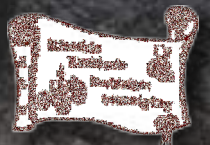


den uitlaat



ISSN nummer

Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging



H. KUIJPERS BV

www.hkuijpers.nl

Sloopwerken

Infra en
Grondwerken

(sler)Bestratingen



Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode



OLDTIMERS VERKOPEN?

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

Interesse? Neem contact op met VDI Auctions.

Ook voor veilingen bij u op locatie.

WILT U ONZE
DIGITALE NIEUWSBRIEF
ONTVANGEN?

SCHRIJF U DAN IN OP ONZE SITE:

WWW.VDIAUCTIONS.COM



VDI  **AUCTIONS**

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

J.AARTS bv

grondverzet en transportbedrijf

www.aartsgrondverzet.nl

Gerwen



**STERK IN GROND-
EN SLOOPWERK**

**Vakmanschap
is wat telt**

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

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 Bekkers 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 Den uitlaat

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



www.klw-vereniging.nl

E-mail: webmaster@klw-vereniging.nl

KLW is aangesloten bij:



Voorwoord

H



i

info redactie



Alweer de tweede Den uitlaat van 2025, er zijn inmiddels al enkele activiteiten geweest, en er komen er weer veel aan; Daarover vind je in dit blad weer verslagen en toelichtingen. In het februarinummer ben ik door allerlei redenen vergeten om de bloesemtocht aan te kondigen en een inschrijfformulier bij te sluiten, sorry daarvoor. verder hebben we het blad weer gevuld met clubinfo, artikelen van onze vaste schrijvers en enkele verhalen. Dus hopelijk is het voor je weer een interessante editie. dus zoals iedere keer wens ik je veel leesplezier. (Red. Jan van Rooij)

SCHADE DOOR KOELCONTAINER



IN MEMEORIAM GERRIT HISSINK

Op 31 januari 2025 overleed toch nog onverwacht op 79 jarige leeftijd Gerrit Hissink, hij was de man van Ria Hissink, met wie hij onafscheidelijk aanwezig was op veel K LW-activiteiten.



Gerrit van een enthousiaste verzamelaar van stationaire motoren , waar mee hij geen Plattelands Festival oversloeg. Maar ook op onze ruilbeurzen waren Ria en Gerrit praktisch altijd aanwezig. Of de overgebleven onderdelen op markt of de motoren na de show in de bestelbus geladen moesten worden, Gerrit wist tot op de millimeter hoe het erin pasten. Velen van ons zullen ook zijn klompen die hij altijd droeg nog herinneren. Ook de opstelling en het laten draaien van de motoren maakte hem erg blij. Hij was zo enthousiast dat hij regelmatig bij hun thuis in Klarenbeek zijn eigen show organiseerde, en het was hem nooit te veel om iemand advies te geven bij restauratie of als iemand te helpen als men onderdelen zocht voor een motor. Wij zullen op de komende evenementen Gerrit gaan missen, maar Ria en de familie missen hem zeker nog veel meer. Wij wensen hun dan ook heel veel sterkte in deze voor hun zware tijd.

Piet van der Poel

ZONDAG 18 MEI

HEESWIJK • DINTHER • LOOSBEEK
VORSTENBOSCH • HEESCH • NISTELADE

De MooiBernheze krant

Zichbaar in alle kerk. De krant verkooft ook aan huis

Jaargang 13 - Week 13 - 26 maart 2025

KLW- Toertocht in Heeswijk-Dinther

Op zondag 18 mei 2025 wordt er weer een lente-toertocht georganiseerd door leden van de KLW. Deze keer starten we op een buitengewoon sfeervolle en bij onze oldtimers passende locatie, namelijk: De Meierijsche Museumboerderij aan de Meerstraat 28, 5473VX in Heeswijk-Dinther! Vanaf 09.30 uur worden we daar, in "De schob" ontvangen met koffie/thee en een Brabantse traktatie. Parkeren kan op de parkeerplaats naast het museum. Rond 10 uur gaan we van daaruit vertrekken voor een mooie tocht door de omgeving. Aanmelden kan via het bijgevoegde inschrijfformulier of per mail: inschrijvingenklw@gmail.com. Bezoek aan het museum is niet inbegrepen, maar kan tegen betaling van € 5 entree tot 16.00 uur die middag. Het is beslist een aanrader om een keer een bezoek te brengen en je te laten rondleiden door een van de ervaren gidsen. Openingstijden en meer informatie over het museum kun je vinden op www.museumboerderij.nl. Tot ziens! Namens de organisatie en vrijwilligers van de Meierijsche Museumboerderij



In en rondom ons museum ontdek je hoe er geleefd, gewoond en gewerkt werd op een boerderij in de Brabantse Meierij zo tussen 1880 en 1930. Wij leiden rond (via gids, op papier in meerdere talen, of via een audio tour. WiFi is bij ons gratis. De groenten-bloemen-hof, met daarin vele "bijna-vergeten groenten" is in het seizoen, een verrassing! Ons museum is een erkend vriendelijk museum".



Plattelands festival

A



RIJMKE

*„Een accident is dikwels
rap gebeurd.
Denkt nooit dé ut nie kan.
Vraag da mor oan de
chauffeur van den tracteur.
Die vent, is ur nog
ondersteboven van.“*

Club **(i)** nfo

Oplossing puzzelhoek



VOORDRAGER

- ✓ 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***

Evenementen

Kalender

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

April

18-20 Asten
19 Achterberg
20-21 Venhuizen
21 Lochristi (B)
21 Liempde
21 Raalte
26 Heerde
26 Laren (Gld)

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
Boeremért. Nostalgische dag in hartje Liempde. Unieke mix van traditie en nu. www.boeremert.nl
Historische Open dag Salland Ploffers OTMV loc. Hogebroeksweg 33 inl. Hendrik-Jan Altena 06-20531986.
Oldtimer Rit & Show loc. van Meurspark inl. www.oranjeverenigingheerde.nl
Koningsrit OTMV loc. Fam. Velderman Toldijk 1 inl. Wim Veldink 06 57849403 (na 19.00 uur).

Mei

3 Zuidwolde
3 Veenoord
3 Dantumadeel
3 Zuidbroek
3 Oud Gastel
4 Alphen
5 Benschop
7 Nijnsel
10 Donkerbroek
10 Ederveen
10 Wetering
11 Mijdrecht
14 Lexmond
15 Losser
17 Grootegast (Gr)
17-18 Lochristi (B)
18 Heeswijk-Dinther
18 Klazienaveen
24 Garmerwolde
24 St. Annaparochi
24-25 Nijnsel
24-25 Bocholt (B)
25 Peize
29 Steenberg
29 Hoornsterzwaag
29 Veenoord
29 Kamerik
29 Axel
29 Wijnjewoude
31 Zuidlaren
31 Wijk en Aalburg
31 Vollenhove
31 Een
31 Hardenberg

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. Badhúswai 2 inl. info@oldtimerdagwestereen.nl
Historische Trekker Rit Oldambt inl. Jaap Boneschanker 06 51283423 of Remt Godlieb 06 31780431.
Toertocht OTMV Brabant loc. Rijschool Luitjen Wouwbaan 133 inl. Ad Hagenaars 06 51208513.
38^{ste} Toertocht Alphen loc. Hondseind 4 inl. René Verheijen 013-5082786 of verheijenmonique@gmail.com
5 Mei Oldtimer toertocht loc. Dorpsplein inl. Aart Klok 06 21832418 of aartklok1963@gmail.com
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
Oldtimerdag loc. Brinklanderweg 3 inl. 06 43969895 of www.oldtimerederveen.nl
Weerribbentoertocht loc. Wetering West 77 inl. G Hummel 06 16906889 of geeskehummel68@outlook.com
Deutz Tourtocht loc. Roeleveld en Bos van Geijnweg 2 inl. Roel Zeldenrijk 06 53683625.
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 OTI loc. Pauwstraat 166 inl. Raf Janssens 0032 475628129 of www.oldtimertractoren.be
KLW Toertocht inl. Gerard Smits 06 53187886.
Oldtimerdag 2025 loc. Veenhoeksveg inl. www.oldtimerdagklazienaveen.nl
7^{de} Rondje Nostalgie loc. Oude Rijksweg 6 inl. Jacob Arends 06 47259727 of info@rondjenostalgie.nl
Stationaire Motorenshow loc. Oudebeldijk 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.
Oldtimerdag Altena met toertocht loc. Vaartweg inl. 06 37658850 of oldtimervvaltena@gmail.com
Hemelvaarts Toertocht OTMV loc. Westdam 1 (centrum) inl. Loek Geluk 06 51217266.
Oldtimer festival loc. Bij de Leijwei inl. www.oldtimer-evenement.com
Toertocht Veentuffers-Drenthe te Holsloot loc. Verlengde Landschapsweg 7 inl. 06 82584256.
29^{ste} OPA Trekkerdag loc Teckop inl. www.opatrekkerdag.nl
Oldtimerfestival (thema Amerika) loc. Hofplein inl. www.oldtimeraxel.nl
Oldtimerfestival loc. Jan Evertswyk inl. info@oldtimer-evenement.com of 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.
Oldtimer festival loc. Noordwal 3 inl. www.oldtimerefestivalvollenhove.nl
23^{ste} Porsche Allgaierdag loc. Renostrand 16 inl. Corné Jongeneel 06 53185458 of cornejongeneel@live.nl
Oldtimerdag De Krim loc. Beukenlaan 1a inl. 06 11007923 of www.oldtimerdagdekrim.nl

juni

1 Sinderen
4 Nijnsel
7 Etten-Leur
7 Eext
7 Laren (Gld)
7-8 Hardenberg
7-9 Valthermond
7-9 Nuenen
8 Zelhem
9 Oud-Zevenaar
9 Varik
9 Varik (Gld)
9 Opende
9 Liempde
14 Berkel & Roderijs
14 Uithuizen

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 Zwieters 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
St. Oosterwijkse Pinksterfeesten loc. Hogevelddweg 6 inl. Annie Roekevissch 06 57341407.
Oldtimertreffen Toertocht loc. Babberichseweg 58 inl. Alfons Thus 06 11412820.
Tractoren evenement De Bol loc. Waalbanddijk inl L. van Londen 06 53866056 of www.bhtc.nl
Tractoren evenement De Bol BHTC loc. Waalbanddijk inl. L. van Londen 06 53866056 of www.bhtc.nl
Puzzelrit loc. Camping Jilddijkshede Kolonieweg 20.
Brabantse Oldtimerdag loc. centrum. Toertochten, shows en muziek. Inschrijven: www.terugindunted.nl
Vaderdag oldtimer & autoshow loc. Winkelpromenade inl. 0174 670810 of info@winkelcentrumberkel.nl
Oldtimerfestival loc. Alberdalaan 1 inl. info@actiefuithuizen.nl of www.actiefuithuizen.nl

T

TERUGBLIK

Eendaagse KLW busreis



De eendaagse busreis naar Vredo Dodewaard en Automuseum Metropole in Druten vond plaats op **vrijdag 21 februari**. De groep van 45 personen was er mooi op tijd zodat we om 8.45 uur konden vertrekken, deze keer vanaf het **Hertog Jan plein in Erp**. We reisde Met een touringcar van firma Hebben tours uit Liessel. Omstreeks 9.30 uur arriveerde wij in Dodewaard bij de fa. VREDO, waar we gastvrij werden ontvangen met koffie en koek. Na de pre-

sentatie van een introductiefilm over VREDO en toelichting over het ontstaan van het bedrijf, opgericht door dhr. De Vree die als loonwerker in 1976 na de droge zomer een doorzaaimachine voor grasland ontwikkelde. Deze machine bestond uit twee scherpe schijven die een sleufje in de verdroogde grasmat maakte en waar gedoseerd graszaad in viel, een rol achter de machine drukte de sleuf weer dicht zodat het zaad kon kiemen. De latere ontwikkelde zodenbemester had als basis ook de twee schijven die een sleuf maakten en daar kwam dan de mest in. Na deze

uitleg gingen we met gids Gerard de fabriek in, om de productie van de Vredo zodenbemesters en de vierwielige zelfrijders te bewonderen. Wat ons meteen opviel dat er geen herrie op de werkvloer was door harde muziek en er in alle rust geconcentreerd werd gewerkt. Ook viel op dat er geen lasrobots stonden, bij navraag bleek dat iedere machine maatwerk is en geen serie productie. Na voltooiing van een zelfrijdende zodenbemester werd deze op de proefbaan uitvoerig getest, voor de aflevering naar de klant wordt deze nog voorzien van nieuwe olie zodat alle eventuele verontreiniging weg is, de machine kan dus direct onder volle belasting worden ingezet. Nadat we onze gids Gerard en zijn collega hebben bedankt voor de rondleiding op hun mooie bedrijf, vervolgen wij onze reis richting Druten. Onderweg gebruiken we de lunch bij restaurant "De Goudreinet" in Kesteren, we werden verrast met een uitsmijter bestaande uit maar liefst vier eieren, jammer voor degene die geen eieren luste. In Druten aangekomen bezochten wij het vrachtwagen- en automuseum van Metropole gevestigd in een voormalige meubel boulevard. De eigenaar, dhr. Frans van Haaren heeft er zijn verzameling van exclusieve auto's van allerlei merken en vele vrachtauto's tentoongesteld. Velen van ons verbaasde zich over het enorm aantal auto's die er stonden, en kwamen ogen en tijd te kort om alles goed te kunnen bekijken. Om ca. 16.30 uur reden we terug naar Erp om af te sluiten met een heerlijk diner bij Café-partycentrum Van Haandel. Tot slot werd de reiscommissie bedankt voor deze mooie dag.

