

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



achtio



TREKKERWEB

- ✓ 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

HUJSTENSEWEG 2 - 5375HW - BEEK **0485-479187** | EKKERSRIJT 1115 - 5692AD - SON **0485-479100** | WWW.DEMOLENBANDEN.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

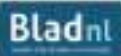
ISSN: 2211-0186

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

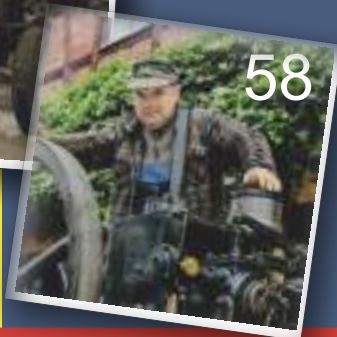
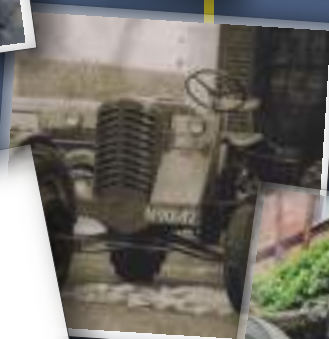
BladNL Kazamat 28 Veenendaal



www.klw-vereniging.nl

E-mail: webmaster@klw-vereniging.nl

KLW is aangesloten bij:



Voorwoord

Vakantietijd

Met het schrijven van dit voorwoord is de zomervakantie alweer bijna voor de helft geweest, en kunnen we terugblikken op een geslaagd Plattelands festival denken wij. Wel jammer van de regen zondag maar daar kunnen we ook niets aan doen. Maar voor de rest heeft het best goed gelopen, er zijn altijd wel puntjes van verandering of verbetering met een evenement van deze omvang maar in onze ogen niets spannends. Vanuit deze plek wil ik toch alle vrijwilligers weer bedanken die zich op een of andere manier hebben ingezet om de editie van 2025 weer mogelijk te maken. Ook wil ik iedereen dan weer wijzen op onze vrijwilligersmiddag die

op 7 september weer gehouden wordt. Ook voor ons als bestuur hebben we ook wel een beetje vakantie, en staat er alleen maar de kegelavond op de agenda. Maar goed dat we alvast een beetje kunnen uitrusten vóór de drukke septembermaand, waar we weer volop in vooruit kunnen omdat er dan weer bijna ieder weekend iets te doen is. O.a. de vrijwilligersmiddag, de ploegdag, graafdag en de vergaderingen en praatavond. Maar eerst wat vakantie houden, en voor iedereen die al gehad heeft; hoop ik dat ze een goede vakantie gehad hebben, en voor de rest dat ze er nog van kunnen genieten.

Tjef Broks



i nfo redactie

De vierde Den uitlaat van 2025, we zijn over de helft van het jaar heen, het Plattelands festival is alweer verleden tijd; Daarover vind je in dit blad een uitgebreid fotoverslag en ook over de andere evenementen verslagen, zelfs enkele oudere verslagen die er eigenlijk vorige maand al in moesten staan. Maar die in het heetst van de strijd vergeten zijn (excuses daarvoor). Het sponsorverhaal is wegens persoonlijke redenen een tijdje niet aanwezig, en Twan kan er ook niet bij zijn met zijn tuintractoren. Verder hebben we het blad weer gevuld met dubinfo, artikelen en vertaalde verhalen uit onze collegatijdschriften. 68 Pagina's lang weer zoals elke keer weer hier, wens ik je veel leesplezier. (Red. Jan van Rooij)





Nout Kerkhof





VERSLAG JAARVERGADERING.

Door een misverstand is dit artikel later geplaatst dan bedoeld was.



RIJMKE

Pensioen



Club **i**nfo

VRIJWILLIGERSMIDDAG



Hoeve "Strobol"

0



VERRASSINGSTOCHT



0

GRAAFDAG 2025

0





Luchtvaart-Themasite
Aviodrome



HEBBEN TOURS B.V.

dewulf
enjoy growing

MUSEUM
STOOMTRAM
HOORN-MEDEMBLIK

ISELMAR

ZUIDERZEEHUSEUM

3-daagse busreis 16-17 en 18 oktober 2025

Eerste dag: Donderdag 16 okt.

Vertrek om 7.30 uur vanaf de parkeerplaats van BS Tools te Erp (navigatie op Hoogven 11). We reizen met de touringcar van Hebben Tours B.V. uit Liessel.

Als we daar alles gezien en gehoord hebben rijden we naar Lemmer in Friesland om te dineren en te overnachten in hotel Iselmar voor 2 overnachtingen.



Onze eerste bestemming is het Luchtvaartmuseum Aviodrome in Lelystad waar de geschiedenis van de Nederlandse luchtvaart doormiddel van verschillende vliegtuigen wordt weergegeven. Voor broodjes en een drankje wordt in de bus gezorgd.

Tweede dag: Vrijdag 17 okt.



Na het ontbijt vertrekken we naar Winsum (boven Franeker) voor een excursie bij de Wulf landbouw machine fabriek gevestigd in de bedrijfspanden van de vroegere Fa. Miedema. De Wulf machinefabriek is van oorsprong een Belgischem Onderneming gevestigd in Roeselare.

Daarna rijden we naar Swifterbant ook in de Flevo-polder voor een bezoek aan het museum van Stichting polderpioniers waar we de lunch gebruiken om daarna kennis te maken met de geschiedenis over het inpolderen van de Zuiderzee, en de dienst IJsselmeer polders.

Info.dewulfgroup.com

Na onderweg geluncht te hebben bezoeken we in Lemmer het Wouda stoomgemaal. Dit monument

staat op de erfgoedlijst van UNESCO en is nog steeds in gebruik. Het stoomgemaal is gebouwd in 1920. Vandaar gaan we weer naar ons hotel voor diner en overnachting.

Derde dag: Zaterdag 18 okt.

Na het ontbijt vertrekken we vanuit het hotel naar Hoorn (West-Friesland) via de afsluitdijk, Hoorn ligt in de provincie Noord Holland. Vandaar gaan we met de stoomtram naar Medemblik waar we onderweg genieten van oude stationnetjes en nostalgische mooie plaatsen. Onderweg in de tram worden we getraceerd op koffie met gebak.



In Medemblik aangekomen vertrekken we per boot, naar Enkhuizen en varen over het IJsselmeer voor een bezoek aan het Zuiderzee museum. Onderweg worden we verwent met een lunch aan boord.

Na een drukke dag van bezienswaardigheden keren we terug naar Brabant om te genieten van het afscheidsdiner bij Van Handel in Erp.



De kosten voor deze reis bedragen; In overleg met het bestuur **€ 500,00 p/p**

Opgeven voor deze reis **alleen** schriftelijk vóór 15 september d.m.v. het inschrijf formulier (bijgesloten in Den uitlaat) deze scannen of mailen naar jan.verkuijlen@ziggo.nl opsturen kan ook J. Verkuijlen, Oudveld 14, 5469AA, Erp. Mob. 06 53140227.

De reiskosten € 500,00 p/p overmaken vóór 15 september naar KLV rekening NL93RABO016.71.15.995 o.v.v. 3 daagse reis, naam en lidnummer. Denk aan een annulering verzekering, bij afmelden wordt het reisbedrag niet terug betaald. Er is voor 40 personen gereserveerd.

Reiscommissie KLV,
Jan en Henk



Evenementen

Augustus

17 Diedam
20 Lommel (B)
23-24 Ravels (B)
24 Winsum
27 Lommel (B)
28 Voorthuizen
28 Kampen
30 Nei Beets (Fr)
30 Gasselte
30 Lieveld
30-31 Moerdijk
31 Kluisbergen (B)

September

3 Nijnsel
3 Lommel (B)
5 Achterberg
6 Holsloot
6 Bourtange
6 Holsloot (Dr)
6 Zevenhuizen (Zh)
6 Evertsoord
6 Bourtange (Gr)
6 Nieuwe Tonge
6 Steenwijksmoor
6 Tzummarum (Fr)
6-7 Tilligte
6-7 Evertsoord
7 Nijnsel
7 Oudsbergen (B)
7 Bronkhorst
7 Steenwijksmoor
7 Sambeek
7 Holsloot
9-10 Leens (Gr)
9-10 Nordhorn (D)
10 Merkum (B)
10 Lommel (B)
11 Valkenburg (ZH)
12-13 Arendonk (B)
13 Kallenkote (Ov)
13 Ede
13 St. Jans klooster
13 Poortugal
13 Alphen a/d Rijn
13-14 Schildwolde
13-14 Stein
14 Nijnsel
14 Geel (B)
14 Westmalle (B)
14 Dalfsen
14 Midden-Groningen
14 Etten Leur
16 Ruinerwold
17 Lommel (B)
20 Leermens
21 Nijnsel
21 Oudsbergen (B)
21 Nederweert-Eind
21 Ellikom (B)
21 Hapert

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



Liemerstoertocht OTMV loc. Bieslook 15 inl. Meggie Strikkeling 06 12648118 (op werkdagen na 17.00 uur).
Wekelijks Oldtimertreffen loc. Dorp 7 inl. Gunter Lemmens Tel. 0032-11552810.
35^{ste} Oldtimerfestival HMCK loc. Baetenheide Weelde inl. Tom van de Pol: 0032 474447902.
Oldtimerdag (gratis toegang) loc. Centrum inl. www.promotiewinsum.nl
Wekelijks Oldtimertreffen loc. Dorp 7 inl. Gunter Lemmens Tel. 0032-11552810.
Oldtimerevenement loc. Bunckmanplein inl. www.oldtimersvoorthuizen.com
Oogstdag Kampereiland loc. Museumboerderij Erf23 Heultjesweg 31.
Stoppeldij OTMV loc. Domela Nieuwenhuisweg 59 inl. 06 29446537 of info@risping-nijbeets.nl
Oostermoer Oldtimer Trekker Toertocht loc. Achter de Brinken 6e inl. 06 42094543.
Trekker sterriert en trekkerbal loc. Papenweg 14 inl. info@tstl.nl
Moerdijks Oldtimer festival loc. Den Bels inl. 06 50678251 of jos.schalk61@gmail.com
Landbouwminiaturen beurs & Expo loc. Marvijlestraat 53 inl. [mf.mania.facebook@gmail.com](https://mf.mania.facebook.com)

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.
Wekelijks Oldtimertreffen loc. Dorp 7 inl. Gunter Lemmens Tel. 0032-11552810.
Oldtimer Trekkertrek De Grebbetrekkers loc. Cuneraweg 24 inl. www.grebbetrekkers.nl
Oldtimerdag Veentuffers loc. Verlengde Landschapsweg 1 inl. 068 2584256 www.veentuffersdrenthe.nl
Historische Trekker Rit Westerwolde loc. Rigt Pepping Vlagtwedderstraat 48 inl.
Oldtimerdag Veenoord loc. Verlengde Landschapsweg 1 inl. 06 82584256 of www.veentuffersdrenthe.nl
Oogstdag OTMV inl. Maarten Splinter 079-5931190 of 06 53770934.
2^{de} Renaultoloog Meeting & Markt +Toertocht loc. Patersstr. 22 inl. 06 29251960 of contact@renaultoloog.nl
Historische Trekker Rit OTMV loc. Vlagtwedderstraat 48 inl.
Oldtimerdag loc. Zorgboerderij 'Geusjes Stee' Korteweegje 52 inl. 06 41244165.
Toertocht met oldtimertrekkers inl. rooienenknooien@hotmail.com of 06 13471240.
Oldtimerdag loc. Buorren inl. www.oldtimerdagtzummarum.nl
Twents Oldtimerfestival loc. Westenveldweg inl. Kirsten Frick 06 40030831 of info@twentsoldtimerfestival.nl
2^{de} Renaultoloog Meeting & Markt loc. Patersstraat 22 inl. 06 29251960 of www.renaultoloog.nl
Vrijwilligers middag aanvang 16.00 uur inl. Joke Kuipers 06 13670287.
Oudsberger Classic Day loc. Gildenstraat 1 inl. 0031 4 74421770 of info@maaseikeroldtimerclub.be
Halsedagen loc. Dorpstraat inl. 06 18608333 of info@halsedagen.nl
Rooien & Knooien oldtimer aardappel rooien inl. rooienenknooien@hotmail.com of 06 13471240.
Oogstdag SMT Sambeek loc. Educatiefpark, Grotestraat 97 inl. info@smtsambeek.nl
Oldtimerdag Veenoord-Holsloot loc. Verlengde Landschapsweg 1 inl. 06 82584256.
Historisch festival loc. Wierde 40 inl. Henk Fokkens 0595-481417 of fokkensh@home.nl
Historische Feldtag inl. info@treckerclub.de
Oldtimermeeting 'De zwartrokers van toen' inl. guido@dezwartrokersvantoen.be
Wekelijks Oldtimertreffen loc. Dorp 7 inl. Gunter Lemmens Tel. 0032-11552810.
Oldtimershow loc. Hoofdstraat inl. 06 21914651 of oldtimersvalkenburgzh@outlook.com
Oostblok Meeting loc. Schotelven 143 inl. info@oostblokmeeting.be
Oldtimerdag loc. Kallenkote 63A inl. Gertjan Luchtmeijer 06 15381404.
Oogstfeest Doesburgermolen loc. Moelenweg 8 inl. Jan-Willem Groeneveld 06 12544113.
Molendag loc. Molenstraat 1 inl. Jan Hansman 06 49326370 of info@hansmaninstallaties.nl
Historische Landbouwdag loc. Schroeder van der Kolklaan inl. landbouwdagrhoon@gmail.com
Oldtimerdag loc. Hoofdstraat en Oudshoornseweg inl. info@oldtimerdagalphen.nl
10^{de} Oldtimershows en Unimog Treffen loc. Hoofdweg 216 inl. www.unimogteam.nl
Oldtimertreffen Schutterij st.Joseph loc. Veldschuurweg 100 inl. oldtimertreffen.stein@gmail.com
Graafdag inl. Gerard Smits 06 53187886.
Oldtimershows met randanimatie DVVV loc. Molen van 't Veld Zeggendijk inl. rogervanasbroeck@telenet.be
30^{ste} Dag van de Landbouw loc. Oude Molenstraat inl. lgwestmalle@gmail.com
Vechtdal Classic toerit loc. Parrallelstraat 2 inl. 06 15292669 of www.mansier.nl
Oldtimerfestival Foxhol loc. Gerrit Imbosstraat inl. Arie Piening 06 20426621.
Classic Weels OTMV loc. Café zaal Strooienhuis Hoeveneseweg 48 inl. Bram de Regt 06 22998577.
31^{ste} Oldtimerdagen onderdelenmarkt loc. (Centrum) Dijkhuizen inl. www.oldtimerdagruinerwold
Wekelijks Oldtimertreffen loc. Dorp 7 inl. Gunter Lemmens Tel. 0032-11552810.
Oldtimerdag loc. Dorpshuis Aig'n Heerd Wierdeweg 3 inl. Luk Groenwold 0596-581768 of 06 17493116.
Najaar ploegwedstrijd aanvang 10.00 uur inl. Coen Verhoeven 06 10821269.
Jaarlijkse show van LVK loc. Blonderstraat 27a inl. LVK-1@outlook.com
Smeden Motorendag loc. openluchtmuseum Eynderhoof Milderspaat 1.
Tractortreffen thema: Fendt loc. Boendersstraat 27a inl. 0032 11740506 of lvk-1@outlook.com
Boerenmert loc. Kerkstraat 1 inl. mcraninckx@hotmail.com of www.boerenmert.nl

