

den uitlaat

Tweemaandelijks clubblad van de KLV



Nr. 2 april 2024

Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging



ISSN nummer



2211-0186



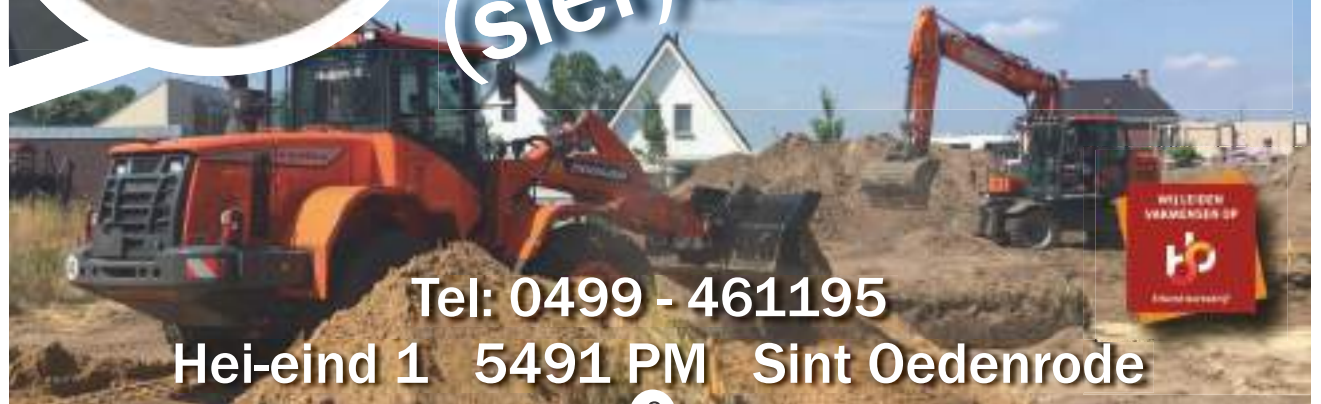
H. KUIJPERS BV

www.hkuijpers.nl

Sloopwerken

**Infra en
Grondwerken**

(sier)Bestratingen



Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode

Werner van Gestel

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

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



OVERWATER 
VERZEKERINGEN - PENSIOENEN - HYPOTHEKEN

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

www.oldtimers-verzekeren.nl

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

GEWOON
OMDAT JE VAN
TREKKERS HOUDT
TREKKERWEB.NL



Volg ons ook op



Corlangebanden b.v.



landbouw - industrie
grondverzet - truck

Udenseweg 5

5464 VA Veghel

Tel: +31 (0) 413 - 366867

verkoop@corlangebanden.nl

www.corlangebanden.nl


Biggelaar
 installatiebureau

**Samen
 voor
 duurzaam**

sanifair
 verwarming
 ventilatie
 loodgieterswerk
 duurzame installaties

www.vandenbiggelaarinstallatie.nl


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

'n Museum dat werkt!

Voor inlichtingen en reservering:
 06-10252631

Ontzorgen met een hoofdletter


de Haas advies
 Verzekeringen • Hypotheken • Financiële planning




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


**Autobedrijf
 Timmermans**
 auto - verkoop - service

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




SLIJPERIJ

KERS

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

MARK DE BRESSER
Handelsonderneming
 Tractoren - Machines - Oldtimers - Onderdelen

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



BROEDERSBOXTEL
HANDELSONDERNEMING

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



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

Online advertentieplatform voor uw klassiekers



Gemakkelijk kopen en
verkopen van klassiekers



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



ONLINE CLASSIC WORLD

www.onlineclassicworld.com

van **D**eursen
iervoeders

VOER / STROOISELS, OOK PARTICULIER



www.vandeursendiervoeders.nl

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

Industrieweg 8 5492NG Nijnsel
Tel: 0413 - 472642

sportprijzen
graveerwerk
reclame

Onderscheidend in
werk en meer



MANDERS

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
Langloosmeestraat 12 7046 AA Velfhuizen
M: 06 - 5319 4582 (Ward) | 06 - 2036 3059 (Fons)
T: 0314 - 651 721 | E: info@wispaoldtimers.nl
Kijk voor ons volledige assortiment op:

www.wispaoldtimers.nl

OLDTIMERS VERKOPEN?

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

Interesse? Neem contact op met VDI Auctions.

Ook voor veilingen bij u op locatie.



WILT U ONZE
DIGITALE NIEUWSBRIEF
ONTVANGEN?

SCHRIJF U DAN IN OP ONZE SITE:

WWW.VDIAUCTIONS.COM



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

J.AARTS bv

grondverzet en transportbedrijf

www.aartsgrondverzet.nl

Gerwen



STERK IN GROND-
EN SLOOPWERK

Vakmanschap
is wat telt

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

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



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

BJC TOOLS
Erp • Made • Tholen • Eindhoven

Service is onze kwaliteit
kwaliteit is onze service

MEGENS

landbouw-mechanisatiebedrijf
ST.MICHIELSGESTEL



 06 214 318 94

 INFO@LMBMEGENS.NL

 WWW.LMBMEGENS.NL

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



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

Doelstelling KLW

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

Vice-Voorzitter

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

Secretaris

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

Penningmeester

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

Bestuursleden

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

ISSN: 2211-0186



2211-0186

Medewerkers

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

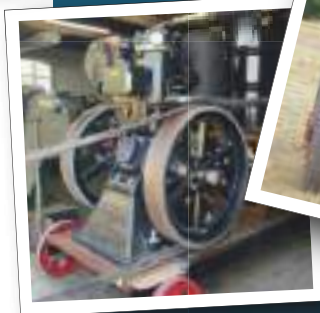
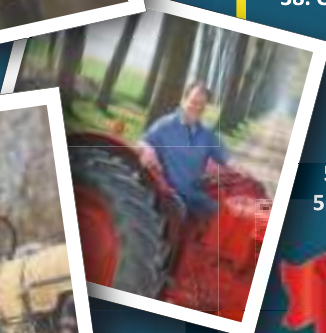
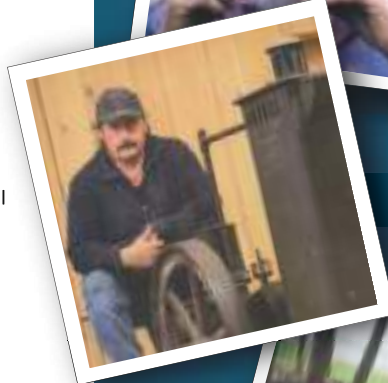
Druk, afwerking en verzending
BladNL Postbus 1286 Maarsen



KLW is aangesloten bij:



10. Colofon/Inhoud
11. Voorwoord
Info redactie
12. Bestuursleden gezocht
KLW Toertocht Helmond
13. Stand van zaken
Praatavond juli
Rijmke
14. Evenementenkalender
17. Een daagse busreis
18. Voorjaars ruilbeurs
19. Dragline verzetten
20. Sponsering KLW belicht
23. Brabantse oldtimerdag Liempt
24. Ik geef de krik
27. Le Perscheron
32. Oude liefde
38. Oud nieuws uit 1950
40. Zweeds raadsel
46. Langzaam loper
50. Moës deel 2
53. Oplossing puzzelhoek
Winnar 2023
54. De puzzelhoek
55. In- en uitlaatjes



Inleveren Copy
volgend nummer
vóór 25 mei 2024

www.klw-vereniging.nl

E-mail: webmaster@klw-vereniging.nl



Voorwoord

Genoeg regen gehad

De klok is alweer verzet, en dit jaar niet tegelijk met de ruilbeurs, die werd een week eerder gehouden in verband met Pasen. Wel was hier een van de eerste buitenevenementen van 2024 weer een feit. Ook regen lijkt er tegenwoordig gewoon bij te horen, ik hoop wel dat het toch wel zachtjes aan gaat veranderen, en het allemaal weer wat droger word. Omdat de ploegdag en de toertochten er ook weer aan komen. Voor het ploegen hebben we een hoog gelegen perceel, en volgens de ploegcommissie

gaat het daar altijd, mits het op de dag zelf droog is dus we wachten maar af. Ook de jaarvergadering is alweer geweest, meer hierover in de volgende uitlaat. Wel kan ik alvast vertellen; dat we goed opgepast hebben, en 2023 positief af hebben gesloten. Nu maar hopen dat het snel lente word, en we buiten weer vooruit kunnen, tot die tijd nog maar wat sleutelen, en veel leesplezier in de weer goed gevulde Den uitlaat.

Tjef Broks



info redactie

Alweer de tweede Den uitlaat van 2024, we hebben ons best gedaan en weer 64 pagina's gevuld. Met allerlei artikelen, informatieve maar ook leuke verhalen. Een goed gevulde evenementen kalender, clubinformatie en terugblikken naar wat KLV evenementen en gebeurtenissen. Een mooi artikel over Le Perscheron, een terugblik naar 1950, een Zweeds Raadsel en een Oude Liefde. Twan Jonker stapt voor de tweede keer over op de restauratie van een stationaire motor. En een Langzame Loper op het eind, met achteraan In en uitlaatjes. En bijgesloten nog een opgevouwen poster van het Plattelandsfestival 2024. Veel lees- en kijkplezier (red)





Nog steeds zijn we voor het bestuur op zoek naar een aantal nieuwe bestuursleden. Matty heeft aangegeven het secretariaat niet meer te kunnen combineren met zijn bedrijf. Dus zoeken we voor die functie een nieuw bestuurslid. Die één avond in de week aan de club kan en wil besteden. Dus mocht je interesse hebben in een bestuursfunctie en kun je enigszins met de computer overweg neem dan contact op met een van onze bestuursleden



Het Bestuur

Winnaar Puzzelhoek 2023 op blz. 53

KLW TOERTOCHT HELMOND

Op 26 mei organiseren wij met onze vriendclub TC de blôkers de KLW mei-toertocht. We vertrekken dit jaar bij ABC tractors op de Wiebegenweg 4 5708 BD in Helmond, vanaf 9:30 uur staat de koffie met iets lekkers voor je klaar. We willen met de eerste groep om 10:00 uur vertrekken, waarna we de toeristische route door de omgeving gaan rijden, met een aantal tussenstops waar de inwendige mens verzorgd wordt. We hopen dat het weer deze keer meewerkt. Dus graag zien we jullie op 26 mei, om er samen een mooie en gezellige tocht van te maken. Inschrijven graag via het bijgevoegde inschrijfformulier, of via de mail.

Tot ziens in mei
TC de Blôkers



STAND VAN ZAKEN Plattelands festival



Out of Order



DJ Peerke

Afgelopen maanden zijn wij weer druk bezig geweest met het organiseren van het Plattelandsfestival. De vergunningen zijn allemaal binnen, en vanaf nu kunnen jullie jezelf inschrijven via het bijgevoegd inschrijfformulier. Het thema voor dit jaar is International. wanneer je deze een mee naar de show brengt; dit graag apart vermelden op het inschrijfformulier. Ook zijn wij uiteraard nog op zoek naar vrijwilligers tijdens het festival, wanneer je ons wil helpen, dit graag even laten weten bij een van ons of vermelden op het inschrijfformulier. De avonden in de tent zijn ook weer gevuld, met op vrijdagavond DJ Peerke en op Zaterdag coverband Out of Order. Wij zien jullie graag tijdens het Plattelandsfestival op 6 en 7 juli.

KLW Plattelandsfestival commissie

PRAATAVOND JULI WEEK LATER



LET OP de praatavond van juli is dit keer niet op de éérste woensdag van juli. Dit is omdat we de eerste week van juli veel te druk bezig zijn met het opbouwen van ons Plattelands Festival. Daarom is onze praatavond van juli op de tweede woensdag, op 10 juli zoals altijd bij de Vresselse Hut. Deze avond gaan we gezellig napraten over onze KLW show.

Namens het bestuur

Joke Kuijpers.

RIJMKE

"Diejen chauffeur,....was iet veur, mee zijnen tractor. Ondanks zijn rooje kleur, reeden ze zijnen tractor.... middendeur. Die mensch was half dood, gelak ge woarschijnlijk ok had verwacht, En d'ander helft,....hemme ze mee den ambulance noar'tziekenhuis gebracht."

Guy Verellen (Nostal Gie Vur Ellen)



ATTENTION

Evenementen

Kalender

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

April

- 19-21 Asten
- 20 Meddo
- 21 Tuil**
-  21 Uikhoven (B)
- 21 Alphen
- 22 Someren-Eind
- 27 Minnertsqa
- 27 Dongen
- 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
- 12 Benningbroek
-  12 Zelem (B)
- 18 Osingahuizen
- 18 Eext
- 18 Leur
- 18 Zuidlaren
- 18 Heeg (Fr)
- 18-19 Balkbrug
- 18-20 Nuenen
- 19 Heikant
- 19 Ommen
- 19 Zelhem
- 19 Noorddijk
-  19 Wuustwezel (B)
- 20 Oud Zevenaer
- 20 Brandwijk
- 24-26 Dordrecht
- 25 Ederveen
- 25 Noordwolde
- 25 Nieuwe Tonge
- 25 Wetering
- 25 Haaren NBr
- 25 De Krim
- 25-26 Nijnsel
-  25-26 Bochtol (B)
- 25-26 Herveld
- 26 Helmond**
- 26 Ursum
- 26 Peize

Juni

- 1-2 Beltrum
-  1-2 Arendonk (B)
- 2 Laren
- 2 Sinderen
- 5 Nijnsel**
- 7-8 Ingelum
- 8 Willemstad
- 8 Lexmond
- 8-9 Schoonoord

22^{ste} Motorische Demodagen VC de Krum loc. Heesakkerweg inl. Stefan Adriaans 06 53251808.
Ford werkdag loc. Grevinkweg 7-9 inl. wts@online.nl of 06 38673859.

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 Brabant Limburg loc. Lierweg inl. 06 24373103.

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

Toertocht HMT loc. Laagstraat 32 inl. Nout Siemons 06 21826723 of noutsiemons@gmail.com

'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

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

Oldtimertreffen loc. Dorpsplein/Hoofdstraat inl. t.zelemse.oldtimertreffen@gmail.com of 0032 474224133.

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.

18^{de} Skouster oldtimerdei thema: Güldner loc. De Daam 5 inl. www.skousteroldtimerdei.nl

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

Internationale Stationaire Motorenshow loc. Landgoed Gulbergen Schoutse Vennen 15 inl. 06 20080472.

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

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

Oosterwijkse Pinksterfeesten loc. Hogevelweg inl. Annie Roekevisch 06 57341407.

Trekkerrit loc. Schoolstraat inl. 06 20300742 of pionoordijk@hotmail.com

12^{de} Wuustwezelse Oldtimer Meeting loc. Kerkplaats inl. Bruno Verbist 0032 474969043.

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.

Same toertocht loc. Zuiderweg 68 inl. j.beun99@gmail.com of g.koooy3@kpnplanet.nl

Oldtimerrit loc. Zorgboerderij 'Geusje's Stee' Korteweegje 52 inl. www.oldtimerdagnieuwetonge.nl

Weerribbentoertocht 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

Stoomdag Hoeve Strobel loc. Strobolse heidesteeg 10 inl. Bert Verbakel 06 53817669.

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

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

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

Trekker Zomer Toer loc. Noorddijkerweg 80 inl. Koos van Diepen 06 53881754.

Oldtimerdag Altena Peize loc. Vaartweg inl. 06 37658850 of 06 43254296 of oldtimervaltena@gmail.com

Internationaal Eicher Treffen loc. Eicher Museum Hans Nijhof Sonderenweg 2 inl. 06 26772170.

30^{ste} Presentatie- & Demodagen Grenslanttrekkers loc. Polderstraat 6 inl. Peter Paridaans 0497 - 644591.

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.

28^{ste} Fryske Trekker Alvestêdetocht inl. www.trekkerefstedentocht.nl

20^{ste} Tractorendagen loc. Lantarendijk bij de vuurtoren Kees van Eekelen 0168 - 464503 of 06 23250202.

Zederikdagen loc. 'De Voorhof' in centrum inl. www.zederikdagen.nl

Show van oude tractoren Museum Ellert en Brammert Tramstraat 73 inl. W. Gerbers 06 25248502.

