

den uitlaat



ISSN nummer

Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging



2211-0186



H. KUIJPERS BV

www.hkuijpers.nl

Sloopwerken

Infra en
Grondwerken

(s)ler)Bestratingen



Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode





de Eenvoud

Financiële planning

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



- DOMOTICA
- TELEMATICA
- BEVEILIGING
- ELECTROTECHNIEK
- TELEFONIE



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

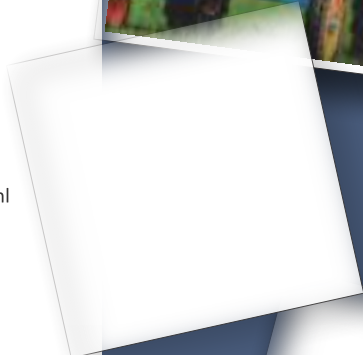
Paul Verkuijlen Klaverhoekseweg 4
5681 PX Best Tel: 06 10800304
E-mail: secretaris@klw-vereniging.nl

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

Nieuwe website

Met het uitkomen van deze Den uitlaat zit het meeste werk er weer op en kunnen we ons weer gaan voorbereiden op van allerhande winterklusjes. Met onze club kunnen weer terugblikken op diverse evenementen. Na de vakantieperiode is september best een drukke maand; Met een praatavond, de vrijwilligersmiddag, de graafdag en de ploegdag. We hadden gelukkig bij alle evenementen mooi najaarsweer wat zo'n dag altijd weer stuk gezelliger maakt. De verrassingstocht is dan wel al gereden, maar het verslag hiervan is voor de volgende Den uitlaat. De voorbereidingen voor de kerstrijt zijn alweer in volle gang, deze word dit jaar vanuit Hilvarenbeek gereden. Met het bestuur zijn we druk bezig met een nieuwe website, waar we straks ook al de inschrijvingen voor de toertochten mee kunnen doen en eventueel een webshop voor merchandising. Die dingen zijn nu tech-

nisch niet mogelijk met de oude site, ook de opmaak gaat dan natuurlijk veranderen zodat we weer een nieuwe frisse website hebben. We hebben samen met Emiel, Jan en de websitebouwer Jorg al diverse ideeën uitgewisseld, en Jorg is al druk bezig om er iets van te maken. Op de praatavond zal de nieuwe opzet zeker aan bod komen, net als een nieuw KLW logo wat we aan het ontwerpen zijn en jullie mening dan graag horen. Dus kom zeker ook weer eens naar de praatavond toe, iedere eerste woensdag van de maand. Ook hebben we regelmatig een gastspreker die over zijn bedrijf of een onderwerp komt vertellen. Zover weer mijn voorwoord, ik wens iedereen weer veel leesplezier met Den uitlaat die Jan samen met der medewerkers van de redactie weer in elkaar heft gezet.

Tjef Broks



info redactie



IN MEMEORIAM

Jan Jonkers

Dit was de passende tekst voor Jan op zijn rouwbrief, passend voor hoe wij hem kende. Op 15 augustus overleed Jan redelijk onverwacht, hij werd 81 jaar oud. Zijn leven lang woonde Jan in het gezellige Elshout waar hij met familie een tuinbouwbedrijf runde. Als hobby had hij aanvankelijk motor rijden en met de caravan samen met zijn vrouw op pad. Na zijn actieve tuinbouw carrière ontdekte Jan het oldtimer ploegen en werd hij lid van onze KLW-vereniging. Vele jaren deed hij verdienstelijk mee met onze en andere ploegwedstrijden, tot en met de landelijke wedstrijden. Jan beschouwde het ploegen voor oldtimers als een serieuze zaak en zo beleefde hij ook de wedstrijden. Zijn familie vond dat Ome Jan zijn 2^e jeugd aan het beleven was. Wij gaan hem zeker missen op de ploegwedstijden, maar zijn vrouw en verdere familie nog veel meer. Als KLW-vereniging wensen bestuur en leden van deze club, ze veel sterke in deze moeilijke tijd.



Piet van der Poel

KLW Kerstrit



Club **i** nfo

KLW Feestavond

In de Vresselse Hut

H



100^{STE} ARTIKEL FRANS VANBAELEN

W



RIJMKE



Club **(i)**nfo

KLW TOILETWAGEN

E



NAJAARSRUILBEURS



Evenementen

Oktober

- 18 Mariënheem
19 Harfsen (Gld)
19 Lochristie (B)
22-23 Oenen
25-26 Nijnsel
26 Nijnsel
26 Steenberg

November

- 1 Achterberg
5 Nijnsel
9 Weelde (B)
9 Ruurlo
22 Nijnsel
29-30 Nieuw Heeten

December

- 3 Nijnsel**
13-14 Nijnsel
21 Middelrode
27 Reusel
29 Dalen

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



Ruilbeurs OTMV loc. Manege Bartels Boetelerveldweg 7 inl. Harry Tyhuis 06 38290695 na 18.00 uur.
Bruine blaadjes rit OTMV loc. Haarbroeksteeg 4 inl. Wim Veldink 06 57849403.
Ruilbeurs en Onderdelenmarkt loc. Pauwstraat 166 inl. Raf Janssens 0032 475628129.
168^{ste} Oener Koe feest loc. Donselaarsweg inl. Arjan Berends 06 20136850 of www.oenerkoe feest.nl
Stoomdagen Hoeve Strobol loc. Strobolse Heidesteeg 10 inl. 06 53817669 of bert@hoevestrobol.nl
Ruilbeurs bij firma Kuipers 8.00 tot 13.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.
Bietentocht OTMV (30 Zeilende historische vaartuigen) loc. Kade 1 inl. Loek Geluk 06 51217266.

Ruilbeurs de Grebbetrekke rs loc. LMC C. van Os Cuneraweg 24 inl. www.grebbetrekke rs.nl
Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.
HMCK Ruilbeurs **Nieuwe locatie:** Geeneinde 54 inl. 0032 4738878268.
16^{de} Rit der Bikkels OTMV loc. Café de Duif Groenloseweg 57 inl. Ben Hanskamp 06 40365976.
KLW Feestavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Joke Kuipers 06 13670287.
Internationale landbouwminiatuurenbeurs loc. „De Belte“ Zwarteweg 24 inl. Jan Heerdink 06-20406087.

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.
Stoomdagen Hoeve Strobol loc. Strobolse Heidesteeg 10 inl. 06 53817669 of bert@hoevestrobol.nl
KLW Kerstrit inl. Gerard Smits 06 53187886.
Eindejaarsruilbeurs HMT loc. Manege Meulenhoai Hulsensedijk 34 inl www.hmtklep.nl
Ruilbeurs OTMV loc. Noordwijk 51 inl. Anko Broekema agenda@otmv.nl

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

LEON VAN UDEN

TRANSPORT

Handelsonderneming

A. HEESAKKERS

De Smalspoorman



Werkplaats

Showroom-werkplaats

www.smalspoortrekkers.com

TERUGBLIK Nationale ploegkampioenschappen

Op 22 en 23 augustus werden de 71^{ste} Nationale ploegkampioenschappen in Borgercompagnie gehouden, dat ligt in de provincie Groningen. Met meer als 100 ploegers, waaronder weer vele van onze KLW ploegdag deelnemers. Namens de KLW deden er twee ploegers mee, namelijk Maurice van de Aa en Jan de Pinth. In de categorie oldtimers heen en weer, werd Maurice 6^{de} van de twintig. In de categorie oldtimers parallel ploegen werd Jan de Pinth 1^{ste} van de acht. Wij zijn als KLW daarom dan ook heel trots op Jan met zijn eerste prijs, en ook op Maurice natuurlijk.



EEN BIJZONDERE VRIJWILLIGERSMIDDAG





KLW najaar Ploegdag op 21 september

Onze jaarlijkse najaar ploegdag werd op 21 september gehouden. De locatie van het perceel was op het Everse in Nijnsel. op deze locatie hebben we vorig jaar ook geploegd. Hiervoor zijn we de beheerders van deze percelen dankbaar voor het ter beschikking stellen van de grond. Bij de

ploegers, 4 parallel ploegers, 2 moderne rondgaande, en 2 moderne heen en weergaande 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 deze keer; Peer Herwijnen, Leendert het Mannetje, Chris Ooms, Toon de Gouw, Peter

organisatie van de ploegwedstrijd hebben we altijd hulp van enkele vrijwilligers, waaronder Jan de Pinth die ook hier de Brabantse ploegkampioenschappen wilde organiseren tezamen met de ploegvereniging afdeling Brabant, maar in het najaar is het moeilijk om grond te vinden. Daarom ploegden er hier enkele moderne tractoren mee en de beste Brabantse in zijn klasse kreeg dan naast een eventuele KLW beker, ook een beker voor Brabants kampioen. De dagen voor de wedstrijd was het prachtig weer maar op de zondag van de wedstrijd was regen voorspelt. Maar het werd een prachtige dag met 16 graden Celsius en maar een paar kort durende regenbuien in het begin van de middag. Er waren 35 deelnemers, waarvan 6 rondgaande wedstrijd ploegers hef, 11 rondgaande wedstrijd ploegers wiel, 10 heen en weergaande wedstrijd-

Beex en Kees Breure. De catering werd zoals altijd verzorgd door Henk en Yvonne. Rond 10.30 begonnen we met ploegen en rond 15.30 waren de ploegers hiermee klaar. Om 15.00 uur was de jury klaar en rond 16.00 uur was de uitslag bekend, en konden we de prijzen uitreiken. Hierna werd Jo Zwaans van de ploegvereniging afdeling Brabant nog eens extra bedankt voor zijn hulp aan de Brabantse Kampioenschappen.

Heen- en weergaand.

De uitslag was als volgt: Bij de heen- en weergaande, 1. Marius Jenniskens, 2. Ben Buijs, 3. Marcel Michels, 4. Maurice van der Aa, 5. Jan Janssen uit Ledeacker, 6. Ad Hagenaars, 7. Jan Holebrandse, 8. Johan Croij-



Graafdag 2025

Op zondag 14 September hadden we weer onze jaarlijkse graafdag. Korte tijd daarvoor dachten we nog, dat we deze moesten annuleren van wegens te weinig deelname. Maar na een belronde hebben we toch nog genoeg deelnemers kunnen vinden zodat deze dag toch door kon gaan. Maar net zo als bij veel KLV evenementen, zijn het toch telkens weer dezelfde deelnemers. Op de dag zelf hadden we schitterend weer, veel zon en een mooie temperatuur. We hadden dit jaar een drietal bulldozers namelijk die van Henk, Gilbert en Lars. Verder de Atlas kraan van Dennis, die ook altijd van de partij is. Zelf was ik met mijn John Deere loader gekomen, en stond er ook nog de Akkerman kraan van de fam. Kuijpers. Mijn loader hield er na een 15 minuten al mee op,

maar naar enig speurwerk kwam ik er achter dat de dieseltank leeg was. Dit was niet zo slim van mij, vooral niet omdat ik al diesel had gehaald voor een andere deelnemer die ook leeg stond. En ik had zelfs nog

tegen hem gezegd "dat overkomt mij niet". Wel dus !!! Verder waren er nog wat kippers en grondverzet machines voor achter de tractor. Die de nodige grond hebben verzet, en zelfs op aanwijzing van mij de diverse lage hoeken van het showterrein wat hebben aangevuld. Het publiek om te komen kijken was wat minimaal, maar de deelnemers hadden toch weer een mooie speeldag met hun machines. We hopen dus dat we dit volgend jaar weer kunnen organiseren. Rond 16.00 uur zijn we weer begonnen om de graafbak weer wat vlak te schuiven. Nadat we daarna nog wat hadden nagepraat en verder opgeruimd te hebben, zijn we rond 17.00 uur weer tevreden naar huis gegaan.

