

den uitlaat



Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging

ISSN nummer



2211-0186



H. KUIJPERS BV

www.hkuijpers.nl

Sloopwerken

Infra en
Grondwerken

(sler)Bestratingen



Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode



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

WISPA
OLDTIMER BOEKEN



Wispa Oldtimers

Langeboomlaan 12 7046 AA Vefhuizen
M: 06 - 3319 4582 (Ward) | 06 - 2036 3039 (Fons)
T: 0314 - 651 721 | E: info@wispaoldtimers.nl
Kijk voor ons volledige assortiment op:

www.wispaoldtimers.nl

MEGENS

landbouw-mechanisatiebedrijf

ST.MICHIELSGESTEL



 06 214 318 94

 INFO@LMBMEGENS.NL

 WWW.LMBMEGENS.NL

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

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



www.devresselsehut.nl

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

den uitlaat Inhoud

Doelstelling KLW

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

Vice-Voorzitter

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

Secretaris

Paul Verkuijlen Klaverhoekseweg 4
5681 PX Best Tel: 06 10800304
E-mail: secretaris@klw-vereniging.nl

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



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

Medewerkers

Frans Vanbaelen - Corrie Bekkers - Twan Jonker
Anne Selten - Regina van der Meer
Piet van der Poel - Coen Verhoeven

Druk, afwerking en verzending

BladNL Kazamat 28 Veenendaal

KLW is aangesloten bij:



www.klw-vereniging.nl

E-mail: webmaster@klw-vereniging.nl

Voorwoord

A



Club **i**nfo

AFTREDEND ROB RAAIJMAKERS



UITNODIGING





Club **i**nfo

KLW Museumavond

W

KLW VOORJAARS PLOEGDAG

Op zondag 6 april is er weer de KLW voorjaars ploegdag. De locatie is nog niet bekend maar zal waarschijnlijk in Nijnsel of een omliggend dorp zijn. Er wordt geploegd in 4 categorieën, heen en weergaand, rondgaand hef, rondgaand wiel en parallel. Ook zijn er enkele moderne demoploegers. Vorig jaar hadden we 37 ploegers. We willen de ploegers graag ontvangen vóór 10.00 uur voor een kop koffie en de loting, dan kunnen we op tijd beginnen met ploegen, zodat iedereen weer op tijd naar huis kan. Je kunt je opgeven bij Coen Verhoeven 06-10821269 (na zes uur) of per mail, verhoeven.coen8@gmail.com. Deelname kost € 20,00,- per ploeger, hierbij krijgt men ook een lunchpakket en koffie. Bezoekers zijn ook welkom, kom dus gerust kijken hoe er geploegd wordt binnen de vereniging.

Coen Verhoeven



RIJMKE





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

imotik

Think forward

MOBIELE MACHINEBOUW

#Engineering #Constructie #Elektra #Hydrauliek #Software

Wij zoeken technische talenten

info@imotik.nl | Zandhoek 218, 5437 FJ Bessel



GERWIN



GERWIN VD POL AUTOMOTIVE

liempde

VOOR AL HET
ONDERHOUD
VAN AUTO
OF MOTOR

06-51939670

GERWINDEPOL@GMAIL.COM

MA T/M VRIJ NA 18.00 UUR



TMS

TUIN-MACHINE-SERVICE.NL

KERSTEN



UW ONDERHOUD EN
SERVICE VOOR AL UW
TUIN & PARK MACHINES

06 - 27 444 891

MET MOBIELE WERKPLAATS

VENKANT 7 V17, 5271 SP, SINT MICHIELSGESTEL

Evenementen

Februari

21 Erp

Maart

1 Lexmond

5 Maart

8 Elst

9 Geel (B)

15-16 Hardenberg

16 Asten

21 Nijnsel

30 Nijnsel

April

2 Nijnsel

6 Nijnsel

6 Panningen

13 Betuwe

13 Moergestel

18-20 Asten

19 Achterberg

20-21 Venhuizen

21 Lochristi (B)

21 Liempde

26 Laren (Gld)

Mei

3 Zuidwolde

3 Veenoord

3 Dantumadeel

3 Zuidbroek

3 Oud Gastel

7 Nijnsel

10 Donkerbroek

11 Mijdrecht

13-14 Toldijk

14 Lexmond

15 Losser

17 Grootegast (Gr)

17-18 Lochristi (B)

18 Boskant

24 Garmerwolde

24 St. Annaparochi

24-25 Nijnsel

24-25 Bocholt (B)

29 Steenberg

29 Hoornsterzwaag

31 Zuidlaren

31 Wijk en Aalburg

31 Hardenberg

juni

1 Sinderen

4 Nijnsel

7 Etten-Leur

7 Eext

7 Laren (Gld)

7-8 Hardenberg

7-9 Valthermond

7-9 Nuenen

9 Oud-Zevenaar

9 Varik (Gld)

9 Opende

9 Liempde

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



Busreis 1 daags inl. Jan Verkuylen 06 53140227.

Ruilbeurs De Lang Slag 8.00- 13.00 uur loc. Lakerveld 10 inl. www.delangeslag.nl

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.

Ruilbeurs OTC De Ewijkse Brug loc. Breedlersestraat 7 inl. Henk van Dijken 06 42679317.

Ruilbeurs DVVV loc. Manege 'Langeriethof' Langerietdijk 4 inl. rogervanasbroeck@telenet.be

Landbouw miniatuurbeurs loc. Evenementenhal inl. miniaturenbeurs@gmail.com

29^{ste} DAF Verzamelbeurs loc. Hotel Nobis Nobisweg 1 inl. Peter Bouwmans 06 50848499 of www.dafmaf.nl

KLW Museumavond bij 'Hoeve Strobol'. Inschrijven: Pieter van der Meer 06 34657000.

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

Jaarvergadering in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.

Voorjaar ploegwedstrijd aanvang 10.00 uur inl. Coen Verhoeven 06 10821269.

Ruilbeurs HMT loc. Manege Vossenbergring 176 inl. www.hmtklep.nl

KLW Bloesentocht inl. Gerard Smits 06 53187886.

32^{ste} Nat. Tweetaktdag loc. Partyboerderij 't Draaiboompje Hild 1 inl. www.2takttdag.nl

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

Gloeikopdag loc. Cunuraweg 38 inl. 06 11195162 of gloeikopdag@hotmail.com

Noordhollands Oldtimerfestival loc. Torenweg 44 inl. 0228-542500 of www.oldtimerfestival.nl

Oldtimer Machineveiling loc. Pauwstraat 166 inl. R. Janssens 0032 475628129 of www.oldtimertractoren.be

Boeremert. Nostalgische dag in hartje Liempde. Unieke mix van traditie en nu. www.boeremert.nl

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

Toertocht loc. KED Middelveenseweg 7c inl. F.A. de Bruijn. 06 54204032.

Toertocht loc. Verlengde Landschapsweg 7 inl. 0 646647271 of 0 642270155 na 18.00 uur.

Oldtimerdag Den Westereen loc. Badhuiswei 2 inl. info@oldtimerdagdenwestereen.nl

Historische Trekker Rit Oldambt inl. Jaap Boneschanser 06 51283423 of Remt Godlieb 06 31780431.

Toertocht OTMV Brabant loc. Rijsschool Luitjen Wouwbaan 133 inl. Ad Hagenaars 06 51208513.

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.

9^{de} Stellingwerper rondrit OTMV loc. Schapendrift 32 inl. G. Kooy 06 27077237 of g.kooy3@kpnplanet.nl

Deutz Tourtocht loc. Roeleveld en Bos van Geijnweg 2 inl. Roel Zeldenrijk 06 53683625.

33^{ste} Agrarisch Verleden Herleeft OTMV loc. Wolfstraat 5 inl. Fred Wienholts 06 51692180.

Oldtimerdag loc. Dorpsstraat inl. Roel 06 51356108 of www.oldtimerdaglexmond.nl

'Op losse(r) wielen' loc. Raadhuisplein 1 inl. info@centrumlosser.nl

Historische Trekker Rit loc. Café de Klap Hoofdstraat 16 inl. volgen later.

Historische dagen OTL loc. Pauwstraat 166 inl. Raf Janssens 0032 475628129 of www.oldtimertractoren.be

KLW Toertocht inl. Gerard Smits 06 53187886.

7^{de} Rondje Nostalgie loc. Oude Rijksweg 6 inl. Jacob Arends 06 47259727 of info@rondjenostalgie.nl

Stationaire Motorenshow loc. Oudebiltdijk inl. 0 653275479 of j.herrema@planet.nl

Stoomdagen Hoeve Strobol loc. Strobolse Heidesteeg 10 inl. 06 53817669 of bert@hoevestrobol.nl

BTM Oldtimershow thema IHC en Volvo loc. Jennenstraat.

Hemelvaarts Toertocht OTMV loc. Westdam 1 (centrum) inl. Loek Geluk 06 51217266.

Oldtimer festival loc. Bij de Leijwei inl. www.oldtimer-evenement.com

Stoomdagen loc. Molenmuseum 'De Wachter' Havenstraat 36 inl. Hans de Rooij 050-5033155.

Dé Autodocumentatiebeurs loc. Perzikstraat 14 inl. J. Branderhorst 06 23438555.

Oldtimerdag De Krim loc. Beukenlaan 1a inl. 06 11007923 of www.oldtimerdagdekrim.nl

Oldtimer treffen loc. Kasteelweg 1 inl. info@oldtimertreffensinderen.nl

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.

27^{ste} Leurse trekkertocht OTMV loc. Leurse baan (centrum) inl. Bram de Regt 06 22998577.

Toertocht loc. Cafe Homan Hoofdstraat 12 inl. Evert Mennega 0592-261830 of 0653378732.

Petroleumrit OTMV loc. fam. H Zwiers Broersdijk 2a inl. Wim Veldink 06 57849403.

Oldtimerfestival Balkbrug loc. Hoogeveenseweg 38 inl. 06 11863680 of www.oldtimersbalkbrug.nl

Show Meini Bakker loc. Drentse Mondenweg 5 inl. M.J. Bakker 06 25047465.

Internationale Stationaire Motoren Show loc. Schoutse Vennen 15 inl. 06 20080472 of cruij095@planet.nl

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

Tractoren evenement De Bol BHTC loc. Waalbandijk inl. L. van Londen 06 53866056 of www.bhtc.nl

Puzzelrit loc. Camping Jildtdijksheide Kolonieweg 20.

Brabantse Oldtimerdag loc. centrum. Toertochten, shows en muziek. Inschrijven: www.terugindunted.nl

December

3 Nijnsel

13-14 Nijnsel

21 Middelrode

27 Reusel

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.

Stoomdagen Hoeve Strobol loc. Strobolse Heidesteeg 10 inl. 06 53817669 of bert@hoevestrobol.nl

KLW Kerstrit inl. Gerard Smits 06 53187886.

Eindejaarsruilbeurs HMT loc. Manege Meulenhoai Hulselsedijk 34 inl www.hmtklep.nl



Motorische Demo-Dagen 18-19-20 april 2025

Vriendenclub de Krum organiseert in het weekend van 18, 19 en 20 april voor de tweeëntwintigste keer de Motorische Demo-Dagen. Het Showterrein is te vinden op de alom bekende locatie aan de Heesakkerweg te Asten. Van optredens, live bands, oldtimer-tractoren, demonstraties en heel veel kinderattracties bruist het evenement wederom van de activiteiten. De Motorische Demo-Dagen brengen in één weekend vol sfeer "vele hobbyisten van jong tot oud" met talrijke oldtimertractoren bijeen. Deze oldtimer tractorshow van Zuidoost Brabant is met een groot aantal historische modellen voor onze regio uniek in zijn soort. De Motorisch Demo-Dagen doet zijn naam met alle festiviteiten volop eer aan, want qua demonstra-ties is er van alles te zien en te beleven. Zo kunnen we u al vele jaren verwelkomen met een heus "Trac-torpulling terrein" voor Oldtimertractoren, waar weer veel spannende taferelen de revue zullen passeren. Als vanouds worden op het ploegterrein weer verschillende demonstraties verzorgd zoals ploegen en boomstam slepen. De aanwezigheid van een waterrem maakt het mogelijk de PK's nauwkeurig af te lezen. Stichting Smid Renders demonstreert hoe op een 'historische kopieermachine' uit 1950 klompen ge-maakt worden. Deze machine wordt aangedreven door een Lanz Stoomlocomobiel die in 1909 werd gebouwd door de Heinrich Lanz Machinefabriek in Mannheim. Te midden van het terrein worden volgens traditie van midden de vijftiger jaren de rogge gedorsen. Een mooie manifestatie als gezellig onderonsje met hobbyisten onder elkaar, waar "De Dorsklippels uit Nuenen" te bezichtigen zullen zijn om tijdens de show een dors demonstratie te verzorgen. Deze happening staat ook weer bol van kinderactiviteiten. Zo is er op het middenterrein veel vermaak met activiteiten en speeltoestellen zoals een grote Zandbak met speelgoed, Springkussen, Wipkippen en

een grote attractie zoals een intense Piraten Run stormbaan en de Shooting haai als twee enorme luchtkussens. Verder is er twee dagen een Ballonnenclown die voor de allerkleinsten de mooiste creaties vormgeeft en staan er ook nog een aantal mini draai-molens. Verder zijn er ook Marktkramen aanwezig met misschien wel dat ontbrekende onderdeel waar u al heel erg lang naar op zoek was. Op het terrein zijn er ook veel woonwagens te bezichtigen die rond de dertiger en veertiger jaren door de kermislieden werden gebruikt. Het zijn nog altijd zeer authentieke woonwagens met veel houtsnijwerk en geslepen glas. Naast de woonwagens is er voor de deelnemers direct aan het showterrein een overnachtingsplaats. Ook bestaat het evenement als vanouds uit veel live-muziek, dus met Høken, brekken en angoan trappen we deze editie af met de "Kiek Uut (Normaal cover-band)" om er direct vanaf de eerste avond een ongekend ooverdovend feest van te maken! Zaterdagavond ontvangen de klapper van het weekend want deze mafkezen, de bandleden van Lekkeband maken hun opwachting. Zondagmiddag is er onder een gezellige sfeer, weer veel vermaak in onze feesttent. Uiteraard worden alle optredens het gehele weekend omlijst door de oer hechte DJ Peerke van Drive-in show Fiësta.