Juni

- 15 Well (Gld)
- 15 Nieuwland
- 15 Staphorst
- 15 Dalfsen
- 15 Montfoort
-  16 Itterbeck (D)
- 16 Losser
-  16 Koekelare (B)
- 22 Blauwhuis
- 23 Saasveld
- 30 Moergestel
-  30 Lichterveld (B)

Tractoroertocht aanvang 10.00 uur loc. Maaijenstraat inl. Martijn Nooijen 06 12809412.
Toertocht De Lange Slag loc. Geer 48 inl. www.delangeslag.nl
Oude tractorendag loc. Heidehoogtenweg inl. www.oudetractorenstaphorst.nl
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 en foodtruck evenement loc. Centrum inl. oplossewielen@gmail.com
Oldtimer Tractortreffen loc. Lekestraat 42 inl. A. Mertens 0032 479699786.
Oldtimertreffen inl. otb.blauwhuis@gmail.com
Internationale Oldtimerdag loc. Loohavenweg 1 inl. 06-49075494 of oldtimerclubsaaasveld@gmail.com
24^{ste} Historische motoren en tractoren show HMT fam. Bierkens Den Heijkant 8 inl. T. Roosen 06 48707500.
Oldtimer Tractortreffen loc. Kasteelstraat 22 inl. www.facebook.com/evelyn.decock

Juli

- 6 Sint Nicolaasga
- 6 Hensbroek
- 6 Huizen
- 6-7 Nijnsel**
-  7 Lochristi (B)
- 7 Terheijden
- 10 Nijnsel**
- 13 Zuidwolde
- 13 Lekkerkerk
- 13 Nijlan
- 14 Deurne
-  14 Ieper (B)
- 14 Oud Gastel
- 14 Luttenberg
- 21 Westerbeek
- 27-28 Panningen
- 28 Laren

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.
Oldtimerdei loc. Jongedijk inl. 06 50710582 of oldtimerdijnjan@outlook.com
25^{ste} Tractoroertocht 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 beny.vandewalle@outlook.be
Toertocht OTMV loc. Fam. Hagenaars Slotstraat 4 inl. Ad Hagenaars 06 51208513.
Historisch Festival loc. Looweg 6a inl. www.delaarman.nl of 06 45055591.
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
Pannenkoekenrit loc. Marsmansteeg 2 inl. Martie 06 15200341 of www.toeristenbelanglaren.nl

Augustus

- 3 Goederede
- 3 Leerdam
- 3-4 Steenberg
-  4 Oudsburch (B)
- 4 Texel
- 4 Nijnsel**
- 10-11 Leens
- 11 Boekel
-  11 Merkem (B)
- 12 Stroe
- 14 Nijnsel**
- 17 Ruinerwold
- 17 Opende
-  17-18 Ravels (B)
- 17-18 Vreeland
-  17-18 Diest (B)
- 19 Ruinerwold
- 25 Didam
- 28 Voorthuizen
-  30-31 Arendonk (B)
- 31 Tilligte
- 31 Nij Beets

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. Molenstraat 120 inl. Mark Frijters 06 55718275.
3^{de} IH Meeting IHC club Belgium loc. Boenderstraat 6 inl. ihclubbelgium@gmail.com
Nostalgie Boerendag loc. Westerweg 88 Den Hoorn inl. www.landbouwhistorietexel.nl
Oogstdag Hoeve Strobol loc. Strobolse heidesteeg 10 inl. Bert Verbakel 06 53817669.
Historisch festival loc. Wierde 40 (nabij Verhildersum) inl. H. Fokkens fokkensh@home.nl of 0595 – 481417.
Auwerwetse Boekelse Oogstdag loc. Mutshoek inl. in@boekelseoogstdag.nl
20^{ste} Oldtimermeeting Zwartrokers van Toen loc. Rodesteestraat 5 inl. Luc Weyne 0032 4955359.
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 of www.oldtimerdagruinerwold.nl
Nostalgie boerendag loc. camping Jilt dijksheide Kolonieweg 20 inl. Niko Hummel 0623630753.
34^{ste} Oldtimer festival loc. Baetenheide te Weelde inl. Tom van de Pol 0032 474447902.
De Historie herleeft loc. Kleiwe 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
Oostblok Oldtimer Meeting loc. Glosso Circuit Schotelven 143 inl. info@oostblokmeeting.be
Twents Oldtimer Festival loc. Westenveldweg inl. www.twentsoldtimerfestival.nl
Stoppeldei loc. Domela Nieuwenhuisweg 59 inl. info@risping-nijbeets.nl of 06-29446537.

September

- 1 Tilligte
- 1 Nijnsel**
- 4 Nijnsel**
- 6-7 Nieuwland
- 8 Eijsden
- 14 Schildwolde
- 14 Kootwijkerbroek
- 14 Sint Jans klooster
- 14 Ede
- 14-15 Stein

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 Landmark 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.
Oldtimer- en Motortreffen Org. Schutterrij loc. Veldschuurweg 100 inl. www.schutterrijstein.nl

September

- 21 Nieuwe Tonge
- 22 Nijnsel**
- 28 Haaren NBr

Oktober

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

November

- 2 Achterberg
- 6 Nijnsel**

November

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

December

- 4 Nijnsel**
- 15 Middelde**
- 28 Reusel

4^{de} Oldtimerdag loc. Korteweegje 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

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' Nannesweg 176 inl. Jos van Bommel 06 50434815.
 Oldtimerdag loc. Pluimersdijk 5 inl. Dick Tijken 06 81264585 of oldtimertoertocht@kpnmail.nl
 Toertocht 'De lange Slag' loc. Gruttostraat 20 inl. www.delangeslag.nl
 34^{ste} Landbouwminiaturenbeurs 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. Vechtkaade/Varsenerdijk inl. André den Drijver 06 53953300.
Najaarsruilbeurs bij firma Kuipers 8.00 tot 13.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.

Ruilbeurs De Grebbetrekke loc. Cuneraweg 24 inl. Cornelis 06 53434978 of www.grebbetrekke.nl
Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Matty Krol 06 44613269.

Snertrit 'De lange Slag' loc. Nieuwe Rijksweg 6 inl. www.delangeslag.nl
 Ruilbeurs HMCK loc. Beukendreef 2c inl. Harrie van den Broek 0032 493166482.
KLW Feestavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Joke Kuipers 06 13670287

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Matty Krol 06 44613269.
Kerstrit aanvang 10.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.
 Eindejaar Ruilbeurs HMT loc. Manege 'Meulenhoei' loc. Hulseldijk 34 inl. Jos van Bommel 06 50434815.



Een daagse busreis

Op vrijdag 16 februari vond weer de eendaagse busreis plaats. In totaal hadden 56 personen zich aangemeld, doch door de griep waren er 4 afmeldingen. We vertrokken deze keer weer van de parkeerplaats de 'Steeg' in Schijndel. Met een bus van



de EMA met Remco als chauffeur, die ons veilig naar de eerste bestemming in Papendrecht bracht. Daar werden wij door de mensen van de Stichting Historische Verbrandingsmotoren Papendrecht gastvrij ont-



vangen met koffie en gebak. Daarna kregen wij een rondleiding door de hal waar een 40 tal grote industrie- en scheepsmotoren stonden opgesteld, er werden ook verschillende motoren opgestart. Peter, een van de vrijwilligers gaf tekst en uitleg over de historie en techniek van die motoren, waarvan er één meer dan honderd jaar oud was. Opvallend was dat er veel mo-



Koffie met gebak in het museum

toren van Nederlands fabricaat stonden o.a. van Werkspoor, Brons, Stork, Kromhout, Berkel en Industrie. Het is dan ook goed dat het Nederlands erfgoed zo in



Nederlandse 'Industrie' motor

stand wordt gehouden. Nadat we de beheerder Peter Reichwein bedankt hadden voor de rondleiding en gastvrijheid, zette we de reis voort naar Ouwkerk op Schouwen- Duiveland om daar het Watersnoodmuseum te gaan bezoeken. Onderweg daarheen stopten we bij Restaurant "Grevelingen"



Restaurant "Grevelingen"



Watersnoodmuseum in Ouwerkerk

(aan de Grevelingendam Gem. Bruinisse) om te lunchen. Aangekomen bij het Watersnoodmuseum zouden we een rondleiding krijgen met 2 gidsen. Doordat een gids niet kwam opdagen, moesten we met de hele groep het doen met een gids. Deze gaf uitleg bij de verschillende afbeeldingen, en onderwerpen van de ramp. Het was zeer indrukwekkend en interessant. Een van onze leden trof bij het gedenkteken waar alle namen van de 1.837 slachtoffers waren afgebeeld zelfs nog diversen namen van familieleden van zijn partner aan. Na het bezoek aan het museum reisden

we door naar het dorp Wagenberg en stopte bij restaurant "de Ruif" om daar te genieten van een driegangenmenu we ons goed lieten smaken, daarna werd de reis vervolgd richting Schijndel waar we afscheid namen van iedereen, die ons bedankte voor de mooie dag. Wij gaan ons nu weer voorbereiden op de meerdaagse reis van 17 oktober a.s.

Groeten van de reiscommissie,

Jan en Henk



Restaurant de 'Ruif' in Wagenberg

VOORJAARS RUILBEURS



Op zondag 24 Maart hebben we onze jaarlijkse voorjaars ruilbeurs gehouden. De zaterdag ervoor hebben we alles opgebouwd zodat we op zondag de kofie snel klaar hebben. De handelaren stonden al op tijd weer voor de poort bij de firma Kuijpers in Nijnsel te wachten. Het was iets minder druk dan anders met de handelaren maar het regende ook veel het eerste uur. Maar daarna, toen het weer droog werd kwam de markt goed op gang. Het was weer een gezellige ochtend waar diverse spullen werden verkocht en gekocht. In de verwarmde loods werd er veel bijgepraat het was daar gezellig en goed toeven. De cateringdames en heer deden weer goed hun best



om alles op tijd klaar te hebben. De koffie en broodjes en soep ging er weer goed in. Toen het om 12.00 uur weer begon te regenen werd er door de handelaren snel weer ingepakt. De laatste soep die er nog was werd uitgedeeld en konden wij ook weer beginnen met alles schoonmaken en op te ruimen. Met onze ervaren ploeg die dit al jaren doen, waren we na een uurtje werken ook weer klaar en konden we na nog even na-gepraat te hebben weer naar huis. We willen iedereen die mee geholpen hebben weer hartelijk bedanken voor hun inzet. Zonder deze mensen kunnen wij geen ruilbeurs houden.

Namens het bestuur
Gerard Smits

DRAGLINE VERZETTEN

Dat een Hobby niet altijd goed gaat, blijkt wel uit deze foto's. Zoals vele mensen uit de old-timerwereld weten, ben ik enkele jaren geleden in het bezit gekomen van NCK dragline. Toen ik deze wilde gaan klaar zetten om hem op transport te doen naar de locatie waar ik er mee kan leren graven ging er iets mis. Omdat de machine lang stil had gestaan bleef er ergens een ventiel of luchtklep vasthangen toen ik de dragline startte. Deze begon spontaan te zwenken richting het woonhuis waar hij langs stond, als paniecreactie, pakte ik ook nog eens een keer de verkeerde hendel, en ging het dus fout. Door vlug de bak te laten zakken kon ik voorkomen dat hij tegen het huis zwenkte, maar er stond wel een boom daar kwam de bak precies op. Daardoor kwamen ook nog alle kabels in de knoop, ik heb toen de boom om moeten zagen om de dragline weer los te krijgen. Maar na een uur werken stond hij klaar voor transport en staat nu op zijn plek bij het gronddepot van H Kuijpers bv. Waar ik als ik tijd heb toch kan draaien met de dragline. (daar staan geen bomen in de buurt)

Gerard Smits

PS. Als er meer mensen zijn die een leuk verhaal hebben van iets wat niet helemaal goed ging, of juist wel, mag je dit altijd sturen naar de redactie van ons clubblad, wij vinden het altijd leuk om te plaatsen, en de leden om dit soort verhalen te lezen.



SPONSERING KLW

Onze adverteerders belicht

Als je geen volle winkel hebt, kun je niks verkopen.

Net als vrijwilligers zijn sponsoren steunpilaren van de KLW. En dat is een goede reden om deze ondersteuners aandacht te geven via hun bedrijf. Deze keer is het de beurt aan Mark de Bresser. De Handelsonderneming van Mark staat voor in- en verkoop van gebruikte tractoren, landbouwmachines en onderdelen.

Een grote hoeveelheid is te klein uitgedrukt voor het gigantisch aantal tractoren en machines dat op voorraad staat aan de Bedrijvenweg 4 in Oirschot. Ford, Steyr, Fendt of Case: kleuren, merken en modellen staan zij aan zij, rijen dik geparkeerd. Smalle doorgangetjes op het binnenterrein en in de werkplaats leiden richting kantoor. Mark bekijkt eerst zijn handen voordat hij ons verwelkomt, koffie schenkt en lacht: „'t Is hier vol en eigenlijk te klein. Maar ik doe 't er mee. Thuis in Lennisheuvel staan er nog een aantal plus een volgepakte nishut hier in de buurt. Tja, als je geen volle winkel hebt kun je niks verkopen. Of de handel loont? Ik heb er een goede boterham aan.”

Geen woord Frans

Inkopen en verkopen: daar is Mark de hele dag druk mee. Nee, hij gaat niet de boer op om te speuren naar oud materiaal; zijn handelstalent loopt grotendeels via internet. „De meeste tractoren komen uit

Frankrijk en Spanje. Ik ken geen woord Frans of Spaans maar ik werk met tussenpersonen. Een jongeman die vaak zijn vriendin bezoekt in Spanje, kijkt daar voor me uit. En Fabienne Danion een Belgische dame die in Bretagne woont, helpt me aan koopwaar uit Frankrijk. Ook in Frankrijk stoppen steeds meer



Mark de Bresser op een New Holland tractor

boeren en daar vind je nog wel eens juweeltjes. Of de dame technisch is? Nou nee, maar ze spreekt de taal, legt contact en stuurt foto's. Het was toeval dat ik haar ontmoette. Jaren geleden vond ik op internet een tractor die me wel aansprak. Ik belde het adres in de hoop dat de eigenaar Engels sprak. Uiteindelijk kreeg ik zijn Belgische vrouw aan de lijn en via haar verliep de koop vlot. Met haar kan ik praten. Dus toen ik in Bretagne weer eens een occasion vond, trok ik de stoute schoen aan en belde haar. En zo werd zij mijn contactpersoon. Ze heeft me eens uitgenodigd op haar chateau. Een oud gerestaureerd kasteeltje, prachtig gelegen op 200 hectare grond. In Bretagne vind je nog diverse kasteeltjes. Romantisch maar oud. Ze zijn praktisch onverkoopt want het is familiebezit. Elk familielid moet z'n fiat geven voordat de koop doorgaat. En daar zit het probleem. Want dan ligt het Franse karakter dwars.”



Op de wagen een MC Cormick B450 en een MC Cormick International, allebei met voorwielaandrijving



Op dit Franse kasteeltje van Fabienne Danion heeft Mark gelogeerd.

Vraag naar grote trekkers

Mark is handelaar, geen reparateur. „Ik zorg wel dat de tractoren en landbouwmachines mijn terrein schoon verlaten voordat ze naar de nieuwe eigenaar gaan. Hobbyisten hebben tegenwoordig graag grote tractoren, gebouwd tussen 1970 en 1990. Bijvoorbeeld de grootste types van 160 pk uit de Fendt- of de Deutz-serie. Vanuit Oost-Europa en Zuid-Amerika is er vooral vraag naar tractoren van 60 tot 120 pk. Trekkers vanaf bouwjaar 1970 tot en met 2020 gaan veelal naar Afrika. Van de week verkocht ik nog een Steyr uit 1991 aan een Oostenrijker. Dit merk word daar ook gemaakt, en Oostenrijkers zijn verknocht aan hun product. Soms werken ze er maar tien uur per jaar mee om hout uit het bos te halen. Verder heb ik contact met een Griek die elke week vier tractoren afneemt. Maar ook hobbyisten hebben interesse. Want merken uit de zeventiger- of tachtiger jaren horen stilaan ook bij de oldtimers.” Intussen loopt Luud Jacobs binnen. Als Markt het druk heeft haalt hij af en toe tractoren op, of brengt ze naar hun nieuwe bestemming. Dat



De wagen is geladen met een Schlüter en onderdelen van....

varieert van een tochtje door Nederland of naar de haven van Antwerpen waar de tractoren verscheept worden.

Spijt?

Na de landbouwschool werkte Mark thuis op de boer-

derij in Lennisheuvel. En net als zijn vader had Mark altijd al interesse in tractoren. „Dat begint met de koop van één trekkertje, dat worden er twee, dan drie. Helaas overleed mijn vader op jonge leeftijd en stond ik alleen met de zorg voor koeien en varkens. Ik moest keuzes maken en koos uiteindelijk voor de handel. Omdat er op de boerderij een agrarische bestemming lag en ambtenaren niet wilden meewerken, moest ik uitwijken naar het Oirschotse bedrijventerrein. Toen ik pas begon met mijn handel in 1992, verkocht ik pruttelende dingetjes, bouwjaar 1950. Die zijn er praktisch niet meer. Als ik een Farmall op de kop tikte was ik 'm zó kwijt aan een boer of een hobbyist.” In de loop van jaren gingen bijzondere authentieke spullen door Marks handen. Toch heeft hij geen favoriet merk of tractor. „Ik ben geen verzamelaar. Hoewel: ik had een vooroorlogse Schlüter en 8 cilinder Schlüter. Die had ik nooit moeten verkopen. Spijt? Och wat zal ik zeggen. Ik gunde me geen tijd om ze op te



Een volle oplegger vol handel

knappen. En, het hebben van de zaak is vaak het einde van vermaak”, filosofeert Mark.

