachines. Ze waren kleiner, lichter, goedkoper en vooral efficiënter dan de enorme kolen- en water verslindende ketelmonsters. Vandaag, ruim honderd jaar later, worden pas de nadelen van verbrandingsmotoren duidelijk. Nu wordt de elektromotor gezien als een mogelijk alternatief - totdat de nadelen ervan op een dag groter worden dan de voordelen. Je weet het achteraf pas altijd beter. Toen deze L. Benz werd gemaakt, hadden mensen de grootste verwachtingen van verbrandingsmotoren. De aandrijvingen, die nog maar een paar decennia oud waren, begonnen nog maar net de wereld te veroveren. Vooral in de automobielsector uiteraard, maar ook in de industrie, de handel en niet in de laatste plaats op het platteland. In tegenstelling tot de veelal stationaire stoommachines maakten de machines een groter

De oliedruppelaar moet minimaal tien tot twaalf druppels per minuut afgeven om de zuiger goed gesmeerd te houden. L. Benz & Spol bleef lange tijd vasthouden aan de conventionele bouwstijl.



gedecentraliseerd gebruik mogelijk, wat aanzienlijk bijdroeg aan de verspreiding ervan - en een groot aantal fabrikanten op het toneel bracht in de geïndustrialiseerde landen. Één daarvan was de motorenfabriek "L. Benz & Spol., Trebic, Morava" (Ladislav Benz & Company in Trebitsch, Moravië). Het gebied rond de Moravische hoofdstad Brno (Brünn) bracht diverse bekende motorfabrikanten voort, denk maar aan Lorenz, Slavia en Wikov. De nabijheid komt terug in de gelijkens van de bouwstijl van deze aandrijvingen. Het zijn eenvoudig gebouwde, horizontale eencilinderbenzinemotoren met een carburateur, hoogspannings ontstekingsmagneet, kleppen die zijdelings in de cilinderkop uitsteken en watercirculatie of verdampingskoeling. Om ze te kun-

nen vervoeren, net als de motor van Walter Baumann, werden ze gemonteerd op een eenvoudig chassis met gegoten wielen, stuurframe en handspindelrem. Deze speels ogende constructies ademen een zekere lichtheid uit die ze bijna in de buurt van kunstwerken brengt. Deze Boheems-Moravische motoren belichamen in elk geval hun geheel eigen ontwerp, dat ook veel motorliefhebbers in dit land - zoals Walter Baumann - fascineert. Ladislav Benz bleef trouw aan deze bouwstijl, zelfs toen de internationale ontwikkelingen evolueerden naar modernere, compacte stationaire motoren. Een L. Benz uit de jaren dertig lijkt nog precies op een motor uit de beginperiode van het bedrijf. Helaas is hun geschiedenis, in tegenstelling tot Slavia of Wikov, grotendeels onduide-

lijk. Noch het jaar waarin het werd opgericht, noch zijn carrière zijn bekend. Feit is dat het bedrijf in ieder geval tot 1936 heeft bestaan, zoals blijkt uit een certificaat van een latere L. Benz. Het is ook duidelijk dat het jarenlang vasthouden aan hetzelfde ontwerp principe neerkwam op stilstaan, wat op de lange termijn niet goed uitpakte voor het bedrijf. Wat overblijft zijn motoren zoals deze, die het nummer 1595 draagt. Het moet een vrij vroeg voorbeeld zijn, de productieaantallen van L. Benz lopen immers op tot boven de 7.000. Walter Baumann gaf hem de interne nummer één. Zoals dat? "Want het begint met de letter B en is dus alfabetisch gezien mijn eerste. Trouwens, mijn motoren hebben rode merken met nummers, mijn tractoren, vrachtwagens en mo-



Toen de boerderijen stroom kregen en geen stationaire motoren meer nodig hadden, begon Walter Baumann met verzamelen - zijn L. Benz is slechts een van zijn vele Stamo's.