Het terrein is zaterdag en zondag van 09.00 uur tot 18.00 uur geopend, De Entree is €5,- en kinderen onder de 12 jaar krijgen gratis toegang. De feesttent is op vrijdag en zaterdag van 20.00 uur tot 01.0 uur GRATIS toegankelijk voor bezoekers vanaf 18 jaar. Dit alles zal plaatsvinden op 18, 19 en 20 april 2025 op het showterrein aan de Heesakkerweg te Asten. Voor meer informatie kunt u terecht bij organisatie VC de Krum Website: www.vcdekrum.nl Email: info@vcdekrum Tel: 06 53251808.

Kerstrit 2024

Dit jaar waren we op zondag 15 december te gast bij Kersten Agri aan de Nijvelaar in Den Dungen. De ontvangst was zeer gastvrij met koffie en cake in een prachtig versierde en verwarmde schuur in kerstsfeer. Maar liefst rond de 90 deelnemers hadden zich ingeschreven en werden in drie groepen verdeeld. Vanuit onze startplaats vertrok de eerste groep om 10.15 uur richting Berlicum en het buitengebied van Middelrode. Een zeer bosrijk gebied afgewisseld met weilanden en het openlucht theater De Kersouwe. Onze route ging vervolgens langs het mooie kasteel Heeswijk, waar een gracht omheen ligt met ophaalbrug. In het kasteel is een museum en de Wapenzaal doet dienst als officiële trouwlocatie van de

naar Gemonde kregen we Jachtbitter schnaps aangeboden. Op weg naar Schijndel namen we diverse landweggetjes richting Den Dungen. Daar was een Kribkesroute te zien, kerststallen in allerlei maten en uitvoeringen. Na een paar kilometer waren we weer terug op onze startplaats. De frituurwagen stond al klaar voor ons, en op de buitenplaats waren vuurkorven. Hier konden we gezellig naborrelen over de mooie, geslaagde kerstrit. Er deden 85 tractoren mee, waarvan 5 zonder cabine. Gelukkig bleef het droog, met in de middag wat miezerregen.

Tractor clubke **"Op ons gemekske"**

gemeente Bernheeze. Door modderige zandwegen bereikten we Heeswijk en daarna Dinther. Bij Café Stanserhorn in de Heeswijkse bossen gingen we door naar De Hooghei, en via het kleine gehucht Maliskamp terug naar de startplaats. Daar stond een heerlijke pittige Mexicaanse bonensoep klaar met een broodje knakworst. Na de lunch werd de glühwein geschonken en konden we aan de middagrit beginnen. Deze route ging richting Den Dungen over de bochtige Keerdijk met hier en daar de restanten van dijkdoorbraken, wielen genaamd. Dit zijn plassen water aan de voet van de dijk die zeer diep kunnen zijn. Daarna reden we via het Bossche Broek naar landgoed Haanwijk en vervolgens naar het centrum van Sint-Michielsgestel, waar de Gestelse Winterfair plaats vond. Onderweg

NIEUWJAARSRECEPTIE 2025

Op 7 januari werd alweer het eerste KLV-evenement van 2025 gehouden, namelijk de nieuwjaarsreceptie in de Vresselsehut te Nijssel. Vanaf 20 uur was iedereen weer welkom, om elkaar het beste te wensen voor 2025. De eerste bezoekers waren natuurlijk wat eerder gekomen, want dan konden ze mooi blijven zitten terwijl iedereen langs kwam. Rond half negen was iedereen die dat wilde en kon, wel binnen. Alles bij elkaar een 50-tal personen van jong tot oud. Het werd zoals we gewend zijn een gezellige avond, om zo met z'n allen wat bij te kletsen over de feestdagen. Na het korte welkomstwoordje van mij waar; we even vlug terug blikte op het afgelopen jaar, en ook even gekeken te hebben hoe het met het ledenbestand staat. Waar we toch over kunnen zeggen dat er weer meer leden bij gekomen zijn dan dat er afgefallen zijn. Na nog even kort stil gestaan te hebben bij de leden die ons in 2024 ontvallen zijn was het officiële deel alweer ten einde, en waren de kroketten en frikandellen alweer warm. Zo rond tien uur gingen de eerste zachtjesaan huiswaarts door het winterlandschap want het was intussen wat gaan sneeuwen. De laatste weet ik niet hoe laat die richting huis gingen, maar toen ik ging was de klok de twaalf alweer voorbij, en waren ze nog

niet allemaal van plan naar huis te gaan. Maar na wat navraag de volgende dag bleek dat ze toch allemaal enigszins recht naar huis waren gefietst. Kortom was het weer een gezellig eerste KLV evenement van 2025.

Tjef Broks

A colorful cartoon illustration of a fry shop. In the center, a man with spiky hair and a blue shirt is smiling broadly while holding a large cone of fries topped with white sauce. A speech bubble next to him says "Verrèkes Lekkere Friet!". To his left, another man in a blue shirt is pouring fries from a tray. To his right, a third man in a blue shirt is also pouring fries. In the background, two more men in blue shirts are sitting on a pile of fries, eating. Above them, a cross-section of the ground shows potato tubers growing under green plants. At the bottom of the illustration, a yellow banner displays the text "Bel Hans 06-53381171".

www.defriturist.nl

van **D**eursen
iervoeders

VOER / STROOISELS, OOK PARTICULIER



www.vandeursendiervoeders.nl

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

Industrieweg 8 5492NG Nijnsel
Tel: 0413 - 472642

sportprijzen
graveerwerk
reclame

Onderscheidend in
werk en meer



MANDERS

Jansen Metals

Metaalrecycling

0031 (0)622676797

www.jansenmetals.nl

Dorpsstraat 102
5556VL Valkenswaard

Merks

Toilet -en
Koelwagenvverhuur



contact@toiletwagenmerks.nl

GSM: 06-51009415

TEL.: 0499-474977



SPONSERING KLW

Onze adverteerders belicht



De aardstraal

Joop is blij met zijn paranormale gave maar verricht geen wonderen

Net als vrijwilligers zijn sponsoren steunpilaren van de KLW. En dat is een goede reden om deze ondersteuners aandacht te geven via hun bedrijf of talenten. Deze keer bezoeken we Joop Heijmans uit Best. Onder de naam Aardstraal gebruikt Joop zijn talenten om klachten en leed op een alternatieve manier op te lossen. „Ik ben geen broer van Onze Lieve Heer, wat kapot of versleten is kan ik niet helen. Maar ik kan mensen wel naar een aangename manier van leven leiden.“

Deze keer geen tractoren, machines, rouwrandjes onder nagels, sleutelende hobbyistZoenen of dynamische

on-dernemers. Joop Heijmans heeft andere talenten. Hij kijkt naar het innerlijk van mensen en haalt hun eigen kracht naar boven. Want volgens Joop zijn veel licha-melijke en geestelijke klachten gerelateerd aan stress of eerdere trauma's. „Iedereen ondervindt stress, stress is er in vele varianten. Het ligt eraan hoe je er-mee omgaat. Wie elke dag leeft onder spanning er-vaart dit als 'normaal'. Maar als de lat té lang té hoog ligt, klap je in elkaar. En eigenlijk is dat een mooi ca-deau“, legt Joop uit. „Mensen vragen mij om een op-lossing. Via therapieën en gesprekken schakel in mijn 'hulptroepen' in en maak hen duidelijk dat ze baat hebben bij een andere manier van leven. Zodra men-sen hun leven rustiger blijven leven kun je zeggen: die burn-out was het juiste cadeau.“

Supermooie gave

Joop vindt dat hij een supermooie gave heeft gekregen. Hoe hij dat ontdekte? „Ik kwam met rugklachten bij acupuncturist Beppie Lammers in Schijndel. Lig-gend op haar behandeltafel voelde zij dat ik een energie bezit die helend kan werken voor anderen. Zonder voorkennis vertelde ze dat mijn vrouw José last had van haar rug en dat ik die klachten weg kon nemen. Ik besprak dat thuis met José, legde mijn hand op haar pijnlijke rug en voelde mijn vingers tintelen. Na een kwartier was de pijn over en in plaats van te strompelen liep ze weer fier rechtop. Zo behandelde ik ook haar knie en schouders toen ze daar last van had. Nee, ik verricht geen wonderen. Wat kapot of versle-ten is kan ik niet helen. Maar, via mijn therapieën wees ik vele volwassenen en kinderen de route naar beterschap.“

Ongrijpbare klachten

Mensen kloppen aan bij Joop voor lichamelijke, geestelijke en ongrijpbare klachten. „Ik promoot mezelf niet, degenen die hier komen hebben mijn adres via mond op mondclame. Ik heb zelfs een fysiotherapeut in behandeling. Als hij geen raad weet met patiënten stuurt hij ze naar me door.” Zo vertelt Joop over een klant die jarenlang onder specialistische behandeling was vanwege plasproblemen. Hij kon zijn urine alleen kwijt via een katheter. „De man was bij me voor een sessie en moest naar de wc maar had geen spullen bij om zich te katheteriseren. Ik wees hem het toilet en uiteindelijk had hij geen katheter meer nodig. De specialist had hier geen afdoend antwoord op.” Dat antwoord had Joop wel. „Deze man

„Ik spreek ook de ouders aan. Deze kinderen hebben regelmaat en grenzen nodig. En dat is de taak van de ouders.”

Aardstraal

Joop voert de naam Aardstraal als bedrijfsnaam. Met een wichelroede spoort hij wateraders op. „Mens en dier kunnen hier behoorlijk last van hebben. Denk aan huilbaby's, kinderen die laat zindelijk worden of slechte slapers. Een waterader onder je huis straalt koude uit. Dus het is geen wonder dat je daar last van hebt. Er is niks spannends aan. Met een wichelroede spoor ik de plek op waar de waterader het huis binnenkomt. Op die plek leg ik een koperen plaatje en het probleem is opgelost. De huilbaby wordt een vrolijk kind

had een trauma. Hij was in zijn jeugd misbruikt. We hebben samen gehuild, zijn teruggegaan naar de plek van het misbruik en na een traject van twee jaar kon hij dit trauma een plekje geven.”

Het werkt gewoon

Zo ook met brandwonden. Bel Joop, vertel de situatie en de pijn duurt niet langer dan de tijd tussen het verbranden en de hulpvraag. „Vraag niet hoe het kan, het werkt gewoon”, weet Joop. Zenuwachtig voor een school- of rijexamen? Stuur een foto met naam naar Joop en hij neemt de stress weg. „Of de examenkandidaat slaagt voor zijn rijtest? Ik kan er niks aan doen als hij door rood rijdt of een eenrichtings weg over het hoofd ziet. Dus garanties? Die geef ik niet.” Kinderen met ADHD, Joop krijgt ze regelmatig in zijn praktijk.

Hoewel hij plezier had in zijn werk knaagde er een onbestemd gevoel in zijn binnenste. Hoe kwam het toch dat hij zaken anders beleefde dan anderen? Hij kon niet tegen drukte maar voelde een energie die hij niet kon plaatsen. Tot veertien jaar geleden een acupuncturist hem wees op zijn paranormale gaven. En Joop volgde workshops en cursussen maar ook z'n eigen intuïtie. En via deze intuïtie ervaart hij stemmingen en emoties van anderen die niet wetenschappelijk bewezen zijn maar wel resultaat hebben. José staat volledig achter haar man. Ze werkt in de Bestse bibliotheek en is geïnteresseerd in paranormale inzichten die zomaar niet verklaarbaar zijn.

Stoppen met oordelen

Joop heeft een fascinatie voor indianen. Dat zie je terug in de afbeeldingen in zijn praktijkruimte. Deze oorspronkelijke bewoners van Amerika leefden primi-

en slechte slapers staan 's ochtends uitgerust op."
Demonen: je leest hier over in boeken maar volgens Joop bestaan ze echt. „Demonen zijn zielen van overledenen en zitten vastgeplakt aan mensen. Ze nemen hun brein over. Deze personen zijn vaak boos waardoor ze zichzelf niet in de hand hebben. Denk aan verslaving, drugs, drank. Ik haal de demonen weg en breng ze naar de plek waar ze thuishoren.”

Niks bovenaards

Er is niks bovenaards of geheimzinnigs aan Joop. Hij en zijn vrouw José staan met beide benen op de grond. Joop werkte in bosbouw voor de gemeente Sint-Oedenrode en runde daarnaast zijn eigen bedrijf in sloop- en voegwerken en betonboren en -zagen.

tief maar bezaten een grote wijsheid. „Ze leefden dicht bij God die ik de Spirit noem." De heiligenbeelden in zijn praktijkruimte tonen dat Joop gelovig is. „Ik ben katholiek opgevoed maar niet kerkelijk. Ik hou van Onze lieve Heer maar heb niks met zijn grondpersoneel. Belangrijk is: mensen moeten stoppen met oordelen en veroordelen, dan ziet de wereld er heel wat beter uit. Dat leg ik ook uit aan mijn klanten. Ze vertellen mij hun verhaal en via hun ogen kijk ik in hun ziel. Maar, àlle sores blijven binnen deze vier muren. Zelfs mijn vrouw belast ik er niet mee. Dat is ook niet nodig. Zodra de sessie aflopen is was ik mijn handen en spoel daardoor andermans bekommernissen weg. Ik help mensen graag maar uit zelfbescherming blijf ik innerlijk weg van hun moeilijkheden." Ook zonder reclame weten mensen uit de regio en ver daarbuiten Joop te vinden. Dat is voor hem reden om

lijk aan toe. Ik leg duidelijk de regels uit en daar houden ze zich meestal aan."