Henk van den Langenberg



KLW Museumavond 2025

p vrijdagavond 21 maart togen een kleine 40 KLW-ers naar Museum 'Hoeve Strobol' in Nijssel voor de eerste editie van de KLW Museumavond. Onder het genot van een kop koffie en een heerlijke 'strobol' heette eerst mijn mede-organisator Pieter van der Meer en daarna gastheer Bert Verbakel iedereen van harte welkom in het museum-café. Met de zin: Ik zeg altijd; we hebben hier van alles, van un onderboks tot un stoommasjien begon Bert zijn verhaal. Over onder andere hoe het museum is ontstaan, de doelstelling, de vrijwilligers en de diversiteit aan gebruiksvoorwerpen, machines en voertuigen die er te zien zijn. Maar ook dat op de plek waar wij waren, dit café, door enkele hobbyisten, waaronder Bert in 1986 de KLW vereniging is opgericht.

Daarna werden we in groepen door het eerste gedeelte van het museum geleid met ruime uitleg over wat er allemaal te zien was. Alle duizenden museumonderdelen zijn helemaal heel, indien nodig gerestaureerd en werkend. Aan het einde van dit gedeelte

kwamen we in het nog maar enkele jaren geleden gebouwde immense gebouw waar de uit Frankrijk afkomstige R. Wolf Stoommachine uit 1935 het stralende middelpunt is. Daar stond vrijwilliger en KLW-lid

René Visser de groep te woord. Een uitgebreid verhaal volgde over dit langdurige restauratie-project dat in 2021 werd afgerond. Vervolgens vervolgden we onze weg door het museum om tot slot uit te komen bij de gigantische stationaire Deutz-motor die speciaal voor deze gelegenheid werd gestart. Dit was al weer enkele maanden geleden, maar al na de eerste poging liet de motor flink van zich horen. Het was al tegen elf uur toen we terugkwamen in het café en er onder het genot van een drankje nog gezellig werd nagebuurt.

We kunnen terugkijken op een geslaagde eerste editie en waren blij dat Bert zijn gezondheid het toeliet ons te ontvangen. Van de aanwezige waren er vele al een keer of vaker hier geweest maar lieten ons weten

TERUGBLIK

toch weer een hoop nieuwe dingen gezien en gehoord te hebben en het dus heel interessant te hebben gevonden. Logisch ook, want het museum is continu in beweging, er is altijd wel weer iets nieuws te zien.

Als laatste wil ik Bert, Annie en de vrijwilligers die ons hebben begeleid hartelijk bedanken voor hun gastvrijheid. Volgend jaar maart staat de 2de editie van de K LW Museumavond op de planning. Ter zijner tijd maken we in dit clubblad de datum en locatie bekend.

Emiel van Vugt



VOORJAARS RUILBEURS N

Brabantse Oldtimerdag Liempde



2de Pinksterdag, 9 juni 2025

Op 2de Pinksterdag, 9 juni a.s. kunnen de tractoren weer van stal gehaald worden voor de 23ste editie van de Brabantse Oldtimerdag in het centrum van Liempde. Op deze dag zijn er ritten uitgezet voor vele honderden old -en youngtimer -en klassieke auto's, oude motoren, bromfietsen, solexen en uiteraard ook oude tractoren. Wil je meerijden met de ruim 30 km lange tractor-toertocht, kom dan op 2de Pinksterdag om uiterlijk 10.00 uur naar het cen-

trum van Liempde. De tractoren worden dan opgesteld om aan het publiek getoond te worden, ondertussen kan men zich inschrijven in de tent. Om 10.45 uur starten we onder grote belangstelling met de toertocht, met zoals gebruikelijk onderweg twee pauze-adressen. Rond 15.15 uur zal bij terugkomst in Liempde 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 bijrijder. Voor dit inschrijfbedrag ontvang je een rallyschild, versnapering en koffie tijdens de pauze, en enkele consumpties. Betaling bij aanvang. Meld je vóór 2 juni aan bij Jarno de Jong, tel. 06-51386649 of Emiel van Vugt, tel. 06-15012476. Er kan alléén vooraf ingeschreven worden. Tractoren met een bouwjaar t/m 1985 mogen deelnemen.

We hopen natuurlijk weer op een mooie opkomst van deelnemers en bezoekers.

**Tot ziens op 2de Pinksterdag in Liempde!
Jarno de Jong & Emiel van Vugt**

Joop Heijmans
Tel: 06-24651928
Magnetiseur
Wichelroedeloper



De Aardstraal

Ambachtelijk museum Stichting **Hoeve Strobol**

Strobolse Heidesteeg 10a 5491 RT Nijnsel. Sint Oedenrode Gem. Meijerijstad.
Tel: 0653817669 mail: bert@hoevestrobol.nl; website: www.hoevestrobol.nl

Stoomweekend 24 en 25 mei 2025

De prachtige compound 2 cilinder gelijkstroom R.Wolf stoommachine uit 1935 van 260 pk gaat weer onder stoom op 24 en 25 mei. Het vrijwilligers stoomteam van museum Hoeve Strobol heeft deze winter weer hard gewerkt en zijn er weer vele nieuwe dingen toegevoegd. Het gehele museum is open van 11.30 tot 17.00 uur. Er zijn diverse draaiende stationaire motoren aanwezig en ook een kleine rijdende stoommobiel zal deze keer de stoomdagen opluisteren. Nieuw is ook het werkend in miniatuur gebouwde stoom elektriciteit centrale van Wim van Aalderen uit Hengelo. Deze prachtige installatie is een lust om te zien. Op gezette tijden wordt ook de Deutz motor van 300 pk uit 1930 gestart en zijn er nog diverse anderen werkende oude ambachten te zien met oude machines en gereedschappen zoals weven – bomen tot planken zagen enz.

Adres: ambachtelijk museum Hoeve Strobol
Strobolse Heidesteeg 10a
5491 RT Nijnsel gem. Meijerijstad
www.hoevestrobol.nl
bert@hoevestrobol.nl



Rabobank Sint Oedenrode nr.: IBAN:NL20 RABO 0113 7015 43
KvK Eindhoven nr.: 57841152. BTW nr.: 8527.59630.B.01.3300

SPONSERING KLW

Onze adverteerders belicht

Marco Megens zet bedrijf van vader en opa voort

Net als vrijwilligers zijn sponsoren steunpilaren van de KLW. En dat is een goede reden om deze ondersteuners aandacht te geven via hun bedrijf. Marco Megens runt met zijn partner Carlijn en de helpende hand van vader Wil, Megens Landbouw- en Mechanisatiebedrijf aan de Theereheide in Sint-Michielsgestel.

De uitgestoken hand van Marco Megens verraad meteen zijn beroep: Monteur en reparateur van machines en werktuigen. Dat kan ook niet anders want opa Harrie en vader Wil gingen hem voor in hersteloplossingen voor tractoren, land- en tuinbouwmachines.

pers of cultivators spelen hierbij een belangrijke rol. Marco: „De ene keer pak ik m'n lasapparaat, dan weer moeten er kapotte lagers of botte messen vervangen worden. We hebben het 't hele jaar door druk. Ik adviseer klanten: breng je machines bij ons vóór de winterstalling. In de wintermaanden kan ik onderhoud en reparaties verdelen zodat er in het nieuwe seizoen weer met veilig materiaal gestart kan worden. Want als de zon schijnt wil iedereen tegelijk beginnen. En ja, soms liggen onderdelen wel op voorraad in het magazijn maar vaak dien ik deze te bestellen. Na één dag zijn ze binnen, maar ik kan niet alle reparaties tegelijk onder handen nemen.”

Drie generaties

In 1963 startte dorpsmid Harrie Megens met het repareren van landbouwwerktuigen en daaraan gerelateerde zaken. Dat kon indertijd nog naast zijn kleinschalige boerderij. Al snel groeide de klantenkring en Wil die als automonteur bij een baas werkte, besloot om thuis met zijn vader de zaak te gaan runnen. Er werd een veertig meter lange hal gebouwd die deels

Tractoren van oud tot nieuw.

Sinds 1963 wonnen de eigenaars het vertrouwen van klanten waardoor het bedrijf gestaag groeide en uitbreidde. Want de mechanisatie zette door en technologie nam het over van handwerk. Marco specialiseerde zich als allround technicus van diverse merken tractoren en machines waaronder: Deutz, Fendt, Case, John Deere en Fiat. Verder koopt, verkoopt en onderhoud hij gebruikte landbouwmachines en werktuigen. En, zoeken klanten een speciale trekker of werktuig: Marco kijkt rond en voldoet bijna zeker aan de wensen van de klant.

Vóór de winterstalling

Het klantenbestand van Marco Megens bevat werktuigen van zowel particulieren, agrariërs als de gemeente Sint-Michielsgestel. Onderhoud en reparatie van onder andere maaiers, schudders, kiepkarren, weidesles-

Luchtfoto van het bedrijf aan de Theereheide.

diende als werkplaats en deels als magazijn. Maar Harrie werd ziek en overleed en Wil stond er alleen voor. Als jonge knaap kluste Marco al graag in de werkplaats, reed al regelmatig op de tractor rond het huis en had duidelijk de genen van zijn voorouders. Een technische opleiding en het advies van zijn vader:



'leer het vak niet thuis maar bij een ander bedrijf', gaf Marco inzicht in dit veelomvattende vakgebied. Er kwam een moment dat Wil wilde afbouwen. Voor Marco betekende dat: drie dagen bij zijn vader in de zaak en drie dagen bij de baas. Carlijn: „Dat hield mijn man niet vol. Een kapotte hooimachine bijvoorbeeld moest de volgende dag weer ingezet worden. Die moest dus 's avonds na werktijd nog gerepareerd worden. Dat was te veel.” Na overleg ging Marco op 24-jarige leeftijd een maatschap aan met zijn ouders. Twee jaar later kwam ook Carlijn in de zaak en vormde dit drietal samen een vennootschap. In 2021 stapte vader Wil uit de vennootschap en gingen Marco en Carlijn samen verder.

Wij maken zowat alles

Uiteraard pakt een derde generatie de zaken weer anders aan. Dat is nodig want tractoren en werktuigen vragen steeds meer inzicht in automatisering. Marco: „Ik ga ook vaker naar klanten aan huis. Soms hoeft ik alleen een slang te vervangen maar automatisch komt het gesprek op het hele bedrijfsarsenaal. Ik loop langs alle werktuigen en wijs eigenaren erop dat regelmatig onderhoud de houdbaarheidsdatum en de veiligheid waarborgt. En vaak rollen daar weer klussen uit. Het komt ook voor dat mensen tractoren of werktuigen te

koop aanbieden. Maar ik handel alleen in goed verkoopbare machines. Soms geven mensen terloops aan op zoek te zijn naar iets speciaals. Ik kom op veel plekken en kan hen vaak helpen. Dient er iets veranderd of omgebouwd te worden aan grondbewerkingsmachines of aanhangers? Ook dat is bij ons geen probleem, wij kunnen zowat alles maken.”

APK-keuringen

Vanaf 2022 is registratie mét keuring vereist voor tractoren en landbouwvoertuigen die breder zijn dan 130 centimeter. Ongeacht de constructie of rijsnelheid van het voertuig. Na 1 januari 2025 moeten ook de landbouwvoertuigen die niet sneller rijden dan 25 kilometer een kentekenplaat voeren. Marco: „Ik laat een aantal tractoren en landbouwvoertuigen hier op mijn bedrijf bij elkaar komen voor de keuring. Zodat de



RDW op het bedrijf de keuringen kan doen en als er nog een kleinigheid aan moet gebeuren, dan doen we dat ter plekke. Het gaat er hier gemoedelijk aan toe.” Verder kunnen tractoreigenaren bij Megens ook terecht om het vermogen van hun tractor te laten testen met een diagnose rapport. Dit diagnoseraapport zegt alles over de conditie van de motor en laat zien of de motor gezond is.

Allround partner

Dat Marco steun heeft van zijn echtgenote Carlijn is meer dan duidelijk. Dochter Maud geeft een verjaardagsfeestje en daarvoor moet het springkussen van de zolder. Carlijn manoeuvreert met de heftruck alsof ze het dagelijks doet. Vooruit, achteruit, draaien, een beetje omhoog, nog hoger: elke aanwijzing verloopt



Klanten kunnen voor alle merken terecht bij Marco Megens.



in de schuur voordat ik eraan toe kwam om 'm op te knappen. De brandstofpomp was kapot maar verder was ie technisch in orde. Het plaatwerk zag er niet uit maar nadat ie terugkwam van de spuiters is 't weer een knap machientje." Vader Wil neemt ons mee naar zijn domein. Als eerste wijst hij naar zijn woonwagen: „Overgenomen van Jos Heijmans. Mijn vrouw Sjan en ik zijn er blij mee. We trekken er regelmatig op uit met vrienden. Altijd staat de Deutz ervoor: type F4 L 514. Die heb ik van Jan van Uden gekocht. Ik probeerde hem tien jaar lang over te halen deze bijzondere trek-ker aan mij te verkopen. Maar hij wilde hem eerder nooit kwijt. Ik maakte er een bankje op voor mijn vrouw en mij, en het windscherm houdt ons lekker uit de wind. Ook heb ik er een snelgang ingezet. Voor-heen liep hij maar 25 kilometer. Nadien met de snel-gang haalt ie 40km/per uur. Verder knapte ik meer-dere Deutz-tractoren op en verkocht ze weer. Maar de Deutz Intrac 2004 die ik zelf ook opknapte, blijft in mijn bezit."