KLW VOORJAAR PLOEGDAG OP 6 APRIL 2025

Door een misverstand is dit artikel later geplaatst dan bedoeld was.



OP PERCEEL IN WOLFSWINKEL



Onze jaarlijkse voorjaar ploegdag was op 6 april. De locatie van het perceel was aan de Wolfswinkel in Nijnsel. We hebben daar toen geploegd op velden van Henk van Meel en Marielle Haaksman. De velden waren erg droog, het had een maand niet veel geregend. Op zaterdagmiddag hadden we de velden al uitgezet. Het was een zonnige dag die begon met 1 graad en het werd 15 graden Celsius. Er waren 37 deelnemers, waarvan 8 rondgaande wedstrijd ploegers hef, 11 rondgaande wedstrijd ploegers wiel, 16 heen en weergaande wedstrijd ploegers en 3 ploegers parallel ploegers. Om 9.00 uur begon ik met inschrijven en kreeg iedereen een kop koffie. Door loting waren de velden verdeeld. Als jury hadden we Hans Winkel, Leendert het Mannetje, Peter Beex en Jan de Pinth. De catering werd verzorgd door Henk en Yvonne. Rond 10.30 uur begonnen we met ploegen en rond 15.00 uur waren de ploegers klaar met ploegen en om 16.00 uur was de jury klaar en om 16.30 uur was de uitslag bekend en hebben we de prijzen uitgereikt. De uitslag was als volgt:

Heen- en weergaande

1° 105.5 punten Ad Hagenaars, 2° 105 punten Ben Buijs, 3° 102 punten Marius Jenniskens, 4° 95.5 punten Jan Janssen, 5° 95 punten Maurice van der Aa, 6° 90.5 punten Johan Crooijmans, 7° 88 punten Teun de Vries, 8° 88 punten Robert Smout, 9° 86.5 punten Sjef van Boxel, 10° 83 punten Stein de Vries, 11° 82 punten Frank Coppelmans, 12° 81.5 punten Rens Marijnissen, 13° 81 punten Coen Sprangers, 14° 76.5 punten Jan

Holebrandse, 15° 75 punten Jan van Kemenade, 16° 67.5 punten Henk van den Langenberg.

Rondgaande ploegen hef

1° 107 punten Gerard Hoogendijk, 2° 95.5 punten John Meijers, 3° 84 punten Dinand Nicolai, 4° 82 punten Ton Smaling, 5° 79 punten Piet Kuijpers, 6° 63.5 punten Hendrik Kelders.

Rondgaande ploegen wiel

1° 99 punten Hans Kuipers, 2° 94 punten Henk Tuitelaars, 3° 89 punten Harrie Kusters, 4° 86.5 punten Jan van der Zanden, 5° 78.5 punten Jan van Herk, 6° 76.5 punten Jan Reijnen, 7° 76.5 punten Noud van Roij, 8° 72.5 punten Henk van Eerd, 9° 70 punten Jan Verhoeven, 10° 66 punten Pascal Sliepen, 11° Piet van Kemenade.

Parallel ploegen

1° 68 punten Gondus Winkel, 2° 65.5 punten Thijn Scheepers, 3° 60.5 punten Piet van der Poel.

We danken alle ploegers en bezoekers voor deze mooie dag.

Coen Verhoeven

BRABANTSE OLDTIMERDAG IN LIEMPDE



Ook dit jaar hadden wij, Jarno de Jong en ondergetekende weer de taak op ons genomen om de tractor-toertocht en het aansluitende defilé te organiseren tijdens de 23^{ste} Brabantse Oldtimerdag Liempde op 2^{de} Pinksterdag 9 juni. Hadden we vorig jaar nog bijna een hovercraft nodig om de route vooraf uit te zetten, ging het ons dit uitzonderlijke droge voorjaar gelukkig heel wat makkelijker af. Met het aantal inschrijvingen kwam het na een lange aanloop uiteindelijk meer dan goed en stonden er op de dag zelf rond tien uur een fantastisch aantal van ruim zeventig oude tractoren opgesteld langs de kiosk. Een aantal dat we na de twee editie's durende Corona-break niet meer hadden gehaald. Onze rubriek was zoals gebruikelijk de eerste die vertrok, later op die dag volgden nog de bromfietsen, oldtimers, klassiekers, motoren en youngtimers. Ingezegend door de 'pastoor' vertrokken we onder grote belangstelling en met prachtig toertochten-

weer richting Spoorдонk. Nadat de eerste wegen en zandpaden door de tractoren succesvol waren bedwongen legde we voor onze eerste pauze aan bij Heerebeek Cultuurtechniek, nét over de A58 in Spoorдонk. Het stond vierkant vol met onze tractoren, terwijl we door onze dames van de

catering werden voorzien van koffie met wat lekkers. Vervolgens zette we koers richting Oirschot en daarna Best. In Best stond een bezoek aan Loon -en grondverzetbedrijf Spanjers op het programma. Onder de overkapping stond de eigen verzameling van oldtimer-tractoren netjes op een

rij ons al op te wachten. We zaten ruim in onze tijd, dus ook hier hadden we meer dan tijd genoeg om gezellig bij te buurten. Rond half drie vertrokken we richting het centrum van Liempde om een uur later daar het defilé te verrijden. Onder een stralende zon werd over iedere tractor kort het een en ander verteld. Onder luid applaus van de vele toeschouwers werd aan het einde van het defilé de tractor van trouwe deelnemer Stefan Bekkers uitgeroepen tot de allermooiste. Deze Fendt Favorit 3 mét voorwiel-aandrijving is enkele jaren geleden door hem compleet gerestaureerd en verkeerd in een uitstekende staat. Met een fraai winnaars-schild op zak vertok hij aan het eind van de middag naar Gemonde. Tot slot bedank ik alle deelnemers die hebben mee gereden, toeschouwers, familie Heerebeek en familie Spanjers voor hun gastvrijheid en diegene die ons geholpen hebben om deze dag tot een succes te maken. Tot volgend jaar!

Emiel van Vugt



STOOMWEEKEND 25 EN 26 OKT 2025



TERUGBLIK



Van een zomers Plattelands festival naar een niet minder gezellige, verregende zondag.

niet op 37, maar we hebben ook nog een "Corona jaar" gehad, zonder plattelands festival. Dan zitten we toch op de 37^{ste} editie dit jaar. De commissie had weer goed zijn best gedaan om alles goed te laten verlopen en de voorbereidingen starten dan ook al even na het festival van 2024, met alle dingen nog vers in het hoofd, die wellicht een andere editie, net even anders zouden kunnen. Dat is dan in 2025 best goed gelukt, in de weken voorafgaande aan het PF werd er op vele fronten al druk gewerkt, inschrijf formulieren, opgaven van deelname registratie, materialen zoals tent en toiletvoorzieningen regelen, hekwerk kliko's, water, vergunningen, elektra, kabels en zwerfkasten, enz, enz. Ook bij verschillende deelnemers (groepen) begint de voorbereiding al redelijk op tijd. Zo zorgen wij als Dorsclub de Stofvreters altijd het graan om te dorren maar dat wordt in de week na het PF al weer gemaaid en op wagens gezet, dus al een jaar van te voren starten de werkzaamheden al weer voor de volgende editie, en zo is dat eigenlijk met de gehele voorberei-

ding voor een evenement. De editie 2025 kwam goed op gang, een nieuwe tentenleverancier zorgde voor wat wijzigingen in het schema, maar dat bracht niemand van de wijs, de vrijwilligers waren aanwezig voor de

Zoals al vele jaren de gewoonte is, organiseren we bij KLW op de eerste zondag in juli en de daarbij behorende zaterdag ons plattelands festival in Nijnsel. Dit jaar voor de 37^{ste} keer in het jaar dat de KLW 39 jaar bestaat. Het was 1986 toen de vereniging werd opgericht en het jaar daarop het eerste festival, toen nog onder de naam HAV oftewel Hollands Agrarisch Verleden. Even tellen, dan kom ik uit op 38 en



ring, en met aandrijving vanaf de aftakas werd aangedreven. Aan dit imposante gevaarte was het afgelopen jaar volop gewerkt om weer tot leven te roepen en had aan de Achterste steeg al menig een van de fietsen doen stappen tijdens de restauratie en het proefdraaien. Het uitzetten van het terrein ging als vanouds met een redelijk soepele verdeelsleutel, kijk maar, hier zo ongeveer, ja is goed en, ja da kan zo wel efkes. De kiosk, zandbak, ploegterrein, biercarrousel, keientrekbaan, showterrein, themaveld, camping, woonwagenterrein en het marktterrein, alles was er weer, sommige wel weer op een ander plekje als voorgaande jaren, maar dat mocht de pret niet drukken, al hoor je wel eens van, ik had toch liever ergens anders gestaan. Maar probeer het maar eens voor alleman goed te doen, toch !! Zo heeft ieder zijn plekje. Een plekje wat alle, maar dan ook alle deelnemers weten te vinden is dat ze op audiëntie mogen bij ons

Marieke ("ons" is omdat ze ondertussen een KLV-persoonlijkheid is geworden) om te melden dat ze gearriveerd zijn. Zo was er nog iemand meer die een eigen "plekje" gekregen had, en dat was Joke Kuipers, die had notabene een compleet kantoor voor zichzelf, met de opbouw was het meer de kantine, maar tijdens het festival een plek voor overleg, beslissingen en de zakelijke afwikkelingen. Kei hendig, zo'n mobiel kantoor. Het



nodige ondersteuning, in het weekend voorafgaande, waren ook "krek es vruger" en de dorsclub al druk in de weer met hun voorbereidingen. De dorsclub schuur was niet echt heel nieuw, maar meer een vertrouwd gezicht, maar bij "Krek es vruger" kwam er een gigantische verticale raamzaag voor de dag, die "gemodificeerd" was ten opzichte van de originele uitvoe-





en dat blijft dan de hele dag door zich opvolgen. Zo loopt de camping en het showterrein in tijd van een uurtje of 10 mooi vol en al snel heb je het idee dat het evenement al begonnen is op vrijdagmiddag en dat is dan ook zo, voor alle deelnemers begint het evenement al als ze thuis vertrekken, het begin van een leuk weekend. Thema voor dit jaar was het tractormerk "Schlüter" Dit werd in elkaar gezet door de diverse Schlüter liefhebbers en eigenaren binnen onze vereniging. Dat er aandacht aan was besteed was terdege te zien, alles keurig gerangschikt op bouwjaar en type, met bordjes erbij wie waar zijn tractor moest neerzetten om een mooi compleet beeld te krijgen van hoe het door de tijd heen bij deze firma verlo-

opbouwen verliep vlotjes en de vaste helpers waren stevast aanwezig, al hadden ze in de week voorafgaande aan het festival wel wat rekening moeten houden met de extreem hoge temperaturen. Dus een beetje op zijn zuid Europees, s'middags in de siësta stand om in het begin van de avond weer wat actief te worden. Een petje op het hoofd tegen de zonnestraaltjes was geen overbodige luxe, maar als je dan een petje krijgt met de tekst