Joop, het was een interessant gesprek. Dank daarvoor.

Vriendelijke groet
Toon en Corrie Bekkers



De aardstraal

twee dagen en vier avonden per week zijn veelzijdige therapieën toe te passen. Voor een sessie van ongeveer één uur vraagt Joop een kleine vergoeding. „Ik werk voor mensen met een kleine beurs. Ik overtuig niemand om bij mij aan te kloppen. Wie er nog niet klaar voor is: even goede vrienden."

Aandenken aan tractormaat

Opgegroeid tussen boeren, paarden en tractoren is het vanzelfsprekend: Joop is lid van KLV en bezit een Fendt 304. Niet vanwege zijn fanatieke Fendt-familie maar hij ruilde zijn oude Ford in voor een Fendt die hij later weer vervangde voor de trekker van zijn overleden tractormaat. „Dat is een blijvende herinnering aan hem. Achterop zijn twee zitplaatsen voor Carla - de weduwe van mijn maat - en voor mijn vrouw. Want beide dames rijden bijna elke toertocht mee." Hoewel Joop de KLV een supermooie vereniging vindt met betrokken mensen, is er geen tijd voor vergaderingen. Hij staat ook niet op de show met zijn Fendt. „Ik help vaak tijdens de show op de camping, en wijs gasten hun plek. Uiteraard staan gezinnen met kinderen dan vooraan, de jeugd krijgt achteraan een plek. Daar kunnen die gasten zoveel bier drinken en lawaai maken als ze zelf willen. Het gaat er altijd heel gemoede-





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



ik geef De
Krik

Mijn “werkpaard” en hoe het zover kwam?

V



zijn verkocht. Daardoor behoorde Zetor tot de val van het ijzeren gordijn tot de grotere tractor bouwers van Europa. De naam Zetor is samengesteld uit de woorden "Zet" en "or". Zet is een verwijzing naar de letter "Z", die op zijn beurt verwijst naar de oorspronkelijke firma naam Zbrojovka (een wapenfabriek). Het achtervoegsel "or" is rechtstreeks overgenomen uit het woord "tractor". In het begin werden de tractoren gebouwd bij Skoda en later bij CKD in Praag. Na de 2^e wereldoorlog is de productie compleet verplaatst naar Brno en hadden de Russen de voorkeur om hier tractoren te kopen, hierdoor zijn Zetor tractoren relatief laat op de West-Europese markt gekomen. Ze hadden toen al snel een kwalitatief goede reputatie en werden wel de Mercedesen van Oost-Europa genoemd. Begin jaren '60 van de vorige eeuw is Zetor begonnen met de bouw van serie tractoren van de 2011 tot de 8011.



De toevoeging 11 stond voor 2-wielaandrijving en de toevoeging 45 stond voor 4-wielaandrijving. Doch bij het type 4711 kreeg de fabriek problemen omdat dit een merknaam was van reukwater uit Keulen. Er moest uitgeweken worden naar andere type-aanduiding wat later de 4712 is geworden. In de literatuur is het niet helemaal terug te vinden maar de 4718 is waarschijnlijk een tussenbenaming geweest. Een bijzonderheid van Zetor is dat de tractoren in eigen fabriek zijn ontwikkeld en gebouwd werden. Dit geldt ook voor de veiligheidscabines die al vroeg gemonteerd werden. Zodoende heeft het merk bijzondere eigenschappen, zoals draairichting en toerentalen op de aftakas. Als je bij Zetor de weg aftakas en de versnelling inschakelt, kun je de hoge en lage gear

ring vrij zetten. Je krijgt dan 4 aftakas snelheden naar rechts, en bij de achteruit versnelling draait de aftakas naar de andere kant. Dit is handig als er een lier op gemonteerd word maar ook bij een verstopte machine. Zetor kent op veel tractoren geen dakluik maar zet het hele dak op een kier zodat er frisse lucht in de cabine stroomt. Zetor heeft ook lange tijd standaard een luchtcompressor op zijn tractoren gebouwd wat bij andere merken extra geld kostte. Na 1989 moeste het bedrijf zelfstandig verder en was het niet meer afhankelijk van een communistisch systeem. Dit had grote gevolgen en is na overnames flink ingekrompen, de laatste jaren bouwt men in Brno tussen de 5000 en 6000 tractoren en komen onderdelen vaak ook uit



anderen Europese fabrieken. Ook heeft het merk de laatste decennia verschillende importeurs gehad, en worden er nu in Nederland nog maar weinig verkocht. Mijn Zetor is van bouwjaar 1975 en heb ik sinds 2005 in mijn bezit, ik kreeg hem dus van mijn kennis die belooft had, als hij de trekker niet meer nodig had hij mij zou bellen. Jammer was; dat de vorige eigenaar niet veel om techniek gaf, en dus ook het nodige onderhoud had "vergeten" te doen. Hij zei er trouwens bij: Jan denk erom de remmen doen niet veel meer. Dit was slechts een detail, de stuurinrichting slingerde als een gek. De compressie was ver te zoeken en lekages niet te weinig. Verlichting was verleden tijd en in de versnellingsbak was ook alles niet zo jofel. Dan heb ik het nog niet over cabine en spatborden met deuken en gaten, kortom werk aan de winkel. Ik ben maar begonnen met de demontage van de cabine maar dat betekend ook dat de spatborden van de





achterwielen gedemonteerd zijn. Je kunt dan wel goed bij de as-trompetten die moesten eraf om de remmen te repareren. Ze zaten niet alleen vol vuil maar ook de remvoeringen moesten er nieuw op en ik heb gelijk nieuwe keerringen gemonteerd. Er hebben chauffeurs op de trekker gereden die de tanden hadden gepoetst dus de tandwielen van 3^e en 4^e versnelling moesten vernieuwd worden, daarbij de bak voor inspectie goed schoon gemaakt. Daarna was de motor aan de beurt; daar zijn nieuwe zuigers en bussen in gegaan, en heb ik ook een nieuwe koppeling gemonteerd. Hierbij zijn ook de pakkingen vernieuwd in de hoop dat alles een beetje lekvrij was. De stuurinrichting was de volgende klus, omdat Zetor standaard een vooras heeft met geveerde fusees, moet je de lagerbussen goed en zeer regelmatig smeren. Zover rijkte de kennis van de vorige eigenaar blijkbaar ook niet, dus de bussen bleken flink versleten, ik had het geluk dat de fusees zelf niet ingelopen waren en dat een setje lagerbussen de oplossing was. De verlichting vroeg om nieuwe bekabeling van de trekker, dus die is rigoureuus vervangen. Als je dan die mooie goudkleu-



rige verf erop hebt gespoten zie je echt een trekker ontstaan. De wielen laten stralen en gespoten en op de achterwielen heb ik nieuwe 12.4 x 32 radiaalbanden gemonteerd, en voorop nieuwe 7.00 x 16 banden. Dit is niet goedkoop maar je weet zeker dat de trekker dan fijn rijdt en hij krijgt een hogere waarde. Daarna de grill opgeknapt maar voordat die erop kon had ik nog een nieuwe radiator nodig. Toen was de motorkap aan de beurt, en daar hoort ook de beurt van het dashboard bij met zijn complete bekabeling

en de meters. Toen het stuur en de zitting waren gemonteerd begon het er aardig op te lijken dacht ik. Maar een mens kan zich weleens vergissen, en ik ook dus. Want O, die cabine die nu aan de beurt was, eigenlijk zag hij er in zijn geheel niet uit. Terwijl verschillende mensen vroegen; Jan hoe ga je dat allemaal doen? Ben ik begonnen om alle plaat van de cabine af te slijpen en het dak eraf te halen. De spatborden waren flink gedeukt en hier en daar doorgeroest dus heb ik gekozen om nieuwe te maken. Dit is zeker en secuur werkje, je moet eerst alles hechten als het plaatwerk gezet is, als je teveel hechtingen achter elkaar maakt trekt de plaat krom, en ik wilde rechte spatborden dus de hechtingen in een aantal keren gemaakt en daarna het aflassen. Ook de kapje's over achterlichten en breedtelichten heb ik zelf gemaakt. Nadat het laswerk aan de cabine klaar was heb ik het



geheel in de primer gespoten. Voor het geluid in de cabine te beperken heb ik zelfplakend isolatiemateriaal gebruikt. Het dak kon weer gemonteerd worden en toen de bekabeling van de cabine er weer in, en aangesloten. Nu kon het aflakken gebeuren en werd het weer een mooie cabine. Na het aflakken kwam er nog een aardig klusje voor de dag om alle ruiten weer te monteren in de nieuwe rubbers, en de spiegels monteren nadat ik de deuren er in gehangen had werd het een echte trekker. Ik noem deze trekker mijn "werkpaard" omdat hij op de weg flink doorloopt, ruim 30 Km/uur, en gebruik ik hem om naar de shows te gaan bijvoorbeeld naar het Plattelands festival in Nijnsel, en het Historisch Festival in Helden-Panningen, hij krijgt dan de aanhanger te trekken met minimaal 2 Normag trekkers er op en mijn zelfbouw woonwagen daar achteraan. Ook de tocht naar Weelde heeft hij goed gedaan, natuurlijk gebruik ik hem ook voor toertochten van o.a. KLV-vereniging en van de Maasrijders. Vaak vinden ook onze kleinkinderen het heerlijk om bij opa in de cabine mee te rijden, tevens een veilige oplossing als ze nog niet zo groot zijn.

Wil jij ook zo'n verhaal schrijven over de restauratie van je trekker, neem dan even contact op met de redactie van dit blad en het is zo geregeld. Tot ziens op de praatavond of op het volgende evenement.

Jan Bongers Zeeland

Werner van Gestel

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



OVERWATER 
VERZEKERINGEN - PENSIOENEN - HYPOTHEKEN

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

www.oldtimers-verzekeren.nl



Van hondenleven naar pensioen



In 2001 kocht Rainer Dittmar zijn Hummel - maar wat hij kocht was een echte gebruikte tractor: de kleine vierwiel-drive had vele jaren als "erfhond" in het Bergisches Land doorgebracht, het was een vertegenwoordiger van het soort tractor die weinig tot geen onderhoud heeft gekregen, maar toch voor alle doeleinden gebruikt werd.

De Duplo Trac A20 uit 1964 met chasisnummer 2618 wordt aangedreven door een 20 pk MWM AKD 10 Z motor, fabrikant was Maschinenfabrik Ludwig Hummel uit Heitersheim in Baden. Een bedrijf, dat in de jaren zestig alweer stopte met de productie van tractoren. Van een fabrieksge-



bouw is al lange tijd niets meer te vinden - dus zijn de kleine tractoren die nog bewaard zijn gebleven de laatste "ambassadeurs" uit de geschiedenis van het bedrijf. Rainer Dittmar beschrijft de toestand van zijn Hummel welwillend als "vrij goed"; Bijna alles was immers origineel en functioneel. Daarom moest deze Duplo Trac voorlopig blijven doorwerken voor de nieuwe eigenaar: Hij heeft het volgehouden tot de zomer van 2009. Handig voor het maken van brandhout, daarvoor werd hij gebruikt als trekvoertuig of gebruikt om schommelzagen en kloofmachines aan te drijven. Toen kwam het moment waarop de tractor de werkplaats binnenreed: "Bijna overall roest, alle bussen van de knik waren uitgesleten, het elektrische

◀ De Hummel is nu een blikvanger: de geres-
taureerde Duplo Trac A20 van Rainer Dittmar.

systeem was rommel" - Dit is hoe Rai-
ner Dittmar de toestand van de trac-
tor destijds kort en bondig beschrijft.
Aan de positieve kant merkte hij echter
het volgende op: "De motor loopt
als een uurwerk en is dicht." Hoe dan
ook! De demontage en wederopbouw
duurde ruim negen maanden. De
Hummel-vriend uit Burgbrohl in de
Eifel, heeft alle afzonderlijke onder-
delen van de tractor, ontdaan van verf
tot aan het basismateriaal. Hij heeft
zelf nieuwe bussen en bouten ge-
maakt. De achterste hefas werd ver-
vangen, evenals alle oliekeerringen en
lagers. Toen kwam het hoofdstuk over
de 'stroomvoorzorging': Omdat het
elektrische systeem volledig kapot
was, heeft Rainer Dittmar het volledig
vervangen. Na veel onderzoek liet hij
de originele Hummel-kleuren mengen
(zoals bij veel andere vragen kreeg hij
veel hulp van de Hummel-website van
Dietmar Kolb www.hummel-kolb.de),
en na het primeren was de romp van
de trekker terug naar zijn klassieke
lichtblauw. Hydraulische leidingen,
dieselleidingen, aansluitingen en alle
instrumenten zijn vervangen en ver-
volgens is er een oliedrukmeter geïn-
stalleerd; Ook op het gebied van de
uitlaat week Rainer Dittmar iets af
van het origineel: hij verplaatste om
praktische redenen de uitlaatopening
naar de zijkant. Het hele uitlaatsys-
teem moest vervangen worden - de
korte conclusie van de restaurateur:
"De oude uitlaat was zo dun als pa-
pier." De restauratie, die tot nu toe
vrij vlot verliep, kreeg een zware te-
genslag toen de Hummel tijdens
werkzaamheden aan de hefinrichting,
achterover viel en op de aftakas
belandde. Verschillende dingen moes-
ten worden gecorrigeerd. Ook Hum-
mel en de eigenaar overleefden dit
ongeluk; vandaag de dag is het kleine
gelede voertuig een echte blikvanger
- en niet alleen omdat het een repre-
sentatief exemplaar is, van een merk
dat zelfs bij veel tractorliefhebbers
onbekend is...

ba

Overgenomen en vertaald
uit het Duitse oldtimerblad

*Schlepper
Post*



Noeste werker: Zoals je kunt zien, heeft deze tractor van 20 pk heeft zijn hele leven hard moeten werken...