Tweede prijs

Het is carnavalsvakantie en de dochters Maud (7) en Fleur (5) rennen binnen. Ze verlangen ernaar om het springkussen uit te proberen. „En ik rij ook graag met papa op de tractor", vertelt Maud. „En Fleur zit graag op de heftruck." Dat de familie Megens niet alleen openstaat voor hun klanten maar ook voor de gemeenschap, blijkt uit de carnavalsresten in de schuur. De wagen waarmee de buurtschap meereed in de op-

vlekkeloos. In enkele minuten haalt deze bedreven chauffeuse het springkussen van grote hoogte veilig naar de begane grond. Ook in het magazijn weet Carlijn de weg en de administratie en de boekhouding zijn bij haar in goede handen.

Bijzondere trekkers

Vader en zoon Megens hebben hart voor de KLV-vereniging. Wil slaat geen vergadering over, Marco zou net als enkele jaren geleden meer betrokken willen zijn, maar zijn drukke werkzaamheden en de nodige aandacht voor zijn gezin, verhinderen dat. „De filmavond en de kerstrij heb ik nog wel meegepikt. Ook op de showdagen ben ik er graag bij." Marco bezit een Deutz D 6806 uit 1975. „Deze tractor stond jarenlang



Sjan en Wil gaan graag op vakantie met de woonwagen die ze overnamen van Jos Heijmans.

tocht werd hier opgebouwd en ook weer afgebroken. „Maar we haalden met het thema 'Bokkendonk bloeit' de tweede prijs", verteld Wil trots.

Wij wensen vader Wil, zoon Marco en partner Carlijn een prettige samenwerking en succes met hun bedrijf.

Toon en Corrie Bekkers.



De invoering van een T-rijbewijs is alweer bijna 10 jaar een feit, maar de laatste tijd zijn er toch weer ontwikkelingen die voor de houders en aspirant houders belangrijk kunnen zijn. Omdat Fehamec in het verleden bij de invoering van het rijbewijs was betrokken krijgen wij ook de updates van het ministerie toegezonden. Het laatst nieuws omtrent het Nederlandse T-rijbewijs is het einde van de overgangstermijn, Bin-

nen dit overgangstermijn van 10 jaar kreeg of krijgt iedere aanvrager van een nieuw rijbewijs automatisch het T-rijbewijs toegevoegd op het nieuwe Rijbewijs, mits het vorige rijbewijs dateert van voor 1 juli 2015. Die overgangstermijn eindigt op 1 juli 2025 en dat betekent dat na die datum er geen t-rijbewijs meer wordt bijgeschreven of er moet een examen aan vooraf gelegd zijn. Het ministerie gaat ervan uit dat alle rijbewijzen dan zijn vernieuwd, echter er zijn mensen die om welke reden dan ook de aanvragen uitstellen of vergeten. Dat is op zich niet zo erg want je kan een nieuw rijbewijs aanvragen tot 1 jaar nadat je rijbewijs is verlopen. Maar **let op** als je na 1 juli 2025 een nieuw rijbewijs aanvraagt komt het T-rijbewijs er niet meer automatisch op. Dus heb je een rijbewijs van voor 1 juli 2015 en wil je het T-rijbewijs erop hebben, vernieuw dan je rijbewijs voor 1 juli 2025. Als je dat niet doet en je wil een T-rijbewijs dan moet je opnieuw examen doen. Dus dit kost niet alleen veel geld maar kan best ook heel veel moeite kosten. Geen rijbewijs voor een voertuig wat je bestuurd betekent ook dat je dan **niet verzekerd** bent, dus wil je trekker rijden op de openbare weg moet je een T-rijbewijs hebben. Wat is de toestand als je naar het buitenland wil met je trekker, te beginnen in Duitsland mag je met een trekker rijden met een maximale constructie snelheid van 40 Km per uur als je een T of B rijbewijs hebt. Let op dat je het maximale

gewicht niet overschrijd en dat je uitsluitend voor agrarische doeleinden werkt. Voor snelheden sneller als 40 Km per uur geldt een CE rijbewijs en is de minimum leeftijd van de bestuurder 18 jaar. In België mag je zonder rijbewijs een trekker besturen als je voor 1 oktober 1982 bent geboren. Maar je mag dan niet harder kunnen rijden dan 40 Km per uur. Ben je na die datum geboren moet je een rijbewijs G hebben maar mag je een trekker besturen voor Landbouw- en Bosbouwactiviteiten. Minimumleeftijd is 16 jaar maar je mag dan maximaal toegelaten massa (MTM) van 20.000 KG besturen, vanaf 18 jaar mag je tot MTM tot 44 ton besturen. Het Nederlandse T rijbewijs is nog niet geldig in België je moet daar een B rijbewijs hebben en eventueel E als er iets getrokken wordt. Extra opletten wordt het als je geen Landbouw- of bosbouwactiviteiten uitvoert, dus ook als je naar een evenement rijdt dan heb je altijd een B, BE, C1, C1E, C of CE nodig en moet het maximale toegelaten massa gelijk zijn aan het Rijbewijs wat je bezit. In België wordt streng gecontroleerd op rijbewijs maar ook het gebruik waarvoor je op de weg zit b.v. Landbouw of transport. Naar een Show in België rijden wordt gezien als transport als er een wagen achter de trekker hangt. Als een chauffeur jouw trekker bestuurd en hij heeft geen geldig rijbewijs is ook de eigenaar aansprakelijk. Na 1 juli 2025 worden de trekker rijbewijzen uit Duitsland en België ook bij ons erkent en kunnen rijbewijzen uit die landen, bij verhuizing naar Nederland, worden overgezet naar een Nederlands T-rijbewijs. Ten slotte wijzen wij erop dat voor de verzekering in het buitenland de z.g. "groene kaart" getoond moet kunnen worden, ook voor WA verzekeringen, deze toont namelijk aan dat je volgens Nederlands recht bent verzekerd. Voor specifieke vragen kunt U in Nederland terecht bij de RDW, in Duitsland is dat BLU (Bunderverband Lohnunternehmen) en in België de Nationale Centrale Landbouwservice.

Namens Fehamec, Piet van der Poel.



Is het een Fordson tractor of een Werkklust lader?



ik geef *De*
Krik

aan museum.

D



ben zij zich opnieuw gevestigd op de huidige locatie van Werklust Holland bv. De afgebeelde tractor is een van de vroegere modellen, welke is gestationeerd op de fabriek in Apeldoorn, nr. drie dus. Rond 1960, waren de plannen klaar voor de ontwikkeling van de allereerste Werklust wiellader. Medio 1961, was het prototype klaar. Bekend geworden als de OL 507, uitgerust met een 57 pk viercilinder diesel van Ford. Het gewicht was ca. 6.400kg, en voorzien van vierwiel aandrijving werd deze aanvankelijke machine gebaseerd op een Fordson Major. Nochtans verwijderde Werklust de vooras en verving deze door legerassen



van de V.S. achtergelaten in opslagen na het eind van de Tweede Wereldoorlog. Werklust ontwikkelde de definitieve aandrijflijn, maakte een nieuwe cabine, voegde een laadframe en het hydraulische systeem toe en verkocht ca. 50 stuks per jaar in Nederland vanaf 1961 tot 1966. De machine had een hefcapaciteit van 2.400 kg en een capaciteit van 70 tot 80 m3 grond per uur. Een snelle blik in de boeken van die tijd laat

zien dat deze machine FL 39.000,- (ca. EUR 17.500,-) in 1962 kostte! Hoewel de OL 507 zakelijk een succesvolle machine was, werd het spoedig duidelijk dat de over de koplader geen toekomst had. Het veiligheidsaspect werd steeds belangrijker, en in het midden van de jaren '60, was er een toename van de vraag naar voorladers in de grondverzet markt. Met dit gegeven startte Werklust de ontwikkeling van zijn eerste voorlader op wielen. Deze werd echter niet gebaseerd op een Fordson Major, maar een eigen machine werk ontwikkeld die bekend werd als de VL-serie. Het eerste model werd de VL 1300 genoemd en werd aangedreven door een Deutz motor van 139pk, had een eigen gewicht van 9 ton en voorzien van eigen Werklust assen, 4 wiel aandrijving en 4 wiel besturing wat een noviteit was voor die tijd. Er was zelfs een Britse inbreng in deze ontwikkeling aangezien een Twin Disc Powershift deel uit maakte van de aandrijflijn. Deze machine bood een hefkracht van maximum



2.400 kg voor FL 50.000,- (EUR 23.000,-) aan! De productie begon in 1963 en een gemiddelde van 30 machines per jaar werden geproduceerd. Werklust is in de tachtiger jaren begonnen met knikbestuurde wieladers en heeft in die jaren honderden machines gemaakt, na het eerste faillissement is het in de Begemann groep gekomen en is men alle componenten in gaan kopen. Werklust is toen een assemblagefabriek geworden na het tweede faillissement is men gaan samenwerken met het Zweedse Maskin Ljungby Maskin Op dit moment is Werklust de importeur voor deze machines als je meer over de historie wil zien kijk dan op de website www.werklust.nl of op de site





ren gescheurd en de tank was lek. De hefcilinders zaten zo vast, dat we voor het transport de steunen hebben doorgeslepen om hem redelijk te kunnen laden. De hydrauliekslangen waren zo verweerd dat we er geen druk meer op durfde te zetten, bang dat ze zouden scheuren. We hebben deze trekker een aantal jaren in deze toestand bij Siemei bewaard maar op een zeker moment moet je toch beslissen wat je ermee gaat doen, er is toen gekozen voor restaureren. Gerard Haazen van "Haazen Hydrauliek" in Veghel wilde ons wel helpen met het repareren en afstellen van

van www.bouwmachinesvantoen-archief.nl hier zie je alle info over werklust.

Terug naar onze Werklust-Fordson, toen de machines van het Bouw en Wegmuseum in Harderwijk -dat ging sluiten- en hun collectie ergens anders moest worden ondergebracht kreeg SIEMEi in Veghel de kans om een aantal unieke machines uit hun collectie over te nemen. Een kans die we ons niet lieten ontgaan. Bij de collectie die naar Veghel kwam waren o.a. 3 Werklust machines. Een van die machines is de Werklust nr. 3 gebouwd in de eerste werkplaats in Vaassen Gld. Dit is de derde machine ooit bij hun gebouwd met een voorlader bak en een snelkoppelsysteem waardoor je er ook een dooser-blad aan kon monteren. De trekker heeft eerder ongetwijfeld een werkzaam leven gehad



bij een aannemer of loonwerker. Hij is wederom ingehuurd bij Werklust en werd bestemd als eyecatcher voor hun kantoor in Apeldoorn. Naar alle zekerheid heeft hij daarvoor een opknappbeurt gehad. Naar de verhalen die we hoorden heeft hij toen 17 of 18 jaar in de buitenlucht moeten bivakkeren en dat was hem dan ook aan te zien toen hij in Veghel arriveerde. Het plaatwerk was op plaatsen doorgeroest, banden wa-

de pomp. Ook heeft hij via zijn contacten gezorgd voor de revisie van de cilinders, waarbij bleek dat de bakcilinder niet meer te redden was dus moesten we daar een nieuwe voor kopen. Alle hydrauliekslangen en de koppelingen zijn vervangen en in een aantal draaipunten hebben we nieuwe bussen gemaakt. De pompunit zit voor op de trekker gemonteerd net als de hydrauliek tank. De aandrijving van de pomp heeft nogal wat zorg gekost om hem soepel te laten lopen. Als dat niet goed is gaan de krukaslagers kapot omdat de pomp daar rechtstreeks aan is gekoppeld. Hierna moest er gewerkt worden aan de trekker zelf. De voorlader en het frame zijn compleet gedemonteerd op zich geen moeilijk werk maar als zo'n machine meer als 20 jaar buiten heeft gestaan is het toch wel een dingetje om alles los te krijgen. Na het verwijderen van de wielgewichten en het soms hele slechte plaatwerk konden we ons concentreren op het techniek van de trekker. We begonnen met de motor onder handen te nemen. Cilinderkop verwijderd en de zuigers gecontroleerd, die vielen niet tegen, dus die hebben we mooi laten zitten. Alle pakkingen en keerringen zijn vernieuwd tot en met de pakking van het



distributiedeksel. Ook het vliegwiel moest eraf om de krukaskering te vernieuwen er moest toch een nieuwe koppelingsplaat in en de price as moest gecontroleerd worden. Ook de versnellingsbak is gecontroleerd maar daar was met nieuwe olie en schoonmaken van de bak alles wel opgelost. Intussen waren andere vrijwilligers de vooras aan het demonteren zowel de fuseebussen als de wiellagers hadden veel geleden dus moesten er nieuwe in. Er zat een brandstoftank op



met 2 vuldoppen, die hoort op een petroleum trekker. Je kon er dwars doorheen kijken dus we moesten toch iets anders hebben. In Maurik vonden we een Fordliefhebber die voor de onderdelen een Fordson Major had gesloopt, en daar konden we een gebruikte tank kopen en gelukkig van het goede model. Nadat het stuurhuis van nieuwe lagers was voorzien kon de tank gemonteerd worden. Intussen was de vooras zo



goed als klaar, maar eerst wilde we de motor laten proefdraaien en dat was maar goed ook. De motor startte vrij snel maar rammelde zo hard, dat we niet wisten hoe snel we hem moesten afzetten. Goede raad was duur zegt een spreekwoord. Dan maar weer advies vragen bij een Fordsonspecialist, hij vermoedde dat de borging niet in de nokkenas zat. Prachtig maar de 2 halve maantjes die hij bedoelde pasten er niet in, het gat was te groot. De frontplaat en de nokkenas van verschillende motoren, dus hadden we een probleem want onderdelen van een 70 jaar oude trek-



ker die kun je niet zomaar bestellen. Via ons contactadres kreeg ik een telefoonnummer van iemand bij Hoozevee in Drenthe. Hij had de goeie frontplaat liggen en wij konden hem wel kopen, voor € 125,-- bracht hij hem netjes thuis. Nu ging het proef draaien een stuk beter. Intussen was het ventielenblok ook gereviseerd en hebben we het oude leiding werk nogal veel vervangen door slangen en kon het opbouwen beginnen. Dit is door de vrijwilligers van Siemei prima gedaan. Alles functioneert nu en er staat wel een unieke machine bij het museum. Eind maart is hij mee geweest naar de Ford werkdag in Loosbroek, waar veel mensen enthousiast waren van de gereviseerde Fordson/Werklust lader. Hij is prachtig om te zien, maar om er mee te werken moet je spierballen hebben.