Alle deelnemers bedankt voor de prettige samenwerking en tot volgend jaar.

Gerard Smits.



KEGELAVOND 2025



Uitslag kegelavond volwassenen.

1	Rianne Verkuijlen	160	punten
2	Femke Broks	158	punten
3	Tien Verhoeven	153	punten
4	Edwin Klerks	152	punten
5	Johny van Osch	151	punten
6	Coen Verhoeven	150	punten
7	Regina van der Meer	150	punten
8	Ellis Klerks	146	punten
9	Henny Verhoeven	146	punten
10	Anja Hubers	146	punten
11	Eline Klerks	145	punten
12	Paul Verkuijlen	145	punten
13	Ria Hollanders	144	punten
14	Marietje Verhoeven	143	punten
15	Nelly van der Poel	143	punten
16	Pieter van der Meer	142	punten
17	Maarten Wouters	139	punten
18	Wout Hubers	137	punten
19	Arjan Jacobs	131	punten
20	Emiel van Vugt	125	punten
21	Thea van de Hei	120	punten
22	Teun van Genugten	119	punten
23	Luuk Verheijen	119	punten
24	Henk Hubers	118	punten
25	Joke Kuijpers	117	punten
26	Luchien Hubers	115	punten
27	Renske Broks	113	punten
28	Mark Broks	113	punten
29	Maarten Jacobs	112	punten
30	Henk Klomp	104	punten
31	Job Remmers	101	punten
32	Peter van de Hei	100	punten
33	Tjef Broks	99	punten
34	John Brands	87	punten

Uitslag kegelavond kinderen.

1	Eric Klerks	112	punten
2	Karlijn Broks	101	punten

Nadat er goed gekegeld was, werd het na het kegelen ook nog een gezellige avond.

Coen Verhoeven



ik geef De
Krik

Mijn Fiat was nog bijna nieuw!

V



enige tijd te laten werken, werd het koelwater en de inlaatpoorten van de hoofdmotor voorverwarmd en pas daarna aan elkaar gekoppeld en gestart. Het elektrische circuit bestond uit een 6 volt dynamo voor de verlichting zonder accu. Een zwaarder type rupstrekker was de 70 C die volgens hetzelfde principe werkte. Diezelfde motor werd gebruikt in een zware wieltrekker type 80 R echter met een hoger aantal omwentelingen. 1650 En een vermogen van 80 PK. Deze trekker had een 24 volt elektrischer startmotor en vijf versnellingen vooruit met een snelheid van 4.5 tot 25



kilometer per uur op een bandenmaat van 16.9 X 34 met een gewicht van 3550 Kg. In 1956 werd de serie Fiattrekkeurs uitgebreid met de 200 serie met vele varianten. De krachtbron was een 2 cilinder Fiat dieselmotor 614 met een volume van 1135 ccm. en een vermogen van 18/20 Pk bij 2200 omwentelingen. De motor was afgeleid van de vroegere 600 motor. De



trekker had een hydraulische hefinrichting, zes versnellingen vooruit vanaf 1,9 tot 20,3 Km per uur en 2 achteruit, bandenmaat 9 X 24. De aftakas draaide nominaal 560 omw/min. Doch schakelbaar als weg aftakas. Gewicht 820 Kg. Dit type was in ons land bekend als Fiat 18 La Piccola. Totale productie was meer dan 80.000 stuks. Als promotie werden deze trekkers aan de middelbare landbouwscholen met een mechanisatielokaal in consignatie gegeven. Dit om de leer-



lingen de service op de boerderij te leren, maar er werden in die tijd ook trekker rijlessen op deze scholen gegeven. Het was in die tijd een stunt die door de Duitse merken met lede ogen werd aangezien. De latere type 211R (standaard), de 221R (fruitteeltmodel), de 231R (lage en smalle uitvoering), de 241R (vierwiel aandrijving) en de 251R met vier even grote aangedreven wielen hadden dezelfde 614 dieselmotor, maar met 2350 omw/min. Verder was de levering met een vier cilinder Simca (Aronde) benzinemotor mogelijk, aangeduid als type 211Rb met een volume van 1221 cc. en een vermogen van 20 Pk bij 2300 omw/min. De 300 serie van Fiat kwam uit in 1958 en had ook diverse uitvoeringen. De type 312R (standaard), 342R (vierwiel aandrijving) en de rupstrekkeurs type 311C, 332C en de 352C hadden alle het motortype 605, een watergekoelde viercilinder voorkamerdieselmotor met een volume van 1901 ccm. En een vermogen van 30 Pk bij 2200 omw/min. De wieltrekkers 312R en 342R hebben zes versnellingen vooruit; vanaf 2,1 tot 21,3 Km per uur op banden en wielen 12.4 X 28. De gewichten zijn respectievelijk 1460 en 1735 Kg. De aftakas maakt 550 omw. Bij 2200 motor omwentelingen en dus is het volledige vermogen via de aftakas beschikbaar. In dezelfde periode 1958 werd de 400 serie uitgebracht. Hiervoor is de grotere viercilinder Fiat 615 motor gebruikt met een volume van 1901 ccm en een vermogen van 35 Pk. Deze diesel motor heeft de zelfde maten 85 X 100 mm. als de petroleummotor van de 600-serie en de 2 cilinder

diesel van de 18 en 200 serie. Deze serie heeft een 24 volts elektrische installatie. Het veel verkochte type 411 R is hier een duidelijk voorbeeld van met de variëteiten, 411 R Landbouwtrekker, de 421 R als fruitteelttrekker (semi smalspoor), de 431 als wijnbouwtrekker (smalspoor) en de 441 R met vierwiel aandrijving terwijl er ook nog een 411 C te leveren was als rupstrekker. Hierna heeft Fiat tot de fusie met Ford tot



het merk New Holland nog heel veel modellen uitgebracht. Als iemand een nieuw restauratie verhaal van zijn/haar Fiat wil schrijven kan daar ook over geschreven worden. Ik neem je mee naar mijn/onze Fiat 350 Speciaal. Reeds in 1967 was Fiat marktleider op de Europese markt het 50 jarig jubileum kwam eraan. Voor die gelegenheid werd er in Turijn een nieuwe serie trekkers ontwikkeld met meer innovatieve eigenschappen dan eerdere modellen. De nieuwe modellen zouden gebaseerd zijn op de Diamant-serie en de gekozen naam was "Nastro d'Oro" of "Gold Ribbon", ter gelegenheid van de gouden verjaardag van Fiat's "huwelijk met het land". Het uiterlijk was een sterke evolutie van de Diamant serie opnieuw geschreven door



Pinninfarina, met de langs-ribben van de motorkap nu meer overheersend, en doorlopend tot aan de neus die lichtheid en beweging verleende. De kleuren werden ook enigszins gewijzigd, met een lichter oranje voor het carrosserie-deel en blauw voor de mechanische onderdelen, wat de indruk wekte van een dynamische en moderne machine. De nieuwe serie was echter niet allen een stylingoefening. De serie introdu-

ceerde nieuwe verbeterde motoren, nu allemaal met directe injectie en roterende injectiepompen, en op de kleinste na keerde ze terug naar een belast carterontwerp. Fiat heeft de ergonomie van het rijden verbeterd, en een aantal nieuwe veiligheidsvoorzieningen aangebracht, waaronder een vergrendeling die het starten 'in de versnelling' voorkomt, een nieuw 12 volt elektrisch systeem, verbeterde versnellingsbakken met synchronisatie en bediengemak van de driepuntheffinrichting die nu standaard is op alle modellen. Dit zijn slechts enkele van de technische kenmerken die in het oog springen. Het duurde nog meer als een jaar voordat de nieuwe modellen in productie kwamen, de nieuwe trekker kwamen ook in de optie Frutteto-, Vigneto en Granluce varianten. De 350 heeft veel gemeen met zijn kleinere broers en zussen 250 en 300, maar ook grotere 400-modellen, die de kloof tussen de twee overbrugden, in termen van bruikbaarheid. De 350 gebruikt de bijvoorbeeld wel de 8025.02 motor van de 300, maar met een belast carter zoals op de grotere 400 modellen wat een steviger



trekker opleverde met een hoger laadvermogen maar qua vermogen ongeveer hetzelfde als de 300. Hij werd in Italië en internationaal verkocht als Fiat 350 maar in Frankrijk werd hij nog steeds verkocht als de Someca 350. Someca is de landbouwtak van Fiat, de Franse dochteronderneming Simca. De 350 heeft een 2cilinder watergekoelde direct ingespoten dieselmotor van de 300, met een cilinder inhoud van 1.727 cc en een versterkt carter, met een vermogen van 35 Pk bij 2500 omw/min. Het model 350 S is gebouwd van 1960 t/m 1967. De tractoren uit de Gold-Ribbon serie hadden nog meer succes dan hun voorgangers en werden geprezen voor hun nieuwe ontwerp, motoren en functies. In 1968 toen de Europese tractoren markt kromp, produceerde Fiat in totaal bijna 60.000 tractoren, in dat jaar werd ook de 500.000ste Fiat trekker sinds 1918 geproduceerd.