Ongeval: Tijdens de restauratie kwam de hummel op de aftakas terecht, en die moest daarom gericht worden.



De chauffeur kan zich verheugen op een goed uitgeruste bedieningsplaats.



Blauw mechanisme: De ingebouwde MWM-motor draait al jaren probleemloos in de Hummel Duplo Trac A20.



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

info@honpijnenburg.nl

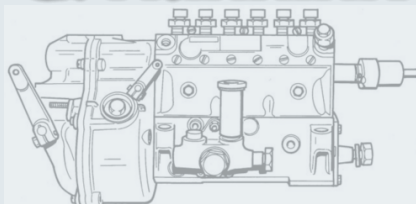
+31 (0)642780818

Logtsebaan 17



PIJNENBURG
HANDELSONDERNEMING

**Diesel Service
G. Hannink**



06 53 94 11 44



JOS MARTENS

TUIN & PARKMACHINES
LANDBOUW

Ginderdoor 55 - Mariahout 0499 - 42 31 31

www.josmartens.nl



Mini TRACTOR



T. SHIPDE LTD.
10 NEWTON LANE
NEWARK, NOTTS.
TEL. 4093



A. van Leuken
06-54650884
LOON & GRONDVERZET

Steegeindstraat 10
 5396 NN Lithoijen
 info@avanleuken.nl
 www.avanleuken.nl

VISSER

www.visserautoelectra.nl

autoelectra-dieselservice

BOSCH

Diesel Service



DIESELPOINT

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



Eberspächer



TOMTOM WORK

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



Biggelaar

 installatiebureau

Samen voor duurzaam

sanitair
 verwarming
 ventilatie
 loodgieterswerk
 duurzame installaties

www.vandenbiggelaarinstallatie.nl



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

Voor inlichtingen en reservering:
 06-10252631

Ontzorgen met een hoofdletter



de Haas advies

 Verzekeringen • Hypotheken • Financiële planning







Autobedrijf Timmermans

 auto - verkoop - service

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




SLIJPERIJ



KERS

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

MARK DE BRESSER

Handelsonderneming

 Tractoren - Machines - Oldtimers - Onderdelen

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

VIVE LA FRANCE



SFV VIERZON

Deel 1

De 'Société Française de Matériel Agricole et Industriel Vierzon' of SFV 'La Française' zoals het bedrijf meestal werd genoemd, was in Frankrijk vooral gekend als gerenommeerd fabrikant van dorskasten en trekkers. Toch heeft de periode waarin SFV trekkers produceerde amper 30 jaar geduurd. Het bedrijf had voordien al een lange weg afgelegd. De basis was Célestin Gérard, in 1821 geboren op een kleine boerderij in de Vogezen in het Noordoosten van Frankrijk. Op jonge leeftijd verliet hij zijn geboortestreek om in de leer te gaan als timmerman. Na zijn opleiding trok hij, om zich bij te scholen, een aantal maanden kriskras door Frankrijk. Bij zijn terugkeer in het ouderlijk huis in de Vogezen begon hij met het repareren van landbouwmachines voor de boeren in de regio maar bouwde hij ook zijn eerste eenvoudige eikenhouten dorsmachine die hij ca-eau deed aan zijn vader. Dat was het begin van een stormachtige ontwikkeling.



Niets wees er namelijk op dat die jonge boerenzoon uit de Vogezen voorbestemd was om zijn leven in het verre Vierzon op te bouwen. Maar de dorsmachine die hij voor zijn vader bouwde besliste daar anders over. Een bemiddelde kennis van zijn vader die naar een landgoed was verhuisd in de regio Loire et Cher (waarvan ook Vierzon deel uitmaakt) bestelde er namelijk twee. Die machines maakten blijkbaar ook veel indruk bij de andere landbezitters zodat bestellingen niet uitbleven en bovendien nog meer bijdroegen aan zijn reputatie. De landeigenaar moest dan ook niet veel moeite doen om Gérard te overtuigen om zich in Vierzon te vestigen. In 1848, op amper 27 jarige leeftijd opende Célestin Gérard zijn eerste werkplaats tegenover het station van Vierzon waar hij in de begin-

periode wanmolens bouwde maar ook kleinere machines en werktuigen zoals bietensnijders. Maar de



Deze dorsmachine ontworpen door Célestin Gérard werd gerestaureerd. Ze kreeg een ereplaats in het museum van Vierzon.



Een locomobiel van de SFV uit 1922.

revolutie van 1848 gevolgd door de troonafstand van koning Louis Philippe I en de aanstelling van Louis Napoleon Bonaparte tot president had de economische activiteiten van het land tot nul herleid! Een nachtmerrie voor een startend bedrijf. Célestin Gérard begon dan op eigen initiatief een aantal dorsmachines te bouwen waarmee hij na de oogst als dorsaannemer de boer op ging, dus van boerderij naar boerderij trok om het graan van de boeren te dorsen. Een goede promotie voor zijn dorsmachines! Aangenomen wordt dat hij ook de eerste loondorser was in de wijde omgeving van Vierzon. Tijdens de wintermaanden en het voorjaar bouwde hij vooral wanmolens (om onzuiver-



Een landelijk tafereel uit de oud doos, een Vierzon dorsmachine en een locomobiel ergens op een boerenerf in Frankrijk.

heden en kaf van het graan te scheiden). Destijds waren de meeste dorsmachines nog primitieve machines, die alleen maar deden waarvoor zij gemaakt werden, namelijk het graan van de aren scheiden. Célestin Gérard repareerde nog andere werktuigen die gebruikt werden in de landbouw, maar ook voor in de porseleinindustrie waardoor Vierzon bekend stond. Het loondorsen bij de boeren was echter noodzakelijk voor Gérard want dat bracht geld in het laatje, om de uitbreiding van zijn werkplaats te kunnen financieren. Bovendien konden de boeren zo op een aanschouwelijke manier kennismaken met de kwaliteiten van zijn dorsmachines. De dorskasten die hij tot dan had gebouwd waren voorzien van vaste poten. Maar omdat

hij steeds meer opdrachten kreeg begint hij deze te voorzien van wielen zodat ze gemakkelijk van de ene boerderij naar de andere konden verplaatst worden. In 1852 huwde hij met Marie-Magdelaine Lauther, een jeugdvriendin die net als hij afkomstig was uit de Vozezen. Zij werd niet alleen zijn vrouw, maar tevens zijn privésecretaresse, zijn assistente, en later ook verantwoordelijke voor de boekhouding en het personeelsbeheer. Omdat de meeste dorsmachines in die tijd nog werden aangedreven door ossen of paarden besluit Célestin Gerard in 1861 om stoommachines of locomobielen te gaan bouwen ter vervanging van de tredmolen en paardencarrousel. Dat wordt net als zijn dorskasten een groot succes want in 1878 zijn er al 1600 locomobielen gebouwd en daarnaast ook nog



Een loondorsercombinatie van de SFV op weg naar een klant.

eens 2600 dorskasten. Vijf jaar later bouwde hij de eerste mobiele dorsmachine, de voorloper van al degenen die tot in de jaren vijftig en zestig van vorige eeuw in Frankrijk werkten! Met de komst van de stoommachines werden de dorsmachines steeds efficiëntere machines met o.a. mechanische schudders en vooral een betere reiniging.

Atelier Célestin Gérard wordt SFMAI



Aangezien Célestin Gerard geen opvolger had, verkoopt hij in 1878 zijn bedrijf aan een groep geïnteresseerde investeerders onder leiding van Lucien Arbel. Er wordt een raad van bestuur gevormd waarin ook



De locomobiel was een uitvinding die de verkoop van dorsmachines deed exploderen



Prachtige foto van een dorsmachine en stropers van 'La Française' zoals het bedrijf destijds werd genoemd!

Célestin Gerard zitting heeft. In 1879 wordt dan de Société Française de Matériel Agricole opgericht met een kapitaal van 2.500.000 Franse Franken. In 1882 trekt Célestin Gerard zich helemaal terug uit het bedrijf en sterft amper 3 jaar later op 64 jarige leeftijd. In 1889 wordt de naam van het bedrijf veranderd in SFMAI, in de volksmond gewoon de "Société" of La Française genoemd. De directeur Lucien Arbel, industrieel en Frans senator, wordt vanaf het begin betwist. Hij is op zijn best als crisismanager, maar ook een kei-



Zelfrijdende maaidorser type MBA2 van de SFV uit 1953.

hard zakenman die gehaat en gevreesd werd door zijn arbeiders. Net het tegengestelde van Célestin Gérard die door de werknemers op handen werd gedragen. Een treffend voorbeeld was Louis Henri Merlin, die al



De H1 was de eerste door SFV gebouwde trekker. Hij had een cilinderinhoud van 10.340 ccm³ en een vermogen van 22-38 pk. De serieproductie begon in 1934 en liep door tot 1941.

sinds 1860 in dienst was bij Célestin Gérard en opgeklimmen was tot chef van de werkplaats. Merlin had er de buik van vol en besloot op 55-jarige leeftijd ontslag te nemen en gaat een eigen bedrijf op te richten: 'Merlin et compagnie. Meer dan 50 arbeiders volgden hem naar zijn nieuw bedrijf. Merlin werd zo de grootste concurrent van de SFV. En zo had de regio Vierzon plots niet minder dan 3 dorsmachinefabrikanten: La Française (SFMAI), Merlin en Brouhot, elk met 400 tot 500 werknemers! In feite waren ze zelfs met vier maar 'Del & Ferdinand' was al in 1881 door SFMAI overgenomen. Die drie resterende bedrijven bekampten el-



De H1 kreeg in 1935 het gezelschap van de H 2 met een cilinderinhoud van 5350 cm³, een kleiner type dan de H1, die trekker bleef in productie tot 1940.

kaar dan ook uit alle macht wat jaren later uiteindelijk leidde tot de ondergang van de dorsmachineproductie in Vierzon! Onder het nieuw bestuur wordt de fabricage van de belangrijkste producten zoals stoomketels, locomobielen, stropersen, dorskasten en ander landbouwmateriaal gewoon verdergezet. Het bedrijf had zich ondertussen aangepast aan nieuwe behoeften, zo werd er in 1889 begonnen met de productie van stroomgeneratoren waardoor dorpen in de achtergebleven regio's ook op het lichtnet konden aangesloten worden. Vanaf 1894 begint SFMAI met de ontwikkeling en productie van verbrandingsmotoren en stationaire motoren op petroleum en benzine zowel voor de industrie als de landbouw. Voor de agrarische sector was dat één stationaire benzinemotor van 8 pk, voor de industrie één uitvoering van 4 pk. Rond de eeuwwisseling werd de productie van weglocomotieven begonnen die pas in 1937 eindigde. Deze locomobielen waren hoofdzakelijk bestemd voor loonbedrijven. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd het bedrijf ingeschakeld in de oorlogsindustrie, en werden er vooral granaten geproduceerd. Omdat de stoomlocomobielen veel te log waren voor het dagelijkse boerenwerk werd in andere grote landen (V.S, Duitsland, Italië,..) al vanaf de jaren twintig gewerkt aan de ontwikkeling van landbouwtrekkers. Bij de SFV en bij uitbreiding Frankrijk, leek men dat over het hoofd te hebben gezien en bleven ze koppig vasthouden aan de productie van locomobielen. Het gevolg was dat buitenlandse trekkers in grote aantallen werden ingevoerd zodat de verkoop van locomobielen in Frankrijk instortte. Dat

bracht de SFV in 1930 aan de rand van het faillissement. Maar de productie van dorskasten en maaimachines gaat gewoon door, want hun dorsmachines waren in Frankrijk nog altijd een bestseller, op een bepaald moment had het bedrijf zelfs 23 verschillende modellen in productie die door- en naast elkaar werden gebouwd. Het uitbreken van de tweede Wereld-



SFV begon in 1936 met de productie van de HO, een zware trekker met veel vermogen om aan de behoeften van de loondorers te voldoen.

oorlog luidde echter het begin van het einde in van de dorsmachines, en dit niet alleen door de opkomst van de Amerikaanse maaidorers. Begin 1940 werden er namelijk zware bombardementen uitgevoerd door de Duitsers op belangrijke spoorwegknooppunten in en rond Vierzon, maar de fabriek bleef gespaard. Dat was waarschijnlijk geen toeval want de SFV fabriek werd



De HV1 werd in 1941, dus in volle oorlogsperiode gebouwd. De trekker had een cilinderinhoud van 10340 cm³ en was op bevel van de bezetters oorspronkelijk in het grijs maar wel de eerste trekker die later in de typisch groene kleur was gespoten

na de aanval onmiddellijk bezet door Duitse troepen die er bijna vier jaar lang de plak zwaaiden. Of er nog veel dorsmachines, motoren en tractoren gebouwd werden weten we niet echt. In sommige artikelen en in blogs wordt er wel gesproken over de productie van



In 1946 werd de FV1 geïntroduceerd, deze trekker met een cilinderinhoud van 10340 cm³ werd deels in Vierzon en deels in Roanne gebouwd.

de HV1 en HV2 trekkers die dan wordt opgestart maar daarover meer verder in dit artikel. Of er in de fabriek nog andere zaken werden geproduceerd is een onbeantwoorde vraag. Wij zullen het voorzichtigheidshalve houden op een bijdrage aan de Duitse oorlogsindustrie wat schering en inslag was in bezet Frankrijk. Die veronderstelling zou weleens kunnen kloppen want op 4 september 1944 op de avond van de bevrijding van Vierzon wordt Pierre Chevalier, de grote baas van SFV, wegens collaboratie standrechtelijk gefusilleerd, blijkbaar samen met enkele andere kaderleden van het bedrijf. Na de oorlog werd de productie van dorsmachines mondjesmaat verdergezet maar tegelijkertijd geleidelijk afgebouwd. De komst van maaidorers van over de Atlantische Oceaan had namelijk onder-

tussen het hele oogstproces in Frankrijk op losse schroeven gezet. Een drastische omschakeling was dus echt nodig. De SFV was jarenlang koppig blijven doorgaan met de bouw van kleine traditionele dorsmachines voordat ze zich uiteindelijk zijn gaan bezighouden met het ontwikkelen en produceren van de maaidorers. Na de introductie van de eerste MBT210 getrokken maaidorser in 1949 begon SFV met het ontwerpen van een zelfrijder. Die werd in 1952 geïntroduceerd als type MBA52 een jaar later al gevolgd door de verbeterde versie type MBA2. De technische ontwikkelingen in de landbouw-industrie evolueerden voor SFV echter veel te snel waardoor ze letterlijk dreigden van de kaart geveegd te worden. En dat was dus niet de eerste keer!