"Buurman & Buurman" was dat natuurlijk wel een beetje hilarisch, maar dat werd erg leuk opgepakt. En het is natuurlijk wel zo dat Henk en Peter tijdens het festival bijna onafscheidelijk waren. Veel waardering voor hen, samen met alle andere vrijwilligers, commissie en bestuursleden om dit toch maar weer neer te zetten. Op vrijdag ochtend is het altijd weer verbazend hoe snel er een enorme hoeveelheid materiaal wordt aangevoerd





pen is. Er waren 52 Schlüters door diverse leden en eigenaren bijeen gebracht, waarvan ongeveer 45 verschillende types en nog 3 stationaire motoren van Schlüter. Er waren ook 5 Belgische deelnemers met dit merk naar Nijnsel gekomen. Een van hen, Joury Sanders vergezeld door zijn vriendin, had zelfs 175 km (enkele reis) hiervoor afgelegd met twee Schlüters op een dieplader met zijn MB-trac ervoor. Ook een hele mooie collectie met miniatuur Schlüters van Johnny Kraaienvanger die als hobby heeft om deze modellen zelf met de hand te bouwen nam een prominent



plekje in bij de prachtige uitstalling van deze thema tractoren. Op vrijdagavond wisten de meeste aanwezigen de weg naar de feesttent goed te vinden. De DJ wist de stemming er goed in te krijgen en het ging er gemoe-

lijk aan toe bij alle deelnemers die wel wat stevig moesten praten om boven de muziek uit te komen. Maar dat is eigenlijk een probleem van de oudere jeugd, zoals ikzelf 12, die het al snel wat te luid vinden. Desalniettemin werd het een geslaagde dag en avond en kon iedereen zich opmaken voor een prachtige volgende dag. Op zaterdag, de zon al vroeg hoog aan de hemel, het zou een prachtige dag worden, aan alle kanten op het terrein kwam er leven in de brouwerij, de laatste deelnemers kwamen binnen en de ploegbak was natuurlijk samen met de keientrekbaan zeer in trek bij de deelnemers. Natuurlijk werd er ook gedorst, boomstammen gezagen, worstenbrood gemaakt, friet gebakken en bier getapt, veel gebeurt onder de deelnemers, gezellig weer even bijkletsen met deze en gene, je ziet elkaar immers niet alle dagen en dat is dan ook eigenlijk precies waar deze evenementen voor zijn, een mooi stukje sociaal contact. Ook de zandbak voor de kleinere en soms ook grotere kinderen werd druk bezocht. Er stonden op zaterdag 3 minigravers opgesteld en deze zijn nog steeds zeer in trek bij de jeugd om eens te ervaren hoe het is om een graafmachine de besturen. Bij eentje





stond zelfs een wachtrij om er even mee te mogen spelen. Ook werd er volop gespeeld met het kleine speelgoed, als de kinderen tevreden zijn, zijn de papa's en mama's dat meestal ook 12. De bezoekers kwamen op zaterdag in mooie getalen opdagen en het werd een gezellig drukke dag met belangstelling voor alles wat er te doen was. Met enkele extra drinkpauzes was het goed toeven op het Platelands Festival. Onze commissie voorzitter Gerard schoot aan het einde van de zaterdagmiddag toch nog even in de stres. Hij raakte zijn sleutels van zijn terreinvoertuig kwijt en zou dus te voet zijn drukke werkzaamheden moeten uitvoeren. Nou is lopen niet zijn hobby, dus werd er snel ergens een uit de kluiten gewassen golfkar, in de vorm van een J.D-gator gecharterd zodat Gerard zijn weg weer kon vervolgen. Een bekende monteur uit de omgeving had lucht gekregen van de vermissing van de sleutels en heeft de halve nacht doorgewerkt om het slot en alle bij-

behorende elektronica te vervangen en te overbruggen, zodat Gerard zijn eigen voertuig op zondag weer gewoon tot zijn beschikking had. Chapreau voor deze monteur die de noodzaak van dit voertuig goed wist in te schatten. De nieuwe sleutel werd gelijk voorzien van een mooie Schlüter sleutelhanger zodat terugvinden in de toekomst een makkie wordt. Avonds was de feesttent weer goed gevuld en Dj Maarten had er aardig de sfeer in zitten. Het geluid klonk op zaterdag aanzienlijk beter als tijdens de vrijdagavond. Enkele aanpassingen door de technici waren zeker niet voor niets geweest. Wat ik erg fijn vond is dat de sfeer de hele avond super relaxt was, ook toen er wat meer drank in de feestgangers kwam te zitten, bleef iedereen gewoon gezellig en dat kwam de sfeer zeker ten goede. Ook





loopt dan langzaam ten einde. Deelnemers gingen omstreeks 17.00 uur aanstalten maken om naar huis te keren en zo geleidelijk als het terrein vol loopt op vrijdag, zo snel loopt het terrein weer leeg op zondagavond. Een aantal vrijwilligers begint weer met het opruimen van de diverse materialen. Op de camping sluiten een aantal deelnemers het weekend af met een extra overnachting, na buurten over het weekend en het voorbereiden van de thuisreis in de volgende ochtend. Voor mij is de zondagavond altijd een mooi moment om nog even na te genieten van wederom een geslaagd weekend, vooruitkijkend naar een volgende editie van het KLW Plattelands Festival 2026.....Hé Tweeduiendzesentwintig !! Dan hebben we volgens mij weer een jubileumjaar, in 2026 bestaat onze vereniging al weer 40 jaar, toch wel reden voor een feestje lijkt mij. En er zijn zelfs leden die in dat weekend een extra jubileum vieren. Iedereen die op zijn of haar manier een bijdrage heeft geleverd aan dit mooie weekend, heel veel dank en hopelijk allemaal, tot volgend jaar.

op de camping bleef het na de feestavond en sluiting van de tent keurig rustig. Een beetje geroezemoes en wat gedempte muziek, daar hoor je niemand over, ik heb heerlijk geslapen. Op zondagochtend ging bij de dorsclub om 08.00 uur het alarm af, we moesten nog een wagen graan dorsen, maar rond 10.45 zou het beginnen met regenen. Dat gaat nou eenmaal niet samen, dus hebben we tegen onze zin in, de dorskast opge-

start en zijn we rond half 10 begonnen om onze oogst toch maar droog gedorst te krijgen. Dit lukte prima en voordat de regen los barste hadden we de wagens leeg en alles droog liggen. Liever hadden we er de hele dag over gedaan, om de bezoekers een kijkje te geven in het dorsen met de dorskasten, maar dat gaan we volgend jaar dan nog maar een keer proberen. Verder bleven er voldoende activiteiten over op het terrein al kreeg de keientrek het wel te verduren van de hoeveelheid water die er stiekem viel. Uiteindelijk hebben ze de wedstrijd moeten staken, omdat er niet meer gereden kon worden, laat staan met een serie betonblokken op sleep. De sfeer bleef prima, jammer genoeg maar begrijpelijk zie je dat wel terug in het aantal bezoekers die dan toch maar niet van huis gaan. In de tweede helft van de middag werd het droog en de dag

Groetjes **Pieter van der Meer.**



OLDTIMERS VERKOPEN?

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

Interesse? Neem contact op met VDI Auctions.

Ook voor veilingen bij u op locatie!



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

J.AARTS bv

grondverzet en transportbedrijf

www.aartsgrondverzet.nl

Gerwen



STERK IN GROND-
EN SLOOPWERK

Vakmanschap
is wat telt

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



ik geef De
Krik

Deutz F3L514 en de liefde voor Deutz

I



een dragende functie. Daarom hebben tractoren met een zelfdragende constructie geen frame nodig. De "stahlschlepper" verkocht zo goed dat er meerdere versies van uitkwamen. Begin jaren vijftig ontwikkelde Deutz luchtgekoelde motoren. Luchtkoeling nam minder ruimte in en was lichter. Bijkomend voordeel was dat men geen water bij hoefde te vullen, dat 's winters kon bevriezen. Een luchtgekoelde motor was thermisch efficiënter, waardoor de motor veel minder brandstof verbruikte. Bovendien had hij geen watercirculatiesysteem nodig, waarmee een belangrijke storingsbron verdween. En een luchtgekoelde motor was zowel hartje winter als in de zomer meteen klaar voor gebruik. Al deze voordelen waren bij de firma

Deutz bekend, en daarom wijdde die zich volledig aan luchtgekoelde motoren, in tegenstelling tot andere merken, die water- en ook luchtgekoelde motoren aanboden. De Deutz F 3 514/51 is de grotere broer in deze tractor generatie en had een 3 cilinder dieselmotor met luchtkoeling en in de eerste bouwjaar een vermogen van 40 en 42 PK. Hij kon uitgevoerd worden met een eenvoudige Fritzmeier-cabine of zonnedakje. De tractoren werden ontwikkeld voor middelgrote en grote boerenbedrijven. De motor had een Deutz-inspuitpomp; de bak had vijf versnellingen vooruit en een achteruit en was ook met kruipversnelling leverbaar. Hiermee waren in de eerste en tweede versnelling heel lage snelheden mogelijk. Dit type is



gebouwd tot in 1956 en werd opgevolgd door het type F 3 L 514/6, de grootste vernieuwing was een ZF versnellingsbak met 7 versnellingen vooruit. Deze zijn gebouwd tot in 1958.

Nu terug naar de restauratie van mijn tractor. In 2005 kochten we de Deutz F3L514 met een 3 cilinder motor 42 pk uit 1951, bij een echte Deutzman in Haarsteeg. Het was een trekker die je niet dagelijks tegen komt. Het was een overgangstype van de watergekoelde naar de luchtgekoelde types, zo is de achterbrug hetzelfde als van de watergekoelde types. Er was wel wat mis met de motor, maar dat risico hebben we op dat moment maar genomen. Een maal thuis gekomen



Nu konden we verder met het plaatwerk, dat was een enorme klus. De Deutz F3L514 heeft namelijk heel veel losse delen plaatwerk die allemaal stuk voor stuk geschuurd, gelast, uitgedrukt, gericht en gespoten moesten worden. We hadden wel een spuitspuit gevonden, die voor ons de losse delen, motorkap en spatborden in de spuitcabine wilde spuiten. Toen we hem belden dat we het plaatwerk gereed hadden om te

bleek het toch dat de motor toch behoorlijk wat geleiden had en dat de voordeligste optie een andere motor was. Na wat zoekwerk had Luud een motor gevonden bij de firma Bredenoord in Apeldoorn, en zo kon er op een zaterdagochtend bij meneer Bredenoord zelf een andere motor opgehaald worden. De motor hebben we samen met mijn vader Hans en mijn broer Nicky vervangen en na heel wat avonden sleutelen konden we een testritje gaan maken. De Deutz was verder goed in orde, schakelde goed en was ook compleet. We hebben ongeveer een jaar met de tractor gereden om er zeker van te zijn dat hij in orde was, voordat we zijn begonnen met het opknappen. Op een gegeven moment hebben we de tractor in de garage gereden en zijn begonnen met het demonteren van de wielen en al het plaatwerk. De velgen hebben we laten stralen en in de primer laten spuiten. Gelukkig was mijn vader Hans al met pensioen en die heeft vele dagen schoon staan maken en staan schuren. Uiteindelijk is de romp bij ons in de garage gesproten.



spuiten, kwam hij kijken, maar hij vond het nog niet goed genoeg om te spuiten, en konden wij weer aan de gang met schuren en plamuren. Toen hij voor de derde keer kwam keuren, vond hij het wel goed om te spuiten, en hebben we alles in twee rondes naar de



spuiterij gebracht, dit kwam omdat het teveel was om in een keer te spuiten. Toen alle onderdelen gespoten waren konden we beginnen de wederopbouw, een leuk werkje, omdat je nu zichtbare vorderingen maakt en het einde in zicht komt. Uiteindelijk hebben we ook nog alle bekabeling van de verlichting vernieuwt. In die tijd hebben mijn vader Hans en schoonvader Luud veel tijd gependeed om de tractor af te krijgen. Het streven was om de Deutz mee te nemen naar de KLW show van 2008 in Nijnsel, en dat is uiteindelijk ook gelukt. We hebben totaal ruim 1,5 jaar over de restauratie gedaan. Ik ben erg trots op mijn gerestaureerde Deutz, maar ik ben er wel erg zuinig op. Ik neem de tractor altijd mee naar de KLW show en ik

rijd er mee met de Pinkstertit in ons eigen dorp, (waar ik in 2009 de prijs voor mooiste tractor heb gekregen) en soms kleine tochtjes in de buurt, maar daar blijft het dan ook bij. Uiteindelijk heeft hij wel een aantal keren voor de wagen gestaan, maar mede door zijn maximum snelheid van 22 km/h, hebben we inmiddels een Deutz D40 en een Deutz D5505 aangeschaft, om daar de langere afstanden mee te rijden en de wagen mee te trekken. Ik ga er vanuit dat ik samen met mijn jongste zoon Lars (die binnenkort zelf mag gaan rijden) nog vele mooie tochtjes met deze trekker mag maken.