De door ons gerestaureerde Fiat is van bouwjaar 1974. De trekker is nieuw verkocht door de Firma Martens in Lieshout aan de toenmalige gemeente Schijndel. Waar hij voor allerlei klusje werd ingezet vanaf ongeveer 2011 heeft hij dienst gedaan bij een boer in Schijndel waar hij lang in de schuur heeft gestaan. In 2021 heb ik de trekker gekocht bij de Firma



Megens in St. Michielsgestel. Wij hebben ruim een jaar over de restauratie gedaan. Tot zover de historie van de trekker. Je kunt aan de trekker nog zien wie of wat eerste eigenaar was, al was het maar aan de achterbanden, dit zijn gazonbanden met de maat 12.4 X 28, deze werden in de 70er jaren bijna uitsluitend gebruikt bij gemeenten of overheidsdiensten in het algemeen. Deze banden rijden nog steeds comfortabel dus hebben we die mooi op de trekker gelaten. De voorbanden maat 6.50 X 16 zijn wel nieuw. De motor en versnellingsbak waren prima in orde (bijna nieuw). Wel hebben we een nieuwe uitlaat moet kopen, ook de koppeling was nog prima. Ook de zitting was aan vervanging toe, en hebben we vervangen door een nieuwe. Alle overige delen die we vaak missen bij een oude trekker, waren bij deze aanwezig. Zelfs de gatenbalk, topstang en trekhaak zijn bewaard gebleven en waren nog origineel. Er was best nog wel wat werk aan het plaatwerk te doen, maar gelukkig konden we dat zelf doen, met voldoende tijd en veel geduld kom je een heel eind. Ook het plamuurwerk heb ik zelf gedaan. Op zoek naar verf kwam ik weer bij de Fa. Megens terecht, een geluk dat Willie Megens wel eens wat bewaard, de verf die ik nodig had heeft hij maar liefst 30 jaar bewaard. Wij waren ermee gered al moest er na al die jaren wel even goed gemengd wor-

den, hiervoor bracht de kolomboormachine uitkomst. Hoe milieuvriendelijk deze verf was heb ik maar niet gevraagd, dat de kwaliteit goed was is aan de glans nog terug te zien. Het spuitwerk hebben we ook zelf kunnen doen. Als je de trekker dan weer hebt opgebouwd ga je kijken wat er nog ontbreekt. In eerste instantie waren dat de stickers die op de trekker horen, deze heb ik besteld in Italië. Ik moest genoeg nemen met stickers van een vierwielaandrijving, er staat namelijk DT op. Dit is altijd beter als geen stickers. Wat ontbrak was het gereedschapskistje en het is wel praktisch om wat opbergruimte te hebben. Bij gebrek aan beter heb ik een Doosan gereedschapskistje op het spatbord gemonteerd, misschien niet or-



igineel maar wel handig. De trekker wordt nu gebruikt voor het klepelen op onze eigen percelen, hij is daar super handig voor. Ik hoop op het Platteland Festival a.s. zomer, de trekker aan jullie te showen. Het thema in 2026 nogmaals is **FIAT**. Heeft iemand van jullie een Fiat gerestaureerd en daar foto's van, laat het even weten, bij ons bestuur of de redactie, dan helpen we jouw, om daar een mooi verhaal van te maken voor de volgende "Den Uitlaat".

Met vriendelijke groet; **Paul Verkuijlen**



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



Zetor

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

10a

GLANS

weise-toys

HORSBROT

ERTL

ROS

WIKING

U.S. Farm Toys

FIRST GRAB

SPECCAST

Schuco

CAT

siku

Doevendans - Bernhardweg 19 - 5394 AG - Oijen





Deel 2

In de vorige uitgave kon de lezer kennismaken met een aantal bekende Zwitserse trekkerfabrikanten zoals Alpina Oekonom, en Vevey. In dit tweede deel kan de lezer kennismaken met fabrikanten zoals Bucher, Bieffer en Bösch en nog een aantal andere nobele onbekenden. De Eerste Wereldoorlog zorgde ook in Zwitserland voor problemen hoewel het land zich afzijdig had gehouden. Zo was er een groot voedseltekort grotendeels te wijten aan het ontbreken van moderne landbouwmachines en tractoren. Het Zwitserse leger dat behoorlijk veel te zeggen had, organiseerde daarom in februari 1918 de eerste Zwitserse tractor- en ploegdemonstratie. De conservatieve boeren bleven echter trouw aan hun oude methoden zodat de tractor in de jaren twintig niet voor de verwachte doorbraak zorgde. Het bleef bij kleine series en ook de import bleef beperkt. Om de tractorproductie te bevorderen werden daarom importquota ingevoerd. Hierdoor kwam de trekkerproductie van tractoren op maat van de kleine Zwitserse boer ineens wel op gang. In heel het land ontstonden overal kleine ambachtelijke werkplaatsen, smeden, autohandelaars enz. die zich gingen bezighouden met de fabricage van 'autottractoren' op basis van afgedankte personenwagens. Dikwijls unieke stukken maar ook kleine series, soms van bekende fabrikanten, maar ook tractoren gemaakt door 'veredelde' knutselaars en pioniers. En ze waren talrijk deze zogenaamde veredelde knutselaars, van de ongeveer 130 bekende bedrijven die allemaal in Zwitserland voor kortere of langere tijd tractoren, transportwagens of eenassige voertuigen produceerden waren er minstens 50 die enkel autottractoren hebben gebouwd! Creatief waren ze wel die Zwitsers!

Motrac

Bijna niemand buiten enkele ingewijden kende nog de naam van het Zwitsers bedrijf 'Motrac'. Wij trouwens ook niet, voor ons blijft de naam 'Motrac' voor eeuwig verbonden aan de Nederlandse trekkerimporteur Motrac BV uit Zutphen (later veranderd in MechaTrac). Het Zwitserse Motrac AG werd op 12 februari 1937 in Zürich opgericht door Heinrich Heer, die man was jarenlang in dienst bij Franz AG FBW als ingenieur en



konstrukteur en nam de afdeling Motrac landbouwmachines inclusief de naam over van FBW. Het bedrijf kreeg daardoor de reeds door Franz AG ontwikkelde (en gebouwde) tractoren in handen en breidde het gamma uit. (Zie ook Franz Broncincevic FBW). De onmiddellijke start van de productie van de Motrac MA-motormaaiers met een veerbelaste maaibalk bewijst trouwens ook dat er vóór de oprichting van Motrac AG



Bij de introductie in 1956 was dit een echte revolutie! De kleine tractor TEM en de transporttrailers MT en TTA hadden vierwiel-aandrijving, knikbesturing en hydraulische remmen

al uitgebreid voorbereidend werk was verricht door FBW. Tijdens de oorlogsjaren werd benzine schaars en gerantsoeneerd. Vooral de stationaire motoren hadden het moeilijk. Gedurende deze periode bouwde en installeerde Motrac ook houtgasinstallaties en houtgascentrales voor industriële bedrijven. In 1947 concentreerde Motrac zich vooral op de trekkerbouw. Er werden een aantal modellen geïntroduceerd waarover weinig of geen informatie te vinden is. Motrac kwam door die trekkers ook in financiële problemen en begon in 1950 een tweede leven als Motrac Werke AG onder leiding van ingenieur Valentin Toedtli. Het nieuwe bedrijf richtte zich vanaf dan bijna uitsluitend op de enkelassige tractoren (motocultoren). Die enkelassige trekker werd verder ontwikkeld tot een kleine trekker met vierwiel aandrijving, vierwielbesturing en vierwielberemming. Met slechts enkele eenvoudige handelingen en wat extra materiaal kon de Motrac worden omgebouwd van een enkelassige trekker naar een vierwielige terreintrekker of sporttrekker met



De Motrac Vario (modellen 22 en 32) uit de jaren zestig, met 4 wielaandrijving en uitgerust met een Warchalowski motor, was niet alleen een trekker maar ook een zeer sterke lastentransporteur met een laadvermogen tot 3 ton.

aanhanger met een laadvermogen tot 2 ton. De bouw van motormaaiers, tractoren, stationaire aandrijfsystemen, kabellieren en ander aanvullend materieel zoals sproeiers voor de fruit- of wijnbouw waren toen de hoofdactiviteiten van Motrac. De tractoren werden zelfs gebruikt als stationaire motoren voor landbouwwerkzaamheden, als aandrijving voor pompen, houtfreesmachines, dorsmachines, hooifliten of zelfs zagen. Begin 1956 introduceerde Motrac op een landbouwbeurs in Bern de nieuw kleine tractor TEM. '3 Machines in 1' was de slogan voor deze nieuwe combinatie. De TEM en de transporttrailers MT en TTA hadden o.a. vierwiel aandrijving en knikbesturing. In 1960

werd bij de TEM-trekker en de MT-eenassige trekker met aandrijfasaanhangwagen de helmstokbesturing vervangen door een stuurwiel. Een jaar later werd de TEM-tractor omgebouwd naar knikbesturing op het stuur. De Motrac Vario (22 en 32) uit de jaren zestig, met 4 wielaandrijving en uitgerust met een Warchalowski motor, was niet alleen een trekker maar ook een krachtige lastentransporteur met een laadvermogen tot 3 ton. Vooral in de berggebieden was er veel belangstelling voor deze Motrac Vario maar er waren ook afzetmogelijkheden voor de bosbouw, voor het onderhoud van wegen en waterwegen en voor onderhoud van natuurgebieden en groenvoorziening. De financiële toestand van Motrac bleef echter zorgwekkend.



Bührer bouwde tussen 1927 en 1930 aan aantal tractoren uit gesloopte onderdelen van hoofdzakelijk Ford auto's.

Zodat in 1962 de Motrac Werke AG overgenomen wordt door het Duitse bedrijf Deilmann Maschinenanstalt. Die hadden grootse plannen met Motrac waarvan evenwel nooit veel werd gerealiseerd. Zes jaar later, in september 1968 besloot Deilmann, ondertussen 'Deilmann Braunschweig Maschinenanstalt', Motrac Werke AG te sluiten! Een maand later werden alle dealers door de directie uitgenodigd op een lunch in Bern waar de liquidatie van Motrac Werke AG aangekondigd werd voor april 1969.

Bührer



Zoals we al dikwijls gezien hebben is ook de Bührer trekker ontstaan uit het brein van een boerenzoon! Fritz Bührer, geboren in 1896, sleet zijn jonge jaren op een boerderij in Hofen. Na een opleiding als automonteur werkte hij een tijd in een garage in Lausanne. Reeds op jonge leeftijd was hij bezig met het idee hoe



Tussen 1930 en 1936 werden de Bührer-tractoren door de Reimann-machiefabriek gebouwd. Deze Bührer C uit 1932 was uitgerust met een Ford A 4-cilinder motor



Toen Reimann failliet ging, nam Fritz Bührer de fabriek over. De eerste trekker die onder zijn leiding de fabriek verliet, was het "Type BG" uitgerust met een Ford B-motor en een transmissie 8 V/ 2 A.

het harde werk op de boerderij van zijn ouders vergemakkelijkt kon worden. Als eerste werkstuk bouwde hij in 1927 een Ford, die bij een ongeval tot schroot was herleid, om tot een tractor die op het ouderlijk bedrijf werd ingezet. Dat was het begin van het succesverhaal van de Bührer-tractoren. Dat jaar kan hij ook een Ford garage overnemen en begint hij met de verkoop van Ford auto's, vrachtwagens en tractoren. Die Fordson-trekkers bleken voor veel Zwitserse boeren echter te groot en te omslachtig. Tussen 1928 en 1930 bouwde hij daarom zelf een twintigtal tractoren uit gesloopte onderdelen van hoofdzakelijk Ford voertuigen. Met de hulp van Reimann van de Maschinen und Motorenfabrik (Mumag) verbeterde hij de modellen zodat hij in mei 1930 al kan aankloppen bij het octroibureau met de plannen voor een kleine Bührer-tractor. Tussen 1930 en 1936 werden de Bührer-tractoren niet in Bäretswil gebouwd maar door de Reimann-



De Bührer UPM 4/10 'Spezial' met 25 pk uit 1965 was uitgerust met een 4cilinder Mercedes Dieselmotor en een transmissie 10 V/2 A

mann-machiefabriek Mumag in Liezens. Tijdens die periode heette het bedrijf nog UMAG Maschinen- und Motorwagenfabrik AG, (opgericht door Franz Brozinčević!) met een fabriek in Bäretswil en een kantoor in Hinwil. Toen Reimann in 1936 failliet ging, nam Fritz Bührer deze fabriek over. De eerste trekker die onder de nieuwe leiding de fabriek verliet, was het "Type