Heb jij ook een trekker gerestaureerd en wil een verhaal in dit mooie blad meld je even bij de redactie en wij zorgen ervoor.

Met vriendelijk groet, namens Siemei in Veghel
Piet van der Poel



UNIVERSELE ELASTIEKEN

IN ALLE MATEN,
GESCHIKT VOOR OA:

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



AD MANDERS

06-23 69 44 34

A.MANDERS01@ONSNET.NU

HOEKSTRAAT 16

5674 NP NUENEN

ZEIL ZONDER RINGEN
VASTMAKEN MET KWIKCLIPS



L.Janssen
Motorenrevisie

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

CASE II STEYR
AGRICULTURE

ABEKSERVICE



De Beeke 3 5469 DV Erp

tel: 0413 - 212174

www.abekservice.nl

WWW.EUROFARMTOYS.NL

LANDBOUWMINIATUREN - TRAMPOLINES

De grootste collectie farmtoys van Zuid-Nederland!

EUROFARMTOYS@HOTMAIL.COM

DOEVENDANS

+31 (0)412 - 482214

Bezoek op afspraak

bruder

BRITAINS

10a

GLANS

weise-toys

YONSCOT

ERTL

ROS

WIKING

U-Modelbouw

FIRST CRANT

SPECCAST

Schuco

CAT

siku

Doevendans - Bernhardweg 19 - 5394 AG - Oijen





SFV VIERZON

VIVE LA FRANCE

Deel 2



SFV gaat voor vernieuwing

Na de oorlog zorgde het Marshallplan vanaf 1947 voor een opleving van de landbouwmotorisering. Ook de SFV profiteerde van de geboden kansen. Zo bracht het bedrijf in 1950 het type 302 op de markt als opvolger van de HV2, hij werd gebouwd in de fabriek van Schneider in Le Creusot. De trekker bleef in productie tot 1958. De 302 kreeg het gezelschap van de 551 in 1951 en de 402 in 1953, deze laatste was de opvolger van de 401 en werd gedeeltelijk gebouwd (chassis, tandwielen, aandrijving) in het 'arsenal' (wapenfabriek) in Lunéville en vervolgens geassembleerd in de voormalige Lorraine-Dietrich fabriek in Bagnères de Bigorre. Het type 551 was een zwaardere uitvoering van de 402, geschikt voor zwaar landbouwwerk, met name de bediening van de getrokken maaidorsers. Met zijn motor met een inhoud van 12760 cc en een vermogen van 60/52 pk was hij op dat ogenblik de

In 1950 werd het type 302 geïntroduceerd als opvolger van de HV2 en was één van de grootste verkoopssuccessen van de SFV!

zwaarste Vierzon. De trekker kon 4-schaarploegen aan maar de transmissie, 'geërfd' van eerdere modellen was een beetje zwak t.o.v. het vermogen dat door de



motor werd geleverd. De 551 werd geproduceerd tot 1957. Eind jaren veertig, begin jaren vijftig ging het met Vierzon zo goed dat er maandelijks 170 trekkers werden gebouwd. De grootste jaarproductie werd in 1955 gehaald, toen werden er in één jaar 5.000 trekkers gebouwd. In die periode werden de trekkers in onze contreien ingevoerd door de firma Max Buyck uit

Anzegem (West-Vlaanderen)

die trouwens ook loondorser was. Dealers zijn er in Nederland volgens onze informatie nooit geweest, De enkele exemplaren in Zeeuws-Vlaanderen en Brabant zijn waarschijnlijk door Max Buyck via lokale Nederlandse dealers

verkocht. Het type 302 dat in 1950 geïntroduceerd werd, was één van de grootste verkoopssuccessen van de SFV! De

SFV 302 werd tussen 1950 en 1958 geproduceerd, de

eerste modellen in de fabriek in Vierzon, daarna werd de productie overgebracht naar de fabriek van Schneider in Le Creusot (Saône et Loire). Het gamma kleine tractoren werd verder uitgebreid met de 201 (1953-



1957) en de CGM 141. Laatstgenoemde was het kleinste model dat onder de naam SFV Vierzon werd verkocht, maar was eigenlijk een Duitse Stihl trekker. De trekker werd wel in Frankrijk geproduceerd (of geassembleerd) door de Compagnie Générale de Mécanique in Soissons, maar door het dealernet van SFV verkocht. De lichte trekker met 14 pk motor en ZF-transmissie met vier versnellingen had al snel met problemen te kampen. Deze vreemde eend in de bijt genoot sowieso al niet het vertrouwen van de klanten waar-

door de CGM trekker snel werd afgevoerd. Wel werd er nog een beperkte serie van de CGM 142 gebouwd. In de marge kunnen we nog vertellen dat SFV in 1955 hun concurrent Brouhot had opgekocht, het bedrijf was virtueel failliet maar door die overname kreeg SFV wel alle bedrijfsgebouwen machines inclusief en het gamma hogedrukpersen van Brouhot in handen. SFV had echter geen zin om hun trekkers te gaan produceren in de pas verworven gebouwen. Hun voorkeur

De 551 uit 1951 was een echte dorstractor en met zijn 60 pk aan de riemschijf de zwaarste Vierzon trekker. Het was een dure trekker waardoor de verkoopcijfers niet echt hoog waren.

ging uit naar diversificatie richting landbouwmachines i.p.v. trekkers! Een deel van de tractorproductie werd daarom toevertrouwd aan de SFAC in Creusot en een ander deel aan het bedrijf Lorraine-Dietrich! In 1956 werd in Frankrijk, speciaal voor landbouwtractoren, de belastingvrije diesel ingevoerd en werd 'diesel' een vertrouwd woord in de landbouw. Maar tegelijkertijd ontnam de introductie van de landbouwdiesel SF Vierzon één van de belangrijkste troeven van de tweetakt-semidieselmotor, namelijk brandstofbesparing. SFV realiseerde zich 'plots' dat hun motoren hopeloos verouderd waren en introduceerde daarom in 1958 twee nieuwe tractoren, de 303 en 403, die uitgerust waren



De 402 was de opvolger van de 401. De trekker met een vermogen van 45 pk werd van 1953 tot 1958 gebouwd in Bagnères de Bigorre.

met 2-cilinder lagedruk dieselmotoren. Er werd veel van deze tractoren verwacht maar ze brachten niet het verwachte commercieel succes. Er doken namelijk al snel problemen op met de motor. Daarom werd de 303 onmiddellijk uit productie genomen maar het was vooral de 403 die het moest ontgelden. Krukassen die braken, cilinders die te snel uitsleten door een te kleine luchtfilter, het middelste lager werd te weinig ge-



smeerd, een voorbijgestreefd thermo sifon koelsysteem enz. Bij SFV moest dus in razend tempo naar oplossingen worden gezocht, maar het duurde verschillende weken eer er een plan uitgewerkt was om de problemen aan te pakken. Zo werd er o.a een extra lager aan de krukas toegevoegd, ook een andere dieselpomp en nog een aantal aan-



passingen maar zelfs dan konden niet alle problemen afdoende opgelost worden. Van de 403 werden minstens 1074 exemplaren geproduceerd, waarvan er 474 terug naar de fabriek moesten om gereviseerd te worden. De 403 trekker werd daarna omgedoopt tot 403D en dat type leek meer betrouwbaar. In 1957



werd de 552 gebouwd, hun zwaarste trekker ooit van SFV. Hij had wel dezelfde 1-cilinder gloeikopmotor als de 551 maar het vermogen werd opgevoerd tot 65 pk. Het was een moderne trekker met een onweerstaanbaar mooi design, jammer dat hij 10 jaar te laat werd geïntroduceerd. De tractor had een voor zijn tijd innovatief frontpaneel in composietmateriaal (polyester) dat naar rechts kon scharnieren. De 552, die gebouwd werd in Lunéville, bleef slechts een jaar in productie. Er werden alles bij elkaar 95 exemplaren



De 303 met 30 pk werd geproduceerd vanaf 1958 tot 1959. Technische problemen deden de trekkers de das om. Van de 1074 gebouwde exemplaren moesten er 474 terug naar de fabriek om gereviseerd te worden.

van deze trekker geproduceerd, inclusief de omgebouwde 551 trekkers. Daarvan zijn er 27 (of bijna één derde) naar Egypte gegaan, de rest was voor de Franse markt. De exemplaren voor Egypte hadden geen polyester front maar gewoon een plaatstalen versie. De Franse loonwerkers hadden zich ook al kritisch uitgelaten over dat polyester frontpaneel, te kwetsbaar vonden ze. In 1958 werd het Amerikaanse bedrijf Case voor 30% aandeelhouder bij



SFV maar er werden toch nog twee nieuwe tractortypen geïntroduceerd, namelijk de super 202 en de 203, laatstgenoemde verkrijgbaar in standaard- en Vigneron (wijngaard) uitvoering en uitgerust met naar keuze een Peugeot benzinemotor of een Normag dieselmotor. Na het plotse wegvallen van de 303 moest trouwens die leemte snel opgevuld worden want het bleef met Vierzon van kwaad naar erger gaan. De financiële situatie van SFV was ondertussen zo hachelijk dat Case genoodzaakt was om op 13 juli 1959 de volledige controle over het bedrijf over te nemen. Om te redden wat



Is dit een Vierzon of is hij het niet? Blijkbaar beiden want onder deze als Vierzon 202 vermomde trekker schuilt in werkelijkheid een Massey-Harris Pony. Wel een mooi trekkertje!



er nog te redden viel werd eind 1959 de SFV Super 204 geïntroduceerd. Het zou uiteindelijk de laatste echte trekker met éencilinder gloeikopmotor zijn. Case had voor deze trekker een productie van 1600 trekkers gepland, maar het werden er uiteindelijk maar 500. De Super 204 trekker had een voor die tijd zeer modern uiterlijk waarvan het plaatwerk grotendeels uit kunststof bestond.

Aanvankelijk werd hij nog in de groengele kleuren van Vierzon aangeboden maar in 1960 werden de nog resterende Super 204 in de kleuren van Case gespoten. Deze trekker kon net als de

203 naar wens geleverd worden met een benzinemotor van Peugeot of een één- of tweecilinder Normag dieselmotor. Ondertussen voltrok er een sociaal bloedbad in de fabriek. Tussen mei en juli van 1959 werden er 1100 werknemers ontslagen en nog eens 487 in 1960. In de loop van dat jaar viel definitief het doek over de S.F.V Vierzon. Opnieuw dus een monument van een Franse trekker die in de nevelen van de tijd is verdwenen! Onlangs lasen we trouwens in een regionale krant uit Vierzon (januari 1924) een verontrustend verhaal over het (huidig) gebrek aan aandacht voor deze toch markante trekker die duizenden mensen heeft beroerd! Hier een kort samengevat stukje uit dit artikel: "Het is dit jaar negentig jaar geleden dat de eerste Vierzon trekker de fabriek in Vierzon verliet en... Ja en, ja niks meer! Dat de fabriek van SFV een historisch monument is, tenminste de voorgevel, dat weten we nog. En ook dat de stad Vierzon een zeer mooie verzameling tractoren heeft, die echter in het niets verdwijnt vergeleken met de passie en de collecties van vele verzamelaars in Frankrijk en ver daarbuiten. Als dit zo doorgaat, weten we over tien jaar zelfs niet meer dat er in Vierzon ooit tractoren werden gebouwd!"



In 2003 werd er door de Franse postzegen uitgebracht met een Vierzon. Niet elk trekkermerk valt deze eer te beurt.