Groeten **Jarno de Jong**



Joop Heijmans
Tel: 06-24651928
Magnetiseur
Wichelroedeloper



De Aardstraal



Zwitserse tractoren

De aanleiding van dit verhaal over Zwitserse tractoren is het artikel over de Hürlimann trekkers dat we een tijd geleden in Den Uitlaat hebben gepubliceerd. Hürlimann mag dan wel het meest bekende Zwitserse trekkermerk zijn maar zij waren niet de enigen. Blijkbaar waren er in Zwitserland ruim vijftig jaar geleden niet minder dan 130 tractorfabrikanten aan de slag. Niet allemaal bouwden ze standaardtractoren van bekende merken, helemaal niet! Veel van die bedrijven (of bedrijfjes) waren namelijk lokale smeden die vooral autottractoren bouwden uit onderdelen van afgedankte auto's. Toch was het een ongelooflijk aantal, als je beseft dat het land niet echt gekend staat als landbouwland en waar amper 3,3 % van de beroepsbevolking in de landbouw werkzaam is. Slechts een klein deel van de oppervlakte van Zwitserland is namelijk geschikt voor de landbouw, toch is het land dankzij zeer moderne landbouwtechnieken bijna zelfvoorzienend. De Zwitserse landbouwregio's zijn vooral te vinden op de Zwitserse hoogvlakte waar suikerbieten, voedergewassen, granen, groenten en fruit worden geteeld. Veel van die Zwitserse tractoren werden dan ook ontworpen om te werken op berghellingen. Hier in Nederland zijn de Zwitsers vooral gekend voor hun zuivel- en melkproducten waarvan een groot deel wordt uitgevoerd. Hun kazen zoals de Gruyère en de Emmentaler hebben zelfs wereldfaam en hun kaasfondue vergezeld van een glas goed gekoelde Fendant wijn is ook niet te versmaden. Tractorfabrikanten zijn er ondertussen niet meer in Zwitserland, sorry foutje, er is er toch nog één, namelijk Rigitrac in Küssnacht. Een kleine onderneming die ruim 20 jaar geleden werd opgestart en met succes zeer gespecialiseerde tractoren bouwt.



De Zwitserse Locomotief- en Machinefabriek (SLM) is vooral bekend om de ruim 5.700 locomotieven die tussen 1873 en 1997 het fabrieksterrein in Winterthur verlieten, waaronder de legendarische "Krokodil" en de "Olifant". Om de fabriek van de ondergang te red-



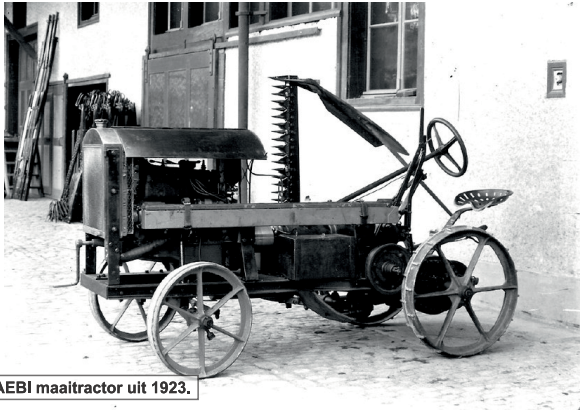
den tijdens de wereldwijde economische crisis van de jaren dertig, werden er van 1933 tot 1953 tractoren gebouwd. De tractorfabriek Mafag in Brugg stond in 1933 op de rand van het faillissement, SLM zag daar een unieke kans en nam de fabriek over. Om zich in die markt te kunnen handhaven investeerde SLM in de verdere ontwikkeling van de door haar aangeschafte Mafag-tractoren. Het resultaat was de driewielige, lichte SLM-tractor. De kleine tractoren kenmerkten zich door hun bijzonder ontwerp als wendbare driewielige tractoren. Vooral voor de kleine boeren waren ze een zegen want werkzaamheden zoals maaien, ploegen, zaaien en eggen konden er veel sneller mee uitgevoerd worden. De concurrentie had dat snel door en

volgde dit voorbeeld. Of deze concurrentiedruk de oorzaak was van het stopzetten van de productie weten we niet maar in 1953, na 20 jaar en een productie van ruim 450 exemplaren, kwam er een einde aan het SLM tractoravontuur.



AEBI

Het verhaal van Aebi begon in een mechanische werkplaats en met een door paarden getrokken maaimachine. In 1883 legde Johann Ulrich Aebi namelijk de eer-



Een AEBI maaitractor uit 1923.

ste steen van de huidige Aebi-machinefabriek in Burgdorf. Zijn door paarden getrokken maaier werd al snel gevolgd door zaaimachines, hooiwerktuigen en aardappelrooiers. Ook zijn nakomelingen waren hun tijd ver vooruit en gebruikten al in 1914 de nieuwe aandrijftechnologie met benzinemotoren bij de productie



Aebi was niet echt een trekkerfabrikant in de zin zoals wij die kennen, eerder een fabrikant van motomaaiers waarmee ze wereldwijd succes hadden.

van hun eerste gemotoriseerde maaimachine en waren bovendien ook actief betrokken bij de voertuigconstructie. Willi Aebi was in 1932 de eerste maaimachinefabrikant die alle machines uitrustte met kogellagers en liep daarmee ver voor op de concurrentie. Ook in 1949 hadden ze een wereldprimeur met de introductie van de automaaier "AM50", met een vrijhangende maai-inrichting met V-snaaraandrijving. Tot op de dag van vandaag is zijn opvolger, de AM52, het meest verkochte model in het Aebi-motormaaiergamma. Dit type machine werd gedurende 20 jaar geproduceerd, van 1951 tot 1971. Dat er snel meer pk's en meer trekkracht nodig waren besefte ook Aebi zodat er naast maaimachines ook mogelijkheden waren voor andere



Een 'maaitrekker' die niet alleen 'zittend maaiwerk' kon doen, maar ook als een trekker kon worden gebruikt, leidde in 1976 uiteindelijk tot de introductie van de Aebi TT77, een trekker op maat van de Zwitserse bergboeren en de voorloper van de huidige Terratrac.

machines. Met de Transporter TP2000, geïntroduceerd in 1964 begon bij Aebi het tijdperk van de transportergeneratie. Een lang gekoesterde wens van een 'maaitrekker' die niet alleen als 'zitmaaier' kon gebruikt worden, maar ook als een echte trekker, leidde in 1976 uiteindelijk tot de introductie van de Aebi TT77, een trekker op maat van de Zwitserse bergboeren en de voorloper van de huidige Terratrac. Zelfs toen konden hun machines op extreem steile hellingen niet uit hun evenwicht gebracht worden en tot vandaag worden ze nog steeds beschouwd als de "koningen van de bergen". Maaien en ook ander werk op hellingen zoals harken of zelfs ronde balen persen is dan ook dagelijks kost voor Aebi in de alpenlanden.

Aecherli



Toen Josef Aecherli en zijn zoon Fritz in Reiden bij Luzern in 1912 een landbouwmachinebedrijf oprichtten, stond de Eerste Wereldoorlog voor de deur. De vindingrijke oprichters hadden al snel door dat boeren het grootste deel van hun tijd aan routinematig dagelijks werk besteedden. Dus begonnen ze, als aanvulling van hun gewone dagelijkse werk in hun atelier ook landbouwmachines te ontwikkelen die het boeren-



De Aecherli eenasser Combi Trac uit 1953 met opgebouwde windas. De dieselmotor is een 1-cilinder Stihl.

werk gemakkelijker maakten. Al in 1915 wonnen ze op de landbouwwakbeurs in Bern een gouden medaille met hun nieuw ontwikkelde mestpomp. De interesse was overweldigend en de vraag bleef toenemen waardoor ook het bedrijf een gouden tijd beleefde. Toen Josef Aecherli in 1920 overleed en zijn tweede zoon



Aecherli KDT met 2-takt Stihl Dieselmotor 131B uit 1957.

Paul bij het bedrijf kwam, begon die een motormaaier te ontwikkelen die Aecherli in het hele land bekend maakte. De volgende jaren kwamen daar nog een aantal machines en werktuigen bij. Die machines verlost de boeren van vervelend routinewerk en maakten van Aebi een succesverhaal. Tijdens de eerste 75 jaar van hun bestaan produceerde het bedrijf duizenden pompen, mestmixers, motormaaiers, tweewiel-trekkers en tractoren en was ook decennialang een van de toonaangevende Zwitserse fabrikanten van landbouwmachines. Het was een belangrijke werkgever voor de streek, in de jaren vijftig had het bedrijf al ruim 130 medewerkers in dienst. Het bedrijf was in eigen land vooral bekend voor zijn motormaaiers,



[Empty caption box]

maar producten vonden ook hun weg naar het buitenland – zelfs tot in de Emiraten, waar de revolutionaire Aecherli-zuigerpompen in de woestijn werden gebruikt om acaciaplantages te irrigeren. Het bedrijf begon later naast zijn eigen tractoren ook Renault- en Porsche-tractoren en opraapwagens van Krone, te verkopen op de Zwitserse markt. Maar eind jaren zeventig werd de concurrentiedruk uit binnen- en buitenland steeds heviger, dat hadden ze deels aan zichzelf te wijten omdat ze er niet in slaagden het bedrijf te moderniseren en te rationaliseren wat dalende verkopen tot gevolg had. De neerwaartse spiraal begon pas goed in de jaren tachtig waardoor Aecherli steeds meer in financiële moeilijkheden kwam. In 1987 werd het faillissement aangevraagd en moest

de 'Aecherli Maschinenfabrik' noodgedwongen de deuren sluiten. Een deel van de failliete activa werden overgenomen door andere bedrijven uit de regio, zo werd de winstgevende afdeling 'mest-techniek' en de productie van gierpompen voortgezet door Hans Meier AG.

Alpina Oekonom



'Alpina Oekonom' was een Zwitserse tractor die oorspronkelijk werd ontworpen en gebouwd door Hans Bodmer AG uit Zurich. De trekker van Bodmer had een laag zwaartepunt, een grote wendbaarheid, geveerde vooras, luchtgekoelde motoren en hydraulische remmen. Dus aangepast aan de behoeften van de Zwitserse landbouw. Trekkers op grote schaal gaan bouwen was echter voor Bodmer financieel niet haalbaar. Nadat Bodmer 170 'Oekonom' trekkers had gebouwd



Een Alpina Oekonom 01/4 LB uit 1953.

zocht hij een sterke financiële partner en die vond hij bij Hoegger & Cie uit Gossau bij St Gallen. Dat bedrijf werd in 1870 opgericht door de hoefsmid en wagenmaker August Hoegger (Högger in het Duits). In 1900 begint hij onder de naam 'Hoegger Metzgereimaschinen' met de productie van machines voor slagerijen en



Alpina Oekonom LB 4/4 uit 1962 met 4 cil Wisconsin VF4D benzinemotor met 24 pk en 8V/2 A transmissie.

zuivelbedrijven. In 1942 wordt het bedrijf geregistreerd als Hoegger Alpina AG met hoofdkantoor in Gossau. Na de overname van het Bodmer Oekonom bedrijf, inclusief trekkers, werktuigmachines en volledige stock aan onderdelen, begint Hoegger begin jaren



De Alpina Oekonom tractoren waren standaard groen, maar werden op vraag van de klant ook in het rood gespoten.