Net als Ignaz Lorenz, Wichterle & Kovarik en Slavia was Ladislav Benz een van die Tsjechoslowaakse fabrikanten waarvan de wortels teruggaan tot de Oostenrijks-Hongaarse periode.

torfietsen hebben blauwe." Walter Baumann woont in het Beierse Woud, in het 'Wood', zoals de bewoners hun huis ook wel noemen. Hij is herbergier, meesterslager en verzamelaar van oude technologie vanaf het allereerste begin. "Het begon ermee dat ik veel naar de boeren ging toen ik nog aan het slachten was. Destijds verzamelde ik verdamperttractoren: Fendt, Allgaier, Lanz-gloeikoppen en anderen. Toen vertelde een vriend me over een boerderij die laat stroom kreeg. Tot dan toe gebruikten ze een Deutz-motor voor de mestpomp en voor het kappen van hout, die ze nu hebben weggegaan. Daar ben ik mee begonnen. Dit was op veel afgelegen boerderijen het geval. Ze brachten de stationaire motoren naar de schroothandelaars, die ze met een



De carburateur beschikt over een vlotter, maar ook de hoeveelheid toegevoerde randstof wordt geregeld door de traploos verstelbare brandstofkraan.



Het hoekmoment dat de vingerschijf in combinatie met de klikhendel overbrengt op het anker van de Bosch-magneet genereert een kortstondige stroom die als een vonk bij de bougie wordt ontladen - 'de afslagontsteking'.

hamer kapot sloegen zodat ze vervoerd konden worden. Of de eigenaren van de boerderij lieten ze staan totdat de vorst ze bevroor." Walter Baumann kwam de L. Benz tegen bij een verzamelaar in Tsjechië. "Hij kocht motoren, maakte er een paar bruikbaar en verkocht ze weer. Ik ging erheen en er stond een hele hal vol stationaire aandrijvingen, tractoren en stoommachines. Dat was in de jaren negentig, toen de grens net werd geopend." Natuurlijk was het

niet zo eenvoudig om de motor het land in te krijgen. "De Tsjechische eigenaar heeft hem gefotografeerd en een aanvraag ingediend bij het Landbouwmuseum in Praag, om de aandrijving te mogen exporteren en verkopen. Er waren geen problemen met de Tsjechen. Maar bij de Duitsers: Die waren echt scherp, ze wilden alles precies weten en bij import moest je belasting betalen bij de douane. Uiteindelijk is alles gelukt en heb ik de eencilinder mee naar huis kunnen

nemen." Stationaire motoren zoals deze L. Benz zijn exemplarisch voor de voortdurend terugkerende paradigma-verschuiving in de technologie. Het zijn enthousiastelingen als Walter Baumann die, door deze "hedendaagse getuigen" te redden, een groter stukje geschiedenis vertellen dat verder gaat dan louter technologie: de geschiedenis van de vooruitgang. Dat maakt ze zo waardevol.

Tekst en foto's: Jens Kraus

Horizontale benzinemotor en hoge watertank - typisch voor de Boheems-Moravische fabrikanten. De chassisielen zijn voorzien van het originele bedrijfsstempel "LB"



Overgenomen en vertaald uit het mooiste Duitse Oldtimer-tijdschrift:



"Er zit een pin in de oliespuit die omhoog gaat als hij draait", zegt Walter Baumann over de smeermiddeltoevoer naar de binnenste lagers van de krukas. Voor de buitenste lagers zijn aparte oliereservoirs aanwezig.



Vaarwel snuffel inlaat! Beide kleppen worden al positief aangestuurd via tuimelaars. De inlaatklep is al voorbeeldig afgedekt.

Intermezzo-verhaal over mijn Moës Semi-diesel motor

Onderbreking in de rubriek tuintractoren, omdat Twan tussendoor een verhaal over zijn Moës Stationaire motor met u wil delen.