Onherkenbare klassiekers

Uit zijn portemonnee diept Mark de KLW-lidmaatschapskaart op met nummer 1228 en constateert: „Ik ben bijna vanaf de oprichting lid want het cijfer 1 is er later voorgekomen.” Ondanks dat Mark geen vergaderingen bijwoont en de meeste tractorritten aan zich voorbij laat gaan, draagt hij de vereniging een warm hart toe. „Hobbyisten vinden mij voor een band, accu of koplamp. Verder lees ik het blad, sta op de ruilbeurs met onderdelen en rijd soms de kerst mee. Tenminste als het niet regent of te koud is.” Maar de jaarlijkse show laat hij niet voorbijgaan. „Daar kom ik hobbyisten tegen die oldtimers bij mij kochten. Na een grondige opknopbeurt zijn ze vaak onherkenbaar. Da's prachtig om te zien. Tegenwoordig maken jongeren hun tractoren wel mechanisch in orde maar laten de carrosserie in oude staat. Of de jeugd nog geïnteresseerd is in oude tractoren? Ze hebben er gewoonweg de centen niet voor. Een wielrenfiets is goedkoper.”

Eén kaarsje

We kunnen niet afsluiten zonder een avontuurlijk verhaal. En dat heeft Mark de Bresser, luister maar. „Jaren geleden had ik een douche-installatie uit het leger op de kop getikt. Ik verkocht deze aan Martien van Tuijl, maar hij had kon 'm niet laden. Met Luud Jacobs brachten wij de installatie op mijn vrachtwagen naar zijn museum-boerderij Le Culzeause Estivalliers in Frankrijk. We vertrokken 's ochtends om vijf uur vanaf de parkeerplaats Gilze-Rijen. Van Tuijl reed voorop en de afspraak was: een constante snelheid aanhouden van 90 kilometer. De wagens waren toen nog niet begrensd en vóór we in Antwerpen waren, reden we al 110. Van Tuijl was me een coureur! Dat bleek op de Periferie rond Parijs. Het was er stervensdruk maar hij zwenkte van links naar rechts en gebruikte de vluchtstrook als dat zo uitkwam. Natuurlijk vermeden we tolwegen en de rit door het binnenland was een beleving. In de namiddag arriveerden we na zo'n 800 kilometer in een bergdorpje, tien kilometer van van Tuijls woonplaats. En Martien wees ons het onderdak voor één nacht: een antiek geval, klammige muren, muffe geur en overall schimmel. 's Avonds om 8 uur was het hartstikke donker, ons enige licht was een kaarsje. Er was geen elektriciteit want van Tuijl had de stroomkast omver gereden. De enige straatlamp in de hele omgeving ging om 10 uur uit, en ik heb het nooit zo donker gezien.”

Franse slag

Martien van Tuijl was niet de beroerdste en maakte de



Het bedrijf van Mark op het industrieterrein in Oirschot.

volgende dag met de beide mannen een toer door de bergachtige streek. „We lunchten onderweg, dronken ieder een fles wijn, en Van Tuijl stapte weer achter het stuur. Wij achterin. Al snel hield de politie ons aan: papieren alstublieft. Die had Van Tuijl natuurlijk thuis liggen, wellicht stond zijn auto niet eens geregistreerd. Met de Franse slag wordt hier duidelijk; want de agent zag het door de vingers. Geen twintig meter verder stond de volgende dienstklopper. Oei, geen gordels aan. Van Tuijl rukte de gordel naar zich toe, klikte 'm vast, groette de agent met een armzwaai en drukte het gaspedaal in. Zoiets krijg je vandaag de dag niet meer voor elkaar. Wij losten onze vracht, namen drie tractoren mee terug en reden met een ongekenne beleving naar huis.”

En met weer een verhaal rijker, en nog een verbaasde blik op het compleet volgepakte bedrijventerrein van Mark de Bresser, gaan ook wij naar huis.

Toon en Corrie Bekkers



MARK DE BRESSER
Handelsonderneming

Mark heeft zijn tractoren niet om te houden maar om te verhandelen

BRABANTSE OLDTIMERDAG LIEMPDE



Voor de 22ste keer op tweede pinksterdag 20 mei 2024

Op 2de Pinksterdag, 20 mei a.s. is het centrum van Liempde voor de 22ste keer het decor voor de jaarlijkse Brabantse Oldtimerdag. Vanaf dit evenement starten er die dag onder grote belangstelling ritten voor vele honderden old -en youngtimer- en klassieke auto's, oude motoren, bromfietsen, solexen en uiteraard ook oude tractoren.



De tractoren worden dan opgesteld om aan het publiek getoond te worden, ondertussen kan men zich inschrijven op de kiosk. Om 10.45 uur starten we met de toertocht van ruim 30 kilometer, met zoals gebruikelijk onderweg twee pauze's.

Rond 15.15 zal het defilé worden afgenomen. De deelnemer met de mooiste tractor ontvangt ook dit jaar een fraai herinneringsschild.

De kosten voor deze dag bedragen € 12,- per deelnemer/tractor en € 7,- per extra meerrijder. Voor dit inschrijfbetrag ontvang je een rallyschild, versnapering en koffie tijdens de pauze, en enkele consumpties. Betaling bij aanvang. Meld je vóór 13 mei aan bij Hans de Jong, tel. 0411-632149 of bij Emiel van Vugt, tel. 06-15012476. Er kan alléén vooraf ingeschreven worden. Alleen tractoren met een bouwjaar t/m 1979 mogen deelnemen.

Tot ziens op 2de Pinksterdag in Liempde!

Vorig jaar verreden we ook weer met een enthousiaste groep deelnemers, onder een stralende zon onze tocht in de omgeving van Liempde, Sint-Oedenrode, Nijnsel, Son en Best. In Nijnsel waren we te gast bij Museum Hoeve Strobol van Bert en Annie Verbakel. Later op de route legde we aan bij Boomkwekerij Mark van Genugten in Son. Na het gebruikelijke defilé bij terugkomst in Liempde was Meeuwes Duister met zijn Amerikaanse International winnaar van het herinneringsschild voor mooiste tractor.

Wil je meerijden met deze tractor-toertocht, kom dan op 2de Pinksterdag om uiterlijk 10.00 uur naar het cen-



ik geef **De Kriik**

Een Black-Stone motor met een gedicht

Deze keer een restauratie van een stationaire motor in plaats van een tractor. Er zijn nog steeds vele fans van stationaire motoren dus probeer ik voor deze leden een interessant artikel te maken. Eigenlijk hebben deze motoren wel de basis gelegd voor al onze tractoren. Black-Stone is het merk van de motor die is gereviseerd door het museum Siemei in Veghel. Siemei is de tweede eigenaar van deze motor. Het zal ergens in 2013 zijn geweest dat iemand het bestuur van Siemei een tip gaf; Er zou een mooie motor te koop zijn in Mill. Enkele bestuursleden gingen er kijken, en het was inderdaad een prachtige motor, hij lag daar keurig opgesteld in een meubelshowroom tussen de meubels. De eigenaar van de meubelhandel was al op leeftijd en wilde op termijn stoppen. Er was nog een probleempje, de prijs die de eigenaar in zijn hoofd had, paste niet helemaal bij wat het museum kon en wilde betalen. Een paar jaar later belde dezelfde man weer naar het mu-



Martien van den Hoogenhoff



seum, het pand was verkocht, en de motor lag nog steeds op de zelfde plaats. Na wat overleg met de eigenaar is toen de deal wel gesloten en werd de motor door Siemei gekocht. Na eerst nog een muur gesloopt te hebben, kon de motor met 2 heftrucks naar buiten worden gebracht, en op transport naar Veghel. Samen met deze motor kregen wij ook het logo van de meubelmakerij, en een gedicht geschreven door de voormalige eigenaar van de motor, waar vind je zoiets?

De geschiedenis van Black Stone:

Het bedrijf werd in 1837 opgericht als Smiths & Ashby, later werd de naam veranderd in Rutland Iron Works zij gingen daar landbouwmachines maken. Daarna werd het overgenomen door Ashby en G.E. Jeffery. In 1877 werd Edward Christopher Blackstone (1850-1916) toegevoegd als directielid en mede eigenaar van Rutland Iron Works. Blackstone kocht in 1882 G.E. Jeffery uit en Blackstone & co Limited is vanaf 29 januari 1889 eigendom van Blackstone. In 1895 kwamen de gebroeders Carter van de firma





Billinghamurst bij het bedrijf. Zij hadden ervaring met het bouwen van motoren en hebben daar de Reliance oliemotor ontwikkeld in 1889, Black Stone begon de productie van motoren in 1896. Frank Carter werd technisch manager en bleef dat tot zijn dood in 1934. Na de dood van E.C. Blackstone werd het bedrijf verkocht naar een nieuwe eigenaar, de combinatie genaamd Agricultural & General Engineers (AGE) groep. De oude aandelen werden omgewisseld voor nieuwe AGE aandelen. Het nieuwe bedrijf werd geen groot succes, en ging in 1932 failliet. Drie zonen van E.C. Blackstone presteerde het, om samen het bedrijf weer terug te kopen van de curator, in samen met



een onbekende geldschietter. Er werd samenwerking gezocht en gevonden met Massey-Harris of Canada die hun landbouwmachines omdoopte in Massey Harris Blackstone machines. In 1936 werd het bedrijf verkocht aan R.A.Lister & co Limited, hun fabriek was gevestigd in Stamford, Lincolnshire. Na nog diverse overnames kwam het bedrijf later in handen van Compagnie Générale d'Electricité, deze verkocht de hele motorendivisie in het jaar 2000 aan de MAN groep.



Onze Black-Stone motor

Onze motor werd in 1953 aangeschaft door Martien van den Hoogenhoff in Mill. Martien had het bedrijf van zijn vader overgenomen en produceerde stoelen en tafels, de Blackstone was nodig om het hout te zagen, of eigenlijk om alle machines in de werkplaats te laten draaien. Een werkplaats die met acht personeelsleden een goede naam had, wat betreft de stoelen en tafels die ze maakten. Martien verkocht deze producten aan horecagelegenheden in heel Neder-



land. Hij was een kleurrijk figuur een echte hobbyist. Hij had in zijn grote tuin exotische planten en ook een kleine dierentuin, daarnaast was hij een zelfontwikkelde kunstenaar, maakte schilderijen en houtsnijwerk en hij verzamelde ook allerlei antiek. Daarnaast was het een dichter; En maakte allerlei verzen en gedichten. We hebben een foto van hem waar hij er ook als kunstenaar uitziet! Martien heeft later zijn bedrijf verkocht aan een neef die er tot 2013 een meubelhandel in dreef. De fabriek was toen al lang gesloten, maar



van de motor konden ze geen afscheid nemen. Hij werd netjes geveerd in de showroom gelegd als een eyecatcher voor de klanten, in 2013 werd het bedrijf gesloten, en de gebouwen verkocht. Daarna is de Blackstone naar de SieMei in Veghel verhuist. De verhuizing was nog wel een dingetje, het gewicht van de motor is ongeveer 3500 kg, maar de lange as, waar beide poelies op bevestigd zitten, maakte het een lastig vrachtje om op te pakken. Door de lage zolder moest er een heftruck met een lage mast worden gebruikt en toch moest hij veel kunnen tillen. Maar de



vrijwilligers van Siemei zijn handig genoeg om ook deze klus te klaren. Eenmaal in de werkplaats in Veghel moest er een plan komen hoe we de motor wilden restaureren en compleet konden maken. Er was de nodige schade aan de motor nl. onderdelen gebroken en afgebroken, ook was de motor niet compleet zodat er de nodige studie nodig was hoe we de restauratie aan zouden pakken. Bij een totaal gewicht van ongeveer 3,5 ton zijn ook de onderdelen van de motor redelijk zwaar, de grote takel en de heftruck brachten uitkomst. De bouten en moeren lieten zich redelijk verwijderen. Toen de zuiger gedemonteerd was vonden we "roest", zowel de kleppen alsook de cilinder



hadden echte sporen van het langdurig stilstaan van de motor. Ondanks dat hij netjes binnen lag was er door condensatie toch nogal wat roest in de motor gevormd, maar gelukkig; het was goed te verwijderen

BLACKSTONE liggende watergekoelde 1-cilinder Dieselmotor	
Type:	SP 7 X09H796, motornr.: 5 6345B, Spec. No.: 177
Brandstof en Inspanpomp:	Merck CAV, Serienr.: HY48L, nr.4046309.
Starten:	Doormiddel van perslucht uit eigen luchtank. In voorkomende gevallen ook mogelijk met de hand (wel omslachtig).
Smering:	Door een separate oliepomp op de krukas. Met een smeroliehouder met een inhoud van ca. 22 liter.
Vermogen:	50 Hp/Pk
Toerental:	450 omw/min
Gewicht:	3450 kg (netto gewicht)
Boowjaar:	1953
Fabrikant:	Blackstone & Co. Ltd., Stamford, Lincs., England
Expeditie:	Dursley, Gloucestershire, England

en. Er werden kapotte delen vervangen, of werden gelast zoals het geval was met het brandstoffilter. De grote cilinder werd gedemonteerd en schoongemaakt, zonder de cilinderkop te demonteren. Want een kop-pakking was niet zomaar voorhanden, en laten maken kost vermoedelijk veel geld. Deze motor heeft namelijk 2 kleppendecksels waardoor we bij de kleppen konden zonder de kop te demonteren. Op deze manier konden de kleppen en de zittingen ingeschuurd wor-

Deze motor was mijn trots
 Hij stond zoo vast als een rots
 Deze motor liep niet slecht
 want hij was de meester knecht
 in 1953 werd hij aangeschaft
 tot 1979 altijd gepaff
 zelfs had hij nooit geen tegenzin
 Dat hield er bij mij de moed ook in
 Vaak was hij in den olie gaf dan een leuk geluid
 Want de dempers moesten er dan uit
 Jan Maas had hem hier opgebouwd
 dat was hem toevertrouwd
 Vakman eerste klas lacht als donder en geroas
 Zoon verhalen zijn er meer in Mill
 maar daar niemand ooi bij stil
 Voeger trok hij alle machines aan
 Nu heeft hij rust en mag hier blijven staan.

den zonder de cilinderkop te demonteren. We moesten op zoek naar een brandstoftank, en een hogedruk compressor (de motor vraagt ongeveer 18 bar om te starten) en er is een compleet frame voor de motor gemaakt wat alleen al ongeveer 1000 kg weegt. Er moet nu nog een uitlaat gemaakt worden, en daarna moet de motor in zijn eigen behuizing komen te staan, er is een speciale container aangeschaft van 6 x 2,5 meter met zijdeuren erin waar straks de motor ingebouwd gaat worden. Samen met zijn compleet koelsysteem en met natuurlijk een goede geluiddemper erop, zodat hij rustig gedemonstreerd kan worden.

Het moet dan een pronkstuk voor ons museum worden. De rijm is overgenomen zoals Martien het destijds schreef.



Ik geef nu de krik door aan Tiny Verheyen met een verhaal over de restauratie van zijn Schlüter

Piet van der Poel



LE PERCHERON

Door Een Frans trekpaard met Duits bloed Vanbaelen

Le Percheron, vreemde naam voor een trekker, maar het is wel een naam met karakter. Het Percheron paard was namelijk een sterk paardenras uit de streek van Le Perche. Een beetje te vergelijken met het Belgisch trekpaard (of Brabants trekpaard) en de Ardenner. De Percheron trekker moest ook in Frankrijk het trekpaard gaan vervangen. In de jaren dertig, net voor de Tweede Wereldoorlog had de Franse industrie het moeilijk om de vraag naar landbouwtrekkers bij te benen. Het Franse trekkerbestand bestond dan ook grotendeels uit importtrekkers, vooral omdat de Franse bedrijven de ontwikkeling en productie van eigen trekkers jarenlang verwaarloosd hadden. De Franse industrie was dus niet voorbereid op die grote vraag naar trekkers waardoor het Franse ministerie van Landbouw zich genoodzaakt zag om in het buitenland op zoek te gaan naar een waardig alternatief. In de eerste plaats een trekker die ze in licentie zelf konden bouwen.

De keuze valt op de Bulldog D 7506

Die trekker werd uiteindelijk bij Lanz in Mannheim gevonden. Een goede keuze want de Lanz Bulldogs met gloeikopmotoren hadden sinds het verschijnen van de 15/30 in Frankrijk een zeer goede reputatie bij de grote boerenbedrijven. De Fransen hadden er dan ook

veel voor over om hun versie van de Lanz Bulldog 7506 onder licentie te mogen bouwen. De Franse Lanz importeur had destijds trouwens jarenlang tevergeefs bij de Duitsers aangedrongen om meer Lanz Bulldog trekkers naar Frankrijk te sturen. Blijkbaar was het licentieakkoord met Lanz dan ook al verschillende jaren voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog ondertekend waardoor de productie van de vooroorlogse Bulldog HN3 model D 7506, ook 'Acker-Luft Bulldog' genaamd, zo snel mogelijk zou kunnen opgestart worden. Dat kwam voor de uit hun voegen barstende Lanz fabriek in Mannheim ook goed uit, zo kon de eigen fabriek wat ontlast worden en tegelijkertijd de productie verhoogd worden. In Frankrijk werd de productie toevertrouwd aan de SNCAC of Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Centre, een Frans staatsbedrijf gevestigd in Colombes bij Parijs en opgericht in 1936 aan de vooravond van de tweede wereldoorlog. Het gekende Franse verhaal van (goeddraaiende) fabrieken die door de staat 'genationaliseerd' werden om zo samen een groot mammoetbedrijf te vormen. De verkiezingen werden in 1936 gewonnen door het linkse Volksfront, een samenraapsel van allerlei



De eerste Le Percheron 'Bulldog', trekkers type T 25 A werden al voor het uitbreken van de oorlog gebouwd tussen 1939 en 1943. Deze trekker zou gebouwd zijn in 1940.