Advertentie voor de FV1 uit de naoorlogse periode met de vermelding 'trekker op zware olie met een vermogen van 38/44 pk'.



SFV bouwt een trekker

Ook in 1929 zat SFV al eens diep in de financiële problemen waardoor een faillissement zo goed als onafwendbaar was. Pierre Chevalier (de man die in september 1944 geëxecuteerd werd) toenmalig gedelegeerd bestuurder van de SFMAI, nam dan onder immense druk van de aandeelhouders, de beslissing om



De Vierzon 401 werd gebouwd van 1950 tot 1952, heeft een vermogen van 45 pk en een transmissie met 5 versnellingen vooruit en 1 achteruit.

een tractor met verbrandingsmotor te ontwikkelen. Hij had geen andere keuze, of het was dat of het was de sluiting van het bedrijf. De keuze valt op een éencilinder tweetakt semi-diesel lagedrukmotor waarvan al in 1929 een prototype werd gebouwd. Hoewel ze het niet gezegd willen hebben was deze éencilinder gloei-kopmotor een bijna exacte kopie van de Duitse Lanz gloei-kopmotor. SFV had daarvoor niet alleen een Lanz-Bulldog aangekocht maar ook een vergelijkbare HSCS tractor. Beide trekkers werden helemaal uitgekleeft en daarna gewoon nagebouwd zonder dat er ooit één cent aan octrooi (patentrechten) werd betaald. Een zeer herkenbaar verhaal want ook andere bekende



Schutblad van de catalogus N°17 met het gamma dorsmachines van de SFMAI in 1925

merken deden dat later ook. Denk maar aan de Argentijnse Pampa trekker en de Franse Le Percheron. De eerste SFV trekker was de H-1 met een cilinderinhoud van 10.340 cc. en een vermogen van 22-38 pk. De serieproductie van het H1-model begon in 1934 en liep door tot 1941. De eerste serie van 60 stuks was herkenbaar aan hun gebogen voorassen. Die modellen

hadden een transmissie met drie versnellingen vooruit en één achteruit maar tegen meerprijs wordt er een bak met 6 versnellingen aangeboden en zelfs een windas behoorde tot de opties. In 1935 kreeg de H1 gezelschap van de H 2 met een cilinderinhoud van 5350 cm³, een kleiner type dan de H1, die trekker bleef in productie tot 1940. In 1936 bracht SFV drie verschillende versies van de H1 op de markt. De 'ploeg' versie was uitgerust met metalen wielen en kammen op de achterwielen. De 'dors' versie was ook uitgerust met metalen wielen maar het loopvlak was bekleed met rubberen blokken. De derde versie was uitgerust met luchtbanden, een combinatie van de twee andere trekkers maar die tevens geschikt was als transporttrekker. De H1 en H2 trekkers hadden een bescheiden succes, in 1936 liepen er in totaal 232 exemplaren van de band. SFV begon in 1936 met de productie van de HO, een zware trekker met veel vermogen om aan de behoeften van de loondorers te voldoen. Die vroegen namelijk dringend om meer vermogen voor hun SFV dorsmachines. De motor van de



Een Vierzon 401 drijft een dorsmachine van de Société Française aan.

HO had een inhoud van 12760 cm³ en een vermogen van 45/50 pk. Hij was in die periode de zwaarste trekker in de gamma van SFV. Maar de totale productie, verspreid over 4 jaar (1936-1940), bedroeg slechts 72 stuks zodat men niet echt over een groot succes kon spreken. In totaal werden er ongeveer 650 stuks van de H-1, de H2 en HO met spitse neus gebouwd. Deze trekkers behoedden het bedrijf wel voor de ondergang, Vierzon werd later zelfs de grootste Franse fabrikant van landbouwtrekkers! De Vierzon trekkers waren oorspronkelijk grijs met rode wielen maar dat veranderde in 1941, toen werden ze groen gespoten met gele velgen. De eerste trekker in de groene kleur was de HV1. Hoewel, een deel van die eerste productie werd nog in het grijs geleverd omdat er door de oorlog blijkbaar een tekort aan groene verf was. Na de Tweede Wereldoorlog werden de trekkers gemoderniseerd en kregen ze een elegantere 'hoekiger' koetswerk. Het werd eerder al even aangehaald dat in 1941 de HV1 werd gebouwd. Deze trekkers met een cilinderinhoud van 10340 cm³ werden op bevel van de Duitse bezetter, op een 'sobere' manier 'aangekleed' zelfs het merkplaatje ontbrak, maar zij bleven wel in productie tot 1946. Hetzelfde verhaal voor de HV2, de opvolger van de H2, die was van hetzelfde formaat maar met enkele technische veranderingen o.a. de versnellingsbak. De V in HV staat voor 5 versnellingen



Een geëmailleerde metalen plaat voor de mechanisatiebedrijven die aangaf dat zij officiële Vierzon dealer waren.

(V staat voor het Romeinse cijfer 5). De H1 evenwel had een transmissie met 6 versnellingen maar eigenlijk was dat een transmissie met 3 versnellingen met verdubbelaar. De gloeiopmotor had net als zijn voorganger een cilinderinhoud van 5350 cm³. Dit type bleef in productie tot 1950. In 1946 werd de FV1 geïntroduceerd, de eerste trekker in de nieuwe uitvoering. Slechts een beperkt aantal van deze trekkers met een cilinderinhoud van 10340 cm³ werd in Vierzon gebouwd. Die kan men herkennen aan het serienummer dat uit 4 cijfers bestond. Een groot deel van de productie werd echter in Roanne gebouwd en die hadden



Een kijkje in een werkplaats bij SFV midden jaren 40 waar de HV2 werd gebouwd onder primitieve omstandigheden. Vergelijk deze foto met de volgende foto uit begin jaren vijftig met een zicht op de montagelijnen van de 302.

een serienummer dat bestond uit 6 cijfers. Het Roanne-arsenaal was een wapenfabriek van de Staat die na de oorlog dringend op zoek was naar werk. In opdracht van de SFMAI (Vierzon) worden daar dan de HV1 en FV1 gebouwd. Vanaf 1950 tot 1953 werden er ook gietstukken gemaakt voor het nieuwe model 401.

Die trekker werd gedurende 2 jaar in Bagnères-de-Bigorre (Hautes-Pyrénées) geproduceerd en dus niet in Roanne. Toch werden er in die korte periode tussen 1947 en 1953 in Roanne ruim 5.000 trekkers geassembleerd. Toen het contract met de SFMAI afgelopen was werden er opnieuw wapens (tanks) en munitie geproduceerd. Vanaf 1947 gaf de inwerkingtreding



De montagelijnen begin jaren 50 van de 302 een 1-cilinder tractor met een vermogen van 30 pk. De tractor heeft 6 versnellingen, 5 vooruit en 1 achteruit.

van het Marshallplan een nieuwe impuls aan de motorisering van de landbouw. Ook de SFV profiteert van dat gunstig moment, het aantal geproduceerde tractoren nam aanzienlijk toe, maar het bedrijf bleef zelf ook niet bij de pakken neer zitten. Een vernieuwing van de hele gamma werd overwogen zodat ze zich konden aanpassen aan de te verwachten behoeften van de boeren. Hoe het verder ging met de trekkers van Vierzon vertellen we in het tweede deel van dit verhaal.

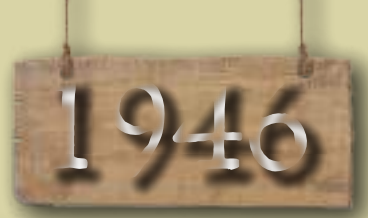
Frans Vanbaelen



Mooie originele poster uit 1907, toen was het bedrijf nog de 'Société Française' zoals die jaren later nog altijd heette in de volksmond.



Oud nieuws uit



SPECIALE TREKKER

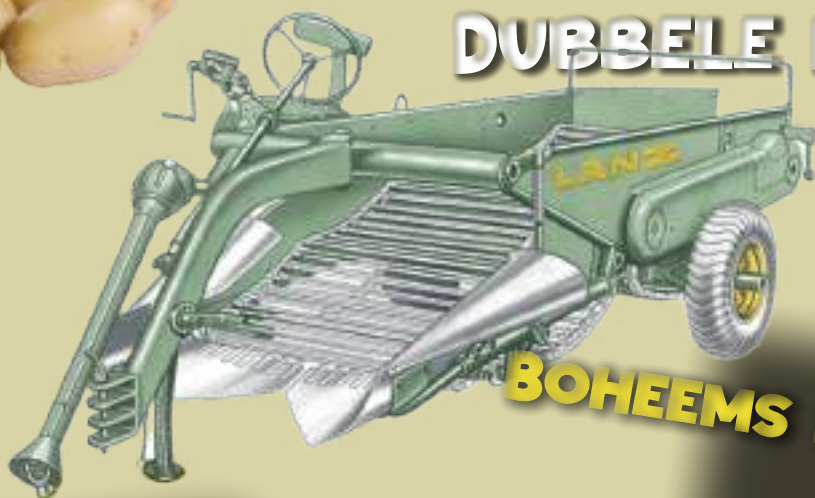


CANADESE KRACHT

HOUTGASTRACTOR



DUBBELE RIJ PIEPERS



BOHEEMS MEESTERWERK



ENORME SNIT

De Amerikaanse fabrikant John Deere presenteert een universeel machine voor het oogsten van graan, de No.55. Achter de sobere naam schuilt een gecombineerde maai-dorsmachine, die echter verschilt van experimentele apparaten waar bijvoorbeeld Claas al enkele jaren aan werkt. De John Deere No.55 is een zelfrijdende machine waarvoor geen tractor nodig is. Maaidorsers met eigen aandrijving bestaan al twee jaar en Massey-Harris was op dit vlak een pionier. De John Deere wordt echter bestuurd vanuit een hoge bestuurderscabine, waardoor er uitstekend zicht is op de maaier. Er zijn maaibreedtes van 3,6 en 4,2 meter leverbaar.

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

riverside-vintage.com

de Eenvoud
 Financiële planning

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

FFP
 Geacertificeerd financieel planners

DOMOTICA

TELEMATICA

BEVEILIGING

ELECTROTECHNIEK

TELEFONIE

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

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



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-handelonderneming



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

Museum
*Hoeve
 Strobol*

Ambachtelijk museum op 1600 m²
www.hoestrobol.nl

TRACTOR-SHOP.nl Unieke webshop met kleding en items van verschillende tractormerken. Kijk op www.tractor-shop.nl en kies je favoriet!

REIZEN 2025 - OLDTIMER TRACTOREN EN MOTOREN
 1 t/m 7 mei 2^e Engels Verleden met 3 shows waarvan 2 de grootste van dit weekend, 3 verzamelaars en 5 musea; Charles Burrell stoom, auto's, militaire historie, machines. Unieke plekken! De eerste editie van deze reis werd zeer gewaardeerd als Dorset's opvolger door de diversiteit van de totale reis. Reissom €1590
 Vroegboekorting € 50, = bij opgave voor 25 februari 2025
 10 t/m 17 aug. HMT Frankrijk bezoek grootste oldtimershow in Noord Frankrijk: aangevuld met 12 gevarieerde bezoeken. 'All-inclusive' reissom €1735 (alleen drankjes bar voor eigen rekening)
 Vroegboekorting € 50, = bij opgave voor 25 maart 2025
 21 aug. t/m 31 aug. HMT USA met Half Century of Progress, FarmProgress, 60^e Tri-State Gas Engine en 75^e Midwest Old Treshers. Reissom € 3120. **Verlenging t/m 5 sept. 2025**
 New York en Washington DC met alle hoogtepunten; Vrijheidsbeeld, Ellis Island Ground Zero, etc. Verlenging € 1435.
 REISVERSLAG AUSTRALIË – HERHALING DEZE REIS OKTOBER 2027

In 2025 wordt de **150^e** groepsreis georganiseerd en begeleid door Anne-Marie Reelink-K.