Deel 1

Naar aanleiding van het vertaald artikel uit het Duitse collegablade 'Traktor', wijk ik deze keer af van wat ik normaal schrijf over de tuintractoren. Aangezien er helaas vrij weinig leden zijn (op het verhaal van "ik geef de



De motor zoals gevonden is zojuist in onze Iveco bus gezet, en kan naar Nueneen vervoert worden.

krik aan" na) die iets schrijven over de restauratie van hun tractor, stationaire motor of werktuigen die tot onze hobby behoren. Vond ik het toch wel een keer leuk om een keer een stukje te schrijven over de restauratie van mijn ex-Moës C14 gloeikop stationaire motor, en dus af te wijken van mijn normale verhalen. Ik kocht deze motor in 2016 al een totaal verwaarloosd, geroest en vastzittend exemplaar in België. De motor had 50 jaar buiten gestaan bij een oude windmolen waar

men graan maalde in het verleden. Half weggedrukt in de struiken en al beroofd van diverse onderdelen, zoals de koperen smerleidingen en de dieseltank, stond hij daar te wachten op enige aandacht van iemand om gerestaureerd te worden. De uitlaat stond met de pijp omhoog, onbeschut blootgesteld aan alle weersinvloeden. De uitlaat stond daardoor ook meer dan driekwart vol met water. De uitlaatpoort stond vol water en kon de zuiger dus raken. De zuiger zat daarom ook muurvast in de cilinder. Eigenlijk wel jammer dat de toenmalige molenaar had besloten de Moës buiten te zetten, terwijl hij toch echt bij de molen hoorde en daarmee het graan maalde als er geen of te weinig wind was. We hadden een prijs afgesproken (oud ijzerprijs) en we konden de motor gaan laden. Dat was nog een hele toer omdat de motor zo'n 1000kg weegt. Gelukkig was er een plaats-



De motor zoals gevonden, nu thuis in Nueneen. De motor zit muurvast maar is grotendeels compleet voorzien van veel roest, gevormd in de afgelopen decennia.



De zuiger in de cilinder vanaf de uitlaatkant gezien. De uitlaatpot (originele) is erbij, en stond tot boven de uitlaatpoort vol met regenwater.

elijke boer met een tractor met voorlader die de motor in de bus kon zetten. Thuis zou het geen probleem zijn omdat ik daar een heftruck had in die tijd. De motor werd vastgezet en de terugreis kon beginnen. Eenmaal thuis hebben we de motor uitgeladen met de heftruck. Deze kon 1500kg dragen, maar kan je zeggen dat hij het er toch zwaar mee had. Maar alles is uiteindelijk gelukt en het demonteren kon beginnen. Als eerste ging de gloeipeer eraf die met 4 bouten vast zat. Ik had deze al even met WD40 in laten weken en tijdens de montage de plekken waar de bouten in de kop zaten warm gestookt. Toch was het niet te voorkomen dat er 2 bouten afbraken, en het uitboren daarvan onvermijdelijk zou worden. Dat was echter latere zorg, eerst de rest demonteren. De cilinderkop was het volgende onderdeel dat eraf moest, alsook de verstuiver. Wonderwel zaten de moeren van de cilinderkop, en ook de verstuiver niet heel vast. Alles



Diverse onderdelen waaronder de behuizing van het smeerautomaat.

kwam er netjes en niet kapot vanaf. Zoals ik al eerder vertelde zat de zuiger vast in de cilinder geroest, dus moest er iets anders bedacht worden om de cilinder inclusief zuiger te demonteren. Ik heb toen de luchtinlaten op het carter eraf gedraaid wat tevens ook de inspectieluiken waren voor de drijfstanglagerkap. Eenmaal die lagerkap los gedraaid (merktekens stonden er al op) kon de cilinder gedemonteerd worden. De cilinder inclusief zuiger ging voor een lange tijd in een



De pluniers die de olie oppompen naar de te smeren delen van de motor. Hier al zuiver gemaakt.