Op het gietijzeren frontpaneel van de trekkers die tijdens die periode werden gebouwd was onder de naam Le Percheron ook de vermelding 'Système Lanz' in kleinere letters te lezen.



linkse en uiterst linkse partijen die samen de regering vormden en nationalisering hoog in het vaandel droegen. In het geval van de SNCAC waren het verschillende bekende vliegtuigfabrikanten die onder één dak werden samengebracht. Na de oorlog werd de firma-naam gewijzigd in 'Compagnie Générale de Mécanique' maar bleef wel gehuisvest op hetzelfde adres.

De Franse Bulldog T 25 A

De eerste exemplaren van de Le Percheron 'Bulldog', werden al voor het uitbreken van de oorlog gebouwd. Dat was het Model T 25 A die werd gebouwd tussen 1939 en 1943. De productie liep echter niet echt van een leien dakje. Aanvankelijk waren er grote problemen bij het in bedrijfstellen van de in Frankrijk gebouwde gloeikopmotoren. Die deden het vaak niet of



Originele foto van een zeldzame Le Percheron trekker met cabine op hun stand tijdens de landbouwbeurs van Parijs in het voorjaar van 1949.

liepen onregelmatig waardoor de levering van de tractoren gevoelig werd vertraagd en waardoor ook de serieproductie van een groot aantal trekkers van dit type moest uitgesteld worden. Lag de oorzaak bij het onvoldoende opgeleid personeel, lag het aan de tijdsdruk of was het de Franse nonchalance, we weten het niet. Feit is wel dat de Franse fabriek niet altijd nauw-

keurig werk leverde en ook niet overmatig veel belang hechtte aan exacte afmetingen. Dat hebben we trouwens verschillende keren gelezen op blogs van Franse verzamelaars die hun Le Percheron trekker restaureerden. Zo schreef iemand dat dezelfde onderdelen van zijn trekker niet uitwisselbaar waren en dat er bij reserveonderdelen van een tweede trekker verschillen gemeten werden van bijna een millimeter! Toch beschikte de Franse fabrikant over alle originele Duitse bouwtekeningen maar de Duitse 'Grundlichkeit' die kregen de Fransen er blijkbaar niet bij. Op het gietijzeren frontpaneel van de trekkers die tijdens die periode werden gebouwd was op een schildje onder de naam Le Percheron ook de vermelding 'Système Lanz'



Op de jaarlijkse 'Salon Motor-Passion' in Avignon toont een bezoeker hoe hij een Le Percheron zou aangooien.

in kleine letters te lezen. Bij het einde van de oorlog, als de Lanz fabriek in Mannheim grotendeels in puin lag en ze daar dus andere zorgen hadden, gingen de Fransen op eigen houtje door met de productie van de Le Percheron tractoren. Ze 'vergeten' niet alleen de licentierechten te betalen maar namen bovendien ook de levering van reserveonderdelen in handen voor alle in Frankrijk verkochte Lanz-Bulldogs. Ze gingen zelfs zo ver om de vermelding 'Système Lanz' van het merkplaatje op de frontplaat weg te slijpen. Door al deze 'slinkse' manoeuvres van de Fransen leed Lanz in Mannheim naar eigen zeggen grote financiële schade. Eind



Familiekiekie van drie generaties die eind jaren 40 begin-jaren 50 fier poseren op en naast hun nieuwe Le Percheron.



Een Le Percheron trekker zal zelden ontbreken op een demonstratie met oldtimertractoren in Frankrijk.

jaren veertig, toen de normalisering van Duitsland opnieuw een feit was werden er dan ook juridische stappen ondernomen. De (Duitse) rechtbank veroordeelde vervolgens de Fransen tot een grote geldboete en tevens tot het betalen van alle achterstallige ontdoken licentierechten. De Fransen verdedigden zich door te stellen dat zij dit beschouwden als herstelbetalingen voor de opgelopen oorlogsschade maar dat werd door de rechtbank van tafel geveegd. Of de Duitsers ooit hun achterstallig geld gekregen hebben werd nergens vermeld!

Herstart van de productie



Een advertentie van de CIMIA, de organisatie die verantwoordelijk was voor de distributie van de Le Percheron trekker na het fiasco van de Union Centrale des Cooperatives.

De herstart van de productie werd officieel hervat in 1947. Maar een deel van de naoorlogse trekkers, zeg maar alle trekkers vanaf de tweede helft van 1949 (zie verder), werd niet meer in Colombes gebouwd maar in Soissons bij de Compagnie Valoisienne op een 100-tal km ten noorden van Parijs. Daar liepen ook vanaf 1951 de trekkers van het model T 25 R (ook model B geheten) van de productielijn en dit tot bij het einde van de trekkerproductie in 1955/56. Die opvolger

van de T 25 A was het evenbeeld van zijn voorganger maar het vermogen van de trekker was opgevoerd tot 27 pk. Eigenlijk zien we bij Le Percheron hetzelfde verhaal met dezelfde afloop die we kenden van de Sift trekker (zie de uitgave februari/april 2022 van Den Uitlaat). De verdeling van de trekker voor heel Frankrijk was oorspronkelijk in handen van de 'Union Centrale des Cooperatives'. Blijkbaar ook politiek geïnspireerd want voor elke verkochte trekker kregen zij van de Franse staat een 'premie' van 120.000 oude Franse Frank. We hebben een aantal van die parlementaire verslagen uit die periode in de Franse Staatscourant opgezocht en ontdekten voor ons enkele onbekende feiten. Zo zou de toenmalige linkse regering

in haar planning hebben vastgelegd dat er 8.000 Le Percheron trekkers gebouwd moesten worden, uiteindelijk werden het 'amper' 1.487 exemplaren waarvan er 900 werden verkocht. De rest stond in de fabriek te wachten op ontbrekende onderdelen! De SNCAC werd in juli 1949 ontbonden waardoor er in één klap 6.600 arbeiders (even) technisch werkloos werden! Na het débacle van de SNCAC werd de productie hervat door de Compagnie Valoisienne in Soissons en de verdeling van de trekkers voor Frankrijk toegewezen aan de CIMIA in Parijs. Later ging de Compagnie Valoisienne op in de CGM, of voluit Compagnie Générale de Mécanique. Een oude bekende die net voor en net na de



Een prachtig gerestaureerde Le Percheron uit de beginjaren gefotografeerd tijdens de HMCK show in Ravels.

oorlog als SNCAC Le Percheron trekkers bouwde in Colombes. De vestiging in Soissons was dus gewoon de verdrinking van hun activiteiten op een andere locatie. Op al de documenten, advertenties enz. uit die periode wordt trouwens nog altijd hetzelfde adres vermeld van de hoofdzetel in Parijs. Waaruit blijkt dat men door de Staat genationaliseerde bedrijven niet zo snel van de macht kan verdrijven, zeker niet als je een deel van die machthebbers aan je kant hebt! Die CGM of Compagnie Générale de Mécanique (of SNCAC zo je wilt), was dan ook niet van de minsten! Na het wegvallen van de Le Percheron trekkerproductie in de fabriek in Colombes, bouwden zij de Duitse Stihl trekker voor de Franse markt. Deze trekkers werden ook verkocht door SF Vierzon als het 'nieuwe merk' CGM.



De robuuste Le Percheron trekker kon de vergelijking met de Duitse Lanz D 7506, naar wiens evenbeeld hij was geschapen, goed doorstaan.

Le Percheron, volle neef van de Lanz D 7506

Zoals hier al een paar keer vermeldt is de Le Percheron trekker een kopie van de Duitse vooroorlogse Lanz Bulldog HN3 D 7506. Hoewel de Duitsers aan de Fransen de originele bouwplannen gegeven hadden, was de



Een Le Percheron Model T 25 A uit 1948, het verschil tussen dit type en de latere versie T 25 R (of model B) is moeilijk te onderscheiden.



Typeplaatje van een Le Percheron T 25 A met serie-nummer 583. Helemaal uit de beginjaren dus!

trekker geen exacte kopie want er waren toch enige verschillen al zaten die in de kleinigheden. Zo stond op de gietijzeren frontplaat, afhankelijk van het bouwjaar, een afbeelding van het Percheron koudbloedpaard of alleen maar het hoofd van het paard. Bovendien is die afbeelding tijdens de jaren van productie minstens driemaal veranderd. Ook de elektrische installatie en de spatborden waren anders uitgevoerd. Verder was er



Frontplaat van de trekker met de vermelding SNCAC Colombes. Is dus van een trekker gebouwd in de naoorlogse periode tot midden 1949.

ook nog de erg afwijkende radiator, bij de Lanz trekkers was die uitgevoerd in een honingraatmotief terwijl

de radiator van de Le Percheron opgebouwd was uit horizontale lamellen. Toch waren volgens de fabrikant de meeste onderdelen onderling uitwisselbaar (d.w.z.



Op deze frontplaat is ook de fabrikant SNCAC verwijderd, dat duidt erop dat deze trekker niet meer in Colombes maar door de Compagnie Générale de Mécanique in Soissons werd gebouwd.

als ze nauwkeurig afgewerkt waren wat niet één van hun beste eigenschappen was). Na de doorstart van de productie in Soissons werd er ook gesproken over de ontwikkeling van een nieuw zwaarder type maar zover is het nooit gekomen. In 1955-1956 viel definitief het



Een mooi gerestaureerde Le Percheron T 25 B.

doek voor de Percheron trekker. De totale trekkerproductie wordt geschat op minimum 3000 en maximum 3700 exemplaren. De Le Percheron trekker werd bij mijn weten nooit in Nederland en ook niet bij onze zuiderburen ingevoerd. De trekker heeft op de oldtimermarkt ook niet zo een hoge waarde als de echte Lanz. Verzamelaars (en verkopers) profiteren daar soms van want omdat de trekker uiterlijk en technisch



Een Le Percheron bij een ploegdemonstratie 'oude stijl'. Bemerkt ook dat op de frontplaat alleen nog de naam 'Le Percheron' wordt vermeld.



Door zijn blauwe kleur lijkt deze Le Percheron wel erg veel op zijn Duitse neef Lanz D7506!

bijna identiek is aan de originele D 7506 van Lanz wordt de Percheron frontplaat gewoon vervangen door een Lanz front om zo meer op een echte Lanz te lijken en om op de oldtimermarkt bij verkoop een hogere verkoopprijs te incasseren. Datzelfde fenomeen heb-



Nog een mooie trekker van eind jaren veertig. De T 25 A had een vermogen van 25 pk zijn opvolger, de T 25 R (of B) was zijn evenbeeld maar het vermogen van deze trekker was opgevoerd tot 27 pk.



Vergelijk deze Lanz D7506 met het vorige plaatje, het enige wat echt opvalt is de vorm van de spatborden.

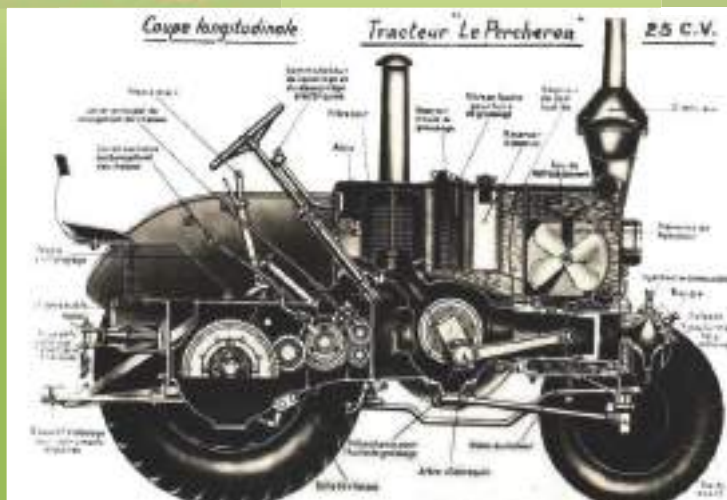
ben we vroeger ook regelmatig gezien met de Poolse Ursus C45 trekker die plots een Lanz trekker werd. Die 'ombouwkits' werden zelfs open en bloot aangeboden via o.a. Poolse websites.

Frans Vanbaelen



Schutblad van een technische handleiding van de T 25 A.

Technische gegevens



Le Percheron T 25 A	
Motor:	1 cilinder gloeikop
Boring x slag:	170 x 210 mm
Cilinderinhoud:	4764 cc
Vermogen:	25/15 pk
Toerental:	300/850 omw/min
Inhoud koelwatertank:	26 liter
Inhoud olietank:	5 liter
Inhoud brandstoftank:	47 liter
Inhoud brandstoftank:	5 liter (benzine)
Koeling:	Water (thermo-sifon)
Aftakas:	555 omw/min
Diameter riemschijf:	540 mm
Breedte riemschijf:	150 mm
Transmissie:	6 V en 2 A
Topsnelheid:	15 km/h
Totale lengte:	2900 mm
Breedte:	1600 mm
Gewicht:	2380 kg
Land van herkomst:	Frankrijk

Oude **LIEFDE**





Pimpen is een modern woord voor iets effectiever, opvallender of glamozeuzer maken. Maar ook voor betere technische uitrusting. Ulli Meyer heeft zijn Hanomag R435/45 in beide opzichten in vorm gebracht. Hij wil er tenslotte mee werken, en hij wil dat hij er goed uitziet.

Dankzij de hydraulische stuurondersteuning is hij heel gemakkelijk te besturen, hij rijdt snel met een snelheid van 35 km/u, de voorlader kan met één hand worden geheven en neergelaten - allemaal slimme extra's. Deze Hanomag R435/45 is ontworpen voor gebruik in het bos en in het veld.

Het idee om een tractor aan te drijven met behulp van een vrachtwagenmotor, was in 1957 logisch voor Hanomag. De viercilinder D 28 uit de vrachtwagenserie L 28 had in de afgelopen zeven jaar een goede reputatie opgebouwd. Hij wordt als ijzersterk beschouwd, en maakt indruk met zijn krachtige trekkracht en goede zuinigheid. 45 tot 50 pk (uit 1951) werd in de na oorlogse jaren voldoende geacht voor een kleine vrachtwagen. Daarnaast kwam er vanaf 1953 een turboversie van de 2,8-liter motor, die een Roots-blower aanvankelijk opvoerde tot 65 pk en twee jaar later zelfs tot maar liefst 70 pk. Eigenlijk perfect voor een krachtige landbouwtrekker en behoorlijk ingenieus om met hetzelfde ontwerp verschillende prestatieklassen te kunnen bedienen. Maar de eisen aan een tractor zijn fundamenteel anders dan die aan een vrachtwagen: terwijl de vrachtwagenmotor onder wisselende omstandigheden altijd onderweg is, moet de trekker in de ware zin van het woord werken. Hierdoor wordt er in het veld vaak

vol gas gereden. Om deze reden zijn tractormotoren vaak ontworpen als gasklepunits; de bestuurder kan vol gas geven, maar niet alles kan uit de diesel gehaald worden. Het resultaat is een machine die simpelweg niet kapot kan gaan. In plaats van de beschikbare zuigers van 50 pk gebruiken de ingenieurs van Hanomag voor de standaard R435-versie de zuigers uit de vrachtwagen. Het topmodel R 435/45 heeft een D 28-motor met turbocompressor door een Roots-ventilator, maar de Hanomag-ontwerpers smoren deze aanzienlijk terug. Het resultaat is; een krachtige 35 pk bij 1900 omw/min. Het behoorlijke koppel van 151 Nm is beschikbaar vanaf 1600 omw/min. Met deze destijds als krachtig beschouwde prestatieontwikkeling was men op alle eisen voorbereid. Met de R435 is dit allemaal mogelijk. Als de boer echter plotseling moet koppelen en schakelen vanwege veranderende bodemgesteldheid, tijdens het ploegen of op een helling tijdens het rijden met een aanhangwagen, trekt de bestuurder van de geforceerde ventilatie-versie R 435/45 kort aan een hendel en spuit de injectiepomp extra in. Dankzij dit "opvoeren" kunnen voor een korte tijd tien extra



Voor de halfframe Hanomag waren verschillende cabines beschikbaar.