Hoe het verder ging

Na het stopzetten van de productie van Vierzon tractoren wordt de Case-fabriek opnieuw opgestart, rond





1963 werken er ongeveer 1000 mensen. Maar de fabriek is niet meer dan een schakel in een grote keten. Veel afdelingen in de fabriek werden gewoon gesloten en er wordt niets meer gebouwd, alleen nog geassembleerd. Alle onderdelen komen uit de Verenigde Staten of worden betrokken van gespecialiseerde leveranciers. Naast Case tractoren voor de Franse markt zoals



Een folder van een opraappers Case F330. Deze pers werd ook in Vierzon geassembleerd en was verkrijgbaar met koordbinding of staaldraad.

de viercilinders 530, 630 en 730 werden in de jaren zestig, maaidorsers maïshakelaars, opraappers en nog vele andere landbouw-werktuigen geassembleerd. Vanaf 1969 concentreerde de Case Company zich geleidelijk op de productie van graaflaadcombinaties voor openbare werken en de bouwsector. Het begon met de kleine' skidsteer 'Uniloader 1530 maar het 'uithangbord' van de Vierzon fabriek werden de graaflaadmachines

zoals de W 20, ook "backhoeladers" genoemd. Maar slecht nieuws is nooit veraf want in 1967-68 krijgt het bedrijf een andere tegenslag te verwerken als bekend wordt dat de Amerikaanse Tenneco Groep Case heeft



overgenomen. En dat was nog maar het begin, want in 1972 kocht Tenneco het Britse David Brown Tractors, dat samengevoegd wordt met de Case-activiteiten. De concurrentie op de Franse markt wordt zo groot dat Case besloot om op te houden met de tractorproductie in Vierzon. Tenneco blijft echter op het overnamepad want in 1984 werd de landbouwdivisie International Harvester gekocht en fuseerde die met Case. Alle landbouwproducten dragen eerst het Case 'Internatio-nal' label, later wordt dat Case IH. Tot slot koopt Ten-neco in 1986 Steiger Tractor, de fabrikant van de grote groene kniktrekkers. In 1994 besluit



Tenneco zich terug te trekken uit de agrarische sector en verkoopt 35% van de ondertussen gevormde Case Corporation. In 1999 wordt het bedrijf overgenomen door de Fiat 'Geotech' Groep en fuseert met New Holland Agriculture tot CNH Global. Bij Case in Vierzon ging het ook van kwaad tot erger. In 1994, het jaar dat Tenneco besloot zich uit de landbouw terug te trekken, wordt het nieuws bekend dat de fabriek in Vierzon gesloten zou worden. Ondanks maanden van strijd wordt de Case fabriek in Vierzon op 15 december 1995 voorgoed gesloten en werd de productie overgebracht naar Crépy-en-Valois. Die locatie was

In 1994 werd door Case de sluiting van de Vierzon fabriek aangekondigd en braken er maandlange protesten uit. Toch werd de fabriek gesloten en de productie overgeheveld naar de fabriek in Crépy-en-Valois.

oort de belangrijkste fabriek van Poclairn vóór de overname door Case, die na de overname door Fiat, fuseerde met New Holland. En ook dit verhaal kent ook een ongelukkig einde want de fabriek in Crépy wordt in 2001 eveneens definitief opgedoekt!

Frans Vanbaelen

In de kijker

Deze Vierzon H1 oldtimer is eigendom van Wim van Melis junior. Hij erfde die van zijn vader Wim senior, die ook een gepassioneerde verzamelaar was maar jammer genoeg al enkele jaren geleden is overleden. Vader Wim kocht deze H1 trekker een eeuwigheid geleden via een handelaar. De trekker verkeerde toen in een erbarmelijke staat. Van het plaatwerk bleef er nog weinig of niets over, het ergste was dat er ook enkele vitale onderdelen ontbraken. Zo was, om maar iets te noemen o.a. de volledige vooras spoorloos en ook de remmen waren allesbehalve compleet! Al even erg was het met de motor gesteld, alle draaiende delen waren totaal versleten. Er zat dan ook niets anders op dan de volledige trekker te ontmantelen en alles wat slecht en/of versleten was te vervangen. Zo heeft Wim volledig nieuw plaatwerk gemaakt of waar nodig vernieuwd. Ook een nieuwe vooras werd door hemzelf gemaakt. De motor werd eveneens gedemonteerd en de zuiger en het drijfstanglager vervangen door nieuwe exemplaren. Tot slot werd de trekker in zijn originele kleuren gespoten zodat hij opnieuw schittert als in zijn jonge jaren. "Het was een hels karwei maar het was wel de moeite waard" vertelde vader Wim ons jaren geleden



De Vierzon H1 van Wim van Melis na de restauratie

tijdens één van die oldtimershows waar hij altijd een graag geziene gast was. Wat zijn mooi gerestaureerde oldtimer betreft wees Wim ons nog op een paar punten, "mijn H1 is er een van de eerste generatie, een met een spitse neus, de latere modellen hadden allemaal een ronde neus" (in Frankrijk spreekt men van 'nez pointu en nez rond'). En, zo gaat hij verder "omdat de trekker met een (optionele) lier is uitgerust denk ik dat de trekker ooit in de bosbouw moet gebruikt zijn om bomen uit de bossen te slepen".

Frans Vanbaelen

LEON VAN UDEN

TRANSPORT

Handelsonderneming

A. HEESAKKERS

De Smalspoorman



Werkplaats

Showroom-werkplaats

www.smalspoortrekkers.com

Oud nieuws uit

©J.R

1968

NIEUWS UIT HARSEWINKEL



Claas denkt verder. De belangrijkste steunpilaar blijven uiteraard de maaidorsers, en dan vooral de zelfrijdende. Vorig jaar kwam de Senator uit, de machine voor werkbreedtes van drie meter en meer, die ons op het eerste gezicht verraste omdat hij niet het gebruikelijke grillige uiterlijk heeft, maar voor het eerst een goed gevormde structuur. De twee nieuwe maaidorsers Cornet en Cosmos voor de kleinere bedrijven hebben nu ook deze nieuwe vorm. 29 of 38 pk met werkbreedtes van 1800 en 2100 millimeter zouden sommige middelgrote bedrijven tevreden moeten stellen. Claas doet de moeite om de getrokken Garant te bewerken - maar we vragen ons af of zijn tijd niet ten einde loopt. Hoe dan ook durft Claas de toekomst in een heel ander gebied in te gaan (zo wordt ons toegefluisterd). Met de al lang vervlogen Huckepack had de fabriek al een universeel apparaat uitgeprobeerd dat zoveel mogelijk toepassingen op één chassis combineerde. Het idee is plausibel omdat niemand



CLAAS

het leuk vindt om dure machines in de stal te hebben staan die maar één keer per jaar twee weken draaien. Daarom hebben de vindingrijke Claas-ingenieurs het Huckepack-idee volledig heroverwogen en een (topgeheim!) tractorproject in gang gezet. Deze HSG doet meer denken aan een wegtrekker met even grote wielen en een hoekige cabine, maar is dan volledig uitgerust met vierwielaandrijving, aftakassen en hydrauliek. De afkorting staat voor hydrostatische transmissie, wat het hart en startpunt van de ontwikkeling is. De tractor zou zich rond de versnellingsbak hebben gevormd. Wij zijn erg enthousiast over de uitkomst van deze ontwikkeling.



SCANDINAVISCH ONTWERP

Naar onze mening is het merk Valmet, aan de rand van de wereld gebouwd, maar zeker actief in Finland. Nadat het 900-model vorig jaar een modern ontwerp en nieuwe technologie introduceerde, breidt de Valtra-fabriek nu het assortiment uit en introduceert de 500 (54 pk) en 700 (75 pk), uitgerust met de eigen motoren van de fabriek. Opvallend is de veiligheidscabine (in Finland wettelijk verplicht) met extra geluids- maar vooral koudebescherming. Wat in deze Scandinavische landen geen overbodige luxe zal zijn.





AUSTRALISCHE ZAAIER



CIKKELENDE HARKEN

Bucher-Guyer uit Niederweningen, kanton Zürich, is een van de kleine, fijne landbouwtechnologie-specialisten waarvan er veel zijn in Zwitserland. Bucher heeft dit jaar een nieuw product, waarschijnlijk een geheel nieuwe ontwikkeling: de "rotorhark" voor het hooien monteert zes harken op een rond frame, die dankzij slimme mechanica zo kunnen worden bestuurd dat ze een schoon zwad op de weide toveren. Voor dit apparaat zullen er waarschijnlijk veel geïnteresseerde zijn. Er zijn zelfs al gesprekken gaande met het beviende Maschinenfabrik Fahr in Gottmadingen.



De Weense motorenfabriek Warchalowski vertrouwd tot nu toe (en geheel zoals verwacht, gezien deze naam) op eigen motoren met een merkwaardige V-opstelling van de cilinders. Maar voor de nieuwe tractortypen WT32 en WT 45 worden nu motoren van IHC gebruikt. Met de modellen BD-144 en BD-154 bouwt Warchalowski nu puur confectie-tractoren (volledig gemaakt van aangekochte onderdelen), hun lage zwaartepunt, en vierwielaandrijving zullen in Oostenrijk zeker goed ontvangen worden.

IHC MOTOR



HEUVELLADER



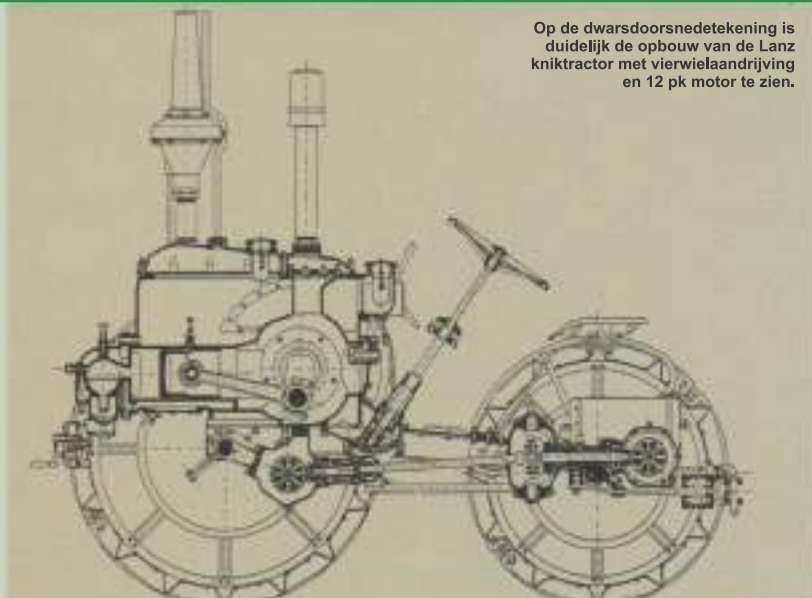
Hagedorn denkt ook aan kleinere bedrijven en presenteert de opraapwagens LN en LT. De LN kan als hooglader tot 15 kuub ruwvoer bevatten met een pickupbreedte van 1,6 meter. De LT is ontworpen als laaglader met een laag zwaartepunt en compacte buitenafmetingen, wat hem interessant maakt voor smalle terreinen in heuvelachtig terrein. Beide opraapwagens worden standaard geleverd zonder messen, deze moeten wel extra bijbesteld worden.

SLIMME KNIKKER





Op de dwarsdoorsnedetekening is duidelijk de opbouw van de Lanz kniktractor met vierwielaandrijving en 12 pk motor te zien.



vroege poging om een eenvoudig geconstrueerde motor zo te trainen dat hij een hoge brandstof tolerantie heeft, wat betekent dat hij bijna alle vloeistoffen kan verteren: van lamp-petroleum tot visolie en teerolie tot goedkope zware olie, alle brandstoffen die op dat moment beschikbaar waren. Uiteraard ook paraffine, plantaardige olie en diesel. Huber zet deze ontwikkeling van Akroyd verder door. Hij zorgt voor de doorbraak toen hij overstapte van het viertakt- naar het tweetaktsysteem. In plaats van bij twee omwentelingen, voert een tweetaktmotor elke draai één arbeidscyclus uit op de krukas, wat zorgt voor een hogere vermogensdichtheid bij lage snelheden. Er zijn geen kleppen, nokkassen of bedieningsschuiven - de gasuitwisseling wordt geregeld door wat er toch al is: de zuiger. In plaats van een ontstekingsysteem of carburateur is een eenvoudige injectiepomp en een gloeiëkegel die in de verbrandingskamer steekt, waar de brandstof ontbrandt voldoende. Voor aanvang wordt deze met behulp van een warmtelamp op rood gloeiend gebracht. In 1921 plaatste Huber zijn horizontale gloeiëkopmotor op een bestuurbaar chassis met stoel, en de eerste Bulldog was geboren: de HL 12 trekt krachtig dankzij 12 pk motor met laag toerental en hoog koppel. Hoewel hij langzaam is (minder dan vijf km/u), kan hij meerdere paarden voor de boer vervangen. Alleen bij zwaar werk zoals diepploegen of

cultiveren bereikt de achterwielaangedreven HL 12 snel zijn grenzen en draaien, ondanks de ijzeren wielen met kammen deze herhaaldelijk rond in het zand. Een idee dat de Lanz-ingenieurs tijdens de Eerste Wereldoorlog al voor het leger hadden ontwikkeld, helpt: een vervoermiddel met vierwielaandrijving. Hoewel die nooit voorbij de prototypefase is gekomen, weten de mensen in Mannheim wel hoe je zo'n aandrijving moet bouwen. Het vermogen van de Bulldog-motor wordt via een ketting via een koppeling en tussenas overgebracht naar een tandwieldifferentieel met twee zonnewielen. Een zonnewiel roteert de cardanas. Het ene deel van de aandrijving op het achterwiel, het andere werkt via een secundaire as op het voordifferentieel. De technici hadden toen al lang ontdekt dat grotere voorwielen voor betere geleiding en trekkracht zorgen op moeilijk terrein. Dienovereenkomstig hebben ze de diameter aan de voorkant vastgesteld op 1050 millimeter, dat is 20 centimeter groter dan die van de achterwielen. Om de tractie te vergroten, zijn extra hellende grijpers geïnstalleerd, waarbij de tegenovergestelde helling van de linker- en rechterwielen bedoeld is om de rechtuit stabiliteit te garanderen. In plaats van een fusee te gebruiken, gebruikt Lanz een scharnier onder de stoel van de HP, waarrond het voorste deel van de Bulldog, inclusief de motor, aandrijving, water- en brandstoftank, tegen



Het drieklawmechanisme van de koppeling is duidelijk zichtbaar door het draaiende vliegwiel.