groot vat met petroleum om los te weken. Het drijfwerk (krukas met vliegwheels) waren nog goed los en draaiend. Toch heb ik enkel maar gekeken of er wat beweging in zat, want door ingevallen vuil en of roest zou je de krukas en lagers kunnen beschadigen. De spieën

van de vliegwheels kwamen ook gemakkelijk los en de vliegwheels waren na demontage van de reguleurgewichten gemakkelijk te verwijderen. Ik had gedacht dat alles aan de motor gigantisch vast zou zitten, maar dat viel reuze mee. Ik denk omdat het een 2-takt diesel is, en daarom nog overal vet genoeg was dat de bouten en alle andere onderdelen nog goed tegen de



De cilinder met zuiger onder de hydrauliekpers. Op de zuiger (niet zichtbaar) licht een in vorm gemaakt hardhouten blok die er voor zorgt dat de kamzuiger niet beschadigd.

weersinvloeden beschermd waren. Gelukkig had iemand in het verleden de aftapkranen voor de olie op het carter open laten staan waardoor het lekwater dat van langs de zuiger af kwam eruit kon. Ik vrees dat anders het carter kapot gefroren zou zijn. Bij latere inspectie bleek zelfs de koelmantel van de



Na lang bezig te zijn geweest en de zuiger en cilinder lang in de petroleum te hebben geweekt is de zuiger met warm stoken van de cilinder met wat kracht toch losgekomen!

cilinder geen vorstschade te hebben. Uiteindelijk was de motor uit elkaar en kon het carter van de gietijzeren voet genomen worden. De motor kon nu schoongemaakt en ontroest worden. De zuiger had een jaar in de petroleum gelegen, en we vonden het tijd om eens te gaan kijken of er wat beweging in de zuiger wilde komen. Omdat de zuiger een kamzuiger is, en dus niet vlak is aan de bovenkant, moest er een houtblok op maat gemaakt worden, en ook in de vorm van de bovenkant van de zuiger. Anders zou de zuiger beschadigen of zelfs scheuren! Na dit gemaakt te hebben en ook een goede ondersteuning te hebben gemaakt, voor op mijn 20 ton's pers, kon er begonnen worden met druk op de zuiger uit te oefenen. We hebben daarbij de cilinder zo goed als het kon, goed warm gemaakt zodat deze ten opzichte van de zuiger wat uit zou zetten. Daarna kon de druk opgevoerd worden met de pers. Het viel niet tegen, want met 15 ton, kwam er wat beweging in de



De cilinder van bovenaf gezien. Gelukkig was deze na schoonmaken en honen in goede staat. Gelukkig was de koelmantel niet kapot gefroren

zuiger. Het waren elke keer maar enkele millimeters, maar na een dag bezig te zijn geweest, en een paar kapotte vingers en een hoop zweet, met wat niet nader te noemen vloekwoorden, was de zuiger eruit. Bloed zweet en tranen dus! De zuiger zag er goed uit, maar in het verleden was de zuiger al eens gedemonteerd geweest, en had een monteur iets te hard de drijf-



Een klein probleem is wel dat in een verleden de drijfstaaf vermoedelijk bij demontage door een monteur iets te hard tegen de zuigermantel is aan gekomen. Resultaat, een behoorlijk scheur!

stang tegen de mantel van de zuiger aan laten vallen. Het gevolg was een gescheurde hoek die gelast moest worden met gietijzer. De zuiger is uiteindelijk gelast door een bedrijf uit Winssen in Gelderland. Die man heeft echt goed vakwerk geleverd voor een nette prijs, wetende dat de laselektroden voor gietijzer zeer duur zijn. De motor heeft een smeersysteem met een patent van Alex Friedmann. Je ziet dit soort smeerautomaten wel meer op scheepsmotoren. Ook dit