pk's worden geactiveerd en kan de moeilijkheid worden overwonnen zonder de tractie te onderbreken. Hanomag staat bij deze prestatieverbetering geen continu gebruik toe; zodra het "vermogensobstakel" is overwonnen, laat de bestuurder de hendel los en gaat verder met werken met de gezonde 35 pk. Dit is echter niet, zoals zo vaak wordt beschreven, om de roots-ventilator in te schakelen. Deze kan niet worden in- of uitgeschakeld en is altijd actief. Nadat de typeaanduiding R435/45 is opgehelderd, gaan we in dit verhaal verder met de trekker. Hij werkte jarenlang op een boerderij in Noord-Duitsland. Oude adel, een tractor van blauwbloedige afkomst. De staat waarin de huidige eigenaar hem ruim acht jaar geleden aantrof, was bepaald niet passend. Ulli Meyer herinnert zich: "De tractor was zwaar beschadigd. Op het eerste gezicht was het duidelijk dat hier veel werk aan nodig was. Met vrienden probeerden we deze tegenslag te verdrinken, het werd wel een topavond, maar uiteindelijk is het ons ondanks de alcohol niet gelukt." Ulli Meyer weet veel van tractoren; hij voltooide immers in 1974 een stage als monteur bij een al lang bestaand landbouwmachinebedrijf. Hij weet dan ook uit de eerste hand hoe goed en betrouwbaar de Hanomag half-frame viercilinderseries zijn. Na een lange "motorfietsfase" viel het tractorvirus Ulli na de millenniumwisseling genadeloos aan, beet zichzelf onherstel-

baar. Wat eerst leidde tot een 11er-Deutz, en de restauratie van deze Keulse tractor. Vervolgens ontdekte en kocht hij deze Hannoveraar in 2011. De gehele trekker wordt eerst gereinigd en gedemonteerd. Waarbij zijn zwaar werkverleden werd bevestigd. De transmissie krijgt nieuwe lagers en keerringen en een 35 km/u overdrive set. Voor het overige overtuigt de Hanomag-schakelkast met tien versnellingen vooruit en twee achteruit door zijn robuustheid. Om het vervangen van nauwsluitende transmissiecomponenten gemakkelijker te maken, kiest Ulli Meyer voor de technisch correcte temperatuurmethode. Behuizingsdelen en lagerkappen gaan de oven in, de assen gaan een nachtje de vriezer in. Er is behoefte aan uitleg, op het moment dat de beste vrouw van allemaal verrassend vroeg terugkeert van een meidenavond, en zeer verbaasd is dat in plaats van appels en noten de geur van een verdacht blauwachtige SAE 80/90 geur uit de oven komt... Na de versnellingsbak wordt de D 28-motor getest, wat vrijwel zoals verwacht geen resultaat oplevert. De van Hanomag opgelegde vermogensbeperking heeft bereikt wat hij moest doen: een vrijwel eeuwig motorleven. Er is nu besloten om de tractor iets meer te geven dan wat Hanomag hem in de fabriek gaf. De tractor hoort immers in het bos te werken - Ulli Meyer heeft een groter stuk grond met bos gepacht. En koopt een voorlader, een essentieel onderdeel

van de uitrusting, want in het bos is zwaar tillen nodig, helaas heeft iemand op brute wijze de oude zwenkarm van de voorlader gelast. De Hanomag vriend krijgt een exemplaar waarvan de lagering volledig gereviseerd moet worden. De voorlader krijgt nieuwe bussen die tot 41 millimeter zijn geruimd, samen met nieuwe lagerpennen. Na het spuiten helpt een graafmachine bij het monteren van de gereviseerde achterbrug. Omdat een zwaarbelaste voorlader de stuurkrachten aanzienlijk verhoogt, koopt de sleutelaar voor de R 435/45 hydraulische stuurondersteuning. Om de voorlader zelf te bedienen, installeert hij bovendien binnen ergonomisch bereik een praktische eenhendel bediening op het spatbord. Aan de achterzijde bevindt zich een hydraulische kipperaansluiting en drie hydraulische aansluitingen, waarvan twee met druk en één als drukloze retour. Om de benodigde hoeveelheid olie te kunnen opslaan, heeft Ulli Meyer een extra grote olietank gemaakt. Weelderige banden zijn een voordeel bij het werken in het bos. Vooraan heeft de trekker 7,50-20 banden, achter rolt hij op 16,9-30 banden op



De R 435/45 had normaal een snelheid van 18 km/u, de tractor haalt nu een snelheid van 35 km/h.

speciaal gemaakte 14x30 speciale velgen. Aan het einde van de restauratie heeft de Hanomag-vriend nieuwe elektrische systemen geïnstalleerd, nieuwe instrumenten geïnstalleerd en de bovenkant gemoderniseerd inclusief de voorruit, zijpanelen en ruitenwissers. Hierdoor is de trekker uitgerust voor de soms eigenzinnige Noord-Duitse weersomstandigheden. Bescherming tegen weersinvloeden is belangrijk, de eigenaar maakt immers graag optimaal gebruik van zijn Hanomag in het bos. Gelukkig was er tijdens ons bezoek

geen slecht weer, waardoor Ulli Meyer kon laten zien waartoe zijn Hanomag in staat is. Hij trekt een aantal boomstammen van de stapel, en raapt ze op met de voorlader. Het hefvermogen is opmerkelijk, de stuurbekrachtiging maakt het manoeuvreren met het fraaie houten stuur kinderspel. De nominale 35 pk is ruim voldoende en onderweg komt de trekker dankzij de 'snelle versnelling' indrukwekkend snel aan de gang. Dan een helling, de snelheid daalt iets. Een korte trek aan de "power-hendel" is voldoende, de pomp levert de nodige extra hoeveel-

heid, en daarmee de gewenste tien extra paarden. Heerlijk voor onderweg, briljant voor het harde boswerk. Dit is ook de reden dat Ulli de hendel veranderde en dicht bij de voorkant plaatste. Ulli Meyer volgt het smeerplan altijd exact. Het is theoretisch mogelijk om een Hanomag om te bouwen tot een R435/45. Naast de bijbehorende injectiepomp bevat dit het originele inlaatspruitstuk en diverse kleine onderdelen. Die worden dan meestal vervangen door wat knutselonderdelen omdat ze niet verkrijgbaar zijn. Als je eindelijk het object van



De Bosch lijninjectiepomp maakt indruk door zijn logische ontwerp en hoge brandstoftolerantie.



Het maken van de velgen was minder een uitdaging dan al de andere klussen.

De Restauratie



De bestuurdersstoel heeft betere dagen gekend, de elektra heeft een behandeling nodig, het instrumentarium is compleet.



Poreuze slangen, mislukte pogingen tot verfraaiing en een vervallen versnellingsbak zijn argumenten voor een totaalrestauratie.



De transmissie krijgt nieuwe lagers, keerringen en een overdrive. De remmen krijgen nieuwe remblokken en worden gereviseerd.



Rubberen slangen: om de extra pompen aan te drijven, nemen de riemen soms avontuurlijke vormen aan, ze worden ze allemaal vervangen.



Drie hydraulische aansluitingen en een solide zitbasis zijn goede investeringen voor werkzaamheden in het bos, op het veld en op de boerderij.



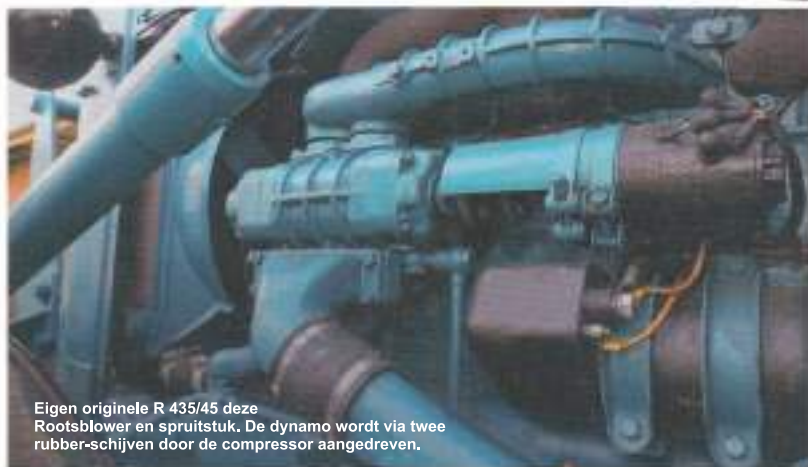
Nieuwe bedieningshendels voor de hydraulische functies. De oude trekhaak wordt vervangen door een Rockinger exemplaar.

verlangen hebt gevonden, moet je het van dichtbij bekijken. Als het een origineel exemplaar is, is een controle van de blower belangrijk. Wanneer u snel rijdt, trekt u even kort aan de "power-hendel", dan moet de tractor veel krachtiger vooruit duwen. Let bij stilstand op achtergrondgeluiden. Als hij uit de dynamo rammelt, dan kan de dynamorotor mogelijk defect zijn. Als deze aan de uiteinden huult of ritselt, zijn de lagers waarschijnlijk in de hemel. Dit komt vaak doordat de V-snaren te strak staan. De lader en dynamo zijn aangesloten via een rubberen schijf, let hierbij op de staat van het rubber. Een laatste blik is op het luchtfilter. Als deze verwaarloosd lijkt of zelfs lekt, is voorzichtigheid geboden: motoren met 'supercharger' hebben schone inlaatlucht nodig. Anders heeft de Hanomag uit deze serie weinig valkuilen. De motor wordt als onverwoestbaar beschouwd, evenals de transmissie. Roest kan ontstaan op de spatborden en motorkap, ge-

makkelijk merkbaar, en niet al te moeilijk te repareren. Anders hoeft u alleen maar krachtig met de gewricht-en te schudden en de besturing te voelen en kunnen de aankooponderhandelingen beginnen. Als u besluit een object te restaureren, kunt u proberen het er mooi uit te laten zien. Lukt het niet, dan kun je beter alles goed voorbereiden en daarna met goede vrienden genieten van de juiste drankjes. Hiervoor raden wij een stevige slok NoordDuits graanjenever aan.

Tekst:
Dirk W. Köster
Foto's:
Stephan Lindloff

Verveerd maar nog wel leesbaar:
Ulli Meyer volgt het smeerplan
altijd exact.



Eigen originele R 435/45 deze
Rootsblower en spuitstuk. De dynamo wordt via twee
rubber-schijven door de compressor aangedreven.



Stijlvol uiterlijk gecombineerd met
functionaliteit: houten stuur, rechts
de hendel voor de
voorlader, ervoor de
"power-hendel"
voor de injectiepomp,
die handig gepositio-
neerd is om de
injectiepomp
te bereiken.



Overgenomen en vertaald uit het
prachtige Duitse Oldtimertijdschrift:

Oldtimer
TRAKTOR
SCHRIFT VOOR HISTORISCH LANDBAUEREN

Technische gegevens Hanomag R 435/45

Fabrikant: Hanomag AG Hannover
Motortype: Hanomag D28 LA
Motor: Watergekoelde viercilinder met Roots-blower, onder liggende nokkenas, druksmering, Bosch-Hjnpomp
Cilinders: 4 (5 krukaslagers)
Boring x Slag: 90 x 110 mm
Inhoud: 2788 cc
Compressieverhouding: 22,5 ; 1
Vermogen: 35 pk bij 1900 omw/min, kort opvoerbaar naar 45 pk bij 1900 omw/min
Koppel: 151 Nm bij 1600 omw/min
Krachtoverbrenging: Hanomag transmissie 10V/2R Fichtel & Sachs dubbele koppeling
Bouwwijze: Halfframe
Remmen: Schijfremmen aan alle wielen
Banden: 6.00-20 / 9-42 of 11-38 of 13-30
Wielbasis: 1850 mm
Spoorbreedte: 1300/1270 (verstelbaar)
LxBxH: 3050 x 1580 x 1760 mm
Gewicht: 2020 kg
Snelheid: 18 km/h
Bouwperiode: 1955 tot 1960
Aantal: 920

HANOMAG

HANNOVER - LINDEN





Volwassen kracht

De actieve Josef Bautz AG toonde zijn beproefde oogstmachines in juni op de landbouwbeurs DLG in Frankfurt am Main. De fabriek in Saulgau draait weer op volle toeren, waardoor Bautz een van de toonaangevende machinebouwers van Duitsland is. De wens voor een tractor uit eigen productie zat al in de jaren dertig in de gedachten van Bautz en daarom verwierf het bedrijf een leegstaande fabriek in Großauheim, Hessen. De oorlog kwam tussenbeide en vervolgens werd het Amerikaanse leger op

deze locatie gestationeerd. Nu komen de zaken weer op gang. Op de DLG-show had Bautz een interessante gast, de M1-tractor van Zänker, Tübingen. Zänker is eigenlijk een fabrikant van huishoudelijke machines, de tractor was alleen bedoeld als tijdelijk werk. De mensen uit Tübingen namen de moeite en ontwierpen deze machine volledig zelf, inclusief versnellingsbak en motor. De Zänker M1 werd vorig jaar geïntroduceerd, maar alleen regionaal. Het gastoptreden daarvan op de Bautz-stand is bedoeld om de tractor dichterbij een landelijk publiek te brengen. De achtergrond: Zänker wilde de M1 verkopen omdat de zaken met elektrische apparaten weer goed gingen. Het duurde niet lang voordat Josef Bautz AG gebruik maakte van de faciliteiten in Großauheim en de tweede helft van het jaar besteedde aan het opzetten van de fabriek voor de productie van tractoren. Nog voor de kerst kan Bautz eindelijk zijn langverwachte trekker, type AS 120, presenteren. Het belangrijkste verschil met het Zänker-ontwerp zit hem in de aandrijving: Bautz koos voor een nieuw ontwikkelde MWM viertaktdiesel met twee cilinders in plaats van de Zänker tweetaktmotor met één cilinder.

DE KRACHT VAN TWEE ASSEN

Deuliewag Traktoren und Maschinen GmbH, Lübeck, presenteert de D25V Record tractor. Het bijzondere is: vier-wielaandrijving met wielen van dezelfde grootte. Dat een aangedreven vooras een voordeel zou kunnen zijn, is een interessant idee dat vorig jaar flink aan gewicht won met nieuwe modellen van MAN en Fendt. De vierwiel aangedreven Deuliewag wijkt hiervan echter af en doet meer denken aan de alom tegenwoordige Jeep-ombouwingen. In tegenstelling tot veel van dit soort snelle oplossingen is hier sprake van een goed onderbouwd ontwerp. Deuliewag heeft de veelgeprezen prototype ASA ingebouwd, die MWM twee jaar geleden presenteerde. De fabriek vereenvoudigde het ontwerp en verplaatste de vooras naar achteren; een MWM tweecilindermotor dient als motor. De D25V Record wordt beschouwd als uitstekend op moeilijk terrein, maar de hoge prijs zal het aantal eenheden waarschijnlijk laag houden.



MWM
DIESEL





DWergenkracht

RAUCH



ZaaiKracht

De Rauch Landmaschinenfabrik uit Sinzheim, Baden, maakt bekend dat de kunstmest nu ge-
lijkmatiser en sneller kan worden verspreid.
Op de DLG beurs toont Rauch een kunstmest
strooier waarvan de tuimelschijven voor een
gelijkmatige verdeling zorgen. Een strooier
van twee meter kan voor slechts 80 mark
worden gekocht.



ARMKRACHT

Hanomag had in 1950 een van de meest populaire stands op de DLG-beurs. Zeker, de R 25-wieltrekker is nog steeds interessant, ook al is hij vorig jaar in productie gegaan. Maar ook het extra apparaat dat Hanomag op een R 25 heeft gebouwd is heel interessant: een automatische grijparm, vervaardigd door de firma Atlas-Weyhausen. Deze gepatenteerde laadarm is aan de achterzijde bevestigd en werkt volledig hydraulisch. Alle bewegingen - draaien, omhoog/omlaag, grijpen - kunnen met uw vingertoppen worden bediend. Tijdens de twee uur durende presentaties hiervan, was het altijd bijzonder druk op de stand van Hannover.



ZWEEEDS Raadsel



Motor van Deutz of MWM, een transmissie van ZF, Bosch elektra en injectie, een stukje plaatwerk en een vooras, en de trekker is klaar. Dit gebeurde duizenden keren, vooral in de jaren vijftig. Ook grote merken zijn op deze manier van start gegaan, maar ook hele kleine. Eén heette Lauren en kwam uit Zweden.

Toen Steven Buttgerit in de zomer van 2016 opnieuw op zoek ging naar historische tractoren, stuitte hij op een echte schat: In de advertentie werd die dag een tractor van de firma "Lauren" aangeboden. Er ontstond een vonkje, een herinnering aan deze ongebruikelijke naam in de hoek van zijn denkapparaat. En dat gebeurde waarschijnlijk alleen omdat de jonge monteur van landbouwmachines in de buurt van Flensburg woont. Steven Buttgerit had er ooit van de mensen om hem heen vernomen, er werd verteld dat er daar op de grens met Denemarken ooit tractoren zijn geproduceerd. En de naam zou 'Lauren' geweest kunnen zijn. Omdat deze Noord-Duitser een man van actie is, hebben we snel onderzoek gedaan naar de juistheid van zijn herinneringen en vervolgens contact opgenomen met de verkoper uit Nedersaksen. Eigenlijk was de aangeboden tractor een zeldzaamheid: het was een Lauren met een tweecilindermotor, waarvan er ooit slechts vier zijn gemaakt. Uiteraard werd de aankoop afgerond, het zeldzame voertuig werd op de trailer van de Lüneburger Heide opgehaald en als het ware weer naar huis gebracht. De Lauren bleek absoluut origineel en was zelfs straat legaal, maar niet meer TÜV gekeurd. Technisch gezien was de tractor in behoorlijke staat, maar visueel zag Buttgerit niets anders dan een zwaar versleten landbouwmachine. Terug in Mohkirch, waar hij woont, adviseerde een vriend de tractorliefhebber om clubgenoot Peter Andresen te bellen. Dit zou de monteur zijn geweest die in 1955 de Lauren-prototypes assembleerde. Natuurlijk wilde Steven Buttgerit alle beschikbare informatie over zijn nieuwe 'vonst' zo snel mogelijk en uit eerste hand krijgen en belde Andresen. Het gesprek ging ongeveer zo: 'Hallo Peter, kun je

Produceren in het buitenland is geen gevolg van de mondialisering. Dit gebeurde vroeger ook al, zoals ons artikel van de kleine Lauren-serie laat zien.