2026 - HMT Reis Argentinië-Brazilië privécollecties alsook cultuur van het land. Maart 2026

COUNTRY life Tours Ontvangt u al de nieuwsbrief? Meld u aan via info@countrylifetours.nl Bekijk alle reizen en alle info op: www.countrylifetours.nl of bel 06-1195 5999 Anne-Marie Regelink-Koetsruiter

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





MEERVOUDIGE PERSOONLIJKHEID

Een tractor, drie verschillende motorkappen - en er zijn nog andere verschillen tussen de Kramer KL 200 - oordeel zelf maar.



Bijna 7000 klanten kunnen zich niet vergissen: de Kramer KL 200 moet een goede tractor zijn. Het werd tien jaar lang gebouwd en voortdurend verbeterd. Uiteindelijk zijn er drie versies. Manfred Schafer is zo enthousiast over de KL 200 dat hij alle versies bezit, en deze regelmatig op een soort specifieke manier gebruikt.

Een veld bij Wandlitz, het is heet, de zon schijnt genadeloos, maar er is nog steeds veel bedrijvigheid, de chauffeurs van drie Kramer-tractoren hebben hun uitrusting aangekoppeld en gaan "naar de aardappelen". Elk van de drie tractoren brengt ongeveer 20 pk op het veld, niet veel, bijna niets vergeleken met de tractoren die tegenwoordig gangbaar zijn. Maar toen deze trac-

toren werden geïntroduceerd, zag het er anders uit. In 1958 presenteerde Kramer de gloednieuwe KL 200. Met zijn 18 pk was hij "bijzonder geschikt voor middelgrote bedrijven". de KL 200 is de grootste tractor in "Type 1". Kramer benadrukt het gebruik van luchtgekoelde Deutz-motoren als een bijzonder voordeel van het nieuwe model. Het Keulse bedrijf is niet de enige motorenleverancier van Gut-mandinger, maar waarschijnlijk wel degene met de beste reputatie. Het zijn niet alleen de tweecilindermotoren die als vrijwel onverwoestbaar en gemakkelijk te onderhouden worden beschouwd. Voor onderhoud en onderdelenlevering hebben zij een dicht netwerk van dealers ter beschikking; dit soort zaken maken een Deutz tot een legende. Tijdens de eerste zes productiejaar werkten de 18 pk (bij 1800 omw/min) F2 L712 Deutz diesel onder de aanvankelijk ronde motor-kap. In 1964 kwam de vervanger in de vorm van de aangepaste F2 L812 met 20 pk bij 2000 toeren. Slechts anderhalf jaar later, in mei 1965, installeerde Kramer de F2L812 in een prestatieverbeterde "S"-variant met



De vrienden van Wandlitzer Kramer hebben voor ons hun aardappelmachines aangekoppeld. Er zitten meestal maanden tussen het respectievelijke gebruik, wij kunnen ze nu allemaal op dezelfde dag bewonderen



22 pk bij 2200 omw/min. Dit bleef het hart van de tractor tot het einde van de productie in december 1967. Drie motoren, drie motorkappen? Onder tractorliefhebbers gaat altijd de mythe de ronde; dat Kramer bij de introductie van elke nieuwe motorvariant het uiterlijk zou upgraden met een nieuwe motorkap, maar dat is niet het geval. Dat de KL 200 bij de introductie in 1958 zijn debuut maakte met de ronde kap van zijn voorganger, heeft meer te maken met organisatorische redenen: De vraag naar trekkers in de 20 pk middenklasse is zo groot dat men heel snel de markt op wil. De ontwikkeling van een nieuw "deksel" inclusief het bijbeho-

rende persgereedschap zou de start van de serieproductie hebben vertraagd. De klassieke Kramer-vorm bleef dus tot april 1960 bestaan, pas daarna verscheen de veel modernere ogende uit meerdere delen bestaande plaatstalen motorkap met de karakteristieke dubbele niergrille. Ook deze motorkap, ook wel de 'pionierskap' genoemd, is een soort tussenoplossing; Kramer heeft toch een nieuw ontwerp voor ogen. Om het typische gerammel van het plaatwerk een halt toe te roepen, werken de ingenieurs aan fundamenteel nieuwe dingen. De Du-roelastische kap, gebruikt vanaf juli



1961, bestaat uit geveerd GVK-materiaal, waarvan de stof in een mal wordt geplaatst die is bespoten met een gelcoat. Hierdoor is verven overbodig; eventuele krassen kunnen door schuren en polijsten worden verwijderd. Kramer noemt een betere geluidsisolatie als belangrijkste argument; bewegingen en trillingen worden goed gedempt door dit materiaal. Wat qua tijd met de motorkappen (bijna) te classificeren is, zijn de ingebouwde wielen. De eerste 'rondkappers' werden tot april 1960 geleverd met een Kramer vijfversnellingsbak; op verzoek was een reductietrap leverbaar, die met de introductie van de blikken pionierkap in februari 1962 standaard werd. In maart 1962 debuteerde een volledig nieuwe Kramer-versnellingsbak met tien versnellingen en een tussenversnelling, die het mogelijk maakte de overbrengingsverhouding te verkleinen, door simpelweg aan de hendel te trekken. Een groot voordeel bij het boeren. Als het vermogen er niet is, schakel je een halve versnelling terug en heb je weer voldoende tractie. Het enige wat je echt kunt bepalen aan de vorm van de kap is de nieuwprijs.



Vlot met 20 pk: Monika Schafer bestuurt ze allemaal, vandaag de KL 200 met baanbrekende motorkap uit 1961.



Slimme oplossing: een geavanceerd hydraulisch blok maakt de bediening eenvoudiger



Terwijl de "ronde" verkrijgbaar is voor 7.400 D-Mark, kost de tractor met de blikken "pionierskap" 7.975 D-Mark. Met de introductie van de Duroelastische versie stijgt de prijs naar 8.600 D-Mark, reden voor de prijsstijgingen is te danken aan de verbeterde technologie en heeft niets te maken met een meerprijs voor de motorkap. Manfred Schäfer uit Wandlitz is eigenaar van alle drie de motorkapvarianten. Aan

het begin van het millennium zoekt hij een tractor voor zijn kleine boerderij. Vooral veel oosterse tractoren komen dan in zijn omgeving veel voor. Een IFA, Famulus of Belarus zijn voor hem te groot en te zwaar, zelfs de "Brockenhexe" is met 1,8 ton niet bepaald een lichtgewicht. Omdat hij onder de indruk is van de kappen van deze trekkers, zoekt Manfred Schäfer naar een alternatief, een lichter

exemplaar. Op de een of andere manier doet de ronde kap van de eerste Kramer KL 200 vaag denken aan het uiterlijk van de Brockenhexe, de niereppen van de latere modellen vertonen gelijkenis met het Famulus-front. Met 1150 kilo is de KL 200 vrij licht, en de technologie staat bekend om zijn onverwoestbaarheid. De tractorvriend vond zijn eerste Kramer KL 200 uit 1961 op internet, met de

Motorkapkunde



zeld-zame baanbrekende kap, deze heeft geen hydrauliek, en staat ver weg - in Temmels aan de Moezel -, goed voor het maaien. de grote weilanden op zijn land. Een donor van reserve-on-derdelen heeft de hydrauliek die hij zoekt, het systeem kan na technische revisie achteraf worden ingebouwd. De motor is echter belabberd, maar door het eenvoudige ontwerp laat hij de tweecilinder onder eigen regie reviseren. Historische tractoren moeten werken voor Manfred Schäfer. Hij heeft een heel arsenaal aan geschikte machines en uitrusting verzameld - voor te ploegen of eggen, voor het poten van aardappelen of voor het rooien. De Kramer-stekel zit stevig in het vlees van de verzamelaar. Waarom altijd van apparaat wisselen op het werk als er andere versies beschikbaar zijn? Daarom werd besloten om op zoek te gaan naar de KL 200 in al zijn varianten, aangemoedigd door het lidmaatschap van de "Kramerclub". Manfred Schäfer vond wat

hij zocht op een zweefvliegveld in Hessen. De piloten verkochten er een late KL 200 mee een plastic kap, die ze als vliegtuigtrekker uit 1965 gebruikten, verkeerde in een "bruikbare" staat, en er word een commerciële overeenkomst bereikt. Omdat de tractor beschikt over de krachtige en levendige 22 PK Deutz F2 L812S, wordt hij een soort allround talent op de hobbyboerderij. De trekker beschikt over een voorlader en maaier en wordt ook regelmatig ingezet bij het ploegen, en voor de trommelrooier. Manfred Schäfer steekt veel werk in het transformeren van het 'bruikbare' in een perfect werkinstrument, en stuit daarbij op een aantal vervelende schades: "Een steekas was kapot, kennelijk reden onervaren jonge zweefvliegers op vaste grond met de sper nog ingeschakeld. Er heerst dan een extreme spanning, bij zoiets breekt op den duur elke as." Wat nog ontbreekt is de originele variant met de ronde kap. Manfred Schäfer ontdekte die ten noorden van de Chiem-

see in 2017: "De toestand was slecht, maar omdat er niets anders te vinden was, kocht ik veel werk. Veel plaatwerk reparaties en vreemde geluiden uit de motor hebben mij niet afgeschrikt. Het klonk als een doos met losse schroeven." Daarom heeft de verzamelaar alles aan de originele KL 200 grondig gereviseerd. "Je moet gewoon op elk onderdeel licht laten schijnen", zegt Manfred glimlachend. Zelfs nu, in het gloeiend hete juni, is het eigenlijk de tijd niet om zijn drie tractoren voor ons uit te rusten met werktuigen voor de aardappelteelt en het veld in rijdt. De 18 PK ronde kap uit 1959 draagt de Samro trommelrooier, de "Pionier" draagt de Gruse Aardappel plantmachine, en de 22 PK Duroelastische kap kan zich bewijzen voor de Schmotzer-aardappelploeg. De tractor trekt hem zelfverzekerd door het veld, wat bewijst hoe effectief landbouw destijds kon worden gedaan met "ongeveer 20 pk". "De Kramers zijn gewoon tractoren om mee te werken", vat Manfred Schäfer



Deze hendel wordt gebruikt om de maaibalk van het "Pioneer Model" uit 1961 te bedienen.



Zelden tegelijk op het veld: Monika Schäfer met de aardappelplanter "Pionier" en Gruse, Manfred Schäfer met de aardappelploeg uit 1965 van Schmotzer en Robert Jany met de Samro trommelrooier uit 1959.



De Baas voorlader voor het 22 pk-model uit 1965 breidt de toepassingsmogelijkheden van de Kramer KL 200 voor Manfred Schafer aanzienlijk uit.

samen.

Tekst: Dirk Köster

Foto's: Stephan R. Arnold,



De voorzijde van de folder van de Kramer KL 200.



Aan de kleppendeckels herken je het hart uit Keulen snel. Manfred Schäfer heeft de tweecilinder gereviseerd voor de komende werkzaamheden



De maaier wordt aangedreven via een directe tandwieloverbrenging en is voor het geval dat hij vastloopt, voorzien van een slipkoppeling



De bestuurderspositie van de KL 200 is ook voor onervaren tractorchauffeurs geen mysterie. Het vermogen van de 1961 wordt verdeeld via een Kramertransmissie met vijf versnellingen.



Oldtimer
TRAKTOR
OVERGEGEN EN VERTAALD
UIT HET MOOIE
DUITSE OLDTIMERTIJDSCHRIFT:



Tegenstander



De afvalwarmte van de motor is gering. De ventilator blaast de lucht door het radiatorblok, waardoor de temperatuur in de garage in de winter op peil blijft.



De deksels aan beide zijden, bieden toegang tot het krukmechanisme en de drijfstangen naar de bovenste inlaatzuigers.



De Junkers driezuiger injectiepomp komt uit eigen productie. Met de kleine instelhendel kan het toerental van de tweetaktdiesel met tegenzuiger fijn worden geregeld.



Hij moet het nog doen: de Junkers-drie cilinder moet op bewolkte dagen, het zonnepanelen systeem van Norbert Maassen ondersteunen.

Chemnitz. Na de oorlog exploiteerde de DDR de fabriek als VEB Kraftmaschinenwerk Karl-Marx-Stadt en zet de productie voort. Visueel heeft de eigenaar de motor aangepast met behulp van Junkers-onderdelen die er vooroorlogs uitzien, een gebruikelijke verfraaiingsmaatregel. De potentiële koper verneemt dat de 3HK65 ooit als hulpenheid op een ijsbreker in de DDR-vloot heeft gediend en daarom in zijn eerste leven altijd in goede staat is gehouden. Norbert Maassen beseft hoeveel de verkoper van zijn motor houdt; Voor de man is het belangrijk dat de machine in goede handen terecht komt. Wanneer de eigenaar verneemt dat de motor later bij bewolkt donker weer als stroomgenerator zal worden gebruikt om het zonnepaneel systeem te ondersteunen en de batterijopslag op te laden, breekt het ijs en komen ze tot een commer-

ciële overeenkomst. Een groot deel van het Oost-Duitse elektriciteitsnet werd na de oorlog verwoest en de energievoorziening was de eerste jaren allesbehalve veilig. Het is goed dat de motorproductie van Junkers bestaat; de bedrijven zijn als VEB aan de IFA-combinatie toegevoegd. De machines, die verkrijgbaar waren met één, twee of drie tegenover elkaar liggende zuigercilinders, bleken zuinig, krachtig en betrouwbaar en bleven daarom tot 1980 in productie. De eerste HK65's werden eind jaren twintig bij Junkers gebouwd, en de bouwperiode, die ruim een halve eeuw duurde (de serie begon rond 1930), spreekt boekdelen. Hugo Junkers vond al in 1907 zijn eerste diesel met tegenzuigers uit; hij beschouwde dit ontwerp als het optimale in motorconstructie. Begin jaren dertig ontwikkelde Junkers een tweetaktdieselmotor met tegengestelde



Onder deze deksels bevinden zich de spoelpompen met de drie membraansnuffelkleppen. Het vervangt eigenlijk de voordruk vanuit het carter.