Gelukkig zaten de vliegwiel en ook de spieën daarvan niet zo vast en konden gemakkelijk gedemonteerd worden. Hier is hij zojuist gestraald en klaar om in de epoxy gezet te worden

smeersysteem was er beroerd aan toe maar zat gelukkig niet te vast. Misschien dat een restantje olie de zaak heeft gered en de plunjers niet ernstig beschadigd waren. Wel waren de veren voor het terug om-

hoogtrekken van de plunjers weggeroest, alsook waren de veren van de controlepenen/slaghoogtepenen weggerot. Van het peilglas van de smeerautomaat waren niet meer dan scherven over. Alles moest schoon gemaakt worden alsook gepolijst, en de desbetreffende veren moest ik er maar bij zoeken. Gelukkig had ik nog een paar stukjes van de veren over, en kon zodoende de dikte van de windingen bepalen. De grote en lengte van de veer moest ik inschatten door te meten, maar dat is uiteindelijk goed gelukt. Het peilglas had een collega hobbyist nog liggen maar moest op maat gemaakt worden. Heb daarvoor een speciale glassnijder gekocht. Nadat de smeerautomaat geheel in de



Het carter van de motor in de epoxyprimer. Lagertjes van de motor vertoonden gelukkig weinig tot geen speling en waren netjes. Alsook de kruk was netjes en glad.

epoxy (oliebestendige) was gespoten, kon deze weer in elkaar. Overall nieuwe ringen en pakkingen tussen, voor de afdichting etc. Uiteindelijk na veel werk had ik weer een werkende smeerautomaat. De dieselpomp was inderdaad een klein issue, zoals de Duitse collega al beschreef, maar ik had er ook geen voorbeelden van; hoe of wat het geheel moest werken. Natuurlijk is het logisch dat er een plunjer op en neer gaat, en dat de slaghoogte wordt bepaald door een nok op de regelschijf van de reguleur. Maar alle veren en kogels waren gigantisch gerot door water. De plunjer was wonderwel goed. Ik zag de bui al hangen dat er een nieuwe gemaakt moest worden.



Diverse onderdelen zojuist in de epoxy gespoten. Je ziet hier ook de belangrijke reguleurgewichten van de motor.

Niet heel moeilijk, maar wel extra moeilijk, maar wel extra werk. Het pomphuis is van messing en had niet veel geleden. De pomp is maar een lagedruk pomp, maar als hij de diesel niet aan wil zuigen of terug perst richting de tank, dan zal hij niet gaan werken. De kogels heb ik nieuw besteld via mijn leverancier van tuinmachine onderdelen, maar de veren die de kogels op de zitting drukken werd het nog een heel zoektocht. Deze mochten niet te zwaar zijn, maar ook niet te licht. Zonder veren en alleen met kogels werkte niet. Ik heb met een setje extra kogels die ik besteld had, eerst het vlak met klepslijp pasta ingeslepen zodat de kogels prima zouden afdichten. Nadat ik de juiste veren gevonden had, kon de pomp in elkaar. In eerste instantie deed hij nog niets. Een nieuwe viton ring op de plunjer maken, bood deels uitkomst, en ook een moer met manchetten aan de onderkant van de plunjer bood uitkomst. Hij pompte de brandstof mooi omhoog. Later heb ik de verstuiver schoongemaakt en een nieuwe Nozzle stift laten draaien, want de oude was te veel weggeroest. Eenmaal de verstuiver met leiding gemonteerd op de pomp en het geheel ontluicht, deed het geheel.... niks! Hij bouwde helemaal geen druk op. Na lang zoeken en meten en de veren wat ingekort te hebben, deed hij het! Hij verstooft, en de verstuiver knarste heel



De smeerautomaat plungers en het lichaam waar ze in zitten alweer netjes en goed bevonden. De plungers bouwde gelukkig allemaal vacuüm en druk op.