De Vevey B3A uit 1946 is uitgerust met een Bührer 3-cilindermotor type D3 met een vermogen van 40 pk. Het is een mooie maar ook zeldzame trekker want er zijn amper 100 exemplaren van dit type gebouwd!

vijftig (1951) met de productie van de Alpina Oekonom trekkers in Gossau. Alle typen waren uitgerust met luchtgekoelde motoren, benzinemotoren van Wisconsin en dieselmotoren van Hatz en MWM. De tractoren waren standaard groen, maar werden op vraag van de klant ook in het rood gespoten. De trekkerproductie werd in 1963 definitief stopgezet na ruim 1200 exemplaren te hebben gebouwd. Hoegger Alpina AG werd in 2000 overgenomen door de Amerikaanse TipperTie Group maar een jaar later al ontbonden.

len bouwde zijn die bij ons amper of niet bekend. De productie was ook niet overdreven groot. Tussen 1937 en 1963 werden ongeveer 3.315 Vevey-tractoren gebouwd. Dat zijn er amper 132 per jaar! Vevey had een goede klant aan het Zwitserse leger, tussen 1941 en 1957 werden er grote aantallen legermodellen geproduceerd, vooral wieltrekkers maar ook een aantal rupstrekken die als vliegtuigslepers werden ingezet. De eerste Vevey trekker was het model Vevey V2 diesel die zowel in 'civiele' uitvoering als militair voertuig werd gebouwd vanaf 1937 tot begin jaren veertig. De trekker was uitgerust met een franse CLM 2-cilinder dieselmotor met een inhoud van 2,6 liter en had een transmissie met 5V/1A. Alle Vevey trekkers hadden veel opties. Het zwaartepunt van de trekker lag behoorlijk laag zodat hij gebruikt kon worden op heuvelachtig terrein en berghellingen wat best te begrijpen is in een land als Zwitserland. Er werden motoren van verschillende fabrikanten gebruikt waaronder CLM, Saurer, Buda-Lanova en Perkins. Vevey heeft 27 verschillende typen trekkers gebouwd waarvan de meesten, op in Zwitserland na, zo goed als onbekend zijn. De typen 583D, 560 en 586 waren hierop een uitzondering. In 1948 werd in de nieuwe fabriek in Villeneuve gestart met de productie van spoorwegmateriaal, in eerste instantie goederenwagens later werden er ook trams gebouwd. In 1981 verkocht Vevey hoofdaandeelhouder Fankhauser zijn aandelen aan de Omni Holding die enkele jaren later in moeilijkheden kwam. In 1992 werd de 'Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey' (ACMV) verkocht aan de Nederlandse Konin-



Vevey

De ACMV of 'Ateliers de constructions mécaniques de Vevey' werd in 1842 opgericht als metaalconstructiebedrijf door Benjamin Roy onder de naam Ateliers B. Roy & Cie. De naamloze vennootschap ACMV SA werd pas opgericht in 1895. In Zwitserland was het een belangrijk bedrijf dat een groot gamma aan producten produceerde zoals turbines voor waterkrachtcentrales, raderen voor watermolens, reusachtige boormachines



De eerste Vevey trekker was het model Vevey V2 diesel die zowel in 'burgerlijke' uitvoering als militair voertuig werd gebouwd vanaf 1937 tot begin jaren veertig. De trekker was uitgerust met een franse CLM 2-cilinder dieselmotor met een inhoud van 2,6 liter en had een transmissie met 5V/1.

om tunnels zoals de Gotthardtunnel (1874) te boren, poolbruggen voor kerncentrales, LNG-tanks in de Verenigde Staten, goederenwagens, trams voor stadsnetwerken en zelfs onderdelen voor de Ariane-raketten, en tractoren. Maar de geschiedenis van het bedrijf liep ondanks hun naam en faam daarom nog niet op wiel-tjes. Wij onthouden vooral dat Vevey een trekkerfabrikant was die trekkers produceerde van 1936 tot 1963. Hoewel Vevey een grote verscheidenheid aan model-



De Vevey 560 was een zeer populair model. Hij was uitgerust met een 4-cilindermotor met een vermogen van 75 pk. Deze trekker werd gebouwd vanaf 1947 tot 1957. Er werden 854 exemplaren gebouwd waarvan 150 voor het Zwitserse leger.



De modellen 586 R en 587R waren de laatste tractoren die door Vevey werden gebouwd. De 586 R (reductie), bouwjaar 1960, was uitgerust met een Perkins P3-motor met 29 pk. De transmissie had 10V/2 A versnellingen.

klijke Begemann Groep die een jaar later de naam van het bedrijf veranderde in Vevey Technologies. Andere onderdelen van het voormalige bedrijf ACMV zijn nog steeds actief en worden beheerd door Alstom in Ville-neuve, Andritz Hydro in Vevey en APCO Technologies in Aigle. De gebouwen van het hoofdkantoor in Vevey werden in 1992 verkocht en getransformeerd in een groot wooncomplex.



Plumett

De Zwitserse wijnbouwers (maar ook de Franse) zijn deze man veel dank verschuldigd. We hebben het hier dan over Emile Plumettaz uit het Franstalig deel van Zwitserland. Het is dankzij zijn systeem dat wijnbouwers op de steile hellingen hun wijngaarden konden bewerken of hun manden vol druiven tijdens de oogst



Het bedrijf Plumett vestigde zich in 1947 in Bex en was gespecialiseerd in de productie van lieren en windassen voor de wijnbouwers. Vanaf 1950 werd er ook een tractor geïntroduceerd met opgebouwde lier.

van de top van de wijngaard tot in het dal konden brengen. Emile Plumettaz richtte in 1923 een bedrijf op in Vevey. Aanvankelijk vooral actief in verpakkingsmachines waar Nestlé (ook in Vevey), hun grootste klant was. Intussen was het bedrijf ook begonnen met de ontwikkeling van allerlei lieren en windassen. Een goede zet zo bleek want de impact van de wereldwijde economische crisis in de jaren dertig had ook invloed op de toen nog kleine Plumettaz-werkplaats. Nestlé, de belangrijkste klant, haakte af en dat verplichtte Plumettaz tot een heroriëntatie van hun bedrijfsmodel. Plumettaz stopte met de productie van apparatuur voor de voedingsindustrie maar vond al snel nieuwe kansen op de steile hellingen van de wijngaarden aan het meer van Genève. Snel na elkaar

ontwikkelde Emile Plumettaz een aantal grondbewerkingsmachines die speciaal waren ontworpen om de steile en smalle wijngaarden te bewerken. Door middel van gemotoriseerde lieren konden de werktuigen de steile hellingen op worden getrokken. Via een lier en kabelbaan kon tijdens de druivenpluk de oogst ook snel naar het dal gebracht worden. Het kostte Plumettaz wel veel overredingskracht om die conservatieve wijnboeren te overtuigen die nieuwe werkmethoden te aanvaarden. Toch bleef het bedrijf het moeilijk hebben en, omdat export tijdens de Tweede Wereldoorlog onmogelijk was, moest het zich uitsluitend op de kleine Zwitserse markt concentreren. In 1947 vestigde het



De Plumettaz AT 70 uit 1952 was uitgerust met een Ford Prefect motor.

bedrijf zich in Bex en ontwikkelde daar een op een tractor gemonteerde lier die rond 1950 werd geïntroduceerd. Het bedrijf, dat inmiddels een belangrijke leverancier van uitrusting voor grote Franse wijngaarden was geworden, realiseerde zich al snel dat de zware lieren moeilijk te transporteren waren naar de wijngaarden die doorgaans op enige afstand van de dorpen lagen. Na verschillende manieren uitgeprobeerd te hebben om de lieren mobiel te maken, besloot het bedrijf een 4-wielige tractor met lier te bouwen die al snel een groot succes werd. In 1953 werd een eerste serie van 100 tractoren gebouwd. Helaas kon Plumettaz door de liberalisering van de import van tractoren in Zwitserland niet meer concurreren met internationale tractorbedrijven. De productie werd in 1956 stopgezet na een productie van 256 tractoren. Het einde van de tractorbusiness viel samen met een grote ver-



Een van de laatste Plumettaz modellen uit de jaren vijftig. Plumettaz kon door de liberalisering van de import niet meer concurreren met internationale tractorfabrikanten. De trekkerproductie werd in 1956 definitief stopgezet na een productie van 256 exemplaren.

andering in de teeltmethoden van wijngaarden. Er werd afgestapt van het regelmatig ploegen van de wijngaarden op de steile hellingen. Deze verandering

van landbouwmethoden had zware gevolgen voor Plumettaz, die zijn meeste klanten bij de wijnbouwers had. De meest voor de hand liggende oplossing was de bosbouwsector. In samenwerking met de regionale bosbouwdiensten ontwierp Plumettaz twee soorten kaapstanderlieren voor Land Rovers. Het voertuig met vierwielaandrijving was destijds ontzettend populair in die sector en werd veel gebruikt voor het uithalen van het hout en het transport op de weg.



FBW Franz

De geschiedenis van FBW begon in 1904, toen de oprichter van het bedrijf Franz Brozincevic - geboren in 1874 in Kroatië (toen nog behorend tot het Oostenrijks-Hongaarse rijk) – als gediplomeerd monteur een



In 1916 werden de fundamenten voor Franz Brozincevic AG gelegd door de overname van de failliete motorenfabriek Wetzikon AG, of kortweg FBW genoemd.

reparatiewerkplaats voor auto's en vrachtwagens opende in Zürich. Zijn 'Franz'-vrachtwagens, ontworpen voor de posterijen, veroverden al snel de markt. In 1911 raakte de 'Franz Motorfahrzeugfabrik und Traktoren' of kortweg Motoren-Franz, zoals het bedrijf destijds bekend stond, ook internationaal bekend. Zij bouwden de eerste 5-tons vrachtwagen op het Europese continent met een cardanaandrijving in plaats van de gebruikelijke kettingaandrijving. In 1916 werden de fundamenten voor Franz Brozincevic AG gelegd door de overname van de failliete motorenfabriek Wetzikon AG, het bedrijf werd vanaf dan kortweg FBW genoemd.



Een FBW trekker bij het ploegen in 1922.

Van 1916 tot 1985 werden in de werkplaatsen ongeveer 7.000 voertuigen gebouwd - vooral op maat gemaakte vrachtwagens, opleggers, legervoertuigen, brandweerwagens en auto's maar ook postbussen en zelfs landbouwtractoren en tractoren voor het leger. Interessant om weten is dat zijn tractoren destijds al

werden ontwikkeld en gebouwd in een kosteneffectief modulair systeem. Alle tractoren hadden Franz-Ballot 4-cilindermotoren, die Brozincevic had ontwikkeld maar die volgens zijn plannen werden gebouwd bij Ballot in Parijs en bij Zürcher in St-Aubin (Zwitserland). In de jaren 1928 tot 1937 had Franz ook een afdeling landbouwmachines Motrac genaamd met een gamma motoren, motormaaiers en tractoren. De tractoren werden vervaardigd onder de namen 'Franz' en 'Franzli', de



In 1936 werd de FBW 'Franz' of Franzli geïntroduceerd. Deze maa tractor werd vanaf 1937 verder gebouwd en verder ontwikkeld door Motrac.

voornaam van Brozincević. Een kleine opvallende maa tractor was de 'Franz' uit 1936 die later ook door Motrac verder werd ontwikkeld en geproduceerd. De Franz motormaaiers en tractoren werden in Zwitserland verkocht via enkele belangrijke dealers. Na het overlijden van Franz Brozincević in 1933 werd het bedrijf voortgezet door zijn zonen Franz (*1899†1965), Max



Een Schuurvondst deze FBW tractor type TB uit 1936 met chassisnummer 354.

(*1902†1960) en Paul en door zijn oude partner Johann Kirchensteiner. In 1937 wordt het bedrijf geherstructureerd en de productie van landbouwmachines verkocht aan Heinrich Heer, hun eigen ingenieur en constructeur. Heinrich Heer gebruikte de bestaande (maar vooral bekende naam) Motrac, voor de productie van de motormaaiers en tractoren. Waardoor we naadloos aanbeland zijn bij Motrac, waar we dan ook in deel 2 mee zullen beginnen.

Frans Vanbaelen

Einde DEEL 1 Wordt Vervolgd

Hightech van Eggmühl



Meestermonteur Alfons Holmer uit Eggmühl bij Regensburg is een van de ontwerpers die zich waagt aan zelfrijdende bietenrooiers. Sinds het eerste prototype in 1974 heeft Holmer zijn machine voortdurend ontwikkeld en produceert deze nu in serie. Het nadeel van deze werktuigen is uiteraard dat ze – net als bij maaidorsers – buiten het seizoen binnen staan. Om dit te verhelpen introduceert Holmer nu de TS210 universele tractor. Deze tractor bestaat in wezen uit het chassis van de bietenrooier, die universeel kan worden uitgerust met werktuigen. Het opvallende kenmerk is de cabine met voorwielaandrijving, gecombineerd met wielen van dezelfde grootte en een motor onder de vloer - hierdoor ontstaat er aanzienlijke installatieruimte boven de achteras. Daar horen uiteraard hefinrichtingen en aftakassen aan de voor- en achterzijde bij, waarmee de TS210 alle taken van een standaardtrekker vervult plus een aantal bijzondere functies. We moeten denken aan vergelijkbare systeemtractoren, vooral de Deutz Intrac, die qua prestaties en design echter veel dichter bij de standaardtractor blijft, of de Engelse County FC, die zelfs in Groot-Brittannië opvallend is. We zullen de universele trekker van Holmer nauwlettend in de gaten houden.



Laatste punt in Neuss

Er zijn geen tekenen dat er een einde komt aan de mondiale inzinking in de landbouwmachinesector. John Deere is vastbesloten zijn onafhankelijkheid te behouden en maakt in zekere zin een vlucht met de nieuwe 50-serie. Vorig jaar rolde in de VS de eerste vertegenwoordigers daarvan van de lopende band: enorme gelede voertuigen uit de achtduizendserie. Nu beginnen de jaren 50er ook in de onderklasse. De fabriek in Mannheim levert de tweeduizend-serie met een bereik tussen 46 en 85 pk – die echter in Europa niet worden aangeboden. Hieruit blijkt een bijzonder kenmerk van de Duitse tak: parallelle series voor verschillende regio's. Voor Europa blijft de fabriek de 40-serie produceren – die overigens technisch niet onderdoet voor de 50-serie. Het belangrijkste verschil: de 50ers hebben nu de SG 2-cabine, die al lang beschikbaar was voordat de 40ers kwamen.