Verstandige luxe: deze optionele elektrische starter, start de motor betrouwbaar en bij elke buitentemperatuur.



Veiligheid: De afdekking van de startklaauw is "van levensbelang". Anders zou deze de kleding van de bediener genadeloos kunnen opdraaien.

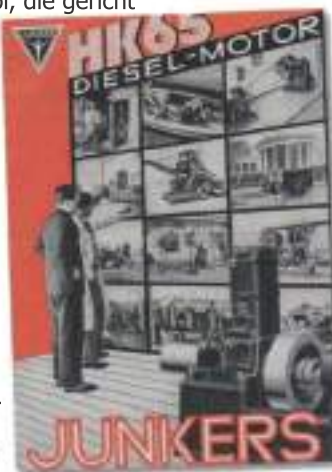


Het opengewerkte model in het Dessau Junkers Museum is zeer nuttig bij het begrijpen van de functie van deze ingenieus eenvoudige motor.



De motor duwt de uitlaatgassen via twee geluiddempers en een leidingsysteem naar buiten. Op een kleine "dieselscheet" na bij het starten, zijn de emissies onzichtbaar.

zuigers als vliegtuigmotor, die gericht was op het "transatlantische vlucht"-project met een laag verbruik en een hoge vermogensdichtheid. De vliegtuigmotoren hebben twee door tandwielen gesynchroniseerde krukassen, één boven en één onder de motor, waarbij de respectievelijke zuigers elkaar tegenwerken. Een technologie die goed is voor vliegtuigen, maar te duur is voor langzaam draaiende stationaire motoren. Daarom bedachten de ingenieurs van Junkers een speciale krukaandrijving waarbij de onderste zuiger conventioneel via een drijfstaang met de krukas is verbonden. Rechts en links van de krukpen van de drukzuiger lopen trekstangen op eigen krukpen, die via



een juk zijn gekoppeld met de hangende trekzuiger en een daarboven bevestigde spoelzuiger. Door de stand van de krukpen lopen de trek- en duwzuigers in tegengestelde richtingen. Beide zuigers "drukken" tegen elkaar in een gemeenschappelijke cilinder. De verbranding ontstaat in de ruimte tussen de zuigers. Conventionele tweetakmotoren bouwen doorgaans de druk op die nodig is om te spoelen in het carter onder de zuiger op. de onderkant van de zuiger fungeert daarbij dan als een (een zwakke) pomp. Bij diesel-tweetakmotoren bouwt een externe "spoelpomp" de benodigde druk op. Roots-ventilatoren

zijn ideaal voor dit gebruik. De dure compressoren compliceren echter de verder eenvoudige constructie. De ontwikkelaars van Junkers hebben een grote spoelzuiger "bovenop" van de motoren uit de HK-serie geplaatst. In de "koepel" genereert deze pompzuiger, die verbonden is met de bovenste werkzuiger, de nodige spoeldruk in zijn eigen korte cilinder. De verbrandingslucht wordt aangezogen via drie membraansnuffelkleppen in de kleppendeckel boven op de motor. Wanneer het inlaatkanaal wordt geopend door de bovenste (inlaat)zuiger, stroomt de door de pompzuiger voorgecomprimeerde lucht de gemeenschappelijke cilinder in en "spoelt" de verbrande uitlaatgassen naar buiten via het uitlaatkanaal dat het gas een werveling geeft, waardoor de ontluchting verder wordt verbeterd. Na de gaswisseling sluit de onderste (uitlaat)zuiger het uitlaatkanaal af. Terwijl de krukas draait, komen de twee



Overgenomen en vertaald
uit het mooie
Duitse Oldtimertijdschrift:

Oldtimer
TRAKTOR
MOTORFOTografie

zuigers dichter bij elkaar en wordt de cilinderinhoud verwarmd tot de ontstekings temperatuur van de brandstof. Wanneer deze de dichtste nadering en dus de hoogste compressie bereikt, injecteert de injectiepomp de brandstof, die ontsteekt en de zuigers uit elkaar drijft. Na transport op de dieplader naar Potsdam monteert Norbert Maassen de motor op een ereplaats in de auto-oldtimergarage. Technisch is er niet veel te doen aan de Junkers, er moet wel gewerkt worden bij het opbouwen en aansluiten van de motor. Junkers adviseerde destijds een "betonnen fundering met een houten tussenlaag" voor montage, dus verankerde de eigenaar de machine aan de garagevloer, die geschikt was voor een heftruck, met behulp van massief houten balken. Het standaard uitlaatspruitstuk, voert van daaruit de uitlaatgassen via buizen door de garagemuur af. Als auteur van dit verhaal heb ik de eer getuige

te zijn van de eerste run van de machine. Als scheepsmotor beschikte de motor over een optionele elektrische starter, waardoor men niks meer hoeft te doen dan de powerhendel in de startpositie te zetten, en op een knop te drukken. Na een paar omwentelingen vinden de eerste ontstekingen plaats en begint de Junkers te draaien. De loop is soepel, er zijn niets meer dan lichte, doffe trillingen voelbaar. Een blik naar buiten leert dat er na een 'dieselscheet' bij het starten geen spoor van uitlaatgas meer te bekennen is, en de oude reclame van Junkers over de 'aangename opstelling in een woonwijk' klopt – althans vanuit het perspectief van die tijd gezien. De elektrische aansluiting ontbreekt nog, wat maar goed is dat Norbert Maassen elektrotechnisch ingenieur is. De fijnregeling van de motor moet nog worden verfijnd om de 30 KVA-generator van Finsterwalder Maschinenbau GmbH aan te passen

aan de frequentie van de het binnenlandse elektriciteitsnet. Om het oorspronkelijke uiterlijk van het systeem niet te bederven, moet er zo min mogelijk elektronica worden gebruikt. De ingenieur is daar niet trots op, maar het zal niet anders gaan. Aan het einde van onze afspraak demonstreert Norbert Maassen nog, hoe startgewillig de motor is. De eigenaar gebruikt een zwengel om de hoofdas te draaien totdat de compressie voelbaar is en laat het geheel dan langzaam tegen de druk in terugzwaaien. Omdat de motor nog warm is, is voorpompen op het injectiesysteem niet nodig. Met een krachtige zwaai overwint de Stamo-vriend het dode punt en begint de machine onmiddellijk te werken. Zoals Junkers zei: economisch - eenvoudig - niet veeleisend.

Tekst & foto's: Dirk W. Koster



Ton van Uden Transport

Zijtaart | 06 53651188



LEON VAN UDEN

TRANSPORT



Handelsonderneming

A. HEESAKKERS

De Smalspoorman



Werkplaats

Showroom-werkplaats

www.smalspoortrekkers.com

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

10a1

GLANS

weise-toys

YONSCOT

ERTL

ROS

WIKING

1:18

FIRST GRANT

SPECCAST

Schuco

CAT

siku

Doevendans - Bernhardweg 19 - 5394 AG - Oijen



Tuintractoren

Door Twan Jonker

Deel **28**

CASE

J.I. Case Farm and Lawn equipment

C



Een tractor die een behoorlijk verkoopsucces was voor Case was de Crossmount serie met de dwarsgeplaatste motor. Deze tractor heeft nog wat liefde nodig!



Een Case 130 in ongerestaureerde staat, met een mooi patina.



Dat er alles werd gedaan om het uiterlijk te stylen bewijst deze foto met optionele glimmende wieloppotten! Een mooi gerestaureerd exemplaar zoals ik het graag mag zien.

(zandkleur geel) en Flambeau Orange. De 150 was de opvolger van de 130 en werd pas eind 1965 geïntroduceerd bij het grote publiek. Hij zag er niet gek veel anders uit dan zijn voorganger, en had ook een Kohler K241 als krachtbron die ook 10pk leverde. De maaidek keuze was hetzelfde, maar deze machine was nu uitgevoerd met een hydrostaat met hoge en lage gearing. En alles was wat fors gebouwd. Tevens was er nu ook de mogelijkheid om een bredere sneeuwrees te monteren. De hydrostaten van zowel de 130 als de 150 kwamen allebei uit eigen fabriek. Deze waren eigenlijk al bedacht door Colt, die in een verleden al meer met hydrauliek gewerkt hadden. De snelheid van de 150 lag wel lager dan die van de 130. Deze was nu 11,5 Km/h. De 155 was het broertje van de 150, maar deze was weer meer voor het maaierwerk bedoeld en werd in 1967 geïntroduceerd. Hij was hetzelfde, alleen nu geen hoge en lage gearing. Maar wel 3 maaidek-



Op deze afbeelding zie je dat de 155 wel wat verschilt met de 130. De spatborden zijn anders en het geheel is wat fors gebouwd.

ken waren te krijgen in de maten 38, 44, en 50 inch. Eind 1965 begin 1966 kwam er ook nog een zwaardere variant in, met een 12pk Kohler K301S benzine motor en hydrostaat met hoge en lage gearing. De 180 was in dat jaar een vijf, en zou de grote concurrent moeten zijn voor de John Deere 112 en de Cub Cadet 122. Case verkocht zijn machines behoorlijk goed, maar toch kon deze niet de verkoopaantallen halen van John Deere en Cub Cadet. Deze waren al langer bezig in deze Business, en hadden de modellijnen zelf in de hand. De Case was echter wel van een hele goe-



Dat er in de VS nog vele machines zijn om te restaureren bewijst deze foto. 2 Case machines langs elkaar in nog een mooie (te restaureren/conservieren) staat.

de kwaliteit. De modellen van Case zijn bij hobbyisten over de gehele wereld zeer gewild. Vooral mensen die een Case tractor bezitten zijn er veelal naar op zoek. Helaas zul je ze in Nederland en België, maar ook in Duitsland niet zo gek veel zien. De productieaantallen



Een aanbouwwerktuig wat je vaak ziet in de VS is de sneeuwrees. De winters kunnen daar behoorlijk bar zijn en er kan gigantisch veel sneeuw vallen. Deze originele Case sneeuwrees was dan ook een welkome optie om te kopen.

lagen een stuk lager dan die van bijvoorbeeld John Deere en Cub Cadet. De 190 en 195 zijn de heksenluiters in deze serie en daarmee ook de laatste modellen van de jaren 60. Op wat uiterlijkheden na, en wat opties zoals een groter maaidek en wielen, verschilden ze niet gek veel van de andere modellen. Een heel mooi detail op de case machines van de jaren 60 is het Case logo op de voorkant dat later helaas verdwijnt in de jaren 70. Echter de machines krijgen een modernere look en gaan mee met de tijd van de jaren



Deze grotere Case wordt voor meer dan alleen maaien gebruikt, getuige de aanhanger die erachter hangt.



Een van de grotere modellen van Case was de 190. Hij had grote wielen en was massief gebouwd. Hij bleef qua uiterlijk redelijk hetzelfde als de lichtere machines.

70. Het zijn dan nog steeds mooie machines en ook super degelijk. In een 2^e deel ga ik jullie meer vertellen over de latere modellen van case en de overgang naar Ingersoll. Dit laatste is al eens eerder beschreven in een recent verhaal.

Twan Jonker
Jonker Tuinmachines



Het fraaie en mooi gevormde logo van Case dat voorop tussen de beide koplampen zit.

Men kon zelfs ploegen met de Case tuintractoren



OPLOSSING PUZZELHOEK

De oplossing van de puzzelhoek uit Den uitlaat van december; een bekend versje van Annie M.G Schmidt, moest zijn:

Het fluitketeltje



Goede oplossingen werden deze keer ingestuurd door:

Jan van der Aa
Toon Bekkers
Dilia van den Berg
Sjaak van den Bosch
John Brands
Harrie van den Broek
Leo Coppelmans
M. Couwenberg
Frans van der Doelen
Theo van Eert
Sjef van Goch
Nico de Gouw
Frans van Haaren
Neanne de Haas
Thea van de Hei
Jan van Herk
Cor van Heumen
Maikel v den Heuvel
Nard Hoefnagels

Boekel
Boskant
Nijnsel
Maarheeze
Boskant
Poppel
Son
Helvoirt
Vinkel
St.Oedenrode
Empel
Herpt
Haaren
Best
Reek
Riethoven
Well
Escharen
Asten

Chris Jansen
Leo Koolen
Willie Koolen
Jan-Willem de Kort
Johan van der Linden
Rohald van de Linden
Paulien Maas
Hans van der Made
Nico Nendels
Alexander Reloe
Marianne van Schie
Ellie Smulders
Rieky Termeer
Wilma Termeer
Leo van Uden
Ton van Uden
Annie Verbakel
Maarten Wouters

Valkenswaard
Erp
Keldonk
Sint Michielsgestel
Vorstenbosch
Mariahout
Nuene
Sint Michielsgestel
Alem
Lieshout
Amsterdam
Boskant
Spoordonk
Boxtel
Mariahout
Zijtaart
Nijnsel
Stiphout



**Alle kennis.
Bijna alle bomen.**

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



Ontdek de historie van Grond, Weg en Waterbouw machines!