Rola Tractoren



Zeldzame opnames van de Rola-productie die tussen 1953 en 1955 liep in Edenhall in Vallåkra. Destijds werden er luchtgekoelde Deutz-motoren met twee en drie cilinders geïnstalleerd. Alleen de vooras en een paar kleine onderdelen werden bij Edenhall gemaakt, de rest kwam per trein en vrachtwagen uit Duitsland. Sommige bronnen spreken van 18 Rola-tractoren, maar het is niet bekend hoeveel er daadwerkelijk zijn geassembleerd.

me iets over Lauren vertellen?' 'Waarom wil je daar iets over weten?' 'Ik heb een tweecilinder in de tuin.' 'Je maakt een grapje, die zijn er niet meer.' 'Kom dan gerust eens langs om hem te bekijken.' Sterker nog, Steven Buttgerit had waarschijnlijk de enige overgebleven tweecilinder Lauren gekocht. In de buurt van Hamburg is ook een tweede Lauren bekend, een exemplaar met een Deutz-eencilindermotor. Het verhaal dat Peter Andresen vervolgens aan de vindingrijke Sleeswijk-Holsteiner vertelde, was voor die tijd niet gebruikelijk. Overal in het naoorlogse Duitsland waren er kleine ondernemers die zich in de lucratieve tractorproductie wilden begeven. Bengt Lauren was een Zweedse ondernemer uit Edenhall, die in zijn thuisland onder de naam "Rola" met behulp van betrouwbare Duitse technologie



al 18 tractoren had vervaardigd. Vervolgens verplaatste hij de productie naar Flensburg, verving de tweecilinder Deutz door MWM en gaf de tractoren zijn eigen naam "Lauren". Voor de geplande productie had de Scandinavische zakenman al royaal gebruik gemaakt van de onderdelen van relevante Duitse fabrikanten en materiaal ingekocht voor zo'n vijf tot zes tractoren. Natuurlijk had hij lokale experts nodig om de onderdelen in elkaar te zetten, en daarom plaatste hij kort voor Kerstmis 1955 een advertentie in de Flensburger krant. De opgeleide landbouwmachinebouwmonteur Peter Andresen solliciteerde en werd aangenomen voor de productie. "De montage van de Lauren zou plaatsvinden in de wijk Weiche aan de Holzkrugweg", "Toen ik de grote ronde hal binnenkwam lagen de nieuwe on-

derdelen willekeurig over de vloer verspreid. Daarom kan ik tot op de dag van vandaag niet zeggen hoeveel tractoren het zouden moeten worden. Wel had Andresen in twee dagen in ieder geval drie of vier tractoren compleet weten te maken die waarschijnlijk voorgeassembleerd waren. Het exacte aantal kan hij zich niet meer herinneren. Evenzo is er geen informatie over de vraag; of andere monteurs later nog meer Lauren tractoren hebben samengesteld. Voor Andresen is de meest waarschijnlijke veronderstelling dat er slechts vier voertuigen zijn gebouwd met de 24 pk sterke MWM-motor en één enkele Lauren met een eencilinder Deutz. Het doel van de Zweedse ondernemer was uiteraard niet om eenmalige artikelen te produceren. De tractoren zouden moeten worden verkocht aan de Scandinavische landen, en vooral aan Zweden. "Na deze twee dagen kreeg



Wel Zweeds staal, zo nodig met een omweg via Duitsland. Bengt Lauren kocht in dit land spatborden, zitschalen, kappen etc. en verscheepte deze naar Zweden



Standaard: De motorkapsloten met veerspanning zijn bekend. Wie weet of Sulzer ze tegelijkertijd heeft geleverd?



De transmissie en hydrauliek bij de Flensburger "Zweed" zijn een samenwerking tussen Hurth en Bosch. Ook ZF zou erbij betrokken zijn geweest.



Injectie met behulp van een plug-in pomp was halverwege de jaren vijftig gebruikelijk voor tweecilindermotoren. Lijnpompen werden pas populair met drie cilinders of meer - vanwege de kosten.

ik te horen dat het goed gewerkt had, en dat ze contact met me zouden opnemen als de zaak officieel van start ging", herinnert Andresen zich en glimlacht. De vermeende bevestiging betekende echter dat hij van Kerstmis 1955 tot Pasen 1956 zinloos moest wachten. Toen las hij uiteindelijk in de krant; dat Lauren problemen had met de Zweedse douane en dat de productie van de tractoren niet meer zou plaatsvinden. De eerste hereniging met een van 'zijn' Lauren vond decennia later plaats tijdens een treffen in Brokstedt. Daar zag Peter Andresen tot zijn grote vreugde

zijn toekomstige vriend Ulrich von Drahten voor de Lauren met de Deutz-motor staan. De man uit Norderstedt probeerde zijn kennis over de zeldzame Flensburg-tractoren door te geven aan de omliggende tractorliefhebbers. Dit was echter een nogal lastige onderneming, aangezien er in kronieken of op internet vrijwel geen verwijzingen naar het bedrijf te vinden zijn. Von Drahten was dus des te blijer, toen Peter Andresen zich introduceerde als de monteur die het voertuig in elkaar had gezet. Voor de aanwezigen waren deze verhalen een uiterst interessante gebeurtenis, en

ook de eigenaar van de eencilinder kreeg veel informatie uit de eerste hand over zijn voertuig. Technisch gezien bevatten de Lauren-tractoren geen hoogstandjes. Zoals bij veel concurrenten waren de componenten een levendige mengelmoe van verschillende fabrikanten. Zoals al vermeld kwamen de motoren van MWM en Deutz, de versnellingsbakken en koppelingen van Hurth en ZF, de besturing van Bosch, de motorkappen waarschijnlijk van Sulzer, de voorassen deels van Bergische assenfabriek BPW. Ook de aanbouwonderdelen kwamen uit Duitse productie, zoals



De Lauren-motorkappen zouden afkomstig zijn van Sulzer, maar doen ook sterk denken aan Linke-Hofmann-Busch of Kögel denken. Alleen het voorste kantelscharnier ontbreekt.

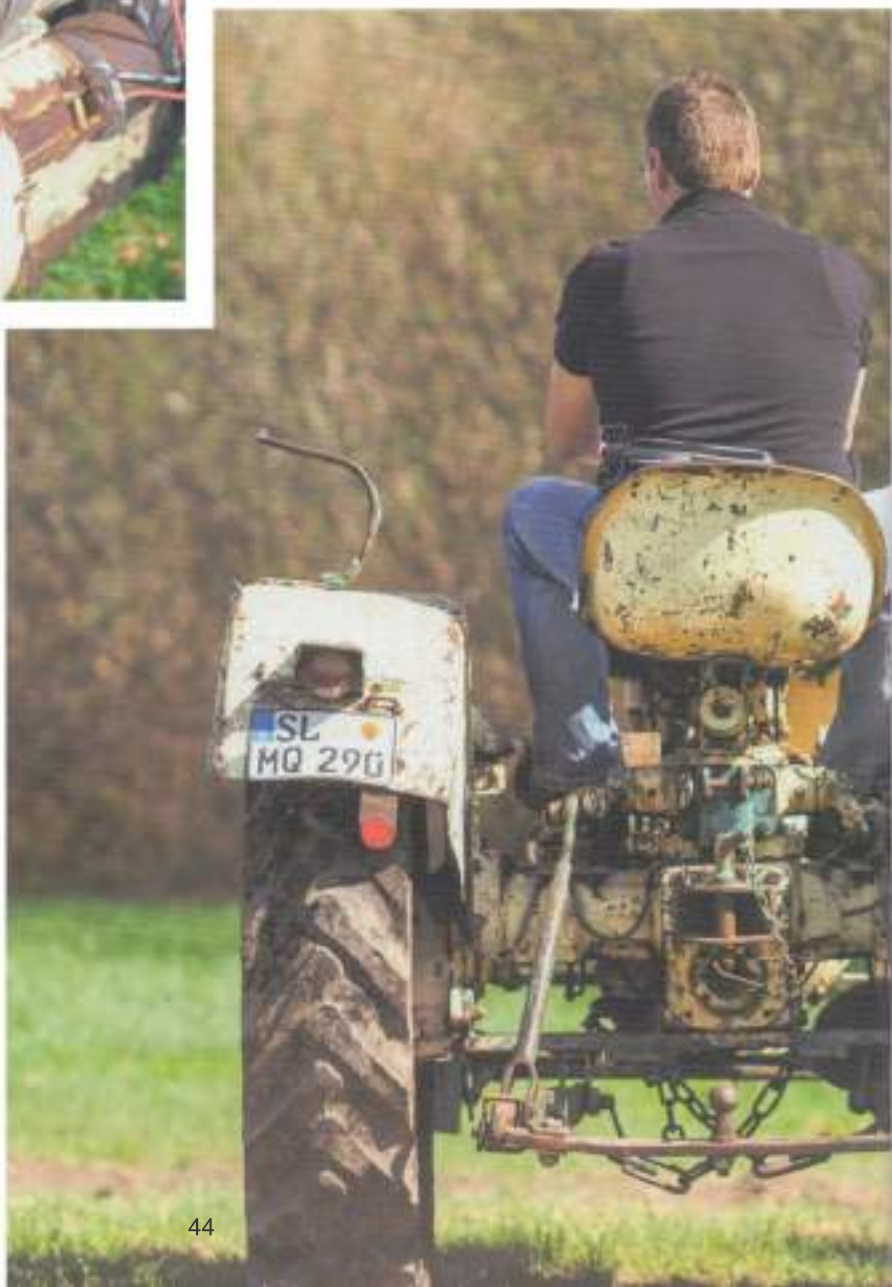


Luchtkoeling had zich al duizenden keren bewezen en moest destijds de Zweedse winter trotseren.



De verf is er wel af, maar deze tractor is nog lang niet versleten. Alleen al de pedalen zijn hiervan het bewijs; de ribbels zijn bijna niet versleten.

de verlichting van Hella. De Lauren van Steven Buttgereit bevond zich bij aankoop in de originele staat; alleen de ivoorkleurige verf had plaatsgemaakt voor een olijfgroene laag. De eerste keer dat ze met stoom reinigde kwam de onprofessioneel aangebrachte "nieuwe verf" openlijk los, wat er uiteindelijk toe leidde dat Steven Buttgereit de gehele groene laag met een waterstraal verwijderde. Een deel van de originele verf kwam tevoorschijn, maar deze had al zwaar geleden. Of de Lauren, net als al de andere, Buttgereit's trekkers, ooit weer gaan glanzen in nieuwstaat, daar is nog niet over beslist. "Somme vrienden van mij zijn van mening dat zelfs in deze slechte staat de originele lak behouden moet blijven. Het is immers de enige overgebleven Lauren tweecilinder tot nu toe in de wereld en daarom moet hij bewaard blijven 'Ik denk er nog steeds over na.' Om de tractor langs de TÜV te krijgen, heeft Buttgereit de aftakas en het hydraulische hefwerktuig



Getuige

Peter Andresen was er live bij. Als jonge monteur van landbouwmachines monteerde hij Lauren-tractoren in Flensburg



Deze eencilinder Lauren heeft het ook overleefd, is al gerestaureerd en verschijnt zo nu en dan op treffens in het Noord Duitsland.



In hoogte verstelbare trekhaak, aftakas, driepuntshydrauliek en maalaandrijving - de uitrusting liet halverwege de jaren vijftig niets te wensen over voor een tractor van deze klasse.

afgedicht. Voor de plaquette was eigenlijk niets meer nodig. Deze tractor is overigens kort voor Kerstmis 1955 door Peter Andresen in elkaar gezet, maar het bouwjaar in de papieren is 1956, en het voertuig werd voor het eerst geregistreerd in 1958. De verkoop van de Lauren-tractoren liep waarschijnlijk niet zo snel, en moesten uiteindelijk onder de prijs worden verkocht. Het Zweedse bedrijf Edenhall, waar de tractoren voor het eerst werden "geproduceerd", bestaat nu nog steeds als een middelgroot bedrijf dat getrokken bietenrooiers produceert.

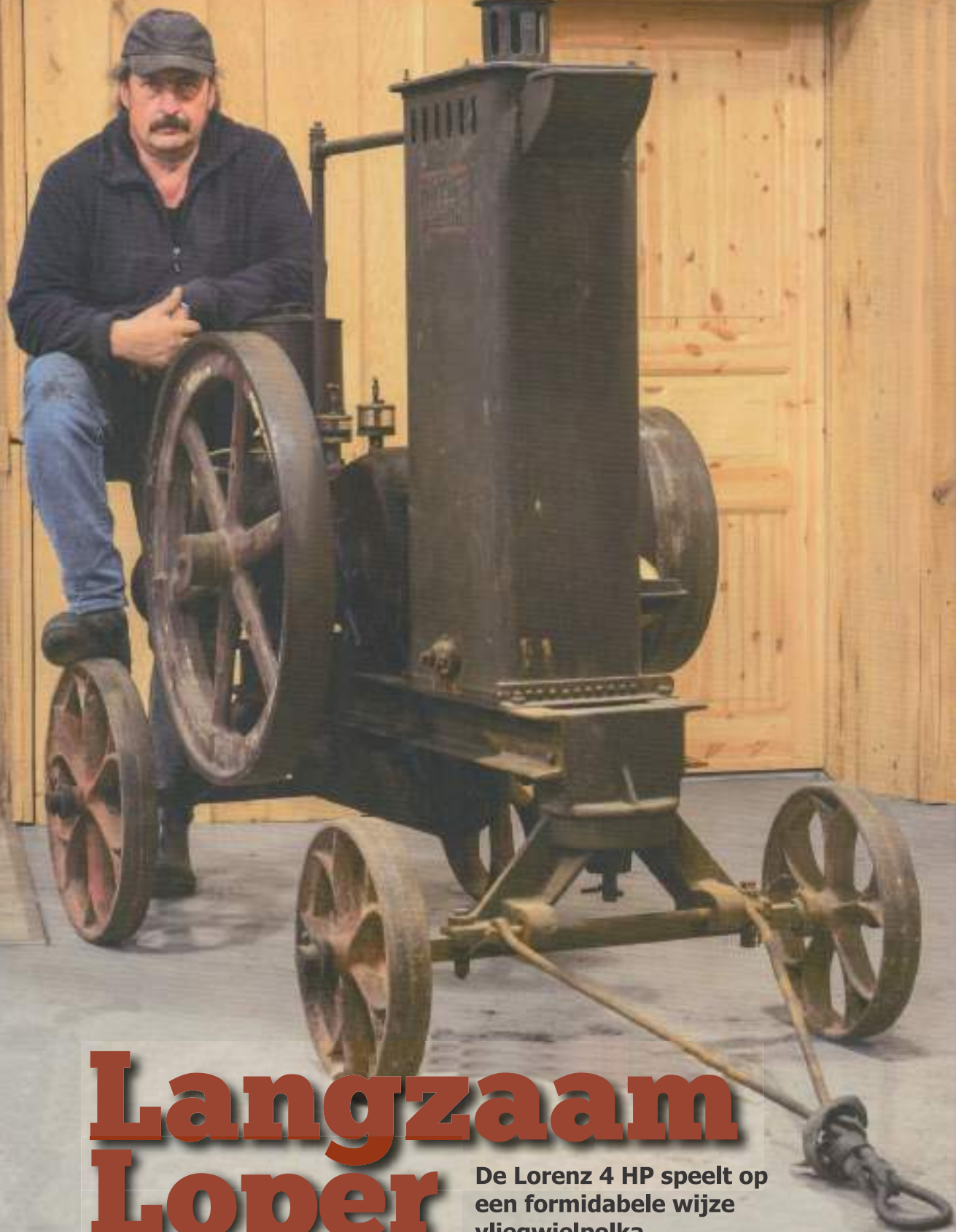
Tekst: Uwe Lütjohann
Foto's: Lütjohann, Edenhall

Overgenomen en vertaald uit het prachtige Duitse Oldtimertijdschrift:



Steven Buttgerit bezit misschien wel een tractor die vandaag de dag uniek is.





Langzaam Loper

De Lorenz 4 HP speelt op een formidabele wijze vliegwielpolka



De inlaat- en uitlaatkleppen steken diagonaal vanaf "stuurboordzijde" de cilinder in. Een vetpot voorziet het eindlager van de tussenas permanent van smeermiddel.