BG". In het begin werd er in de Bührer-tractoren een grote verscheidenheid aan motoren geïnstalleerd maar de Bührer BG4 en BJ4 Junior modellen waren uitgerust met de Ford B-motor, die 50 pk putte uit een cilinderinhoud van 3,3 liter. De BJ4 Junior had een versnellingsbak met drie versnellingen, terwijl de BG4 de standaard versnellingsbak met vier versnellingen had. Toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak werd de brandstof al snel schaars. Daarom bouwde Fritz Bührer grote aantallen houtgasinstallaties. Tijdens die oorlogsjaren deed Bührer goede zaken. Toen werden ook de eerste rupstrekkingen gebouwd. Die rupstrekkingen werden ingezet om overal natte en drassige gronden te draineren, zodat het akkerbouwareaal gevoelig kon uitgebreid worden. Omdat er in Zwitserland geen motoren meer beschikbaar waren van buitenlandse origine, ko-



Het laatste Bührer model, deze 685 A gebouwd van 1975 tot 1978 had een 6 cil. Mercedes OM 352 motor van 85 pk.

pieerde Bührer in 1942 een Ford-motor en bouwde deze zelf. Een jaar later was de eerste originele Bührer-motor, een 2-cilinder diesel van 25 pk, een feit! Daarna volgden drie- en viercilindermotoren. In 1954 bereikte Fritz Bührer een nieuwe mijlpaal met de Bührer triplex-transmissie zeg maar een CVT waardoor het voor het eerst mogelijk was om te schakelen zonder te koppelen. Dankzij deze uitvinding werd deze Bührer een bestseller. Nog in datzelfde jaar introduceerde Bührer ook driepuntshydraulica. Met de eerste fronthydrauliek en frontaftakas kwamen ze echter tientallen jaren te vroeg op de markt, er waren gewoonweg geen machines die daaraan gekoppeld konden worden! Toen de Zwitserse regering in 1958 de importquota voor buitenlandse tractoren afschafte, begonnen moeilijke tijden voor Bührer want importtractoren werden plots stukken goedkoper. Maar niet getreurd, in 1964 verblijde Bührer de mensheid met een andere revolutionaire uitvinding, de Tractospeed-transmissie. Daardoor ervaaarde de bestuurder van de trekker een rijcomfort zoals dat van een auto. Bührer miste echter wel de boot met de vierwielangedreven tractor want die kwam pas in 1966 op de markt. Ondertussen zaten de verkoopcijfers in een neerwaartse spiraal waardoor Bührer in de problemen kwam. In 1973 verkocht Fritz

Bührer zijn Bührer Traktorenfabrik AG aan Rapid Maschinen und Fahrzeug AG. Maar zelfs de nieuw herziene tractorserie kon daar ook de dalende verkoopcijfers niet langer tegenhouden. Rapid moest in 1978 op hun beurt stoppen met de trekkerproductie en verkochten het bedrijf vervolgens aan de gebroeders Mägerle. Zij stonden wel 10 jaar garant voor de levering van reserveonderdelen en service. Bührer bouwde 22.624 tractoren en was na Hürlimann de tweede grootste trekkerfabrikant in Zwitserland.



Een van de laatste overgebleven trekkers met nummer 146 werd gerestaureerd en kreeg een ereplaats in het plaatselijk museum 'Nüeri' van Nürensdorf.

Bösch-Jucker

Het verhaal van de Bösch/Jucker trekkers begint in 1927 met Albert Bösch. Die man, een gediplomeerd monteur zag toen zijn droom in vervulling gaan. Hij had net in Nürensdorf een woning op de kop kunnen tikken, groot genoeg om er een werkplaats in te richt-



Albert Bösch begon in 1929 in Nürensdorf tractoren te bouwen met onderdelen van afgedankte auto's die hij uitrustte met gereviseerde Ford- en Dodge motoren.

en waar hij allerhande herstellingen kon uitvoeren van radio's tot auto's! Amper twee jaar later begint hij tractoren te bouwen, auto-tractoren, uitgerust met gereviseerde Dodge en Ford motoren. De tot trekker omgebouwde auto's voldeden technisch niet echt aan zijn verwachtingen. Daarom ontwikkelde hij o.a. een eigen versterkte achteras. Deze cardanas met pignoniëwiel kon hij zelfs kwijt aan andere trekkerbouwers. De zaken ontwikkelden zich zo positief dat hij steeds meer transmissieonderdelen in eigen beheer kon vervaardigen. Zijn tractoren werden uitgerust met individuele wielremmen en de gietijzeren wielen en wiel-schijven waren voorzien van het logo 'Bösch Nürens-



Armin Jücker, een werknemer van Bösch, nam in 1946 de zaak over maar bleef tractoren bouwen zoals Bösch het hem had geleerd, wel veranderde hij de merknaam Bösch in Jucker,

dorf'. Het succes had evenwel zijn nadelen, de werkdruk werd zo groot dat Bösch verplicht was twee werknemers aan te werven Armin Jucker en Albert Betschart. Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog was een domper op het succes De import van motoren kwam bijna tot stilstand en het tekort aan brandstof was ook een acuut probleem. De federale overheid gaf daarop de opdracht om alle geschikte tractoren uit te rusten met houtgasinstallaties. Bösch installeerde vooral Imbert en Hera vergassers in afwachting van de officiële vergunning om de door hem ontwikkelde vergassers te mogen gebruiken. In 1946 sloeg echter het noodlot toe en dwongen gezondheidsproblemen Bösch afstand te nemen van het zware werk. Een van zijn medewerkers, Armin Jucker, nam de zaak over en bleef tractoren bouwen zoals zijn vroegere werkgever het hem had geleerd, wel veranderde hij de merknaam Bösch in Jucker, zijn eigen familienaam. Tractoren waren nog altijd stukwerk, dus geen series waardoor hij niet kon opboksen tegen de grote fabrikanen. In 1949 gooid hij de handdoek in de ring en werd zijn werkplaats een officieel servicepunt voor Setra autobussen en touringcars. Hoeveel Bösch/Jucker tractoren er werden gebouwd blijft onduidelijk. Het identificatieplaatje op de gerestaureerde trekker vermeldt N° 146. Misschien was het wel de laatste overlevende van deze toch onbekende Zwitserse trekker. De gerestaureerde trekker is te bezichtigen in het plaatselijk museum van Nürensdorf een twintigtal kilometer ten zuiden van Zürich.

Bucher

De eerste steen voor het bedrijf werd in 1807 gelegd door Heinrich Bucher, die in Niederweningen een smederij runde. Zijn zoon Heinrich die de zaak in 1871 overnam, vervaardigde handbediende gierpompen en



Heinrich Bucher begon in 1807 met een smidse maar zijn bedrijf groeide een eeuw later uit tot een speler van wereldformaat. In 1950 gaat de eenassige trekker KT 10 in productie waaruit een paar jaar later de vierwieltrekker werd ontwikkeld.



De productie van de Bucher-tractor begon in 1954. De D 1800 was uitgerust met een luchtgekoelde 2-cilinder MWM dieselmotor van 24 pk.

voedermachines, terwijl de andere zoon Johann Bucher zich specialiseerde in hydraulische fruit- en druivenpersen. De producten van Bucher werden steeds bekender, in 1903 waren er bijvoorbeeld al 3.900 pompen in de fabriek in Niederweningen geproduceerd. De verkoop van producten van derden, zoals maaimachines en ander hooibouwmateriaal van Fahr, zorgde voor een enorme groeispurt voor het bedrijf. In 1918 wordt de bedrijfsnaam gewijzigd in 'Maschinenfabrik Jean Bucher-Guyer' en heeft de onderneming al 150 medewerkers. In 1934 wordt de eerste maaimachine met aanbouw geïntroduceerd. Het aantal werknemers in het bedrijf was ondertussen opgelopen tot 215 in Niederweningen en 40 in hun Duitse vestiging Griesen. In 1945 komt de 'Rekord' éénassige motormaaier op de markt waarvan er tot 2003 ruim 116.000 stuks werden verkocht. Amper een jaar later bundelt Bucher de krachten met de Franse landbouwmachinefabrikant Kuhn S.A. en krijgt er zo een derde productiebedrijf bij. In 1950 gaat de eenassige trekker (motoculteur) KT 10 in productie waaruit een paar jaar later de vier-



De basis van de Bucher Polytrac 40 is een Fiatagri 45-66 die eind jaren 80 door Bucher/Guyer in Niederweningen werd omgebouwd tot polyvalente trekker.

wieltrekker werd ontwikkeld. De productie van de Bucher trekker in Niederweningen start in 1953. Alle modellen hadden een gelijkaardig ontwerp die uiterlijk weinig verschilden. De dieselmotoren werden gekocht bij MWM of Mercedes. Benzinemotoren werden gekocht bij Opel en af en toe bij Allis Chalmers. Behalve de motor werden alle onderdelen in eigen huis geproduceerd. In 1954 werden op de "Landi" vakbeurs in

Luzern voor het eerst drie modellen van de nieuwe Bucher-tractor aan het publiek gepresenteerd: D 1800, uitgerust met een luchtgekoelde 2-cilinder MWM dieselmotor van 24 pk. De D 1700 met een watergekoelde 2-cilinder MWM dieselmotor eveneens met 24 pk en de P 2100 met een watergekoelde 4-cilinder Allis Chalmers petroleummotor met 28 pk. Een jaar later werd de serie uitgebreid met nog twee modellen: De B 1500 met een Opel 4-cilinder benzinemotor met een inhoud van 1500 cm³ die later vervangen werd door een 1700 cm³ benzinemotor van Opel. De D 1700 was de laatste in de rij, die was uitgerust met een Mercedes 4-cilinder OM 636 diesel. Bucher was ondertussen importeur geworden van Fiat tractoren in Zwitserland en werd de eigen tractorproductie begin jaren zestig vervangen door de verkoop van 'Fiat'-tractoren. Er bleven echter Bucher-machines de fabriek in Niederweningen verlaten. Vanaf 1966 tot 1994 bouwde Bucher



De Bucher transport/ladewagen TRL 2600 werd vanaf 1969 gebouwd met als krachtbron een Lombardini LDA 90/2 twee cilinder motor.

namelijk de zogenaamde Tractomobils of transportvoertuigen voor landbouw en kommunaal gebruik. En dan was er nog de Polytrac. Hoewel de merknaam Bucher op het radiatorrooster wordt vermeld is het geen echte Zwitser maar een Italiaan. De basis is namelijk een Fiatagri 45-66 die eind jaren 80 door Bucher/Guyer in Niederweningen werd omgebouwd. De Polytrac 50 was een zeer wendbare trekker met een optimale gewichtsverdeling en uitermate geschikt voor hellingen. Deze hellingscompatibele maa tractor werd verkocht als Bucher Polytrac 50 of 50RS. Tot de extra uitrusting behoorden onder meer de fronthydrauliek en aftakas, een ander type motorkap voor een beter zicht op de frontwerk tuigen, hydraulische besturing, dubbele achterwielen en achteruitrijversnelling. Van 1953 tot 1963 werden in de fabriek in Niederweningen in totaal 4.948 Bucher-tractoren gebouwd. De Tractomobils en de Polytracs niet meegeteld. Wat meer dan twee eeuwen geleden begon in een kleine smidse, is in de loop van meerdere generaties uitgegroeid tot een moderne en wereldwijd actieve technologiegroep met leidende marktposities in de machinebouw en voertuigtechniek. In 2022 haalde Bucher met ongeveer 14.900 medewerkers een omzet van 3,6 miljard Zwitserse Francs (CHF).