De oliepomp transporteert de smeerolie via koperen leidingen rechtstreeks naar de smeerpunten.



echts bevinden zich de organen voor regeling en injectie van de gloeikopmotor. Hier wordt ook het stuur geplaatst om te kunnen starten.



het achterste deel met de trekhaak en achterwielaandrijving kan draaien. De knikbesturings Bulldog is geboren. De motor komt in principe overeen met die van de HL 12, maar is achterstevoren gebouwd. Visueel alleen al meteen herkenbaar aan de links gemonteerde uitlaat in plaats van rechts. De nieuwe HP Bulldog trekt zich uitstekend voort in het veld dankzij zijn vier aangedreven wielen, maar de 'kamwielen' zijn simpelweg te grof voor de

reis naar het veld. De oplossing hiervoor is "wegbanden". Men denkt aan rubberringen of zelfs "luchtbanden". Om het gerammel op de weg in ieder geval te stoppen zijn deze "banden" niets meer dan ijzeren ringen die om de wielen worden geplaatst en met schroeven worden vastgezet. Dat moet qua comfort toch wel genoeg zijn anno 1923. Om ons te laten zien hoe dat moet; verwarmt Hermann Layher, die voorzitter van het



Met massier rubberen banden van Continental en zelfs een rugleuning





Deze hendel wordt gebruikt om de snelheid te variëren; links zie je het stuurvergrendelingsmechanisme.

Autotechnologiemusea in Sinsheim en Speyer, de tractor waar hij al lang naar op zoek was grondig voor met behulp van een gasbrander. Na een paar minuten gloeit de neus in de cilinderkop. Het stuur van de kniktrekker wordt op de krukasstomp gestoken en wordt tegen de compressie "geschommeld". Het stuurwiel kan alleen tussen de spaken van het rechter voorwiel door op de krukas gestoken worden. Dus mag de bestuurder niet vergeten om het stuurwiel eruit te halen. Omdat er geen versnellingsbak is en dus niet vrij draait, zal de Bulldog anders meteen wegrijden

en voor veel verbogen metaal veroorzaken. De 6,2-liter eencilinder "komt" na kort aanschommelen en begint onmiddellijk krachtig te brullen. Hermann Layher gaat zitten en laat de koppelingshendel los en de Bulldog neemt een rustig looptempo aan, schakelen kan niet. Er zijn geen snelle of langzame versnellingen. Het enige dat een beetje kan worden geregeld, is de snelheid van de motor. Bij maximale prestaties is deze 420 omw/min en zorgt voor een topsnelheid van 4,3 km/u. In het veld wordt door de weerstand de snelheid wat verlaagd, en wordt 3,6 km/u.. Nu

KONTAKTADRESSE

Hermann Layher
Technik-Museum Sinsheim
www.technik-museum.de

Van de voorkant kun je duidelijk zien wat de Bulldog zijn naam aan ontleent. Knobbelige cilinderkop heeft i weg van een hondengezi





Vierwiel aandrijving: De cardanas brengen de kracht over op het scharnierpunt. In tegenstelling tot de H.L-Bulldog zijn bij de HP de tandwielien ingebouwd.



Het remblok heeft het formaat van een luciferdoosje en moest voldoende zijn voor de vertraging ". De dubbele kruk spant de klauwen van de parkeerrem.



mag ik het stuur van het ijzeren monster overnemen. Ik beweeg de koppelingshendel naar rechts en beweeg de koppelingsschoenen. De Bulldog dendert meteen weg, er is geen risico op afslaan door het krachtige koppel rijdt de HP vierwielige gelede bulldog schoon en vrij nauwkeurig, maar in bochten wordt het lastiger. De boeren moesten voorzichtig zijn, omdat de machine gevoelig was voor kantelen, vooral als hij zwaar materieel sleepte. Omdat de Bulldog ook gemaakt is voor het trekken van aanhangwagens, is er een rem aan boord. Een van de milde varianten, die erg belangrijk is, vooral bergafwaarts met aanhangers, maar vaak niet genoeg is. Dan kan de bestuurder ook de parkeerrem een stukje aantrekken. Na een aantal ronden en versierd met de gebruikelijke oliedruppels van de Bulldog op het gezicht, is het tijd om de rit te beëindigen. Om dit te doen, beweegt u de koppelingshendel naar links, waardoor het vlieg wiel en de aandrijfpoelie van elkaar worden gescheiden en er een wrijvingsoppervlak ter grootte van een luciferdoosje ontstaat op de

buitenste aandrijfpoelie die is verbonden met de kettingaandrijving. Dit veroorzaakt alleen een merkbare vertraging als er hard aan de hendel wordt getrokken. Voor een permanente houvast is dit echter niet voldoende: om de tractor vast te zetten, grijpen een paar remblokken, die worden vastgedraaid door het draaien van een spindel, de tussenas van de voorwiel aandrijving vast en fixeeren zo de aandrijving. Er is overigens geen achteruitversnelling; je zet de motor even stil en laat hem in de tegenovergestelde richting draaien – alleen mogelijk dankzij het tweetaktproces. Door experts kan dit worden gedaan zonder af te stappen, met behulp van gerichte "injectiestoten" met behulp van de hendel van de pomp. Het lijkt allemaal heel ouwerwets, maar onze rit bewijst hoe geavanceerd deze Bulldog voor zijn tijd is. En hoeveel werk het gemakkelijker heeft gemaakt. Precies wat Fritz Huber in gedachten had toen hij zijn tweetaktgloeikop ontwikkelde. Een concept dat destijds zo vooruitstrevend was dat het tot in de jaren vijftig voor hoge verkoop aan-

tallen bij Lanz zorgde, een revolutie teweegbracht in de landbouwindustrie en zo de basis vormde voor het voeden van de bevolking. De toekomst van de eerste Lanz knikgestuurde tractor ziet er echter minder rooskleurig uit. Vierwiel aandrijvingstechnologie en gelede besturing maken het nogal duur, te duur voor de meeste boeren. Al snel was er niet genoeg vermogen meer voor grotere meerschaaarploegen; de Mannheimers probeerden dit te compenseren door de snelheid te verhogen naar 500 omw/min, wat een vermogen van 15 pk verzekerde - maar in 1926 was de tijd van de HP kniktrekker voorbij. Dat jaar maakte de grote Bulldog zijn debuut, die niet alleen 22 pk in het veld bracht uit een cilinderinhoud van 10,3 liter, maar ook beschikte over een echte vierversnellingsbak. In zijn basisvorm zal deze tot halverwege de jaren vijftig de Duitse velden domineren.

Tekst: Dirk W. Köster

Foto's: Stephan R. Arnold

T Broks

Agrarische handelsonderneming en dienstverlening

In en verkoop en reparatie

Aarle-Rixtel
06 - 12290484

Kersten 
Agri-handelsonderneming

Den Dungen

Mob. René: 06-13687487 Niels: 06-33532867
www.kerstenagri.nl

Museum
*Hoeve
Strobol*

Ambachtelijk museum op 1600 m²
www.hoestrobol.nl

Pastoor Clercxstraat 34 5465 RH Zijtaart
tel: (0413) 36 33 74 fax: (0413) 34 26 14



Riverside Sales BV
 Keukenbeemd 14
 5741FV 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
 Oecertificeerd 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@vovleutenelektrotechniek.nl

STOPCONTACT TRACTOR



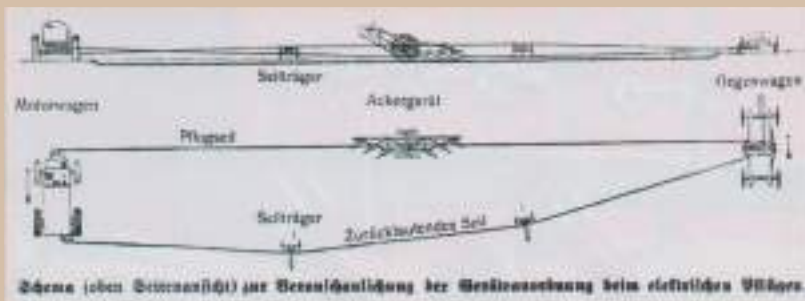
werd Werner v. Siemens het patent voor de eerste elektrische ploeg verleend. Tegenwoordig is een stopcontact in elke kamer een vanzelfsprekendheid, maar elektriciteit (toen spraken we nog over elektriciteit) was toen nog niet overal verkrijgbaar. In een artikel uit 1912 over elektriciteit op het gebied van de landbouw is het volgende te lezen: "In de toekomst zal elektriciteit steeds meer op het platte land uitbreiden, omdat de elektriciteitsbedrijven er nu zelfs de voorkeur aan geven zogenaamde 'dorpcentrales' te bouwen. Stations die worden geëxploiteerd door een grote elektriciteitscentrale. 'Omstreeks 1895 werd de eerste grote elektrische kabelploeg in gebruik genomen. Aan de randen van het veld werden twee lierwagens geplaatst en de ploeg; zoals we die kennen van kabelploegen met stoomlocomotieven, werd daartussen heen en weer getrokken. De praktische uitvoering van de stroomvoorziening lijkt in eerste instantie een beetje bizar, maar effectief was het zeker. De transformatorwagen stond aan de rand van het veld geparkeerd; Van daaruit leidde de voedingskabel naar de eerste lierwagen. Via een giek op de kiepploeg werd de tweede lierwagen van stroom voorzien. De voordelen van dit type aandrijving lagen voor de hand: de elektromotor is als aandrijfmachine uiterst betrouwbaar en loopt bovendien vrijwel geruisloos - ook al was dat laatste destijds misschien niet zo relevant. Bovendien kan de elektromotor korte tijd overbelast worden zonder dat er directe schade ontstaat. Ook bij een gebrek aan onderhoud, en met maar weinig aan slijt onderhevige onderdelen zijn er bijna geen storingen. Als het om tractoren met elektrische aandrijving gaat, was er in ieder geval wel één 'zwak punt', als er al sprake is van een zwak punt: de stroomvoorziening. Het gebruik van accu's (dat wil zeggen batterijen) was geen verstandige oplossing omdat de voertuigen te zwaar werden, vooral voor het rijden in de velden. Aan de andere kant moest de elektrotrekker of ploeg ondanks de "gedwongen elektrische koppeling" aan een kabel redelijk vrij over het veld kunnen bewegen. Het



◀ Heen en weer: De kantelploeg, die vervolgens door de elektro trekker en de "tegenwagen" aan een kabel heen en weer over het veld werd getrokken.

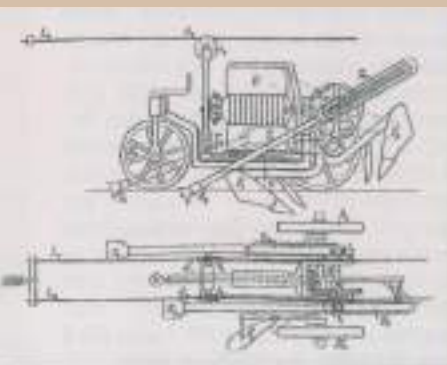
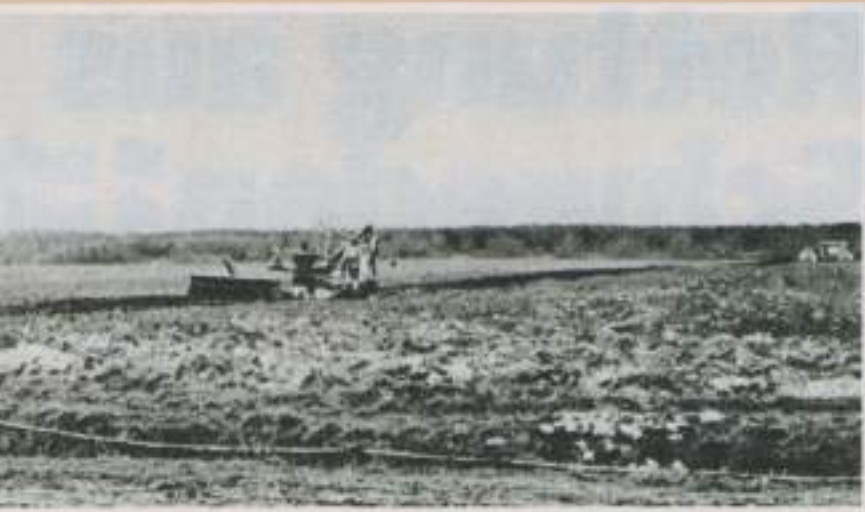
Parole DRP12869: Dit was het nummer van het eerste patent voor een elektrische ploeg van Werner von Siemens in 1880. ▶

◀ De eerste elektrische freesmachine van Siemens-Schuckert uit 1913.



besluit van Werner van Siemens om bovenleidingen in de stijl van een tram aan te leggen bleek onpraktisch: de benodigde infrastructuur zou buitensporig duur zijn geweest. Siemens begon al in 1884 met echte praktijktesten op een perceel in Charlottenburg. Daarmee behaalde hij in meerdere opzichten een baanbrekende prestatie: Hij was de eerste die het onderwerp "kabelslepen" in de praktijk behandelde, en aan de anderzijds bracht hij wel elektriciteit naar het veld - dat had nog nooit iemand voor

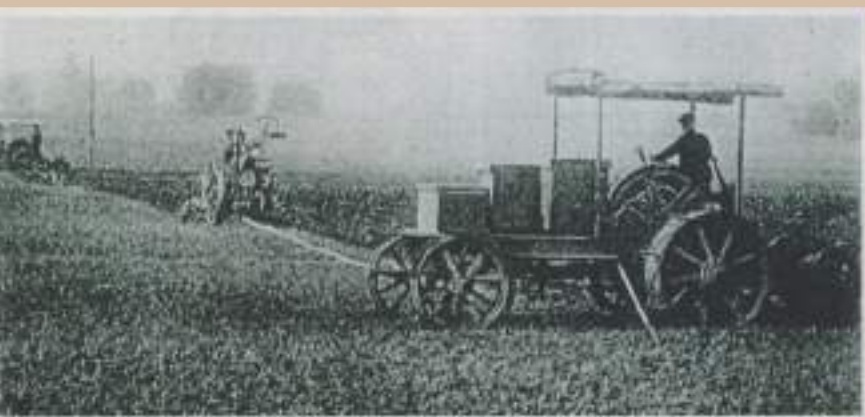
hem geprobeerd. Zijn experimenten bewezen dat landbouw met elektrische ondersteuning technisch mogelijk was. Wat vandaag de dag nauwelijks meer bekend is: rond 1895 was er veel ontwikkelingsactiviteit op het gebied van "elektrische ploegen". De Duitse Landbouwvereniging voelde zich in 1898 zelfs genoodzaakt tests uit te voeren op verschillende ploegontwerpen. De resultaten waren voor die tijd zo positief, dat er een volgende ontwikkelingsspurt rond 1900 begon. De gebrekkige stroomvoorziening



▲ Kolchoz-kolos: dwarsdoorsnede van een Russische elektrische tractor met een krachtige motor van 38 kilowatt.