mooi! Een zuigervereer was bij het demonteren helaas gebroken, maar de rest van de zuigerveren waren nog heel netjes en hadden een goede slotspeling gemeten in de cilinder. Nu nog die zuigerveren vinden. Een compleet set kostte € 627,45 Excl BTW. Dat vond ik toch wel wat gortig omdat ik maar één zuigervereer nodig had. Niemand kon mij helpen, behalve Noud, een vriend van mij die een revisiebedrijf heeft gehad, die heeft na een tijd zoeken de oplossing gevonden in 2 zuigerveren in 1 groef (een zuigervereer op die breedte was er niet). De perfecte maat verder, maar het slot van de zuigerveren moest ik op maat maken. Na lang en voorzichtig slijp en vijlwerk, paste deze perfect! De voet had ook wat scheuren in het gietijzer, maar dat kon mijn vader gelukkig wel lassen met gietijzerelektroden. Aan de zuiger durfde hij niet aan te beginnen omdat het materiaal te dun was voor zijn lasapparaat om te lassen. Nadat alles glad was gemaakt en er netjes

uit zag, werd alles gespoten in de kleur zwart, en kon het onderstel gemaakt worden. Dit was echter nog een heel gedoe, omdat ik het liefste de motor op een aanhanger of oude munitiekar had gebouwd. Deze laatste werden veel gebruikt in het Oost-Duitse leger om munitie te vervoeren achter een tractor, om van de ene bunker naar de andere munitiebunker te versjouden. Deze waren goed bemeten op een gewicht van pakweg 2500kg laadvermogen wat ruim voldoende zou moeten zijn voor een motor van dit formaat met watervat voor de koeling. Helaas was ik er bij 1^{ste} te laat bij in Duitsland, en de 2^{de} was een



De bovenkant (deksel) van het smeerautomaat in de verf en al voorzien van een paar stelschroeven voor de plunjerverplaatsing te verstellen. (oliehoeveelheid regeling)

wrak, voor een prijs die absurd hoog was. Dan maar zoeken naar een aanhanger die capabel is om het geheel te dragen. Helaas was er niets op korte termijn wat ik geschikt achtte om deze motor op te bouwen. Een te mooie aanhanger met remmen en tandemasstel was te duur, en de "opknappers" vaak



Het in elkaar bouwen van het smeersysteem was best een gedoe. Alles moest afgesteld worden en ook alles moest dicht zijn zodat er geen lekkage van olie was alsook geen vuil of water van buiten mocht er niet in komen.

te duur en verrot. Het werd uiteindelijk (ook omdat de tijd naderde naar de Internationale stationaire motorenshow in Nueneen) tijd om zelf een kar te gaan maken. Dit was ook nog een heel gedoe! In deel 2 (het laatste deel van de restauratie) ga ik verder met de laatste werkzaamheden aan de motor.

En nogmaals! Ik denk dat ik namens de KLW-redactie wel mag zeggen; dat niemand zich hoeft in te houden om ook eens een leuk interessant verhaal te schrijven over de restauratie van uw tractor of stationaire motor of oude auto, of wat dan ook in die trant van wat ons bezig houdt als hobbyist! U kan zich dan wenden tot de redactie.

Twan Jonker



Oude foto van het Moës motorenfabriek in Waremm België.

De Puzzelhoek

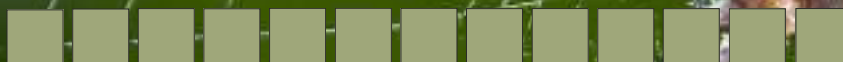
Februari

Oplossingen sturen naar: Regina van den Meer Stekstraat 21
5388 KS Nistelrode of mailen naar: reginavdmeer64@gmail.com

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

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

De overgebleven letters vormen nog een spinnensoort:



ANGST
BESPRINGEN
BINNENSHUIS
BLADSPIN
BOOMSCHORS
BROEDVERZORGING
BROEIKASSPIN
COCON
DRADEN
GEDRAG
GRAVEN
HANGMATSPINNEN
HARIG

HARLEKIJNSPIN
HERFSTVUURSPIN
HUISSPIN
INSECTEN
KLEIN
KOGELSPINNEN
KRAAMKAMER
OGEN
ONDERSTEBOVEN
PARING
PROOI INSPINNEN
RUIMTEWEB
SPANWIJDTE