WBL

'WBL' zijn de initialen van Willy Bühler uit Lohn maar deze Willi Bühler en zijn tractoren uit Lohn (Schaffhausen) hebben niets te maken met de Bühler-tractoren uit Hinwil (Zürich). Alles begon (ongeveer) in 1932 als Willi Bühler zich met landbouwmechanisatie begon



'WBL' zijn de initialen van Willy Bühler uit Lohn. WBL bouwde tussen 1932 en 1949 enkele tientallen tractoren. Het differentieel en de aandrijfassen van de Ford A-achteras waren geïntegreerd in het speciaal door Willi Bühler gegoten transmissiehuis.

bezig te houden en een werkplaats opzette in Lohn. Een echte trekkerfabrikant is Willi Bühler nooit geweest, meer een begenadigd hobbyist. Hij bouwde meestal unieke exemplaren, stukwerk dus. Blijkbaar werden er slechts twee verschillende typen gebouwd met telkens 10 tractoren per model. In de schaarse informatie over Willi Bühler (WBL) lezen we ergens dat het bedrijf tussen 1932 en 1949, een onbekend aantal exemplaren bouwde met gemiddeld 2 tot 3 tractoren per jaar. Houden we rekening met de oorlogsjaren dan werden er aan dat tempo van 2 of 3 stuks per jaar gedurende 13 jaar tussen 26 en 39 exemplaren



Originele foto van een WBL trekker op het erf van een Zwitserse boerderij ergens eind jaren vijftig.

gebouwd. Daarom zijn ze ook zo zeldzaam. De WBL tractor had, zoals veel van die autotractoren uit die periode, geen individuele bestuurdersstoel maar wel een bank met 2 zitplaatsen naast elkaar. Het differentieel en de aandrijfassen van de Ford A-achteras waren geïntegreerd in het speciaal door Willi Bühler gegoten transmissiehuis. Na het stopzetten van de trekkerproductie bleef WBL actief als mechanisatiebedrijf maar dat werd in 1984 overgenomen door Hugo

Zangger die het bedrijf op zijn beurt in 1995 verkocht. Het bedrijf bestaat nu nog altijd onder de naam Waldvogel Landmaschinen.

Biefer



De Biefer tractor werd gebouwd in Lippoldswillen Frauenfeld door de in 1921 geboren boerenzoon Hans Biefer. Na een opleiding tot smid en wagenmaker



In 1948 introduceerde Hans Biefer zijn eerste 3-wielige spuittrekker met linkse opstelling van het voorwiel.

bouwde hij in 1946 een Fiat auto met zescilinder motor om tot 'autotractor'. die hij met een maaibalk uitrustte. Het voertuig werd destijds door de militaire autoriteiten geclassificeerd als geschikt voor landbouw, waardoor de toewijzing van brandstof gegarandeerd was. Vanaf het einde van de tweede wereldoorlog tot in 1956 bouwde hij in zijn werkplaats een tiental autotractoren met rondsel en tandheugelaandrijving, hoofdzakelijk met Citroën- of Ford B-motoren. In Zwitserland waren er tientallen van dat soort constructeurs waarvan er sommigen prachtige trekkermodellen hebben gemaakt! Ook Hans Biefer behoorde tot die grote groep. Al in 1948 introduceerde Biefer zijn eerste 3-wielige spuittrekker met linkse opstelling van het voorwiel. Die trekker was uitgerust met een Onan boxer benzinemotor, tweezuiger pomp en mechanische spoorverstelling. Een houten vat van 600 of 800 Ltr. maakte er een echte spuittrekker van! Latere modellen werden uitgerust met Amerikaanse tweecilinder Wisconsin of Universal 580 boxermotoren, een vierzuigerpomp en hydraulische spoorverstelling. Verder was hij voorzien van een spuitboom voor gebruik bij land-



Een Biefer zelfrijdende spuitmachine uit 1963. De houten vaten hadden toen al plaats gemaakt voor polyester kuipen.



Een Bieffer trekker zonder veldspuit of andere attributen. Dat het geen gewone trekker was valt ook hier duidelijk op.

bouwgewassen en/of een slanghaspel met sproeikop voor de fruitteelt. Later werden de houten vaten vervangen door polyester tanks. Van deze spuittrekker werden ± 100 stuks gebouwd. Vanaf 1958 lanceerde Bieffer een nieuwe vierwielige spuittrekker. Dit type was naar keuze uitgerust met een Wisconsin VF 40, Ford Perfect of Vauxhall benzinemotor ofwel een dieselmotor van Mercedes, Perkins en Leyland. Uitgeklapt bedroeg de breedte van de spuitboom 12 m. Dit model bleef tot 1973 in productie. Hiervan werden 601 exemplaren gebouwd. In 1980 was het liedje van Bieffer uitgezonden door een gebrek aan financiële middelen. Tot 1973 waren er in totaal 700 zelfrijdende spuitmachines gebouwd waarvan een belangrijk aantal ook in het buitenland werd verkocht.



De Mommendey rupstrekker werd geen succes, niet bij de krijgsmacht en ook niet in de landbouw hoewel hun advertenties dit wel deden geloven.

houder in Duitsland was Faun die blijkbaar enkele profexemplaren heeft gebouwd. De Mommendey rupstrekkeren waren uitgerust met benzine- en dieselmotoren, het eerste model had een 4 cilinderdiesel-



Een zeldzame advertentie voor de Mommendey rupstrekker.



Mommendey

Mommendey uit Rapperswil (Sankt Gallen) bouwde net voor de tweede wereldoorlog diverse prototypen van een rupstrekker, voornamelijk individuele exemplaren en dus geen serieproductie. Het bedrijf, gelegen aan



Mommendey bouwde net voor de tweede wereldoorlog een aantal prototypen van een rupstrekker met gepatenteerd rupstelsysteem.

het Meer van Zürich produceerde evenwel van 1937 tot 1947 ook een aantal rupstrekkeren die in de landbouw en in de bouw werden gebruikt. De gepatenteerde Mommendey rollenbaan kettingaandrijving werd eigenlijk ontwikkeld voor het Zwitserse leger maar kon hen nooit echt overtuigen. Toch werden de patenten verkocht aan Frankrijk, Italië en Duitsland. De licentie-

motor van Oerlikon-Villinger met een vermogen van 60 pk en ook standaard een lier. Met rubberen blokken konden zogenaamde grijperbeugels op de rupsen worden gemonteerd. Het grootste model met een zescilinder Oerlikon diesel, dat aan Faun werd geleverd, woog 5,5 ton. De trekkers werden vooral gebruikt als bulldozers in grindgroeven.

Frans Vanbaelen



Advertentie van Mommendey uit 1941 in het ASMS, een Zwitsers militair tijdschrift.

Einde DEEL 2 - Wordt Vervolgd

Joop Heijmans
Tel: 06-24651928
Magnetiseur
Wichelroedeloper



De Aardstraal

GEKRÖÖNDE JUNIÖR



Een tractorliefhebber zorgde voor de perfecte aanbouw aan zijn Porsche

omgeving, en bij één daarvan lagen nog een paar van deze bordjes in de hoek" - uiteraard siert één ervan nu de Krone-trailer. Vervolgens beleefde het tweessige voertuig zijn vuurdoop op de oldtimerbijeenkomst van oldtimerliefhebbers uit Westersode, waar Andreas Müller lid van is. Samen met zijn zoon Mattes, 12 jaar oud, begaf hij zich naar de tweejaarlijkse bijeenkomst van de 50 leden tellende club. Müller bleef ook duidelijk trouw aan zijn motto, waarvan hij de basisideeën nu bij sommige oldtimerliefhebbers erg mist: "Ik rij niet met rotzooi naar de bijeenkomst. Wat ik laat zien moet indrukwekkend zijn." Hij beschrijft de reacties toen ze met het team het terrein opreden: "Toen ik met de Porsche en de aanhanger kwam aanrijden, vroegen een paar mensen of ik de aanhanger nieuw uit de fabriekhad?" - het lijkt erop dat het splinternieuw is geleverd...



Andreas Müller ontving van de fabrikant sjablonen voor de bedrijfselementen en belettering.



De letters zijn professioneel gereproduceerd door een reclamebureau.



In tegenstelling tot veel dorpsmeden drukte Krone, als grootschalige fabrikant, brochures voor zijn klanten.

ba



Werkplaatsvondst: De 20 kilometerborden lagen sluimerend in de hoek van een reparatiewerkplaats voor landbouwmachines.



De gele aslastplaten zijn ook reproducties.



Eén vader, tweemaal een junior: Andreas en Mattes Müller in hun Porsche.



De aanhangwagens uit de Emsland-serie waren ook in een kiepersie verkrijgbaar.

OLDTIMERS VERKOPEN?

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

Interesse? Neem contact op met VDI Auctions.

Ook voor veilingen bij u op locatie!

WILT U ONZE
DIGITALE NIEUWSBRIEF
ONTVANGEN?

SCHRIJF U DAN IN OP ONZE SITE:

WWW.VDIAUCTIONS.COM



VDI  **AUCTIONS**

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

J.AARTS bv

grondverzet en transportbedrijf

www.aartsgrondverzet.nl

Gerwen



**STERK IN GROND-
EN SLOOPWERK**

**Vakmanschap
is wat telt**

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

Goud oogst



Trefpunt voor de graanoogst in Groß-Rohrheim, Hessen: Markus Pietschmann met zijn Massey Ferguson MF 30-maaidorser uit 1965 en Thomas Neeb op de Ferguson FE 35-tractor met originele Ferguson-kipper staan opgesteld. Het is niet alleen de tarwe op de velden van Uwe Olf die blij is...