Dubbel spel in Mannheim

De nieuwe kleren van David Brown



Fiat wordt Fiatagri

De traditionele Fiat-fabriek in Modena heeft enige tijd geleden de weg ingeslagen naar een totaalleverancier, wat momenteel zijn vruchten lijkt af te werpen. Ondanks een aanzienlijke omzetsdaling in Italië (met ruim een derde ten opzichte van 1980) draait de fabriek op volle capaciteit. De groep presenteert zich nu onder de naam Fiatagri op de twee grote voorjaarsbeurzen, de Fieragricola in Verona en de Sima Parijs. Tot de belangrijkste dochterondernemingen behoren nu ook de specialist in lichte machines Laverda, en de Amerikaanse werktuigen fabrikant Hesston.



FIATAGRI

Meer mais in Harsewinkel



UNIVERSELE ELASTIEKEN

IN ALLE MATEN,
GESCHIKT VOOR OA:

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



AD MANDERS

06-23 69 44 34

A.MANDERS01@ONSNET.NU

HOEKSTRAAT 16

5674 NP NUENEN

ZEIL ZONDER RINGEN
VASTMAKEN MET KWIKCLIPS



L.Janssen
Motorenrevisie

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

CASE II STEYR
AGRICULTURE

ABEKSERVICE



De Beeke 3 5469 DV Erp
tel: 0418 - 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

100%

GLANS

welse-toys

HORSBROT

ERTL

ROS

WIKING

1:18

FIRST GRAB

SPECCAST

Schuco

CAT

siku

Doevendans - Bernhardweg 19 - 5394 AG - Oijen



LEON VAN UDEN

TRANSPORT

Handelsonderneming

A. HEESAKKERS

De Smalspoorman



Werkplaats

Showroom-werkplaats

www.smalspoortrekkers.com



De ontdekking van traagheid

D

Gestreckte lijn: de S 450 was Schlüter's eerste vertegenwoordiger van de nieuwe halfframe-modelgeneratie in 1962.



Miesbach, werkte de Schlüter ruim 9.000 uur: in de akkerbouw, bij het ploegen, zaaien en het oogsten van groenvoer en in de bosbouw. Pas toen de familie Taubenberger in 1974 een krachtigere Super 550 kocht, kon de tractor rustiger gaan werken: "Hij werd nog lange tijd gebruikt", leerde Michael Wachter. Het merendeel van het werk op de boerderij werd nu uitgevoerd door Schlüter Compact-tractoren en recentelijk door een Euro Trac. Zoon Hans Taubenberger wilde wel, dat de S 450 in goede handen zou komen. Michael Wachter was de juiste man! Interessant is wel, dat de verkoper en de toekomstige eigenaar samen de volledige revisie hebben voltooid! De driecilindermotor werd



Dit brengt herinneringen naar boven: Michael fietste als jongen door de velden en keek naar tractoren.



"BK" staat voor Backnang: dit kapontwerp fascineert de Schlüter-vrienden vandaag de dag nog net zo als toen.



In de open lucht: met dit stuur opende Michael een nieuwe manier om zich te verplaatsen.



Twee deurtjes rechts en links: overzichtelijk zicht op de compleet vernieuwde elektrische installatie.



8V/4R versnelling uit Passau: Vanaf februari 1963 werd de verbeterde ZF A-210 II motor geïnstalleerd.



De originele injectiepomp zit op de 3240 cc diesel met 42 pk type SD 105 W3.



Mooie "meerrijder" van hout: de powerlift hydrauliek komt van een Schlüter Super 550.



Lemmerz velg in 19 inch: De vooras met rubberen onafhankelijke wielophanging is afkomstig van de Bergische achsenfabriek.



Beheersbaar hefboommechanisme: "Grab" kost tegenwoordig meer moeite omdat er nu maximaal 28 dingen in zitten.



Veel plezier met de Freising "Baren": Michaels vader Helmut heeft ook oog voor de rode tractor.



Kijk eens naar de injectiezijde van de driecilindermotor met directe injectie uit de SDW-serie.



Uitlaat naar boven en vier nieuwe spatborden: de beige gelakte wielen passen goed bij het uiterlijk.

nagekeken, voorzien van nieuwe afdichtingen en onderdelen zoals de dynamo en starter werden gereviseerd. De motor kreeg nieuwe lagers, de remmen werden vervangen en tegelijkertijd werd hij omgebouwd naar overdrive (28 km/u); er kwam ook een nieuwe koppeling in. Het elektrische systeem is volledig opnieuw opgebouwd. Voor het plaatwerk ging Schlüter naar Stefan Naderer in Eggenfelden. Roest en scheuren op de motorkap vereisten wat laswerk en alle vier de spatborden, die ook door roest waren aangetast, werden vervangen door nieuw vervaardigde, aangekochte exemplaren. Samen zijn de voorbereidende werkzaamheden voor de nieuwe verftoepassing uitgevoerd; Stefan Naderer heeft het toen gespoten. De montage werd gezamenlijk uitgevoerd door Hans Taubenberg en de toekomstige eigenaar was bijna vergeten dat hij de tractor daadwerkelijk had gekocht: de tractor wisselde officieel pas vlak voor de oplevering, in september 2013, van eigenaar. Nu was het tijd om in een gesloten vrachtwagenoplegger naar de nieuwe woning in Baden-Württemberg te gaan. Omdat de garagedeur te laag was voor de nieuwe tractor, werd de S 450 tijdens de bouwwerkzaamheden snel geparkeerd bij Schlüter-specialist Stefan Had. In november arriveerde de langverwachte "lading" eindelijk in Allmersbach en Michael kon de roest van de Bingerrolbeugel verwijderen, schilderen, en de letters erop aanbrengen. En voor op de Fritzmeier-cabine, die 50 jaar lang in weer en wind had doorstaan kocht men een nieuw dakzeil. Nu gaan we met zo'n 30 dingen naar regionale bijeenkomsten. Of Michael vertrekt alleen naar de velddag in Nordhorn of andere evenementen verderop - dan niet met de Schlüter, maar met de camper: gezellig...

Gerald Sandrieser

©J.R

Overgenomen en vertaald uit het Duitse tijdschrift

Schlepper Post



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



4 Monsters blijven

Ongewone tractoren voor ons buurland

Schlepper Post beschreef een vreemd voertuig op Het Int. Historisch Festival in Panningen als een 'zelfgemaakte constructie'. Wij hadden hem toen echter onrecht aangedaan: Er werden naar schatting 75 exemplaren van deze tractor gebouwd – die ondanks dit aantal, zeer individuele ontwerpen bleven en een indrukwekkende verscheidenheid boden: er waren diesel- en benzinemotoren – en zelfs vaste bestuurderscabines.

In de Schlepper Post van werd de MCE-tractor gepresenteerd, een opvallend ontwerp met voorwiel aandrijving en een laadbak achterop. Vervolgens nam eigenaar Luuk van der Veen het woord en vertelde over de geschiedenis van de bijzondere, kleinschalige bouwserie met zeer eigenzinnige kenmerken. Hij schrijft: "Ik was verrast toen ik een foto van mijn eigen tractor zag. Maar geen zelfbouwer: Luuk van der Veen in Panningen op zijn AACE. Helaas is het onderschrift onjuist. Het is geen zelfgemaakte, maar een MCE-tractor. Deze



afkorting staat voor 'Munsters Constructie Erp'. De drie broers Willy, Broer en Leo Munsters hadden een reparatiewerkplaats in het kleine dorpje Erp in het zuiden van Nederland. Ze produceerden ook landbouwwerktuigen en bouwmaschinen - zoals dorsbakken en kunstmeststrooiers, maar ook walsen en draglines. Begin jaren vijftig had een inventieve boer in Zeeland, een dorpje in de buurt van Erp, zelf een tractor gebouwd. De gebroeders Munsters waren zo onder de indruk dat ze de boer een bedrag van 1.000 gulden boden, een hoog bedrag voor die tijd, om zijn ontwerp te

gebruiken. De tractor bestond uit een stalen profielchassis, waarop een versnellingsbak van een Ford AA-truck. De achteras kwam ook van een Ford AA en had een reductie tandwieloverbrenging (1:3). Omdat het reductietandwiel de draairichting veranderde, werd de achteras ondersteboven gemonteerd. Klanten hadden de keuze tussen benzine- en dieselmotoren. De benzinemotor kwam ook uit de Ford AA, maar was omgebouwd om op petroleum te kunnen rijden. Het vermogen bedroeg ongeveer 24 pk. De MCE-tractor was ook leverbaar met een Perkins PS-dieselmotor van 28 pk. In de standaarduitvoering kostte de tractor 6.840 Nederlandse gulden (ongeveer 6.200 mark) en was voorzien van een trekhaak, een kiepbak en een elektrische startmotor. Klanten konden ook extra uitrusting bestellen: voor de MCE was er een maaibalk, aftakas, urenteller, dorspoelie, handhefinrichting en ploeg. Eind jaren vijftig werd de productie stopgezet, omdat de concurrentie van McCormick, Deutz, Ford en andere massaproductanten te groot werd. Het is niet precies bekend hoeveel MCE-tractoren er

zijn gebouwd; Geschat wordt dat het om ongeveer 75 stuks gaat. MCE richtte zich vervolgens op de productie van bouwmachines zoals kranen, liften en betonmolens. Vooral de MCE-bouwkraan was een wereldwijd succes: hij werd zelfs geleverd in het Midden- en Verre Oosten. Tijdens de oliecrisis kampte Munster met economische onrust; Er volgde een faillissement en een overname. Na de doorstart gaat het opvolgende bedrijf elders verder met het bouwen van bouwkranen onder de naam MTC (Mobile Tower Cranes). Tegenwoordig zijn er nog vijf MCE-tractoren bekend. Degene in de Schlepper Post is de enige met een benzinemotor, de andere vier hebben een dieselmotor. Ik heb mijn MCE uit de eerste hand gekregen. Hij was niet meer rijdbaar, de kleppen waren verbrand en de koppeling was defect. Nadat er een andere motor was geplaatst, rijdt hij weer als nieuw. Het uiterlijk moet net zo 'gepatineerd' blijven als het is - alleen de remmenrevisie en nieuwe bedrading staan nog op de agenda."

©JR

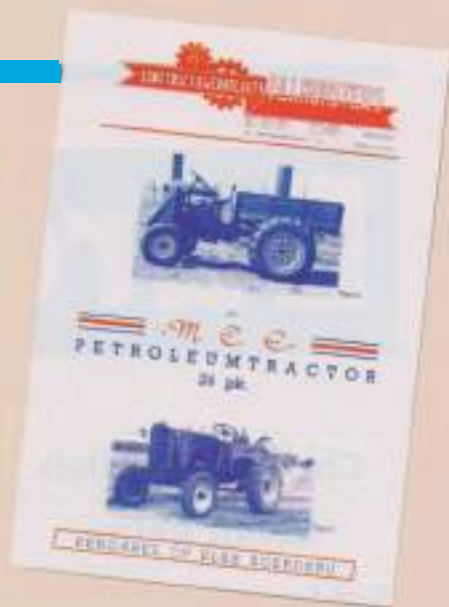
Luuk van der Veen



Rijcomfort en goed zicht: de MCE was leverbaar met frontcabine met laadbak.



Eenvoudige constructie: Munsters gebruikte afgedankte militaire vrachtwagens om de landbouwmachine te bouwen.



Slechts de helft van de waarheid: in de verkoopbrochure wordt de MCE geadverteerd als een benzinetractor, maar hij was ook leverbaar met een Perkins-dieselmotor.



Overlevenden: drie van de vijf bekende bestaande MCE-tractoren; Blijkbaar is het ontwerp van de motorkap tijdens de productieperiode nogmaals gewijzigd.



Een andere versie: Naast het model met cabine boven de motor was de MCE ook leverbaar in een openluchtversie, genaamd "Type A", waarbij de motor aan de rechterkant was gemonteerd.



Lange afstanden: Om de ploeglift te kunnen bedienen, moest deze naar voren worden uitgeschoven tot aan de bestuurdersstoel.



Overgenomen en vertaald uit het tijdschrift

Schlepper Post

Stille ster: MCE van Luuk van der Veen was te gast op het Internationaal Historisch Festival in Panningen.

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

Riverside VINTAGE

riverside-vintage.com

de Eenvoud
 Financiële planning

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

FFP
 Certificeerd financieel planners

DOMOTICA
TELEMATICA
BEVEILIGING
ELECTROTECHNIEK
TELEFONIE

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

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

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



14 pk; twee wielen, de Bungartz U1 D is een kleine krachtpatser

GROEN MONSTER

Sommige lezers hebben het misschien al eens meegemaakt, anderen hebben er hun hele leven tevergeefs op gewacht: Als iemand ineens zegt; "Ik heb nog een oude tractor in de schuur die weg moet. Ben je geïnteresseerd?" Precies dit telefoontje kreeg Oliver Wurster in 2010. Zonder uitleg, om wat voor soort tractor het gaat, laat staan welk merk en model het was.