Museum

www.bouwmachinesvantoen.nl



Joop Heijmans
Tel: 06-24651928
Magnetiseur
Wichelroedeloper



De Aardstraal



Landbouw en Tuin-Parkmachines
Reparatie, onderhoud en verkoop

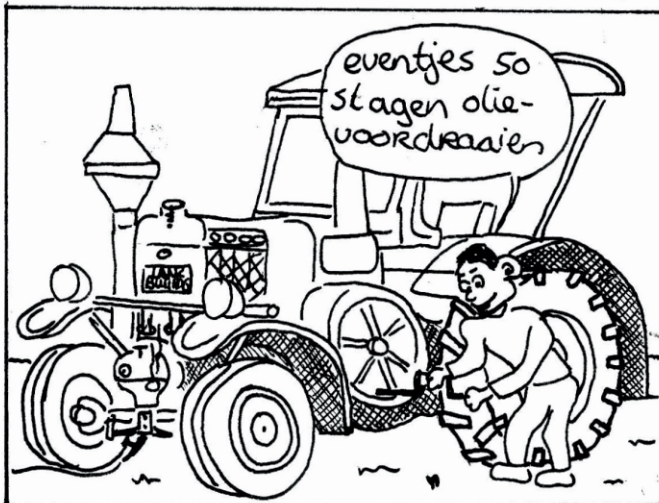
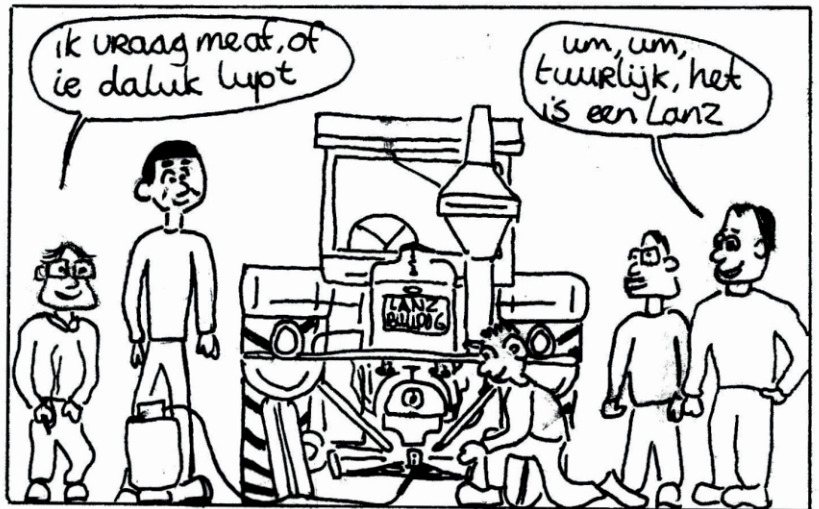
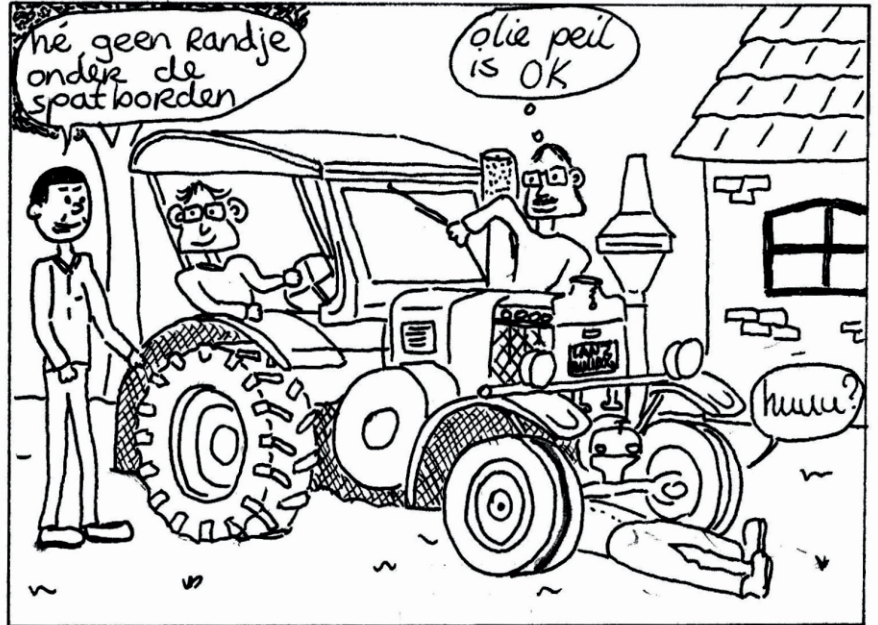
V. VAN VIJFEIJKEN
MECHANISATIE

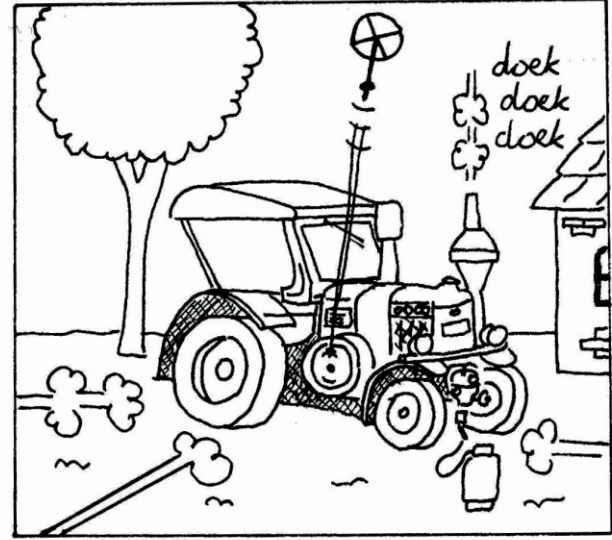
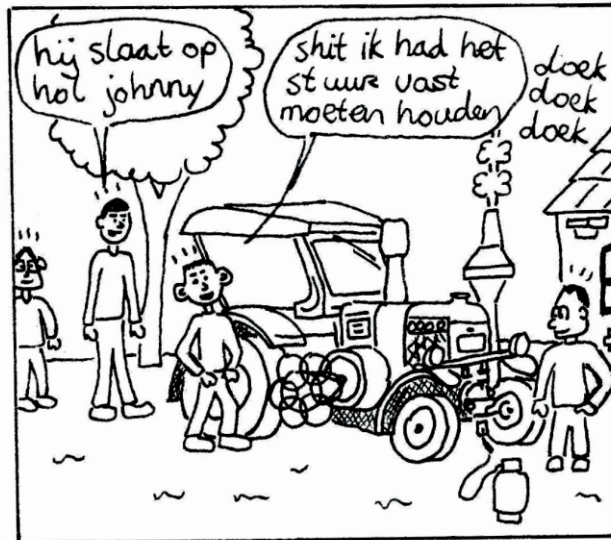
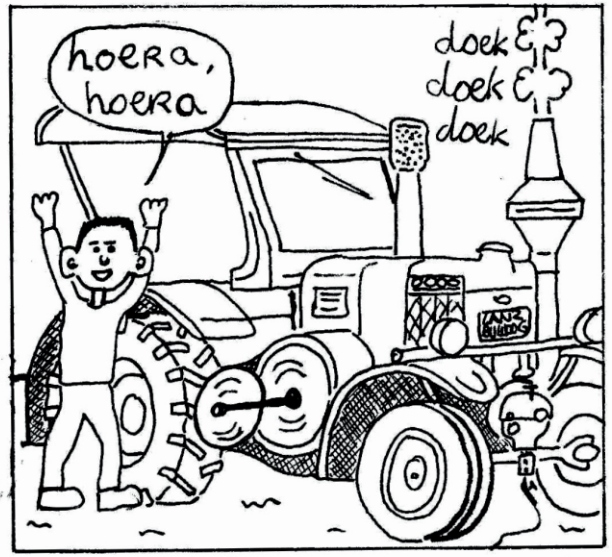
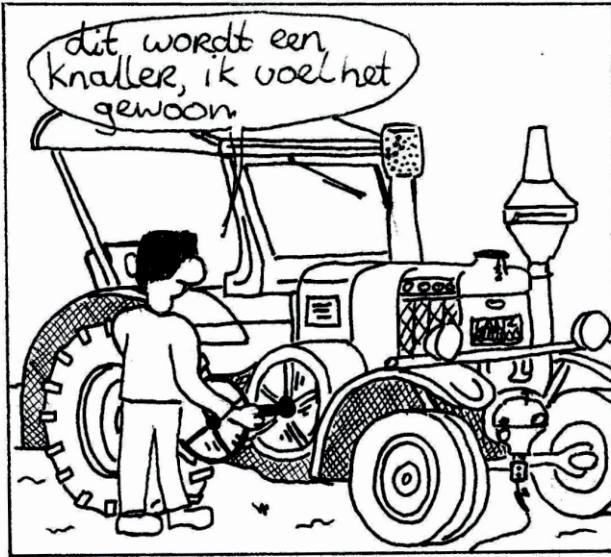
www.vanvijfeijkenmechanisatie.nl Tel: +31858769060 Wilhelminastraat 22B, Mariahout

DE LANZ BOY'S

Een vliegende start

Na een jaar hard gewerkt te hebben aan de restauratie van een LANZ BULLDOG, is Johnny eindelijk klaar. Als de bulldog dan voor de eerste keer gestart wordt, dan willen de lanz boys daar graag bij zijn





Verhoeven

De Puzzelhoek

Februari

Oplösungen sturen naar: Regina van den Meer, Stekstraat 41,
5388 KS Nistelrode of mailen naar: reginavdomeer104@gmail.com

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

De overgebleven letters vormen samen nog een onderdeel:

Fietsonderdelen

*Attentie: Oplösing insturen, bellen
of mailen vóór 29 maart 2025*



In en U itlaatjes

Te koop

Gevraagd

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

GEWOON
OMDAT JE VAN
TREKKERS HOUDT
TREKKERWEB.NL



Volg ons ook op



DE MOLEN BANDEN

Méér dan banden alleen

Banden en wielen voor:

- Vrachtwagens
- Landbouwvoertuigen
- Loaders en diepladers
- Heftrucks
- Personenwagens
- Caravans
- Paardentrailers
- Praalwagens
- Maatwerkwielen uit eigen smederij

OLDTIMERS VERKOPEN?

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

Interesse? Neem contact op met VDI Auctions.

Ook voor veilingen bij u op locatie.



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

J.AARTS bv

grondverzet en transportbedrijf

www.aartsgrondverzet.nl

Gerwen



STERK IN GROND-
EN SLOOPWERK

Vakmanschap
is wat telt

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

Bezoek ons museum van oude ambachten

HOEVE STROBOL

Stoommachines

Automobielen

Tractoren

Ambachtelijk gereedschap

Huishoudelijk gerei

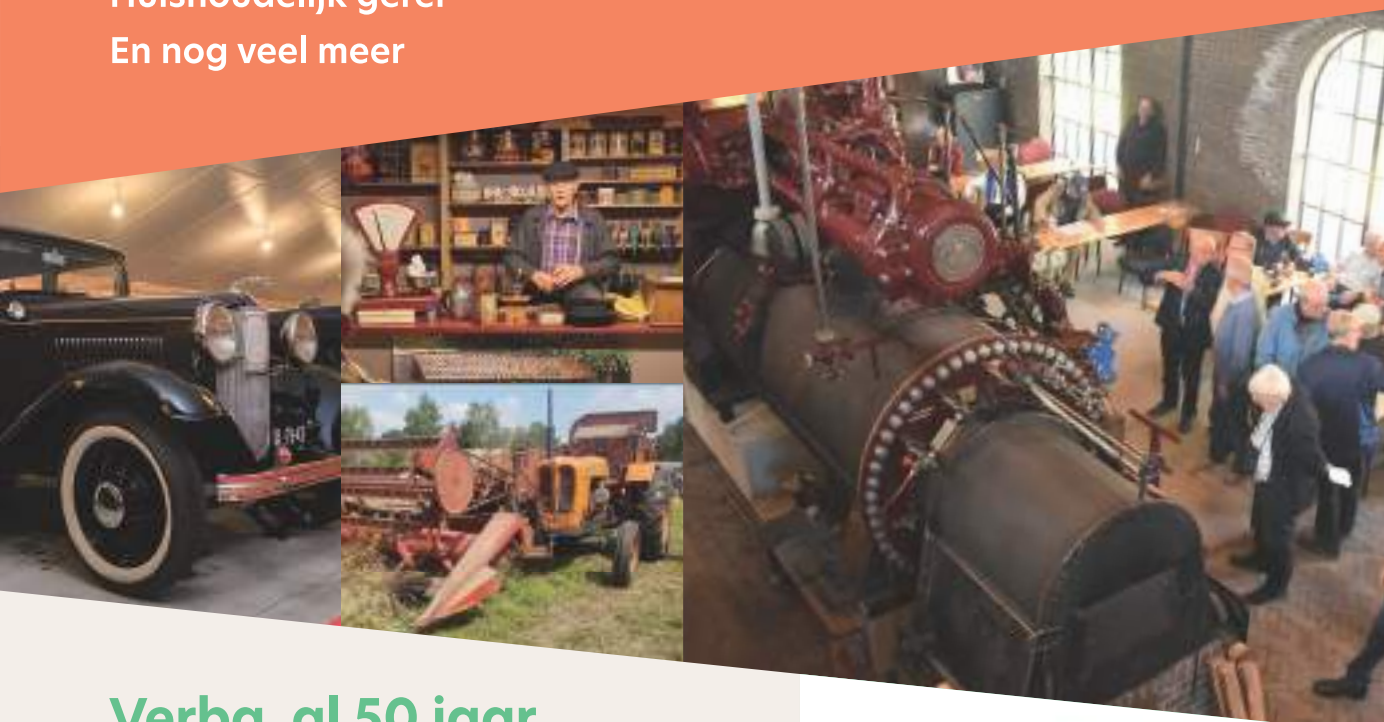
En nog veel meer

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 