Markus en Thomas kennen elkaar al twintig jaar en hebben allebei een passie voor klassieke landbouwtechniek. Ze zien hun tractoren en werktuigen liever in actie: "We houden van bijeenkomsten waar de bewerkingen worden gedemonstreerd en tractoren niet in de rij staan", zegt de 46-jarige Thomas. En beiden geven de voorkeur aan een originele, gepateneerde staat van bewaring boven een complete restauratie. Ze kregen al op jon-

ge leeftijd toegang tot landbouw. Thomas Neeb's liefde voor tractoren werd op twee manieren gevormd. De boer aan de overkant van de straat van het huis van zijn ouders parkeerde hun Massey-Ferguson 35 zo dat de kleine jongen er op weg naar de kleuterschool gewoon niet langs kon zonder erop te gaan zitten! Later hielp Thomas mee op deze boerderij en leerde hij wat de favoriete tractor van zijn buurman was: de "kleine grijze Fergie." Het is dan ook geen verrassing dat de nu elektricien, zijn eerste Ferguson kocht op 26-jarige leeftijd, een TE-D 20 uit 1950. Dit legde de basis voor een passie voor Engelse benzinetractoren die tot op de dag van vandaag voortduurt. Hij bezat bijvoorbeeld een Ferguson FE 35 "Goudbuik" diesel, maar verkocht deze toen de mogelijkheid voor een benzinetractor zich voordeed. Om precies te zijn,

een FE 35 met een TVO (Tractor Vaporizing Oil)-unit, die over twee tanks beschikt: een kleine voor het starten met benzine en een grote voor continubedrijf met kerosine. Vanwege de brandstofkwaliteit is de compressieverhouding van de TVO-motor teruggebracht tot 5:1, terwijl de "standaard" FE 35 benzinemotor een compressieverhouding heeft van 6:1. Hoe dan ook, het is een 2.187 cc inline viercilindermotor van de Standard Motor Co. (boring x slag 87 x 92 mm) en 30 pk (pk) met de TVO-eenheid. De Britse FE 35, de verbeterde en krachtigere opvolger van de legendarische TE-20, werd gebouwd in de Banner Lane-fabriek in Coventry. Alleen de vroege modellen van september 1956 tot eind 1957 droegen het opvallende kleurenschema met een bronzen motor/transmissie-eenheid en grijze carrosseriepanelen. Vervol-



Stro-uitwerp: Het stro wordt in zwaden gelegd om later te worden geperst.

gens werd de Ferguson FE 35 de Massey-Ferguson MF 35 met een rood en grijs kleurenschema en nieuw MF-drietandembleem. Tijdens de overgangperiode werd de nieuwe rood-grijze versie (vanaf december 1957) nog geleverd met het "oude" Ferguson-frontembleem. De achtergrond van deze verandering, die ook van invloed was op het uiterlijk, was de fusie van Harry Ferguson Inc. met de Canadese tractorfabrikant Massey-Harris Company, gevestigd in Toronto, Ontario, in 1953. Dit resulteerde in Massey-Harris-Ferguson Ltd., dat na Harry Fergusons terugtrekking uit het bedrijf uiteindelijk in december 1957 de naam Massey-Ferguson Ltd. kreeg. In ieder geval vond de dealer of een eerdere eigenaar van Thomas Neebes FE 35 uit 1957 het een goed idee om de tractor een "moderne" look te geven met een rood-grijze laklaag. De oorspronkelijk uit België afkomstige viercilindertractor kwam naar de regio Aken en werd met een voorlader ingezet op een paardenhouderij. "De eigenaar gaf de voorkeur aan een diesel, dus ik kocht voor hem een MF 35, maakte hem in orde en paste de frontladerbeugels aan." In ruil daarvoor kreeg Thomas de opnieuw gespoten "Goudbuik". Thuisgekomen pakte hij natuurlijk als eerste de verweerde lak aan met een stoomreiniger: de originele verftinten werden al snel zichtbaar. Thomas heeft de lampen die boven de grille waren gemonteerd toen de trekker werd gekocht, aangepast en moest het onderste deel van het frontpaneel opnieuw lassen. Maar wat moest er gedaan worden om ervoor te zorgen dat het grijs van de plaatdelen in de toekomst past bij de gepateneerde uitstraling van de



Ze kennen elkaar al 20 jaar: Markus Pietschmann (links) en Thomas Neeb houden van historische technologie.



Loopt op benzine: Pas later werden de maaidorsers uitgerust met Perkins-dieselmotoren.



Visuele inspectie: De graantank van de maaidorser uit Eschwege, bouwjaar 1965, kan vijfhonderd kilo graan bevatten.



Originele Ferguson kiepwagen: Deze enkelassige kiepwagen is ontworpen voor een maximale belasting van drie ton.

De dorsresultaten zijn indrukwekkend: zelfs eigenaren van moderne maaidorsers zijn enthousiast over de MF 30. ▼



Blootgesteld aan weersinvloeden: In de bestuurscabine valt het grote bedieningswiel voor het mechanisch heffen van de maai-eenheid op.



Met snelheidsregelaar: Brede hendel voor traploze snelheidsregeling.



Niet de eerste in zijn verzameling: in 1998 kreeg Thomas uit de regio Aken de FE 35 "Goudbuik" in ruil.

Overgenomen en
vertaald uit
het tijdschrift

*Schlepper
Post*



plaar uit Beieren te bemachtigen. De MF 30-6 (code voor het land van productie in Duitsland), gebouwd in 1965 in de fabriek in Eschwege aan de rivier de Werra, die was gebruikt op een parttime boerderij totdat de eigenaar de machine vanwege zijn leeftijd opgaf. "Ik was verbaasd over de staat ervan: er was maar één kap overgeschilderd, verder was alles nog origineel, zelfs de originele stickers en het industriële motornummer van VW waren correct." De machine was volledig functioneel en kreeg alleen twee nieuwe V-snaren en verse olie. "Werkt als een grote jongen": zo beschreef Massey-Ferguson de MF-30 destijds. Deze zelfrijdende dorser, met een snijbreedte van 1,75 meter, was gericht op kleine familiebedrijven. De snij-eenheid wordt mechanisch omhoog gebracht via een handwiel; hydraulische bediening was tegen meerprijs leverbaar. Een lagedruk-stroppers was optioneel leverbaar, maar die werkt niet op de zelfrijdende tractor van Markus: die legt het stro in zwaden, waar het door een vriend, de Olf-boerderij, met behulp van een moderne balenpers wordt verwerkt. De luchtgekoelde, op benzine werkende VW-industriemotor levert 29 pk.

Genoeg voor een gewicht van 1.940 kg (zonder stroppers), aldus Markus. En als de vijfhonderd kilo zware graantank vol is, wordt hij gewoon gelost. Om dit te doen, stuurt hij zijn maaidorser langs de rand van het veld, naast de Ferguson met Ferguson eenassige kiepwagen. De 3-tonen aanhangwagen is slechts één voorbeeld uit zijn indrukwekkende verzameling originele Ferguson-werktuigen, waaronder een-, twee- en drie-schaarploegen, een schijveneg, een cultivator, een zaag en een grondboor, maar ook de opvallende frontlader ("bananenlader"). "Elke keer als Thomas naar Engeland gaat, brengt hij een nieuw stuk mee," grijnst zijn vriend Markus - "en Thomas gaat vaak naar Engeland..." De trailer komt, bij uitzondering, uit Duitsland en werd in 1999 door een kennis gekocht. Het basisframe en de twee langsliggers waren intact, maar alles anders - van de dwars- en eindprofielen tot de houten vloer en de zijwanden - werd door Thomas opnieuw gemaakt met behulp van mes- en groefplanken. Hij liet nieuwe afdichtingen voor de kantelcilinder maken. Tegenwoordig is de laatste stap van hun graanoogst, het storten van de geogste oogst in de opslaghal. Een historisch stijlvolle gebeurtenis.

Gerald Sandrieser

De -Klasse

Weet je wat er ooit in het hart van de Oostenrijkse hoofdstad Wenen, aan de Paulusgasse 3, werd geproduceerd? Fijne gebakjes, vleugels, maatpakken van de fijnste stoffen...? Verre van dat, het waren landbouwtractoren – specifiek gezegd Warchalowski-tractoren

Henk Bies zou deze vraag natuurlijk als een schot uit een geweer hebben beantwoord. Deze Nederlander bezit twee exemplaren in perfect gerestaureerde staat: een Warchalowski tweecilinder WT 20 uit 1960 en een viercilinder WT 40 die in september 1959 van de band rolde. Hij bezit ook een driecilinder WT 33 uit 1961, die hij momenteel restaureert. Wat de Oostenrijkers zo interessant maakt, is niet zozeer hun land van herkomst. Het



zijn vooral de motoren met hun V-vormige cilinderopstelling, wat ongebruikelijk is in de tractorbouw. Warchalowski is in Duitsland nauwelijks bekend; het merk is vooral bekend bij insiders in Zuid-Duitsland en eigenaren van Oost-Duitse werktuigdragers. In ons buurland is de situatie nauwelijks anders, zoals Henk zegt: "Voor zover ik weet, stonden er in Nederland zo'n 20 van deze tractoren geregistreerd." Henk groeide op met tractoren en heeft verschillende perfect gerestaureerde oldtimers in zijn schuur staan. Hij had nooit aan Warchalowski gedacht totdat zijn broer hem in 2008 op een WT 20 wees, die



Warchalowski was decennialang een meester in motorbouw. Na de Tweede Wereldoorlog was het logischer om een graantje mee te pikken van de tractortraat. Zo gezegd, zo gedaan. Met zijn V2-tot V4-motoren klom het bedrijf al snel naar de derde plaats in Oostenrijk.



De WT20 en WT40 waren beide ontworpen als verpleegtrekkers. De "opening" voor montage tussen de assen in, is duidelijk zichtbaar, vooral bij het kleinere model.



te koop stond. "Liefde op het eerste gezicht", glimlacht de 62-jarige, die aan het einde van de bezichtiging zijn portemonnee trok. Laten we eerst eens kijken naar Oostenrijk. Na de Tweede Wereldoorlog begonnen Steyr en Lindner succesvol met de bouw van tractoren, die tot op de dag van vandaag nog steeds op de markt zijn. En toen was er Hofherr-Schranz waar vanaf 1955 aanzienlijke aantallen onder licentie door Allgaier-Porsche werden geproduceerd. In dezelfde periode ontdekte de Warchalowski-motorenfabriek in Wenen de landbouwmachinesector als groeimarkt. Het bedrijf bestond al bijna 100 jaar toen het deze stap zette. In 1858 richtte Jakob Warchalowski de J. Warchalowski machinefabriek in Wenen op en wijdde zich aan de productie van motoren. Er werden voornamelijk stationaire motoren in grote aantallen geproduceerd. Afnemers voor deze motoren vonden ze in de industrie en de landbouw – in de hele Donau-monarchie. Na 1945 werd de productie

Bij alle "echte" Warchalowski-modellen gaat de uitlaatdemper altijd achter het koppelingshuis naar binnen – behalve bij de WT30.



Warchalowski groeide al snel uit tot een van de grootste motorfabrikanten van Oostenrijk, naast Steyr-Daimler-Puch.



Minimalistisch maar functioneel: de WT 20 heeft een vijfversnellingsbak en geen instrumenten.



Minimalistisch met meer: de WT 40 heeft vier versnellingen met twee groepen.