SPINNENKOP
STILSTAAND WATER
TARANTULA
TRECHTERSINNEN
VANGEN
VANGMETHODEN
VELDTRECHTERSPIJN
VOGELSPIN
VORM
WIELWEBSPINNEN
WOLFSSPIN
ZEESPIN

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

Met dank aan:



In en Uitlaatjes

Te koop

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

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

Mc.Cormick, **IHC** en **Farmall** handleidingen, werkplaats- en onderdelenboeken, tevens diverse andere boeken, zie hiervoor onze website: www.mccormickboeken.nl M. van Kleef-Blom Den Anel 06 50672450. jk1500@online.nl

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

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

Duss Daux handboormachine op standaard met boren. Diverse cirkelzagen 150-400 mm met harde tanden en zachte prijzen op is op. Tandemasser/aanhanger met zwaar neuswiel, geen kenteken, alle borden kunnen plat en uitschuifbare bovenbouw voor tent en een tandemasser/aanhanger/plateauwag (uitschuifbaar) leeg voertuig 486 kg 180x350 met kenteken. Met uitschuifbare bovenbouw met doek. Wim en Riek Schelle Liempde 0411 - 631317 of 06 23304213 schelleplein@home.nl

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

Diverse nieuwe gereedschappen, dopsleutelset klein tot groot, ook inch. Stuur-fuseekogel trekkers. Diverse tangen, extra lang, seegerring tangen, magneetschalen, staalborstels ook voor slijptol. Hoofdstroom schakelaars 12V. Diverse assortimentdoos kabelschoenen, zekeringen, circlips, borgveren, koperringen etc. Luchtgereedschap, verfspuiten. Sta op de ruilbeurzen of eventueel verzenden. Edwin van Riet Middelbeers. 06 12131793 Email: Eddyv8@hotmail.com

Huifkar, Wim van den Berg St. Oedenrode. 0413 - 474334 of 06 40941041.

Deutz boventrekhak i.g.st. type Ak75. Aanhanger chassis voor M.M.B.S. met kenteken (zware uitvoering) voor meer informatie A. van den Broek Hedel. 06 30842648.

3x **Wolsely** op benzine, aanhanger 4 x 1,8 meter 70 hoog met kenteken. **Deutz** D4005, **Lister** L, ijzerbeugelzaag 400V, hand bandschuurmachine 380V, **Lister** lucht gekoeld. Stuurhuis **Deutz** D25. **Lister** L hopper 6 Pk. Chr. Jansen Valkenswaard. Tel. 040-2012343 of 06-23197777.

Cabine voor trekker. Sjf van Goch Empel. 06 53573942.

Diverse **Ferguson** TEF onderdelen. Onder- en boventrekhak, oliefilter, dynamo, 2 stel remschoenen. Alles in, oliefilter, dynamo, 2 stel remschoenen. Alles in één koop. Ad van Hoeij Nistelrode. 06 27832097 Email: hoeijdamen@hotmail.com

Tandemasser zonder kenteken, geremd. Remkabel stuk. 300 x 120 x 30 cm. Aggregaat Lister 1943 27 Kva, revisie motor. **Hatz** 2 cilinder type Z108 n. **Petter** Boxer motor type No. 18398. **Petter** type A1. **Bernard** W42. **Victor** Engine type A01 2x. Rugspuit met **J.L.O.** motor. Jan Bongers Zeeland 0486 - 451778



2 Nato banden 1x 10.5/10-20, 1x 10-20 Merk: **Dunlop** 50% profiel €100,- per stuk. M. van Rooij 06 10519083 m.vanrooij07@onsnet.nu

Deksel van de beschermkast koppeling voor **Ursus** c45. Mag ook een nieuwe zijn. Sjaak van den Bosch Maarheeze. 06 43605251.