De zwaartekracht zorgt voor benzine, en de snuffelklep in de vlotterloze carburateur regelt de toevoer van het brandstofmengsel naar de verbrandingskamer.



De bedieningsgas bedient niet alleen de twee kleppen, maar ook de centrifugaalregelaar, die in de bijbehorende behuizing is ondergebracht

Ooit vormden zij de industriële ruggengraat van de Donau-monarchie: het koninkrijk Bohemen en het graafschap Moravië. Na de stichting van Tsjechoslowakije breiden de bedrijven hun productie verder uit. Daartoe behoort ook de motorenfabriek Ignaz Lorenz in Kromeriz (Kremsier), Moravië.

Verzamelaars vinden nooit rust; sterker nog, ze zijn altijd zoekende. Hun hobby komt vooral tot uiting wanneer iemand niet slechts één merk heeft gekozen, maar meerdere. Met een beetje geluk kan bij één merk op een gegeven moment voltooid worden, maar met meerdere merken eindigt de zoektocht nooit. Het voordeel: dergelijke verzamelaars verwerven in de loop van de tijd universele kennis op hun vakgebied. Helmut Brumm behoort tot laatstgenoemde. Zijn motorenvoorraad, die zeker niet klein is,

omvat producten van een grote verscheidenheid aan fabrikanten. Voor ieder exemplaar heeft hij juist de bijzonderheden op voorraad. "Hier is een Deutz MAH 318, waarvan er nog maar drie over zijn. Of dit zijn twee Engelse Petter tweetakt benzinemotoren. De Jaehne is ook zeldzaam, maar die heb je al ooit geïntroduceerd." Tot zijn stokpaardjes behoren ook Tsjechoslowaakse stationaire motoren. Eén daarvan is een Lorenz 4 PK. Hoe vind je zo iets eigenlijk? "Ik kwam het tegen op het Tsjechische internet." Hij is van een overleden verzamelaar. Zijn vrouw heeft toen de Lorenz en andere motoren te koop aangeboden. Ik heb contact opgenomen via een vriend die Tsjechisch en Duits spreekt." Het bleek een behoorlijke verzameling te zijn met ongeveer 100 verschillende motoren. De verleiding is groot om geen genoeg te nemen met slechts één Stamo. Als dat zo is, dan meer. Helmut kocht vijf motoren, vier Slavia's, één met petroleumaandrijving, en de hier gepresenteerde Lorenz. "Toen werd ik zenuwachtig. Ik vroeg mezelf af: hoe krijg ik ze allemaal thuis? Uiteindelijk gingen we met z'n vijven, met drie auto's en aanhangers, op pad om de motoren op te halen. Ik had ze op dezelfde dag twee keer

kunnen verkopen aan Tsjechische Stamo-vrienden. De eerste keer tijdens het opladen. Om de rust te bewaren, heb ik gezegd dat we ermee naar een tentoonstelling zouden gaan." Dit zegt veel over de hoge status van deze ritten in hun thuisland. De Lorenz is niet eens gerestaureerd. We vertellen verzamelaars niets nieuws - bij twijfel geven velen al lang de voorkeur aan de originele, functionele staat. Helmut Brumm zag ook geen noodzaak om iets te verbeteren aan zijn Lorenz. Hij loopt goed! Hij produceert zijn vier pk zeer ontspannen bij ongeveer 280 omw/min - lange levensduur gegarandeerd! Eerdere vorstschade aan de cilinder is al eeuwen geleden professioneel gerepareerd, zoals blijkt uit het verwerde koperen deksel aan de waterpompzijde. Helmut's enige commentaar: "Het is strak en het is goed." Dit soort motoren waren vooral bedoeld voor de landbouw, waar ze vaak dagenlang continu draaiden. Ze werden gebruikt om dorsmachines, korenmolens en pompen aan te drijven, of ze dreven machines aan op boerderijen versnipperaars en cirkelzagen.

De machinefabriek en gieterij, opgericht door Ignaz Lorenz in 1887, vervaardigde aanvankelijk landbouwmachines en -



De oorsprong



Halverwege de jaren twintig bloeide de productie op in de fabriek opgericht door Ignaz Lorenz. Naast benzinemotoren zou het Tsjechische bedrijf later ook diesel-Stamos en locomotieven hebben gebouwd.





Allround aanbod - alle essentiële onderdelen zijn rondom de cilinderkop verdeeld. Het aan één zijde aangebrachte messing plaatje is afkomstig van de vorige eigenaar, die hiermee een lek in de gegoten mantel heeft afgedicht.

apparatuur voordat hij in de 20e eeuw overging tot de bouw van de bijbehorende aandrijvingen. De fabrikant volgt als het ware het eerdere productieprogramma, maar dan op een moderne manier. Deze productietak ontwikkelt zich geleidelijk tot kernactiviteit van het bedrijf gevestigd in Kromeriz, Moravië. Vooral in de jaren twintig produceerde het bedrijf, nu geleid door de zonen, een verscheidenheid aan stationaire motoren van verschillende groottes. Qua ontwerp heeft Lorenz lange tijd de voorkeur gegeven aan het hier gepresenteerde locomotiefontwerp met een horizontale cilinder en de karakteristieke koeltoren. Het vermogensbereik varieert van drie tot 15 pk. Vooral de grotere versies zijn vaak voorzien van een dak. Bovendien zijn de transportframes zo ontworpen dat ze naast de motor ook plaats bieden aan kleinere aanbouwdelen zoals band- of cirkelzagen. De fabriek produceert ook minder bekende aandrijvingen met stationaire motoren; In de jaren dertig ontstonden ook compacte, horizontale verdampers. Vooral de vroege benzinemotoren zijn ontworpen als multi-fuel verbrandingsmotoren die kunnen worden aangedreven met benzine, benzeen, spiritus en ook petroleum. Maar ook dieselmotoren verlaten de fabriek. De 4 PK van Hel-



mut Brumm loopt op een benzine-luchtmengsel. Het wordt op een bijzonder verfijnde manier bereid. "Daarvoor zit er een snuffelventiel op de carburateur. Wanneer de centrifugaal reguleur zegt 'Ik heb brandstof nodig', trekt het vacuüm dat ontstaat wanneer de inlaatklep opengaat de carburateurklep naar beneden en zuigt de luchtstroom de brandstof door de carburateur de verbrandingskamer in. De carburateur zelf heeft geen vlotter, maar de benzine drukt rechtstreeks op de sproeier. De vonk wordt ontstoken door een Bosch hoogspanningsmagneet in combinatie met een bougie. Ook de zijdelingse plaatsing van de kleppen met regel as en centrifugaalregelaar komt overeen met de toenmalige stand van de stationaire motorteknik. De torenhoge watertank met koelfunctie van de als "Original Lorenz" aangeprezen motoren onderstreep het zelfvoorzienende gebruik - aansluiting op een waterleiding is daardoor niet nodig. Dit ontwerp vind je ook op soortgelijke wijze bij andere Tsjechische fabrikanten; Maar anders dan bijvoorbeeld Slavia met zijn drupelkoeler vertrouwde Lorenz al op een gesloten koelcircuit - afgezien van de kleine 'ontluchtingslantaarn' aan de bovenkant. Hoe bekend Helmut Brumm en zijn collectie zijn, bleek

onlangs weer. Een medewerker van Filmpark Babelsberg klopte bij hem aan. "Ze waren op zoek naar historische apparatuur en hulpmiddelen voor een Netflix-productie rond het jaar 1890. Of ik ze wat kon lenen? Zeker, zei ik. Toen kwamen ze en zochten uit wat ze nodig hadden. Toen ze mijn collectie zagen, waren ze enthousiast. Ik ging mee omdat ze sommige dingen niet overweg konden. Ze hebben alles twee dagen lang opgezet en drie dagen lang gefilmd - voor ongeveer twee minuten in de film."

Tekst: **Jens Kraus**

Foto's: **Kraus, Helmut Brumm**

Overgenomen en vertaald uit het mooiste Duitse Oldtimer-tijdschrift:

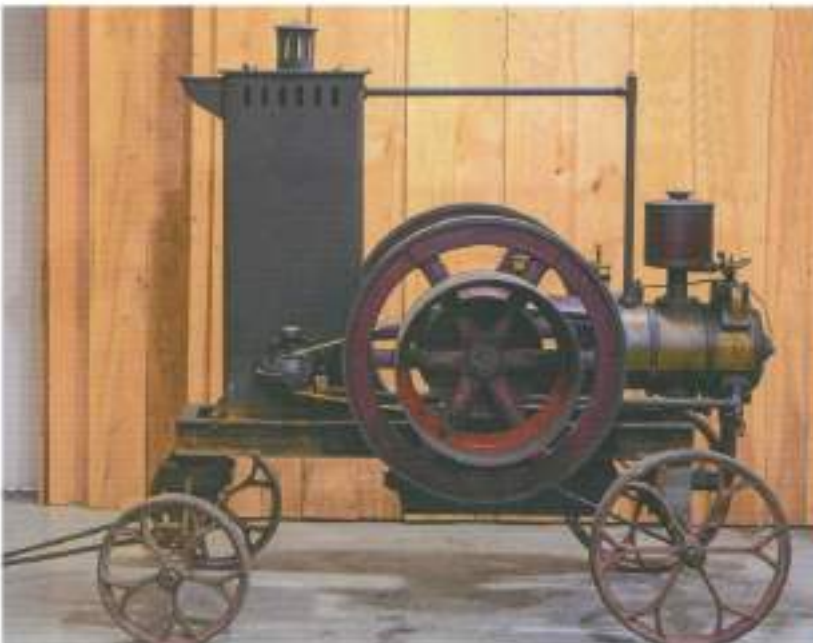


Het anker van de ontstekingsmagneet ontvangt een korte draai-impuls van de stuuras, wat voldoende is voor een hoogspanningsvonk.

De grotendeels open vormgeving sluit aan bij de stijl van die tijd, en blijkt minder gevoelig voor invloeden van buitenaf.



De fabrikant noemde motoren als deze "Original Lorenz 4HP" locomotieven. De watergekoelde viertaktmotoren werden gebruikt in de landbouw, maar ook door bedrijven.



Vervolgverhaal 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 2

De vorige keer was ik gestopt bij het verhaal van dat ik op zoek was naar een aanhangwagen die geschikt moest zijn voor het vervoeren van de Moës motor. Zoals ik al liet weten was er op dat moment weinig te vinden of het was te duur en te slecht of iets in die trend. De munitiekar van het merk Peschler was het mooiste geweest, maar zoals ik al vertelde was ik bij degene in Duitsland te laat, en de ander was een compleet wrak. Op dit moment zie ik regelmatig van die Peschler aanhangwagens voorbij komen, maar ja... dat is nu te laat want de motor heb ik in 2023 op de Internationale Stationaire motorens show in Nuenen verkocht aan een Hongaarse hobbyist. Maar ja, ik noem

zoets altijd het Lego-steen effect. Als je als kind iets aan het bouwen was van Lego, dan kon je het gezochte steentje niet vinden in die berg Lego. Als je het dan na lang zoeken het steentje toch eindelijk gevonden had, kwam je daarna dat onderdeel in grote getalen tegen. Het besluit was dan ook, om dan maar gewoon een kar te maken met ijzeren balken en



Het frame (tafel) voor het koelvat wordt hier in de beitz gezet. Beits is flexibeler als jachtlak en kan dus een stootje hebben. Het is ook in veel kleuren te koop.

wielen en hout. Balken had ik nog liggen in de vorm van U-ijzers. De tussenbalken zou ik dan maken van andere profielen ter versteviging. Wielen had ik gelukkig al in de vorm van gietijzeren wielen en assen. Hout zocht ik via Marktplaats en vond dit bij een bouwmaterialen sloop in Sint-Oedenrode. Oude trapdelen vervaardigd uit Merbau. Ideaal en dik hout om de bovenkant van de kar mee te bekleden en daar de motor op te zetten. De plek van de motor werd bepaald en uitgemeten, en waar de bevestigingsbouten kwamen zou dan een



De oude membraan platen die vervangen werden door carbon platen. Het werkt perfect!

sterk stalen profiel komen, want je kunt de motor niet enkel en alleen op hout plaatsen. De kar werd in elkaar gelast en daarna voorzien van zwarte lak en de wielen kregen een rode kleur. Het hout werd gebeitst in een kleur die ik goed vond staan bij de rest van het geheel. En daarna konden de planken gemonteerd worden. Toen het geheel klaar was kon ik verder met het maken van een frame voor het koelvat van 200 liter op te zetten t.b.v. het koelen van de motor. Daar heb ik dikke houten balken voor gebruikt, en daar rondom stalen kruisframes in gemaakt. Ook heb ik met hoekstrips de balken aan elkaar gezet voor de stevigheid. Immers komt er toch een gewicht van + 200kg op. Het koelvat kon ik nieuw bestellen in de juiste kleur van de motor. Dus dat was wel mooi. Moest er alleen wel de deksel uitslijpen met een dun slijpschijfje. Sinds kort heb ik de slijpen en afbraamschijven in gebruik na een tip van een mede hobbyist. De Cubitron van 3M. Deze slijpen en bramen zeer goed af en slijten veel minder hard dan die goedkopere slijpschijven, maar dat verder



De zuigerveren worden gemonteerd op de zuiger. Een zuigerveertang in deze maat heb ik niet, dus een paar oude voelermaten deden hun werk als geleider prima! Bij de rode cirkel is het pinnetje te zien waar het zuigerveerslot omheen valt.



Het koelvat zoals nieuw besteld al mooi in de kleur van de motor. Nu nog afpassen waar deze komt te zitten op de tafel.

terzijde. Ook moest er onderin en bovenin een gat worden gemaakt voor de aansluiting van de waterslangen naar de motor. Na alles netjes afgebraamd te hebben aan de bovenkant van het vat en de binnenkant van het vat voorzien te hebben van een laag anti steenslag en roest coating Heb ik er de leidingen op gemaakt en goed afgedicht. Het vat was nu klaar om gemonteerd te worden. De tafel (frame) waar het vat op komt te staan kon nu op de kar gemonteerd worden. Er moest wel wat gemeten en gepast worden voordat alles vast gezet kon worden. Maar uiteindelijk was het dan zover, het frame stond erop en de motor kon opgebouwd worden op de kar. Als eerste heb ik de voet gemonteerd, en daarna het carter. Zo ben ik de mo-



Voordat ik de tafel beistte, nog even een kruisframe monteren voor de stevigheid.

tor langzaam op gaan bouwen, en overal heb ik nieuwe pakkingen en afdichtingen gebruikt. De zuiger met drijfstang werd gemonteerd en de zuigerveren konden geplaatst worden. De nieuwe zuigerveren moest ik nog wel wat aanpassen. Het slot van de zuigerveren moest wat uitgevild worden totdat deze perfect in de cilinder zou passen. Dat was nog een gigantische tijdrovende en vrij saai klus. Maar ja ook dat hoort er nu eenmaal bij en het kan ook niet alleen maar leuk zijn. De mindere dingen moeten nu eenmaal ook gebeuren en hoort bij de restauratie van een machine. Na een tijd vijlen paste de zuigerveren



De motor nu in zijn geheel met het koelvat en de tafel op zijn plaats.

(2 in een groef) perfect. De cilinder kon gemonteerd worden. Dit ging heel goed, en de motortakel was daarbij een welkom stuk gereedschap. De zuigerveren vallen net als bij elke andere 2-takt motor met hun slot in een borgstiftje in de zuiger zodat zuigerveren niet gaan verdraaien en daarmee in de spoelpoorten terecht komen, en afbreken en schade veroorzaken. Nadat de cilinder erop gemonteerd was, konden de vliegwielen en reguleurgewichten gemonteerd worden. Ook daar was de motortakel weer heel handig. Een vlieg wiel is wel op te tillen, maar weegt



De motor vanaf de voorkant gezien, hier is duidelijk te zien hoe de leidingen vanaf het smeerauto-maat naar de te smeren onderdelen lopen.

toch wel een 150kg. Als je rug en andere spieren je lief is, adviseer ik toch om in zo'n dergelijk tilhulpe te investeren. Nadat de vliegwielen erop gemonteerd waren, gingen we maar eens kijken of de motor wilde draaien. Hij draaide wat stroefjes, maar wel goed verder. Later zou ik de motor wel een paar uur laten roderen met behulp van een andere motor met een riem over het vlieg wiel. De huizen op het carter aan voorkant en achterkant waren nog wel een dingetje, omdat hier ook de membranen op gemonteerd zaten, en deze of gescheurd waren of in slechte staat. Verenstaal was een prijzig geheel en er werd geadviseerd door een vriend van me met revisiebedrijf om gebruik te maken van Carbonplaat. Deze kun je in vele diktematen kopen en is gemakkelijk te bewerken. Hij gebruikte dat ook altijd bij zijn racemotoren met 2 takt motoren. Het werkte dan ook perfect! Het sluit de zaak goed af, wat bij een tweetakt-diesel wel van belang is omdat dit nu juist vereist is voor het spoelproces in de motor. (Lucht toevoer van het carter naar de cilinder en niet terug naar buiten). Ook zijn er overal nieuwe pakkingen gemonteerd voor een goede afdichting. De brandstofpomp was daarna aan de beurt en was nog wel een dingetje. Met geen voorbeelden of wat dan ook moest ik

het maar op ervaring en gevoel doen. Er werden nieuwe afsluitkogels besteld via mijn leverancier van onderdelen voor zitmaaiers (Granit Parts), alsook de veren. De laatste had ik enkel maar 1 nodig. Dat was bij de perskogel naar de verstuiver. De aanzuigkogel had er geen nodig omdat de heveldruk de brandstofpomp gevuld houdt.