De WT 20 betekende de doorbraak op de markt. De tweecilindermotor was betrouwbaar, licht en veelzijdig – perfect voor kleine landbouwbedrijven.

hervat met stationaire motoren – met vermogens tussen 4 en 42 pk. Begin jaren 50 ontwikkelde Prof. Dr. Hans List uit Graz – een internationaal gerenommeerde motorpionier met maar liefst 320 patenten op dit gebied – vervolgens een luchtgekoelde dieselmotor met een lichtgewicht ontwerp, directe injectie en twee cilinders in een V-vormige opstelling. Warchalowski nam de serieproductie over onder de merknaam SD 21. Onder de afnemers van de viertaktdieselmotor bevond zich tractorfabrikant Lindner uit Kundl in Tirol, een vaste klant van het Weense bedrijf. De 14 pk sterke SD 21, gecombineerd met de ZF A5-transmissie, werd gebruikt voor de aandrijving van de lichte tractor LD 14 "Bauernfreund", die in 1954 op de markt kwam. "Voor Warchalowski was het een logische keuze om Lindners voorbeeld te volgen en met een eigen tractor de markt op te gaan", legt Henk Bies uit, die zich inmiddels als een Warchalowski-expert heeft ontwikkeld. "Kleine, goedkope tractoren waren midden jaren vijftig in heel Europa erg gewild. In februari 1956 debuteerde de eerste Warchalowski, de WT 14. Naast de eigen 1-liter SD 21-motor van het bedrijf werden de

ZFA 5/5-transmissie en een eenvoudige droge plaatkoppeling van Fichtel & Sachs gemonteerd. Vanaf het begin verkocht het model goed, met in totaal 1.074 verkochte exemplaren binnen drieënhalf jaar." Het Weense bedrijf bereikte een grote doorbraak met de 18 pk sterke opvolger. De WT 20 was in 1958 nieuw verkrijgbaar bij landbouwmachinehandelaren. Door de boring met 5 te vergroten tot 90 millimeter steeg de cilinderinhoud tot 1,1 liter en het maximumvermogen tot 18 pk. De motor heette nu SD 22. "Naast het basismodel werden een versie met vierwielaandrijving en een speciale berg- en smalspoortractor ontwikkeld", legt Henk uit. De standaarduitrusting omvatte een aftakas; Een Bosch hydraulisch systeem achter met een hefvermogen van 800 kg was tegen meerprijs leverbaar. Ontworpen als een voorlader, was het mogelijk om werktuigen in het midden van de as te monteren. Het boordnet werkte al op 12 volt. De WT 20 was een volwaardige tractor voor zijn tijd – vooral in zijn thuisland Oostenrijk, met zijn vele relatief kleine en oneffen percelen. De V-motor maakte een kortere bouw en een efficiënte temperatuurregeling mogelijk.

Je moest echter constant de koelribben van de cilinders in de gaten houden om te voorkomen dat ze verstopt raakten met stof en vuil. Terwijl de WT 14 een stalen motorkap heeft, hebben alle Warchalowski-modellen vanaf de WT 20 een kunststof motorcap. Met 885 kg is de tractor uitzonderlijk licht. Bij mogelijke tractieproblemen op het land werden extra gewichten tegen meerprijs aangeboden en werd boeren geadviseerd hun banden met water te vullen. Maar niet alleen de tractorproductie bleef betere cijfers opleveren. Ook de motorproductie zelf bleef goed presteren. Al in 1955 kwam er een zeer bijzondere order uit het IJzeren Gordijn naar Wenen: Warchalowski leverde 1.000 SD 21-motoren voor de RS 09/122-werktuigdrager, ontwikkeld in de DDR door VEB Schönebeck. Vanaf 1958 produceerde de dieselmotorenfabriek van Schönebeck de V2-dieselmotor onder licentie en vanaf 1962 de grotere opvolger, de SD 22. Gemotiveerd door het succes van de WT 20 – waren er tot het einde van de productie in 1969 6.504 exemplaren verkocht – probeerde het Weense bedrijf zich nu stevig te vestigen onder de tractorfabrikanten? Ondertussen vond de

Dankzij V4-motoren – die naar verluidt wat problematisch waren – reikt het vermogensbereik van Warchalowski-tractoren tot 50 pk. De WT40 heeft slechts tien pk minder nodig.



Met een hand die een halter vasthoudt: het embleem symboliseert Warchalowski's kracht, de motorconstructie



Hoe kleiner, hoe wendbaarder: terwijl de WT20 tevreden is met een draaicirkel van 230 centimeter, heeft de 40 een buitenste draaicirkel van 400 centimeter.



Een centraal geplaatste axiale ventilator zorgt voor frisse lucht in de cilinders aan beide zijden.

Dieselmotoren met een V-vormige cilinderopstelling zijn zeldzaam in de tractorbouw, maar de Warchalowski's zijn niet de enigen. SAME koos in de tweede helft van de jaren 60 ook voor een "V"-motor – denk aan de gigantische MF 1150.



export naar het buitenland plaats, naar vele Europese landen, Indochina, Brazilië en de VS. De vraag naar lichte tractoren bleef onverminderd groot, maar boeren vroegen steeds meer prestaties. Zo ontstond het idee om de beproefde SD 22 V-motor uit te breiden met een driecilinder en een viercilinder. "Volgens het modulaire principe voegde Warchalowski simpelweg twee cilinders toe aan de tweecilinder, waardoor de D 41 ontstond", legt Henk Bies uit, die de pragmatische aanpak eind jaren 50 toelicht. "Bij de V4 schakelden ze simpelweg een element van de injectiepomp uit en sloten ze de voorste cilinder aan de linkerkant af met een blinde afdekking. De motorontwikkelaars elimineerden onbalans met een contragewicht op de krukas. Zo ontstond de driecilinder D 32 – en de vindingrijke Oostenrijkers dekten nu een vermogensbereik tot 40 pk." Dit plan mislukte echter. De V3- en V4-ontwikkelingen bleken nogal ruw en weinig robuust qua loopeigenschappen. Omdat het middenlager van de krukas gevoelig was voor vastlopen, waren klachten van klanten schering



en inslag. Na een kostbare ombouw van alle verkochte drie- en viercilindertractoren besloot de directie van Warchalowski in 1968 om de tractoren uit te rusten met IHC-motoren. Toen de bestellingen begin jaren zeventig terugliepen, werd de tractorproductie stopgezet. Begin jaren tachtig verschenen er nog twee modellen: de Warchalowski DN 3500 en DN 4500. Dit waren echter voertuigen van de Italiaanse fabrikant De Nardi. Henk Bies kent de motorproblemen van de V3 en V4, maar kan deze niet bevestigen voor zijn twee modellen: "Mijn WT 40 loopt als een zonnetje. Maar hij is ook volledig gereviseerd

en wordt nooit tot het uiterste gedreven. En de driecilindermotor van mijn nog onafgemaakte WT 33 heeft de proefrit al met vlag en wimpel doorstaan." Door de langere motor en een andere ZF-transmissie zijn de afmetingen en het gewicht van de WT 33 en WT 40 iets groter dan die van de WT 20. Het hefvermogen van het inmiddels standaard hydraulisch systeem achter was verhoogd tot 1430 kilogram en er was een tijdlang ook een Kverneland Globus voorlader beschikbaar in de accessoires catalogus. Qua toepassing, uitrusting en uiterlijk is het exotische trio vrijwel identiek. En hoe is de levering van reserveonderdelen? "De motoren, transmissies en aanbouwdelen die Warchalowski gebruikte, waren masaproductie", zegt Henk. "Nieuwe standaardonderdelen zijn echter zeldzaam. Met een beetje geduld en connecties in de branche is bijna alles tweedehands te verkrijgen. Wat uiteindelijk ontbreekt, vereist vakmanschap en een beetje improvisatie."

Tekst: Ulf Kaack

Foto's: Stephan Lindloff.

©JR



Overgenomen en
vertaald uit het
mooie Duitse
Oldtimertijdschrift:



- ✓ 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



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 Veldhoven

Oud nieuws 1950

Volledige waskracht



De kracht van twee assen

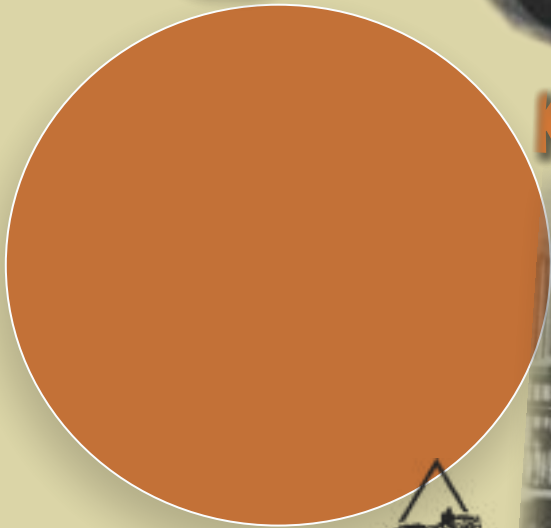


8830
951

Dwergenkracht



Hoewel je het niet zou denken, is de nieuwe Dieseldwerg, familie van de Amerikaanse Jeep. Dit compacte voertuig is ontworpen voor de transportbehoeften van kleinere bedrijven, maar is ook geschikt voor andere werkzaamheden. Op aanvraag zijn een afneembare ploeg en drie verschillende maaiers leverbaar, speciaal aangepast aan de bijzondere vorm van de dieseldwerg. De motor is een Fary-bak en achtercilinder, de versnellingsbak en achteras komen uit de Jeep. De dieseldwerg wordt geproduceerd door Kühner & Berger GmbH nabij Achern.