◀ Fowler's systeem: Engelse elektrische kabeltractor die werd aangedreven door een kabel tot een kilometer lang vanaf de eigenlijke stroombron.

Groot spektakel: Het kabelploegstelsel was zeer complex en werd er niet eenvoudiger op gemaakt door het gebruik van elektriciteit. ▼



op het platteland bleek echter (op zijn zachtst gezegd) een groot struikelblok. De bouw van zogenaamde plattelandscentrales was voor de elektriciteitsbedrijven alleen rendabel als er een overeenkomstige vraag naar elektriciteit te verwachten was - de behoefte van kleine klanten met een paar gloeilampen kon hiervoor geenszins voldoende zijn. De eerste stap was het vinden van nieuwe, door stroom aangedreven toepassingen. Geen wonder dat elektriciteitsbedrijven en bedrijven als Siemens en AEG op dit punt de handen ineen sloegen en samen probeerden de ontwikkeling vooruit te helpen. Siemens bleek een pionier en ontwikkelde rond 1912 grote freesmachines die waren voorzien van een elektromotor van 50 pk, en beschikten over een automatische kabelop- en afrolinrichting. In 1914 werd op de DLG-show in Hannover een variant van 25 pk aan het publiek gepresenteerd. Toch was het niet mogelijk om in Duitsland meer dan enkele tientallen grote elektrische grondfreesen en elektrische kabelploegen te verkopen. Ook al was dit tot de jaren dertig nog op zijn hoogtepunt, ondanks de tevredenheid van hun eigenaren werd hen uiteindelijk een grote doorbraak ontzegd. In andere landen echter, zoals In Frankrijk werden vaker elektrische kabelploegen gebruikt. Hetzelfde geldt voor Noorwegen en Zweden, die toen al meer geëlektrificeerd waren. Hier werden experimenten met elektrische ploegen uitgevoerd. Ook Rusland was niet tegen het idee van deze aandrijving: tot in de jaren vijftig waren daar nog grote elektrische tractoren te vinden. Ook al werden elektrische tractoren en elektrische kabelploegen geen bestsellers, de elektromotor als zodanig heeft zich uiteraard ook in de landbouw gevestigd: bij stationair gebruik dient hij als efficiënte en onverwoestbare aandrijving voor veel apparaten.

Michaël Prella

©JvR

Overgenomen en vertaald uit het Duitse tijdschrift

*Schlepper
Post*



Ontzorgen met een hoofdletter



de Haas advies

Verzekeringen • Hypotheken • Financiële planning

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

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

A. van Leuken

06-54650884

LOON & GRONDVERZET

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

VISSER

www.visserservice.nl

autoelectra-dieselservice

BOSCH

Diesel Service

DELPHI

DIESELPUMP

STEK



Eberspächer



PIERBURG

TOMTOM



WORK

Bedrijventerrein "De Rietvelden" Hedikhuizerweg 11 d-e 5201
tel: (073) 6240400 fax: (073) 6210753 E-mail: info@visserservice.nl



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



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



Een paar hefboomjes die worden bestuurd door middelpuntvliedende kracht regelen de "afslag" controle van de "uitlaat"dep via een lange...



Amanco vertrouwt moderne hoogspanningsontstekingsmagneten. Ze worden aangedreven door een enorme tandwielstelsel.

VLIJTIGE DAGLONER



Een eenvoudige stijgcarburateur is voldoende om het mengsel te vormen; de 'raak-mis'-regeling doet de rest.

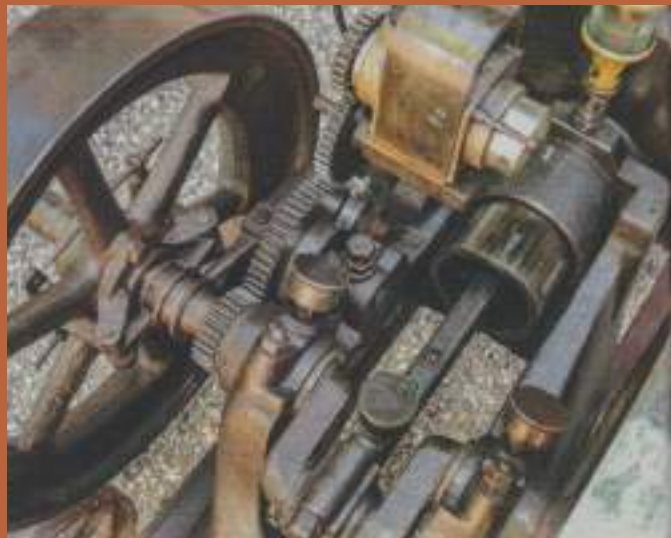
Verouderde klepbediening, maar modern ontstekingssysteem, plus slechts een enkele kleine verwijzing naar het productiebedrijf - wat de persoon die advies zoekt in eerste instantie op een dwaalspoor brengt. Deze één liter benzine Stamo heeft heel wat verrassingen in petto, maar lees zelf maar!

De motor die de verzamelaar Hartmut Lindner uit zijn werkplaats opgraaft, is van de compacte variant. Met zijn cilinderinhoud van één liter wordt geschat dat hij tussen de twee en drie pk levert. De open bouwwijze biedt een onbeperkt zicht op de krukas, zuiger en drijfstang; glazen oliedruppelaars en metalen Stauffer-vetpotten zijn verantwoordelijk voor de smering. Een ontwerp dat duidelijk verwijst naar de tijd vóór de Eerste Wereldoorlog. De hoogspanningsmagneetontsteking met bougie past hier echter niet echt bij. Hoewel dit moderne ontstekingssysteem rond 1902 door Bosch werd ontwikkeld, werd het pas na 1919 in de serieproductie van stationaire motoren geïntroduceerd. Het 'raak-mis'-kenmerk van de machine dateert uit vroegere tijden: met de brandstof besparende 'misfire control' regelden de fabrikanten rond de eeuwwisseling de snelheid, de inlaat vindt plaats via een vacuüm gestuurde snuffelklep. Bij het bereiken van het gewenste toerental wordt de uitlaatklep centrifugaal geregeld geactiveerd en blijft de motor draaien zonder compressie, wat bij zo'n kleine

motor niet zo effectief kan werken als bij een gigantische cilinderinhoud met een extreem zwaar vliegwiel. De tot nu toe nog onbekende fabrikant gaf de Stamo twee enorme vliegwielen, waardoor deze verouderde regeling werkte. Een blik op de gesmede krukas zorgt voor nog meer fronsen: op een van de wangen is een gegoten vleugelpijl aangebracht, duidelijk het Skoda-logo. De vraag rijst meteen of we hier met een Tsjech te maken hebben? Uit onderzoek blijkt echter dat Skoda nooit stationaire motoren van dit formaat bouwde, maar in z'n eigen smederij wel krukassen, drijfstangen en andere onderdelen voor andere fabrikanten produceerde. Maar naar welke Tsjechische fabrikant we ook kijken, niemand daar heeft zo'n motor gebouwd. Dus terug naar het moederland van de Stamos. De slag en boring dienen als basis. Ze zijn duidelijk gedimensioneerd in inches, de boring van 4 inch en de slag van 5 inch zijn gelijk aan 101,6 bij 127 millimeter - en resulteren in totaal in precies 1.029 liter cilinderinhoud. Gelukkig heeft Groot-Brittannië nauwgezette lijsten van dergelijke metingen bijgehouden. Hier zoeken we en vinden wat we zoeken: De in Londen gevestigde 'Associated Manufacturers Corporation', of kortweg Amanco, heeft een motor gebouwd met precies deze afmetingen. En er zijn eigentijdse brochures waarop hij ook staat afgebeeld: Het is de "Hired Man", wat vrij vertaald zoiets betekent als "dagloner". Met precies de afmetingen van de voorheen onbekende motor en een vermogen van 2,4 pk, plus precies de zeldzame

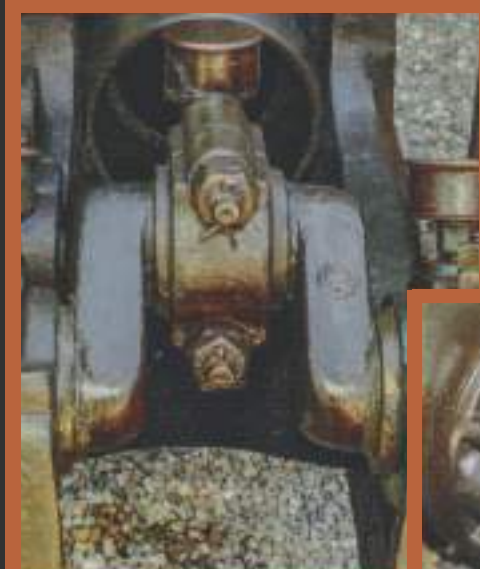


Het compacte ontwerp maakte de 'Hired Man' destijds populair. Dit maakte het een zeer mobiel en universele krachtbron.



De kruk aandrijving krijgt zijn smeermiddel via drie Stauffer-vetpotten. De zuiger wordt gesmeerd met een oliedruppelaar.

combinatie van "hit-and-miss", magneetontsteking en open draaiende krukasaandrijving. Nu heeft de motor een naam, en komen er meer over te weten: De machine behoort tot een serie van vier modellen die in 1911 gelanceerd werden. De "Cheery-Boy" voor twaalf pond levert anderhalve pk, de grote broer van de "Hired Man" levert vier pk op de krukas en kost 29 pond. Het topmodel is de 'Special' met zes pk voor maar liefst 42 pond. De 'Hired Man' is het best verkochte model geworden, en biedt met 15 pond de beste prijs-kwaliteitverhouding. Hij had zelfs een luchtgekoelde versie, de Amanco 'Hired Hand'. De serie was zo populair dat de motoren tot 1935 in de handel bleven, ook al werden ze eigenlijk al in 1918 als verouderd beschouwd. Maar ze zijn betrouwbaar: wie de olie druppelaars en vetpotten tijdig van olie en vet voorziet, wordt beloond met een lange levensduur met het zuinigste verbruik. De fabriek in Iowa begon in 1910 met de productie, en exporteerde al snel naar het buitenland, voornamelijk naar Engeland. Om invoerrechten te ontlopen kreeg de Londense vestiging gedemonteerde motoren, die in Engeland werden geassembleerd. Door de grote vraag werden steeds meer onderdelen in Engeland gegoten en verwerkt. Vanaf 1917 werden de meeste motoren geheel in Londen vervaardigd. Voor de onderdelen die niet in eigen fabriek



Verkeerd gedacht: Het Skoda-logo op de krukvang geeft niet de fabrikant aan.



De inlaatklep zuigt het mengsel aan met onderdruk, alleen de uitlaatklep wordt geregeld.

gebouwd kan worden, gebruikt Amanco Britse toeleveranciers. De meeste fabrikanten bouwen echter hun eigen motoren en leveren daarom geen kernproducten aan zogenaamde concurrenten. Dat is waarschijnlijk de reden voor het Skoda-logo op de krukas: de Britten lieten hoogstwaarschijnlijk hun assen daar smeden. Emil von Skoda breidde zijn in 1859 opgerichte machinebouwfabriek in 1892 uit met een smederij, waar hij onder meer motoronderdelen smeedde voor verschillende fabrikanten. Dit maakt het ook mogelijk om de oor-

sprong en het bouwjaar van de motor te begrijpen: hij werd gebouwd in of na 1917 in Londen - met een Skoda-krukas. Door de toenemende vraag wilde Amanco al snel niet meer afhankelijk zijn van leveranciers en richtte daarom rond 1919 een nieuwe fabriek op in Londen om daar zuigers, drijfstangen en krukassen "in eigen beheer" te produceren. Hartmut Lindner's "Skoda-Amanco" is dus waarschijnlijk tussen 1917 en 1919 gebouwd. De motorman laat ons nu zien hoe goed de technologie, die al meer dan 100 jaar oud is, werkt: hij laat de

Gemakkelijk handelbaar: slechts een paar krachtige rotaties van de krukas zijn voldoende om demotor te laten starten.