De motor "roderen" was van groot belang voor de soepelheid van de motor. Dit heeft 2 uur geduurd. De aandrijving geschiedde met behulp van een riem door een van mijn Bruneau motoren.

(Tank ligt boven de pomp). Voor drukbehoud in de leiding naar de verstuiver was deze echter wel nodig. De plunje sloot niet goed af. Ik heb er een sleuf ingedraaid op de draaibank en er een viton ring ingezet. Er was eigenlijk nauwelijks slijtage te meten aan de plunje en de pomp zelf, dus vreemd was dat wel. Ook heb ik de afdicht-machete strakker aangedraaid en nu gaf de pomp de perfecte druk. Ik beschrijf het hier nu net alsof dit in een uur gedaan was, maar ben daar een dag mee bezig geweest om de juiste veerdruk voor de perskogel te realiseren etc. De verstuiver was ook nog een ding. De nozzle daarvan is maar een simpel ding. Een staafje met een paraplu-vormig uiteinde. Deze was echter ingevreten. Inslijpen mocht niet baten. Toch vertelde een andere hobbyist met motoren dat dat niet uitmaakte. Ik vond het echter totaal niet werken. Deze systemen werken wel met betrekkelijk lage druk en hoeft dus niet te verstuiven zoals bij een diesel, omdat deze motor ook eigenlijk geen diesel is! Het is een

Semi-Diesel en heeft dan ook een lagere druk dan een conventionele diesel. Hier vergast de diesel tegen de gloeipeer alvorens hij ontstoken wordt door de druk en de vrijkomende hitte daarvan. Ik heb een nieuwe Nozzle laten maken en de verstuiver afgesteld op gevoel. Hier zijn helaas geen gegevens van. Experimenteren, experimenteren en nog eens experimenteren en kijken hoe de verneveling eruit ziet na elke keer weer wat de stelmoer in te draaien en de veerdruk van de nozzle te verhogen. Ook dit nam weer een dag in beslag. Maar uiteindelijk "knarste" de verstuiver zelfs. Ik was tevreden!. Het volgende probleem deed zich nu onverwachts voor. De verstuiver vastdraaien in de cilinderkop (er zit schroefdraad op de behuizing van de verstuiver.) lukte niet. De draad was verrot door jarenlange inwerking van warmte en water. Wat nu!? Een Helocoil? Die waren er in die maat niet. Een draadtap dan? Ook niet! Verbussen en dan draad erin? Ook dat ging niet. Wederom kwam de revisieman met een oplossing. Een beugel maken van dik materiaal en dan 2 draadeinden in de cilinderkop maken, en de verstuiver erin klemmen. Dat werkte perfect! Het brandstofsysteem was nu klaar en



De motor is nu klaar en loopt hier op de laatste motoren show in Nuenen vorig jaar.

de tank en de beugels daarvan werden netjes gemonteerd. Nu de uitlaat nog en dan alle slangen en olieleidingen vanaf het smeerapparaat aansluiten. Ook de leidingen op lengte maken en buigen was nog een klus. Er moest in elke leiding wel een bocht gemaakt worden etc. De aansoldeer nippels heb



De motor nog eens van de zijkant voor dat hij zou vertrekken naar Hongarije. Het deed toch wel een beetje pijn hem te moeten laten gaan, maar hij is daar nu in goede handen.

ik in Engeland besteld, deze waren hier nergens verkrijgbaar helaas. Gelukkig is Engeland een land waar deze hobby gigantisch leeft, en onderdelen als deze gemakkelijk te krijgen zijn. Nu was het tijd om de leidingen van de smering te ontluchten en kijken of ze allemaal olie gaven. Dit deed hij perfect. Doordat de motor nog wat zwaar ging, heb ik de motor een 2 uur laten roderen middels een riem op het vliegwiel naar de zwaarste 4pk Bruneau motor die ik heb. Heeft die ook nog eens wat te trekken. Na 2 uur en een goede smering van het smeerapparaat liep hij een stuk soepeler. De motor kon nu verder afgebouwd worden en dan kon de eerste start plaatsvinden. Altijd spannend zo'n eerste keer. De brander werd op de steun gezet en aangestoken. Na een 10 min gloeien heb ik het smeerapparaat een 10 tal rotaties gegeven zodat er overal olie zit bij de te smeren delen. Een paar keer diesel op pompen en.....niks! Wel wat rook, maar geen klap. Wel merkte ik dat hij lekte op het de-compressie ventiel. Na dit opgelost te hebben startte de motor direct na de eerste slag. Hij liep vrij hard stationair en heb de veren daarna van de reguleur gewichten gehaald. Toen draaide hij mooi rustig en heeft hij zijn eerste uur na lange tijd van stilstand en roest weer gelopen. Hij kon toen mee naar de Internationale stationaire motorenshow in

Nuene. Daar heb ik veel bekijks gehad, maar helaas was de tweede dag geheel verregend. Toch gaf de motor daar niets om, en liep gewoon door. Het jaar erop kwam er een Hongaarse hobbyist die ook altijd daar op de show is, en die deed een bod wat ik niet af kon slaan. Hij staat dus nu in Hongarije. Ik heb daarna een nieuwe droom kunnen verwezenlijken in de vorm van een tractor. Ik wilde altijd al een Minneapolis-Moline, maar die werd wat zeldzamer. Een Franse Mathis-Moline. Dit is een in licentie gebouwde tractor door de Mathis autofabriek in Straatsburg Frankrijk. Er zijn van alle types maar 336 gebouwd. De tractor heeft in Nijnsel gestaan, maar helaas is er een drijfstanglager kapot gegaan, en wordt de tractor nu geheel gerestaureerd en ligt nu dus helemaal uit elkaar. Daar komt later zeker nog wel een keer een verhaal over! De volgende keer ga ik weer verder met de tuintrekkers.



De nieuwe aanwinst en dus inmiddels een nieuw project: De Mathis-Moline RTS uit 1949

En..... iedereen die eens een leuk stuk over (restauratie) van hun trekker of stationaire motor of werktuig wil schrijven; kan dit melden bij de redactie.

Twan Jonker



OPLOSSING PUZZELHOEK

De oplossing van de puzzelhoek van februari moest zijn:

LENTEVUURSPIN

Goede oplossingen gaven:

Frans van der Aa	Boekel	Jan van Herk	Riethoven	Paulien Maas	Nuene
Jan van der Aa	Boekel	Cor van Heumen	Well	Nico Nendels	Alem
Dilia van den Berg	Nijnsel	Maikel v den Heuvel	Escharen	Frans Ploegmakers	Lieshout
fam. Bijvelds	Keldonk	Joke Jacobs	Boxtel	Alexander Reloe	Amsterdam
Sjaak van den Bosch	Maarheeze	Tim Jacobs	Boxtel	Marianne van Schie	Leerdam
John Brands	Boskant	Chris Jansen	Valkenswaard	G. Streef	Spoordonk
Harrie van den Broek	Poppel	Leo Koolen	Erp	Rieky Termeer	Mariahout
Sjef van Goch	Empel	Willie Koolen	Keldonk	Leo van Uden	Zijtaart
Nico de Gouw	Herpt	Jan-Willem de Kort	Sint Michielsgestel	Ton van Uden	Nijnsel
Frans van Haaren	Haaren	Mario van Laarhoven	Deurne	Annie Verbakel	
Neanne de Haas	Best	Piet van Lierop	Mariahout		
Theo Haerkens		Rohald van de Linden	Mariahout		



Attentie: Als er puzzelaars zijn die hun oplossing wel opgestuurd hebben, maar er niet tussen staan, kan het zijn dat die het naar het oude E-mailadres gestuurd hebben, dat werkt niet meer en kunnen we niet meer openen. wil je deze alsnog naar reginavdmeer64@gmail.com sturen, ze worden dan nog verwerkt in totaalijst.

WINNAAR DE PUZZELHOEK 2023

Tijdens de jaarvergadering van 3 april, is er tussen de zes keer goede inzenders van 2023 een prijswinnaar uitgeloot; De Kadobon van €100.- is gewonnen door:

ANNIE VERBAKEL

De Puzzelhoek

April

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.

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

De overgebleven letters vormen nog een begrip:



Vastmaken

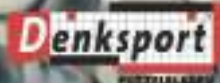
AANHAKEN
AANKLINKEN
BEHANGERSMEEL
BEUGEL
BEVESTIGINGSKLOS
CEMENT
CONTRAMOER
DRAADNAGEL
DRUKKERTJE
DUBBELSCHROEF
DWARSKLAMP
ELASTIEK
ENTEN

FOTOHOEKJE
GALVANISEREN
HECHTMACHINE
KEGHOUT
KLINKNAGEL
KLITTENBAND
KNOPEN
LOODSPIJKER
MAGNEET
MOERBOUT
NIETJE
PLAKVLIESELINIE
SCHROEFMOER

SCHROEFSPIL
SCHROEVENDRAAIER
TAPEN
TOOGNAGEL
VEILIGHEIDSSPELD
VERANKEREN
VERZEGELEN
VETER
VLECHTEN
VOUWEN
VRIJGEZELLENKNOOP
ZEKEREN

Attentie: Oplossing insturen, bellen
of mailen vóór 27 mei 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, trilbines 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 Andel 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/plateauwagen (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

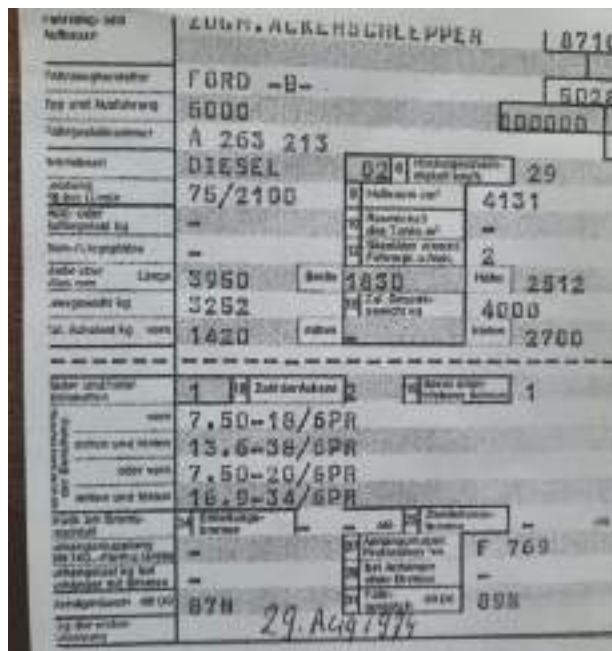
Cabine voor trekker. Past op **Bolinder Munktell** type Viktor BM230. Past misschien ook op andere trekkers. Sjef van Goch Empel, tel. 06-53573942.

Lister 1, **Deutz** 4005 met kenteken, zwaar handschuurmachine 280 V. Ijzerbeugelzaag 380 V. Wagen met kenteken 4 x 1.80. Kleine maalmolen. **Peddinghaus** plaatschaar **IHC** 1,5 pk. Bandschuurmachine 380 V. Antieke boomgaard spuit met ton van hout. Chris Jansen Valkenswaard. Tel.040-2012343 of 06-23197777.

2 werkbanken. **Zetor** 8011 portier L-R. €50,00. **Zetor** 8011 motorkap € 50,00. Div. cabineglas **Fritzmijer** – **Ford** Secura. Motorkap **Guldner** – **MAN** – **Same** 450 – **Kramer**. Div. pakkingsets (een koop € 150,00). Div. dubbellucht wielen nieuw en gebruikt. 1 stel **Fordson** Major wielen met gewicht 14-26. Div. cabine portieren **Secura** – **Fritzmijer** – **Zetor** – **Deutz** – **IHC** Comfort. **Guldner** traktor + onderdelen. **Holder** B12 met ploeg en kenteken. Kom kijken op afspraak. Sjef Donkers Boekel Tel. 0492-321960 of 06-15213266. Email: Do.Vos@hotmail.com

Fordson Major diesel met **Carlo Persi** kraan bj 1958 + kenteken **Fordson** Major petroleum/benzine met voorlader en mestriek bj 1951 + kenteken, Dorskast **Wilhelm-fricke**, **Bündis** 25 bj 1953 + kenteken, Hefmast voor in de hef geheel compleet ruim 4 meter, zo aan te koppelen, **David-Brown** 990 met voorlader op 4 nieuwe banden en nagekeken startmotor zonder kenteken. Bel voor meer info Nico de Gouw Herpt Tel. 06-22020833

Huifkar, **Ford** 5000-B, 75 pk, bouwjaar 29-aug-1974. Wim van den Berg St. Oedenrode. Tel. 0413-474334 of 06-40941041



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



Loon en
Grondverzet
A.van Leuken

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

VISSER

www.visserautoelectra.nl

autoelectra-dieselservice

BOSCH

Diesel Service

DELPHI

DIESELPOINT

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

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



IN- & VERKOOP TRACTOREN EN MACHINES OISTERWIJK

info@honpijnenburg.nl

+31 (0)642780818

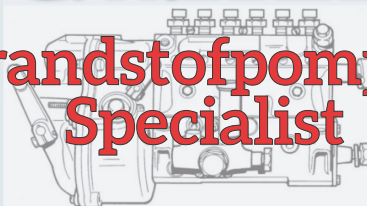
Logtsebaan 17

PIJNENBURG
HANDELSONDERNEMING



Diesel Service G. Hannink

Brandstofpompen Specialist



Oldtimer brandstofpompen
en verstuivers

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

Meer dan 50 jaar ervaring!

Reutummerweg 31, 7651 KK Tubbergen

06 53 94 11 44

g.hannink@hotmail.com



M

JOS MARTENS

TUIN & PARKMACHINES
LANDBOUW

Ginderdoor 55 - Mariahout 0499 - 42 31 31

www.josmartens.nl



Ton van Uden Transport

Zijtaart | 06 53651188



LEON VAN UDEN

TRANSPORT

Handelsonderneming

A. HEESAKKERS

De Smalspoorman

Tevens alle
slooponderdelen
van Holder



Werkplaats Wilhelminastraat 22
5738 AE Mariahout

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

www.smalspoortrekkers.com

T Broks

Agrarische handelsonderneming en dienstverlening

In en verkoop en reparatie

Aarle-Rixtel
06 - 12290484

www.tbroks.nl

R VERHUUR SWINKELS

**VERHUUR AANHANGWAGENS
EN KOELWAGEN**

Tevens verkoop gasflessen

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

Kersten

Agri-handelsonderneming



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

Museum
*Hoeve
Strobol*

Ambachtelijk museum op 1600 m²
www.hoestrobol.nl

HANDELSONDERNEMING VAN SCHIJNDEL

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

www.handelsondernemingvanschijndel.nl



M.V.D. HEIJDEN

Autocentrum 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.**

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



W. van den Biggelaar Grondwerken en Persboringen BV

Duikers maken zonder graven,
in elke gewenste diameter

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



Joop Heijmans
Tel: 06-24651928
Magnetiseur
Wichelroedeloper



De Aardstraal



Landbouw en Tuin-Parkmachines
Reparatie, onderhoud en verkoop

V. VAN VIJFEIJKEN
MECHANISATIE

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

UNIVERSELE ELASTIEKEN

IN ALLE MATEN,
GESCHIKT VOOR OA:

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



AD MANDERS

06-23 69 44 34

A.MANDERS01@ONSNET.NU

HOEKSTRAAT 16

5674 NP NUENEN

ZEIL ZONDER RINGEN
VASTMAKEN MET KWIKCLIPS



L.Janssen
Motorenrevisie

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

CASE III 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

10a!

GLANS

weise-toys

YONSCOT

ERTL

ROS

WIKING

1:18

FIRST GRANT

SPECCAST

Schuco

CAT

siku

Doevendans - Bernhardweg 19 - 5394 AG - Oijen





**VAN DER ZANDEN
VERHUUR**

BOEKEL 06-15387790

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

WWW.VANDERZANDENVERHUUR.NL
Verhuur van tenten en partybenodigdheden

maakt uw feest compleet!

imotik
Think forward

**MOBIELE
MACHINEBOUW**

#Engineering #Constructie #Elektro #Hydrauliek #Software

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

GERWIN VD POL AUTOMOTIVE



liempde

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

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



TMS
TUIN-MACHINE-SERVICE.NL
KERSTEN



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

06 - 27 444 891
MET MOBIELE WERKPLAATS

VENKANT 7 V17, 5271 SP, SINT MICHIELSGESTEL

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
 Begeleiden & steunen u

- DOMOTICA
- TELEMATICA
- BEVEILIGING
- ELECTROTECHNIEK
- TELEFONIE

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

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

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 