Wegens inkrimping diverse tractoren en landbouwwerktuigen o.a. **Mc Cormick** 434, 436, **International** M, **Belarus** MT3, **Fiat** Som 55, Kunstmeststrooiers groot en klein **Lely** en **Vocon**, Ploegen, Cultivatoren . Diepculter, Onderblok met dubbele koppeling en brandstofpomp van **Mc.Cormick**, Mestriek, Diverse oldtimer auto's o.a. **Daf**, **Volvo**, **NSU**, **Mercedes**, onderdelen van oldtimer auto's en tractoren. P van den Broek Baarle Nassau Tel. 0031 622668910 Email: pcmvdbroek@gmail.com

Gevraagd

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



TREKKERWEB

- ✓ 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



VACO
ERKEND

www.corlangebanden.nl

Werner van Gestel

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

H.O.N Werner van Gestel Castersedijk 26 5527 JS Hapert
www.wernervangestel.nl info@wernervangestel.nl
tel. Werner 06 46210022 tel. Wim 06 15343468



OVERWATER 
VERZEKERINGEN - PENSIOENEN - HYPOTHEKEN

- De oldtimer specialist door onze jarenlange ervaring en betrokken medewerkers.
- Ons unieke verzekeringsproduct: een verzamel polis voor al uw (on)gekentakende tractoren en stationaire motoren van 20 jaar of ouder. Standaard inclusief een schadeverzekering voor opzittenden en verbaarsrechtsbijstand.
- 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



BROEDERSBOXTEL
HANDELSONDERNEMING

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



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

Online advertentieplatform voor uw klassiekers

Gemakkelijk kopen en
verkoop van klassiekers



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



ONLINE CLASSIC WORLD

www.onlineclassicworld.com

 **Biggelaar**
installatietechniek

Samen voor duurzaam

sanitair
verwarming
ventilatie
loodgieterswerk
duurzame installaties

www.vandenbiggelaarinstallatie.nl

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

'n Museum dat werkt!

Voor inlichtingen en reservering:
06-10252631

Ontzorgen met een hoofdletter

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

 **Adfiz**

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

 **NVHP**
Nederlandse Vereniging van Hypothecair Verzekering Makelaars

 **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

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.



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

J.AARTS bv

grondverzet en transportbedrijf

www.aartsgrondverzet.nl

Gerwen



**STERK IN GROND-
EN SLOOPWERK**

Vakmanschap
is wat telt

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

van **D**eursen
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

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

Jansen Metals

Metaalrecycling

0031 (0)622676797

www.jansenmetals.nl

Dorpsstraat 102
5556VL Valkenswaard

**HIER IS NOG
PLAATS
VOOR UW
ADVERTENTIE**

-neem contact op met Joke Kuipers 06 13670287-

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

WISPA
OLDTIMER BOEKEN



Wispa Oldtimers
Langeboomsestraat 12 7046 AA Vethuizen
M: 06 - 5319 4582 (Marc) | 06 - 2036 3059 (Fons)
T: 0314 - 651 721 | E: info@wispaoldtimers.nl
Kijk voor ons volledige assortiment op

www.wispaoldtimers.nl

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

Riverside VINTAGE

riverside-vintage.com

de Eenvoud
 Financiële planning

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

FFP
 Certificaad financieel planner

DOMOTICA

TELEMATICA

BEVEILIGING

ELECTROTECHNIEK

TELEFONIE

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

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



 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



Al 28 jaar het clubhuis van de KLW

www.devresselsehut.nl

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

Vresselseweg 33 5491 PA Nijnsel
telefoon 0499 472 870

Bezoek ons museum van oude ambachten

HOEVE STROBOL

Stoommachines

Automobielen

Tractoren

Ambachtelijk gereedschap

Huishoudelijk gerei

En nog veel meer

Strobolse Heidesteeg 10, Nijnsel

T 06 538 176 69

Kijk voor meer informatie en
onze openingstijden op:

www.hoestrobol.nl



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

Betrouwbaar, flexibel en ervaren!

Meer weten? Vraag ons naar
de mogelijkheden.



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

VERBA 