Overgenomen en vertaald uit het Duitse Oldtimertijdschrift:



stijgstream carburateur vol lopen, draait de motor een paar keer rond en brengt hem met de zwengel tot leven. De motor begint onmiddellijk te lopen, en versnelt het krukmechanisme tot de ingestelde snelheid van naar schatting een dozijn krachtige omwentelingen. De regelaar tilt vervolgens de uitlaatklep op via de massieve, rechthoekige duwstang en de motor blijft geruisloos draaien. Zodra de snelheid daalt, laat de regelaar de klep sluiten, en vuurt de Stamo opnieuw een paar keer. Een schouwspel dat niet alleen motorfans fascineert. De uitlaat en het water in de verdampketel zijn zelfs na langere tijd nog maar lauw. Stationair, werken ze uiterst zuinig. Vroeger moesten deze

apparaten lang en op volle kracht werken. Amanco maakte reclame voor zijn compacte "dagloner" voor het aandrijven van hakselaars, voor het verpulveren (mengen voor pulpproductie) en het hakken van wortels. Het scheiden van vet, het bedienen van boterkanonnen en korenmolens, evenals waterpompen. Voor vele doeleinden waarbij een paar liter benzine de boer veel werk scheelt. In 1930 is de zeer traditionele Amanco-technologie echter hopeloos verouderd; ook de economische crisis belemmerde de verkoop, en het bedrijf stopte met de productie van motoren. De productie in Engeland ging nog door tot ongeveer 1935, en arbeiders zouden in de daaropvolgende jaren nog een aantal

exemplaren hebben samengesteld uit reserveonderdelen en deze goedkoop hebben verkocht - totdat de Tweede Wereldoorlog zijn schaduw wierp en de industrie overschakelde op bewapening. De verouderde maar betrouwbare Amanco's moeten plaats maken voor modernere concepten. Tegenwoordig zijn de motoren vooral gewild bij Britse verzamelaars, en ondernemende handelaars zorgen zelfs voor een zekere aanvoer van reserveonderdelen. Hartmut Lindner zal die echter nauwelijks nodig hebben, zijn "dagloner" loopt goed en schoon, zoals dat al sinds 1917 het geval is. Precies zoals je van een betrouwbare knecht mag verwachten.

Tekst en foto's: Dirk Köster ©J&R



BROEDERSBOXTEL
HANDELSONDERNEMING

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



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

Online advertentieplatform voor uw klassiekers



Gemakkelijk kopen en
verkoop van klassiekers



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



ONLINE CLASSIC WORLD

www.onlineclassicworld.com

Werner van Gestel

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

OVERWATER

VERZEKERINGEN - PENSIOENEN - HYPOTHEKEN

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

www.oldtimers-verzekeren.nl

CASE

Deel 2

Tuintractoren

Door Twan Jonker

Nr.

J.I. Case Farm and Lawn equipment

D



Deze Case heeft waarschijnlijk betere tijden gekend, maar is zeker nog een hele nette machine om te restaureren.

220 had een Kohler K-241AS motor van 10pk met een dynastarter van Delco-Remy. Het ideale is, dat je met een dynastarter een dynamo en startmotor in 1 had. Je kon daar ook gemakkelijk bij voor reparatie. Wel vergde het een grotere inbouwruimte. De motor liep



Case 224 met 14pk deze is uitgerust met een sneeuwrees voor de barre sneeuw winters in de VS

uiteraard op benzine die toen nog gelood was. Tegenwoordig kun je het beste loodvervanger bij de benzine gooien mocht je in het bezit zijn van een machine met een oude benzinemotor. Dit is beter voor de kleppen omdat de loodvervanger de klepzittingen beschermt en het pingelen van de motor deels ook tegen gaat. De Case 220 was uitgevoerd met een hoge en lage gegeerde hydrostaatbak. De machine had een behoorlijke topsnelheid van wel 15km/h. De meeste machines maar zo'n 10km/h. Er was kennelijk ook nog veel vraag naar een geschakelde machine en met name bij de wat oudere mensen die dat hydrostaatbak gebruiken maar niets vonden en dachten dat ze daar niet mee konden rijden of dat het toch maar kapot ging met alle ellende en kosten van dien. Daarom bracht



Deze Jongeman is druk bezig met het ploegen van een veldje. De ploeg achter de trekker bevat een sticker van Case, maar is een Brinly ploeg.

Case begin jaren 70 de 210 op de markt. Ook een machine met een Kohler K-241 motor van 10pk maar nu met 4 versnellingen vooruit en 1 achteruit. Ook kon deze machine wat de 220 ook kon, ploegen etc. Dus nu voor ieders wat wils. De kleuren en het model



Dat Case ook cabine's gebruikte om de mensen te kunnen beschermen tegen barre weersomstandigheden is hier te zien. De machine i.c.m. cabine werd meestal gebruikt samen met een sneeuwschuiver of sneeuwrees.

waren grotendeels hetzelfde. In deze 200 serie had je ook nog de 224 en 226. Deze waren 14 en 16pk met een 1 cilinder Kohler voor de 224 en een 2 cilinder Kohler voor de 226. In principe waren de maaidekken van dezelfde afmetingen. Maar meer vermogen kan bij hoog gras toch wel eens handig zijn. Een grotere serie kwam later eind jaren 60 tot laat 80er jaren op de markt, en was een flink grotere versie dan de 200 serie. De wielen waren een groter en het geheel had



Deze Case 444 was uit mijn eigen collectie, maar is inmiddels verkocht aan een andere hobbyist.

wat meer weg van een tractor uit de Case groep. Ik heb er diverse gehad uit deze serie voor de verkoop. Het betreft de 400 serie van de Case machines. Dit werd wel al langzaam de overgang naar Ingersoll zitmaaiers. In het begin was Case nog groots aanwezig op de machines en Ingersoll stond er dan in het klein



Bij deze machine prijkt het Case logo nog duidelijk op de motorkap

op, later was dat net andersom. De kleinste in de serie was de 12pk 442. Deze zag echter al in 1968 het licht. Een eigen HY-DRIV systeem (hydrostaat en hydrauliek) verzorgde de aandrijflijn van de machine. Dit



De hendel voor het bedienen van de hoge en lage gearing en vrijstand (middelste stand)

ook weer met hoge en lage gearing. De machines zijn echte krachtige machines, en serieus en zwaar uitgevoerd. Het werken met een ploeg en en andere gereedschappen voor achter de machine was dan ook geen probleem. In tegenstelling tot de machines van nu (deze zijn zeker niet slecht!) kun je met die Case



Ook in mijn bezit geweest is deze Case 446. Een grote sterke machine met een 2 cilinder Kohler motor.

tractoren nog echt wat trekken. Tegenwoordig zijn de machines enkel gemaakt om te maaien, gazon beluchten of een klein aanhangertje met snoeiafval te trekken. In die tijd was er bij Case en later bij Ingersoll ook nog een vangbak met blower te leveren die hydraulisch aangedreven was middels hydrauliekventielen, en ook was er een takkenhakselaar te leveren



Het is duidelijk welk type machine dit is. Leuke vermelding erbij in de sticker is "HY-DRIV."

die hydraulisch werd aangedreven door de machine via de hydrauliekventielen. De 442 kon ook uitgevoerd worden met een voorlader en 2 grote maaidekken. Standaard had je dan een 111cm maaidek en optioneel een 121cm maaidek. Uiteraard waren er ook sneeuwfrezen leverbaar bij deze machine. Immers in de VS waren en zijn de winters een stuk erger dan



De 2 cilinder Kohler motor van 16pk die in het vooronder schuil gaat.



Een Case uitgevoerd met een voorlader
Ideaal voor mest of zand te scheppen

hier. Ook een sneeuwschuif behoorde tot de optie. De 444 behoorde tot het midden model en had een 14pk Kohler K321AS 1 cilinder motor. Ook wederom was deze uitgevoerd met het befaamde HY-DRIV systeem met hoge en lage gearing. Een Johnson voorlader met een capaciteit tot pakweg 225kg was een optie op deze machines. De Johnson voorladers zag je wel op meer machines terug van andere merken zoals Bolens. Heb ooit een Bolens met zo'n voorlader gehad. Ideaal voor het scheppen van mest of zand.



De zeldzame Case T-90 voor veelal golfterreinen te onderhouden of andere velden voor sportvermaak.

Deze machines zijn dan ook in de kleur geel geleverd voor de bouw en gemeentewerken. Helaas zijn deze machines behoorlijk zeldzaam. Waarschijnlijk veel mishandeld en dus versleten en verschroot helaas. De

446 viel in de grotere klasse van deze serie en had een 16pk 2 cilinder Kohler boxermotor. Een 448 was ere ook nog. Die kwam als laatste uit in de groep en had een 18pk 2 cilinder Kohler motor. Allen werden uitgevoerd met een HY-DRIV systeem en hoge en lage gearing en hydrauliek aansluitingen. Helaas ging de fabriek van tuintrekkers over naar Ingersoll in 1983 en daar werden ze nog wel een tijdje lang in die hoedanigheid doorgebouwd. Later kwamen er door Ingersoll nog wel diverse modellen uit die bleven lijken op Case. Een zeldzaamheid die je zelden nog tegenkomt is de Case T-90. Dit was een trekker die



De achterkant van de T-90 laat duidelijk zien dat het hier niet gaat om een zitmaaier, maar een machine voor ander werk. Het bakje is duidelijk aanwezig.

veelal onder andere werden gebruikt voor het onderhoud van golfbanen. Ze hadden een zitplaats voor 2 personen naast elkaar en een kleine bak aan de achterkant waar je wat spullen voor te werken in kon leggen. Hij kon ook ingezet worden voor o.a. transport voor gemeentewerken of verenigingen etc.

De volgende keer ga ik verder met het verhaal over een fabriek die veel tuintrekkers heeft gemaakt voor bijvoorbeeld Ford, Minneapolis Moline, etc. Maar ook hebben ze zelf veel machines uitgebracht onder hun eigen naam.

Twan Jonker



van **D**eursen
iervoerders

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

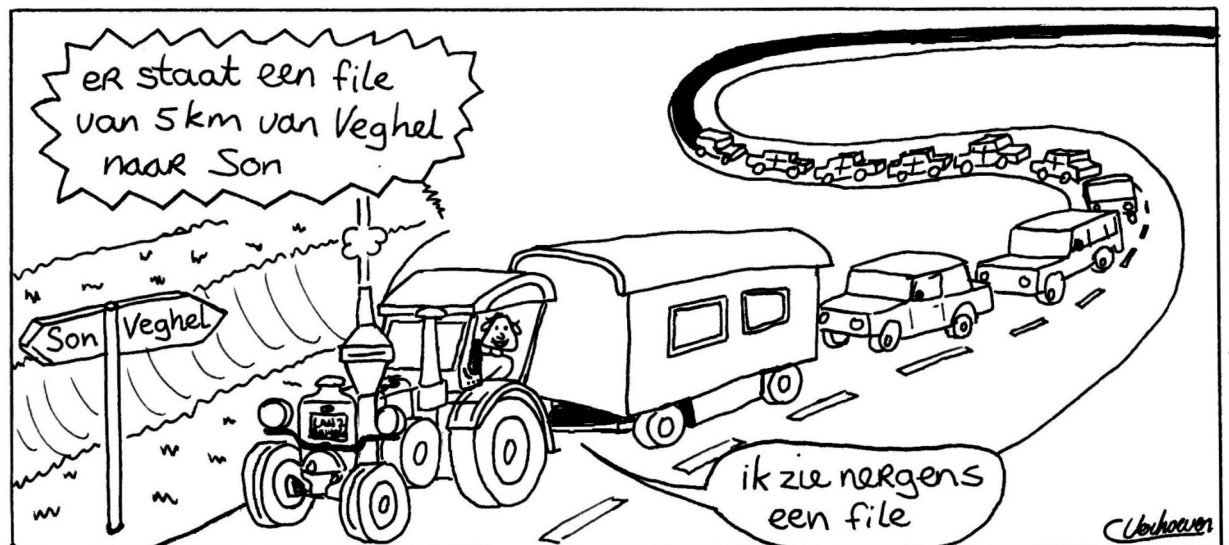
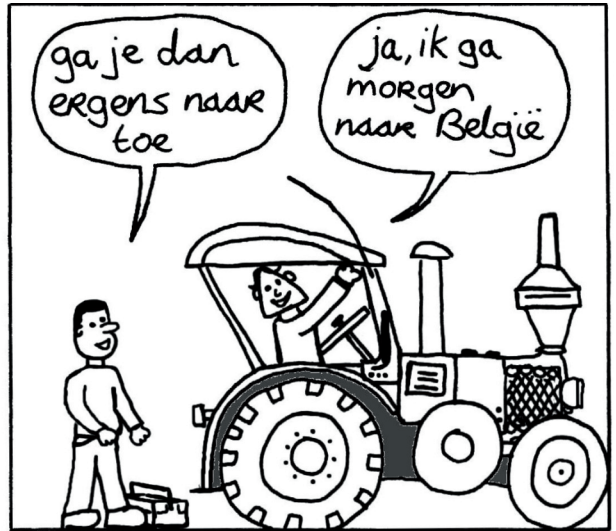
0031 (0)622676797

www.jansenmetals.nl

**Dorpsstraat 102
5556VL Valkenswaard**

DE LANZ BOY'S

Vooraan in de file



De Puzzelhoek

April

Oplösungen sturen naar: Regina van den Meer, Stekstraat 21,
5388 KS Nistelrode of mailen naar: reginavandmeer04@gmail.com

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

De overgebleven letters vormen de leefomgeving van Jeroen Bosch:

Jeroen Bosch

Attentie: Oplösing insturen, bellen
of mailen vóór 29 mei 2025

Denksport

In en U itlaatjes

Te koop

Gevraagd





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

inotik

Think forward

MOBIELE MACHINEBOUW

#Engineering #Constructie #Elektra #Hydrauliek #Software

Wij zoeken technische talenten

info@inotik.nl | Zandhoek 21h, 5477 P, Bovenal



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



SINDS

1963

MEGENS

LANDBOUW-MECHANISATIEBEDRIJF

☎ 06 214 318 94

✉ INFO@LMBMEGENS.NL

📍 WWW.LMBMEGENS.NL



www.devresselsehut.nl

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

Vresselseweg 33 5491 PA Vreeswijk

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 