Maar je zou er wel naar kunnen gaan kijken, omdat de tractor zo niet kan worden geïdentificeerd – vooral omdat het vaag beschreven object zich op minder dan 10 kilometer afstand bevindt. Zo gezegd zo gedaan. In een nogal volle en rommelige schuur stond "de tractor". Het was een éénassige tractor, een behoorlijk grote éénassige tractor. Om precies te zijn: een Bungartz U 1 D, oftewel 'de wens van iedere boer', zoals een eigentijdse brochure het ooit zo mooi verwoordde. De prijsonderhandelingen verliepen voor beide partijen naar tevredenheid, dus de Bungartz werd door een Deutz D 30 S uit de schuur gehesen. En zo naar zijn nieuwe huis vervoerd. Daarbij nog kreeg de nieuwe eigenaar - zeldzaam voor een Bungartz - de originele papieren, waarop stond dat de U 1 D, gebouwd op 21 januari 1953, voor de eerste keer werd goedgekeurd. Ook kan het als een gelukkig toeval worden beschouwd, dat er ook nog enkele oude gebruiksfoto's van de éénassige trekker bewaard zijn gebleven: de vorige eigenaar had de Bungartz jarenlang in zijn loonbedrijf gebruikt en was kennelijk zeer tevreden over zijn éénasser. Maar eerst een korte geschiedenis van het bedrijf Bungartz en Co, dat in april 1934 in München werd opgericht door Everhart Bungartz. Het oorspronkelijke doel van de ondernemer was om een goedkope kleine auto te ontwerpen - en hij bracht dit plan ook in de praktijk. Het autootje heette 'Butz', maar was niet voorbestemd voor een lang leven: hij werd maar voor één jaar gebouwd. Bungartz legde zich vervolgens in München toe op verschillende bedrijfstakken, bijvoorbeeld de bouw van aanhangwagens en kleine caravans. Een andere bedrijfstak van het bedrijf Bungartz, hield zich bezig met

grondfreesmachines en leidde halverwege de jaren dertig tot interessante ontwikkelingen. Vooral in het toen nog jonge segment van de aangedreven freesmachines. Bungartz bouwde eerst grondfreesmachines volgens de ontwerpprincipes van Josef Fey, een van de pioniers op het gebied van gemotoriseerde freesmachines. Hierdoor concurreerde Bungartz nu met Siemens en Halske, die hun Siemens-freesmachine al met succes op de markt hadden gebracht. Kort daarna scheidde Siemens & Halske zich af van de productdivisie van de rotatiefreesmachine - een beslissing die vandaag de dag waarschijnlijk zou worden omschreven als een strategische herschikking. Deze situatie bracht Everhart Bungartz ertoe om in 1935 de productie en verkoop van de Siemens K 5-freesmachine veilig te stellen - wat er later toe leidde dat Josef Fey zijn contract met Bungartz beëindigde. En nu dus terug naar de Bungartz U 1 D van Oliver Wurster. Er zijn kleine éénassige voertuigen, er zijn grote éénassige voertuigen - en er is de Bungartz U 1 D. Dit model is duidelijk een van de krachtigste gemotoriseerde dieselexemplaren in zijn soort, en ontwikkelt bij zijn volle vermogen; 14 pk bij 2.000 omw/min. Iedereen die ooit met een éénassige trekker heeft gewerkt, weet deze krachtpater te classificeren. Bovendien weegt dit éénassige voertuig maar liefst 500 kg. Eén ding is zeker: deze machine kan absoluut niet alleen met pure spierkracht worden gehouden. Er is een behoorlijke hoeveelheid vaardigheid en ervaring vereist om z'n pres-



taties op het veld te brengen. Maar als je het eenmaal onder de knie hebt, blijkt de Bungartz een echt werkpaard te zijn. Je kunt het eigenlijk niet trefender verwoorden dan Eugen Lohrig het in de Bungartz-brochure uit 1952 verwoordde. Hij schrijft: "Je zult zeker geïnteresseerd zijn om te weten dat ik met

mijn (brommer) en de bieten, alle betreffende hellingen gemakkelijk in de vierde versnelling heb kunnen beklimmen. Ik haalde 30 ton van de meest zanderige grond, terwijl de tractor met de oliecarter over de grond ging. Het is werkelijk prachtig!" Voordat de U 1 D van Oliver Wurster er zo uitzag als vandaag de dag, was een basisrestauratie (inclusief het daaropvolgende spuitwerk) nodig die enkele maanden duurde. De Bungartz ziet er nu uit,





alsof hij net de fabriek in München verliet. Aanbouwdelen: een grondfrees, een zitwielen en een aanhanger. Dit betekent dat de basis-uitrusting (bijna) compleet is. In ieder geval zo compleet dat je de U 1 D bij je kunt nemen, om daar andere éénassers bang te maken... De zware U 1 één-assige trekker van Bungartz werd eind jaren '40 op de markt gebracht. En was zeker niet alleen verkrijgbaar met de 14 pk Stihl-motor, maar ook met een 11 pk Bungartz petroleummotor en de 10,5 pk ILO-motor. Zoals bij alle concurrenten was er voor de U 1 een breed scala aan aanbouwdelen beschikbaar. Hierdoor was hij uitstekend uitgerust voor het werk dat op boerderijen en in kwekerijen gedaan moest worden. Het assortiment aan bouwapparatuur reikte van de klassieke ploeg, de eg en freesmachine tot de aardappelrooier. Maar ook getrokken apparaten van andere fabrikanten kunnen met de Bungartz worden gecombineerd, zoals bindmaaiers of zaaimachines. Een gewasbeschermingsspray en een waterpomp ronden het aanbouwsortiment af.



Michaël Prella



A. van Leuken

06-54650884

LOON & GRONDVERZET

Steegeindstraat 10
5396 NN Lithoijen

Info@avanleuken.nl

www.avanleuken.nl

VISSER

www.visserautoelectra.nl

autoelectra-dieselservice

BOSCH

Diesel Service

DELPHI

DIESELPOINT

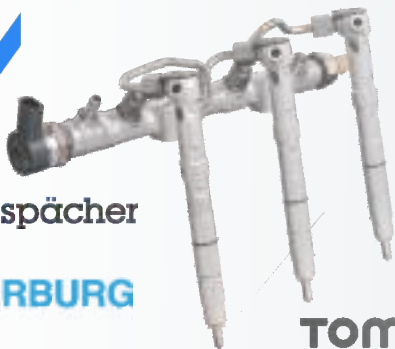
- Dynamo's
- Startmotoren
- Voertuig elektronica,
- Auto elektronica diagnose
- Diesel techniek
- Common-rail systems
- Benzine injectie
- Magneetontstekingen
- Eberspächer verwarming
- Aircoservice
- Plantaardige diesel
- Auto alarm, telefoon, radio
- Navigatie systemen
- Voertuigvolg systemen

STEK



Eberspächer

PIERBURG



TOMTOM WORK

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



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



PIJNENBURG
HANDELSONDERNEMING

**Diesel Service
G. Hannink**

06 53 94 11 44



M

JOS MARTENS

TUIN & PARKMACHINES
LANDBOUW

Ginderdoor 55 - Mariahout 0499 - 42 31 31

www.josmartens.nl



BROEDERSBOXTEL
HANDELSONDERNEMING

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



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

Online advertentieplatform voor uw klassiekers



Gemakkelijk kopen en
verkoop van klassiekers



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



ONLINE CLASSIC WORLD

www.onlineclassicworld.com



Bernd Heimke dorst jaarlijks ongeveer 40 hectare graan met zijn 42 jaar oude Matador Gigant.



Dashboard van de Claas Matador Gigant, bouwjaar 1965.



Echt gigantisch

Claas Matador Gigant dorst nog als op de eerste dag

Voor de landbouw in de jaren 60 was het werkelijk een indrukwekkend gezicht, de Matador Gigant-maaidorser uit de oudste en grootste maaidorserspecialzaak van Europa, zoals Claas zichzelf in de Gigant-brochure noemt. Zelfs na vele jaren zijn dergelijke machines nog steeds te vinden bij zware oogstwerkzaamheden en verbazen ze de toeschouwers met hun prestaties en uiterlijk.

In 1984 besloot Bernd Helmke uit het district Einbeck in Wenzeln een Matador te kopen om de graanvelden van zijn boerderij te oogsten. Maar dat is nog niet alles: de 43-jarige dorste met zijn oude machine ook op contractbasis, wat betekent

dat hij jaarlijks zo'n 40 hectare gerst, tarwe en haver moest dorsen.

Helmke beperkte zich ook niet tot slechts één Matador. Voordat hij kon beginnen met dorsen, had hij een tweede motor nodig, omdat de eerste kapot was gegaan. De kruk van de zescilinder Perkins-motor lekte aan de zijkant, en de motor liep vast als hij warm was. Er was dus een vervangende motor nodig. Maar voor de gediplomeerde landbouwwerktuigkundige was dat geen probleem. Er werd een extra motor aangeschaft en achterop de Matador geïnstalleerd. Sindsdien hebben zich geen motorproblemen meer voorgedaan. Maar natuurlijk is ook zo'n klassieke machine niet



Twee V-snaren brengen de kracht over op de dorstrommel. De snelheid van de trommel kan hydraulisch worden geregeld van 650 tot 1400 tpm, zodat deze kan worden aangepast aan veranderende oogstomstandigheden en gewassen.

Claas Matador Gigant

Bouwperiode: 1960 tot 1969

Bouwjaar: 1965

Motor: zescilinder Perkin dieselmotor, watergekoeld

Vermogen: 87 pk

Snijbreedte: 3 meter

Inhoud graantank: 2155 liter

Dorstrommel: 1250 mm breed 450 mm doorsnede

Dorsdelen: 4 schudders, schudoppervlakte 4,5 m², zeeoppervlak 3,15 m²

Transmissie: 3 vooruit, 1 achteruitversnelling

Afmetingen: LxBxH 8600 mm, 3350 mm, 3530 mm

Gewicht: 5360 kg

Bijzonderheden: De rijnsnelheid kan traploos hydraulisch gewijzigd via de rijvariator.



De Claas Matador Gigant was de krachtige opvolger van de SF, de eerste zelfrijdende maaidorser van Claas.

immuun voor slijtage in de praktijk. Daarom kocht Helmke eerst een tweede, en daarna nog een derde Matador Gigant als reserveonderdelen donor. In zijn schuur staan nog een motor, een haspel, aandrijvingen, assen en lagers, en nog veel meer onderdelen. Genoeg om zijn oude maaidorser in orde te houden, en zo nog een paar hectare extra te kunnen dorsen. Elk najaar na het dorsseizoen inspecteert Bernd Helmke de Matador zorgvuldig. Hij controleert onder andere de V-snaren, elevatoren, kettingen en lagers. Zo kan hij kleine beschadigingen direct repareren voordat ze grote schade veroorzaken. "hiermee heb ik een goed systeem gevonden," meldt Helmke. "Sinds ik de reus elk jaar na de oogst controleer, zijn er geen problemen meer geweest." Dankzij deze goede verzorging ziet de toeschouwer de maaidorser in originele staat. Behalve de hakselaar. "De originele

strohakselaar had vaste messen. "De kwaliteit van het hakselwerk was erg slecht", legt Helmke uit. Daarom installeerde hij een strohakselaar uit de Mercator-serie, met mesjes die aan een pendel bevestigd waren. Nu is hij tevreden met het versnipperen van het stro. Met zijn drie meter brede snij-eenheid en graantank met een inhoud van meer dan 2000 liter was de Claas Matador Gigant een machine voor grote boerderijen en loonwerkers. Claas beschrijft het in de brochure: "Met de Matador Gigant is een krachtige maaidorser gecreëerd die zelfs onder de zwaarste bedrijfsomstandigheden aan alle eisen voldoet."

De Matador werd in 1961 geïntroduceerd als verdere ontwikkeling van de SF door Claas. Hij had aanzienlijk meer kracht. De zescilindermotor leverde 87 pk. Verende maai-eenheden behoorden tot



Claas Zelfrijdende maaidorsers

1953: bouwde Claas, parallel aan andere fabrikanten, zijn eerste zelfrijdende maaidorser, de Hercules, die vanwege een juridisch geschil later SF werd genoemd.

1958: werden de kleinere maaidorsers Europa (2,10 meter, dieselmotor) en Columbus (1,80 meter, met VW-benzinemotor) geïntroduceerd.

1961: werd de SF vervangen door de Matador.

1962: Om aan de eisen van de klant te voldoen, werd een kleinere versie met een viercilindermotor en kortere schudders op de markt gebracht: de Matador Standard. Het originele apparaat krijgt de extra naam Gigant. In totaal werden er ruim 35.000 Matadors gebouwd.

1963: werd het productgamma aangevuld met de Merkur (2,60 meter, dieselmotor).

1964: werden alle maaidorsers voortaan in de kleur Australian Green gespoten.

1966: met de introductie van de Senator-maaidorser, kregen de machines een nieuwe, hoekige vormgeving. Zaadgroen wordt de kleur van het huis.

1967: volgde het Mercator-model en in 1968 het Protector-model.

1970: werd de Dominator-familie maaidorsers geïntroduceerd, die tot 1995 met talrijke aanpassingen werd voortgezet.

1995: zag de Lexion-serie het levenslicht.

de standaarduitrusting. Als de breedte meer dan drie meter bedroeg, moesten de maaidekken voor transport over de weg worden gedemonteerd en op trailers worden vervoerd. De hydraulische pompen waren ontworpen voor hogere prestaties. Om de stuurkracht voor de bestuurder bij steeds grotere machines binnen een acceptabel bereik te houden, ontwikkelde Claas een stuurbekrachtigingssysteem. Als optionele uitrusting voor de Matador werden stropersen en strohakselaars aangeboden. Er waren ook dorsfaciliteiten voor graan, maïs en rijst. "Eigenlijk heb ik geen eigen maaidorser nodig voor mijn bedrijf", zegt Helmke. "De machine wordt dan helemaal niet optimaal benut. Als alles goed gaat, ben ik na vier dagen klaar met dorsen. Tien hectare per dag is geen probleem." Maar dat is niet waar het om gaat. Helmke lacht: "Het is gewoon een leuke hobby." De Matador is overigens niet zijn eerste maaidorser. "Daarvoor had ik een Claas Columbus met een 1,80 meter maaisysteem", vertelt de oude liefhebber. De Columbus werd aangedreven door een VW-benzinemotor. "De machine was in topconditie en ik kon hem daarom ook gemakkelijk verkopen", vervolgt Helmke. "Maar hij was te klein en de benzinemotor paste er niet bij; hij had gewoon niet genoeg koppel." De Claas Matador is niet het enige klassieke voertuig op de boerderij van Bernd Helmke. Direct naast de 42 jaar oude maaidorser staan twee Hanomag Brillants. "Het zijn gewoon prachtige machines", zegt Helmke. "Voor dat ik deze kocht, ben ik naar verschillende Schlüter-modellen gaan kijken. Maar als mijn eerste oldtimer-tractor heb ik voor een Hanomag gekozen en ben ik er sindsdien bij gebleven." Op zijn boerderij staat een Brilliant 601 met achterwiel-aandrijving, en twee Brilliant's 701 met vierwiel-aandrijving. Helmke gebruikt de tractoren voor alle werkzaamheden op zijn boerderij, van ploegen en zaaien tot bemesten en gewasbescherming. Alle machines zijn goed onderhouden en altijd klaar voor gebruik.

Jörg Rath-Kampe



CLAAS

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 (ontgekeken) tractoren en stationaire motoren van 20 jaar of ouder. Standaard inclusief een schadeverzekering voor opzittenden en vernaabrechtsbijstand.
- 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

BONTE HOND



I





de in Karlsruhe gevestigde bedrijven Finnen Autolog GmbH en Kosmos Motor in Kassei en Ergon Motor GmbH Karlsruhe. Het hoofdkantoor van het mooie bedrijf komt in Karlsruhe, met Kassei als filiaal. De oprichtingseuforie duurde niet lang, want al in 1910 fuseerde Ergon-Kosmos AG met Kyffhauserhütte Artern, dat zijn producten verkocht onder de merknaam Akra. Die nu als de fabrikant funktioneeret en de EK-motor als Akra-motor aanbiedt. De Oostelijke compagnie neemt de Westerse compagnie over - in die tijd niets ongewoons. De Kyffhauserhütte (die later naam zal maken met zijn enorme Akra-motortploegen en een tractor, heeft al vestigingen in Barmen, Bernburg, Breslau, Elbing, Neurenberg en Stettin - en nu ook in Karlsruhe. De Ergon Kosmos-episode duurt niet lang. Slechts een jaar na de overname werd dit bedrijf ontbonden; Kyffhauserhütte heeft nu een leidend belang in Ruhr-

afgelopen decennia door verschillende handen gegaan, voordat hij werd verkocht. in 1977 belandde hij in de kelder van de sectie werktuigbouwkunde aan de Technische Hogeschool Coburg. Daar kreeg hij mooie nieuwe kleuren, en werd zo goed mogelijk loepend gemaakt. Daar diende hij als studieobject voor toekomstige ingenieurs. "Maar ze wilde daar niet echt vrienden met hem worden", zegt Thomas, die tien jaar geleden de eencilinder van de universiteit kocht. "De motor stond op dubbel-T dragers gemonteerd en zag er behoorlijk kleurrijk uit: de behuizing was zwart geverfd. de leidingen waren groen, en de ontstekingsmagneet en de centrifugaalregelaar waren geel. Dat paste natuurlijk helemaal niet. Ik waste de erover geschilderde zwarte verf voorzichtig weg en zie, de originele verf met de decoratieve lijnen verscheen gewoon weer, net zoals toen de motor de fabriek verliet, ook heb ik de

versleten ontsteking gerepareerd en ook de onderbouw is nu van mij." Deze gehele constructie met de nu bijpassende basis en de nog steeds behoorlijk massieve aanbouwdelen komt overeen met het begin van de 20e eeuw. De kleppen voor inlaat en uitlaat, die worden aangedreven door een dikke bedieningsas, zie je vaak terug in dit ontwerp en zijn in tegen-gestelde richtingen in de cilinder aanwezig. De ontstekingsvonk wordt geleverd door een Bosch laagspannings afslagmagneet, de brandstof werd oorspronkelijk gemengd in een interne carburateur met vlotterkamer en de snelheid wordt geregeld door een centrifugaalregelaar. Er zit nog geen centraal smeersysteem op, maar er is er wel nog een andere bijzonderheid: "Om veiligheidsredenen heeft de motor een ingebouwde pal met een verstelhendel. Zodra hij aanloopt, komt de slinger naar buiten en gaat de verstelhendel open. Hierdoor



Het bedrijf uit Karlsruhe had maar een kort leven. Na twee jaar was het voorbij.

werke AG Duisburg. Daar verschijnt prompt ook de motor, er staat ook Ruhrwerke op. Althans, het handelsmerk van Ergon Kosmos, een krukas in de vorm van stierenhorens met de letters EK, blijft als kanttekening. Het merkwaardige aan dit samenspel is het feit dat geen van de betrokken bedrijven de motor ooit zelf heeft ontworpen. "Het is ontworpen door ingenieur Friedrich Hasselwander", zegt Thomas, "hij bood zijn ontwikkeling aan Ergon-Kosmos aan." Door het korte bestaan van Ergon-Kosmos kan de bouwtijd van Thomas' stationaire motor vrij nauwkeurig worden aangegeven. Omdat kan worden aangenomen dat het nieuw opgerichte bedrijf een bepaalde aanlooptijd nodig had voordat de productie begon, dateert hij dit op het jaar 1909. De benzine-motor, die was ontworpen met behulp van een verdamperontwerp, is de



Werktuigbouwkundige Thomas Knoblauch deed onderzoek naar de geschiedenis van de Ergon-kosmos en herstelde vakkundig de 115 jaar oude motor in de oorspronkelijke staat.

wordt de ontsteking op 'vroeg' gezet, sluit de decompressie klep en krijgt hij volledige compressie. Tegelijkertijd activeert de hendel via een stang een pal, zodat er geen slinger meer in kan worden bevestigd. Op deze manier worden ongelukken bij het starten voorkomen. Je ziet maar weer eens hoe goed ze vooruit hebben gedacht." Thomas stond zichzelf wel een kleine afwijking van de leveringsconditie toe: "Ik heb nog de originele carburateur nog, maar ik laat de motor momenteel op gas draaien, bovendien kan niet verzuipen als hij wat langer stil staat." En, zo zou je kunnen toevoegen, juist nog origineler: ten eerste is het inlaatkanaal van huis uit uitdrukkelijk ontworpen voor het gebruik van verlichtingsgas, en ten tweede liet zelfs Nikolaus Otto zijn eerste motoren op gas lopen.

Tekst en foto's: Jens Kraus © J&R



Autolog en Ergon Motor en het bedrijf Kasseier Kosmos Motor verenigden zich op 15 september 1908 in Karlsruhe.

Overgenomen en vertaald uit het mooie Duitse Oldtimertijdschrift:



Ongelukkenpreventie: Wanneer de motor draait, grijpt de pal, die wordt bediend via een verborgen stang in de behuizing, aan, zodat de kruk...



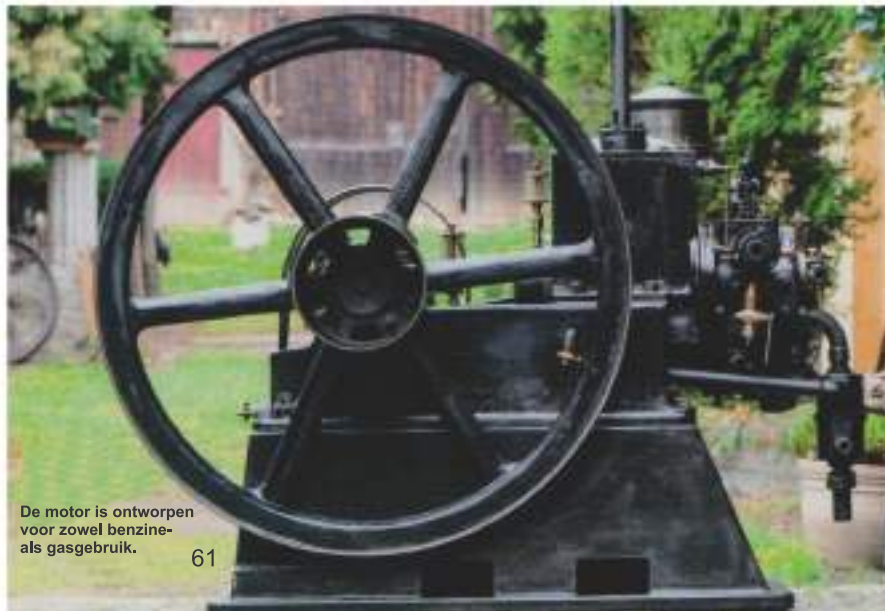
...niet meer kan worden bevestigd. De afslagmagneet wordt bediend door de nokkenschijf aan het uiteinde van de massieve bedieningsgas.



Multifunctionele hendel: De "ijzeren handgreep" is niet alleen belangrijk voor het starten van de motor, maar zorgt er ook voor dat de pal kan vergrendelen.



Voordat de bougie en de hoogspanningsmagneet het overnemen, nam de ontstekingsstang het genereren van de vonk over.



De motor is ontworpen voor zowel benzine- als gasgebruik.

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

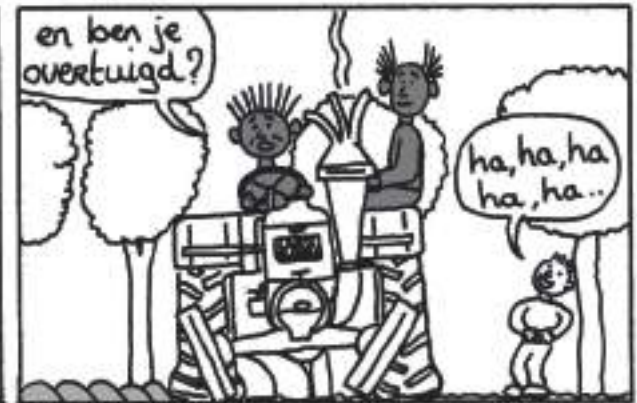
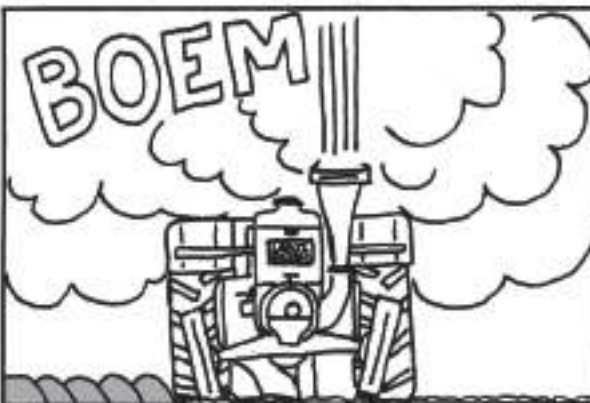
www.jansenmetals.nl

**Dorpsstraat 102
5556VL Valkenswaard**

DE LANZ BOY'S

Met de vlam in de pijp

Jurgen Minten is met zijn LANZ een akker aan het ploegen. Tijdens dit grote evenement komt Hein Aarden met zijn kleinzoon kijken hoe het gaat.



Vanhousen

De Puzzelhoek

Augustus

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

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

De overgebleven letters vormen een bekend kinderliedje:

De uil

Attentie: Oplossing insturen, bellen
of mailen vóór 29 september 2025

Met dank aan:





In en Uitlaatjes

Te koop

Gevraagd



OPLOSSING PUZZELHOEK

Juni



De Rietkamp

AGRARISCHE HANDELSONDERNEMING

in- en verkoop van tractoren & landbouwmachines

Erwin van Griensven

Rietkampsestraat 1a | 5386 KH Geffen | 06-38748703

www.derietkamp.com | info@derietkamp.com

imotik

Think forward

MOBIELE MACHINEBOUW

#Engineering #Constructie #Elektro #Hydrauliek #Software

Wij zoeken technische talenten

info@imotik.nl | Zandhoek 21h, 5477 PJ Bavel



GERWIN VD POL AUTOMOTIVE

GERWIN



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 Vught

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 