Kracht met een arm



10000ste Dieselross





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

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

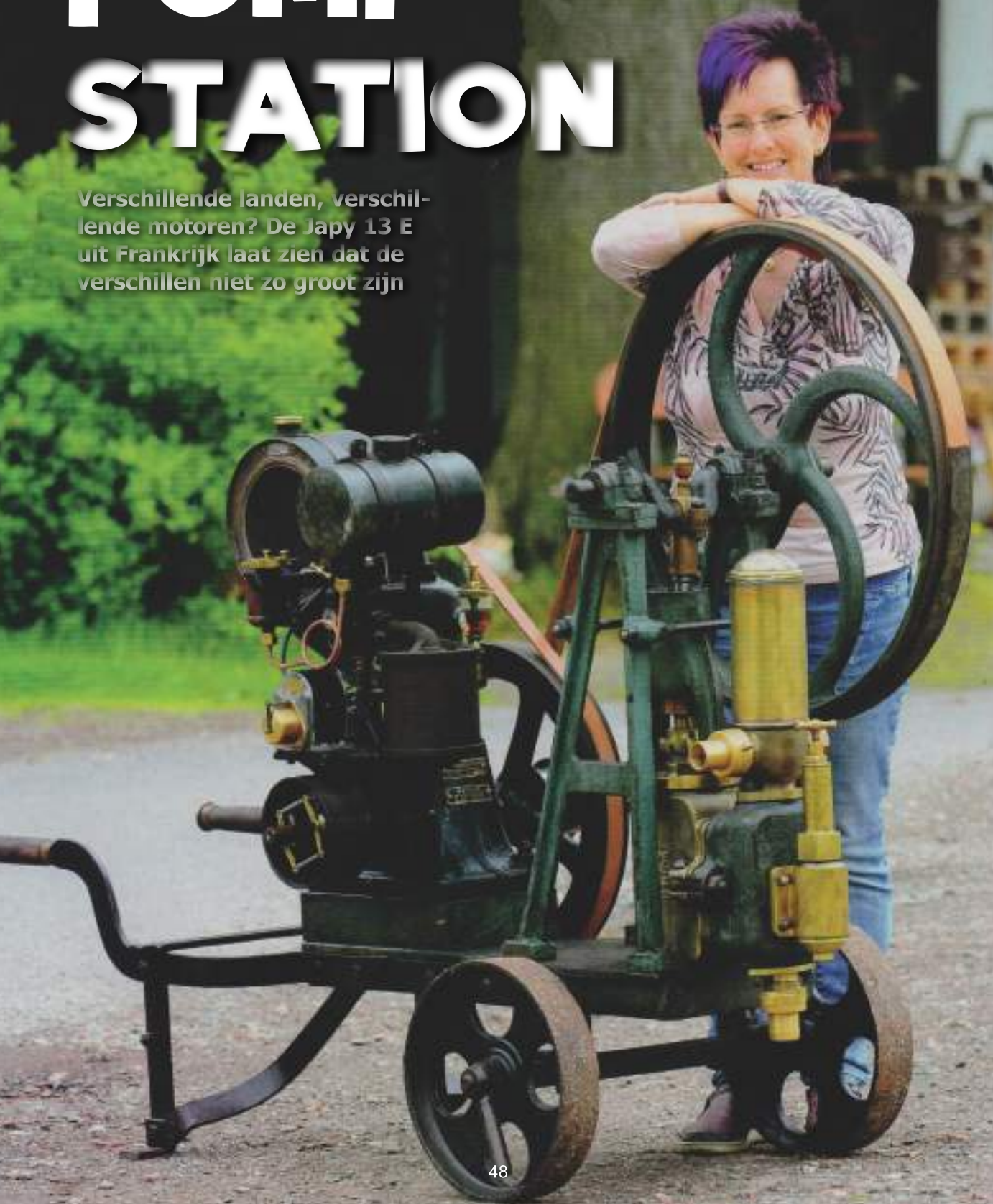
0031 (0)622676797

www.jansenmetals.nl

**Dorpsstraat 102
5556VL Valkenswaard**

POMP STATION

Verschillende landen, verschillende motoren? De Japy 13 E uit Frankrijk laat zien dat de verschillen niet zo groot zijn





Liefde op het eerste gezicht - toen Andrea Uhlig de Japy in Nuenen ontdekte, was ze door er gefascineerd.



Vers gepolijst en afgewerkt, schittert hij weer, de hoogspanningsontstekingsmagneet van de Parijse elektriciteitsleverancier Lavalette. Japy gebruikte ook magneten van Bosch en Magnetto.



"We kopen dit jaar helemaal niets", zei Andrea Uhlig tegen haar man Peter toen ze vorig jaar naar de Stamo-bijeenkomst in Nuenen gingen. De goede bedoeling bleef er, totdat de twee voor het eerst over het terrein liepen en de Japy-motor ontdekten.

Ik heb altijd al zo'n klein Frans motor-tje gewild, met glimmend messing, een spaakpoelie en zo'n kleine ronde honingraatradiator. We hebben jaren lang gezocht, zelfs in Frankrijk, maar nooit de juiste gevonden. Toen ik de Japy in Nuenen zag, zei ik tegen Peter: 'Die wordt van mij.' "Hij had alles wat ik wilde," zegt Andrea Uhlig. De 54-jarige Andrea is een gediplomeerd ingenieur, eigenaar van een bedrijf in tuingereedschap en de vrouw van Peter Uhlig, - wat Andrea's affiniteit met technologie voldoende zou moeten verklaren Peter restaureert ook motoren. De Japy, hoe klein ook, presenteerde zich thuis in een veel minder vriendelijk licht dan in de eerste euforie na zijn ontdekking. Van buiten

leek de cilinder onbeschadigd, maar van binnen was het verval duidelijk zichtbaar. "Peter zei alleen: 'Je hebt mooi wat rommel gekocht.' De cilinder was gecorrodeerd, de zuiger was omwikkeld met isolatietape (!), de lagers waren versleten, het drijfstanglager zat los en draaide mee, en de honingraat van de radiator zat verstopt met insectennesten." Alleen het volledige programma hielp hier. "We hebben de cilinder uitgeboord en een nieuwe voering laten plaatsen. Dit had als voordeel dat we de originele zuiger konden hergebruiken. We hebben hem iets te ver uitgeboord, de groeven iets breder gemaakt en twee standaard zuigerveren per groef gemonteerd. Nu heeft hij een uitstekende compressie," zegt echtgenoot Peter, die de restauratie nauwlettend heeft gevolgd. De kleine eencilinder benzine verschilt qua basisconstructie nauwelijks van zijn Duitse soortgenoten, ondanks zijn viertakt karakter. Opvallend is de IOE-kepregeling (inlaat over uitlaat), wat wil zeggen dat de inlaatklep, uitgevoerd als snuffelklep, zich direct boven de uitlaat-

klep bevindt, die door de nokkenas wordt bediend. Dit gebeurde echter ook hier en daar in Duitsland, althans in de vroege versies. Volgens Andrea is het verticaal gesplitste carter ook niet ongewoon voor zulke kleine motoren. Wat er omheen zit, zijn er enkele verschillen die het meest opvallen. Ze hebben vooral betrekking op de plaatsing van de componenten die rondom de cilinder zijn verdeeld: carburateur, uitlaat en magneetontsteking. En vergeet natuurlijk niet de torenhoge straalpijp voor de karakteristieke honingraatkoeler. Elk van deze onderdelen is op zichzelf niet bijzonder, maar samen geven ze de eencilinder zijn enigszins speelse uiterlijk, dat overigens beter bekend is van Boheems-Moravische of Oostenrijks-Hongaarse stationaire motoren. Je zou bijna denken dat de inrichting een zekere zuidelijke tintje uitstraalt, dat savoir vivre - vrij vertaald: de kunst van het leven. Voor de volledigheid moet ik nog zeggen dat de aanbouwdelen van zo'n kleine motor onvermijdelijk de boventoon voeren, omdat ze anders nauwelijks een plek



Prachtige combinatie, vakkundig gerestaureerd: De Japy 13 E met plunjerpomp werd vroeger door een wijnmaker gebruikt om de wijn uit grote vaten in de kelder naar boven te pompen.

kunnen krijgen. Deze indruk wordt nog eens versterkt door de combinatie met de zuigerpomp, waarmee de wijn werd verpompt. Volgens de fabrikant zou het ontworpen moeten zijn voor een hoogteverschil tot 30 meter. De wijnkelder zou daar gemakkelijk diep kunnen worden geplaatst. Als de Japy met zijn ene paardenkracht, het edele druivensap dat uit enorme vaten in de kelder werd opgepompt, stroomde letterlijk in stromen in de herberg boven - op het ritme van de slagen. Als de dorst bijzonder groot was, hoefde alleen het toerental van het kleine motortje verhoogd te worden en nam de stroomsnelheid toe. Japy bouwde zijn motoren natuurlijk niet alleen voor de wijnindustrie. Integendeel: het onge-



De klassieke vlottercarburateur is voorzien van een schaalverdeling van 1 tot 10 op de gasklepplaat, waarmee de hoeveelheid toegevoerde lucht bij benadering kan worden gedoseerd. Inlaat is via snuffelventiel.



De Leotard verticale plunjerpomp voert het eigenlijke pompwerk uit. In de behuizing aan de linkerkant bevindt zich de pompsuiger, aan de rechterkant bevindt zich de kogelkraankast en helemaal rechts bevindt zich de ontluchtingskamer.



Ook de ogenschijnlijk met de hand gesmede krukas van de pomp heeft smeermiddel nodig: een klein oliespuitje is voldoende. Japy leverde klanten het complete ensemble.



Andrea Uhlig zei dat ze al lang naar zo'n combinatie op zoek was. 'Glanzend messing, een poelie met gebogen spaken, en de ronde honinggraatradiator.'

looflijk veelzijdige bedrijf produceerde een enorm aantal verschillende stationaire motoren voor de industrie, het ambacht en de landbouw. Bedrijfsoprichter Frederic Japy (1749-1812) kon dit niet voorzien toen hij in 1777 een horlogefabriek oprichtte in Beaucourt, een stadje in de Franse Jura, niet ver



van de Zwitserse grens. Ruim honderd jaar later hadden zijn nakomelingen het bedrijf omgebouwd tot een groot bedrijf met meerdere vestigingen en ruim 5.000 werknemers. De Japy Group produceerde niet alleen horloges, maar ook schroeven, gietijzeren en ijzeren onderdelen, huishoudelijke artikelen, pompen, landbouwmachines en kantoorbenodigdheden. Later kwamen daar ook type-machines en onderdelen voor de auto-industrie bij. Naast dit toch al brede scala aan productiemogelijkheden, breidde de industriële gigant in 1890 de productie van verbrandingsmotoren uit met zijn portfolio. Des-tijds werden vonkstekers aanvankelijk aangedreven door gas, kerosine, petroleum of spiritus en later door benzine. Het assortiment varieerde van kleine 'zakmotoren' tot grote locomotieven voor het aandrijven van dorsmachines. Er waren horizontale en verticale uitvoeringen, met één of twee vliegwielen en, afhankelijk van

de eisen, in combinatie met praktische extra apparaten zoals generatoren, centrifuges of pompen. In de beginfase produceerde Japy ook dieselmotoren, tot Bernard Moteurs in 1941 de motorenafdeling overnam en voortzette. Hoe goed het productieproces bij Japy georganiseerd moet zijn geweest, blijkt wel uit het feit dat elk onderdeel zorgvuldig is gemarkeerd met hetzelfde productienummer. Andrea Uhlig heeft dus een hoop interessante geschiedenis met de kleine Fransman opgedaan. Ze zegt: "Sindsdien heb ik er niet meer één gezien die zo gebouwd is." En met een knipoog voegt ze eraan toe: "Dat was de droom waar ik slapeloze nachten van heb gehad." Echtgenoot Peter: "En dat uit de mond van een vrouw. Daarom zijn velen jaloers op mij."

Tekst en foto's: Jens Kraus ©JK

Overgenomen en vertaald uit het mooie Duitse Oldtimertijdschrift:



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



Tuintractoren

Door Twan Jonker

**JACOBSEN RACINE
WISCONSIN**

Nr.

I





Een grotere versie van de GT10G is de GT12G. Qua model schelen ze niet zoveel met elkaar

de tuintrekker/zitmaaier zien als een statussymbool. Maar er zijn ook een hele boel mensen die vinden dat als hij doet, wat hij moet kunnen doen dan is het goed. Niet te veel poespas en te veel opties, want die gaan toch maar kapot volgens hen. Voor hen was de GT10G de uitkomst. Op dit model was ook een zogenaamde "sleevehitch" mogelijk. Dit was een zeer eenvoudige hef die ofwel met de hand bediend wordt, of d.m.v. van een hydrauliekcilinder. Je moet bij dit sys-

K301QS motor met 12pk. De machine had tevens een versnellingsbak met 4 versnellingen vooruit, en 1 achteruit met een topsnelheid van zo'n 11km/h. Het maai-dek was 106cm breed, en er was een optie om deze elektrisch heffend te kunnen maken. Een andere optie was uiteraard met de hand zoals gebruikelijk. Sneeuwschuif en sneeuwblazer waren tevens een optioneel van de fabriek uit leverbaar. Ploegen en freesbakken konden van andere merken zoals Brinly gekocht wor-



Een achteraanzicht van een transmissie met hydrostaat van een GT16H. Degelijk gebouwd met echte naaldlagers en lagers.



Brinly was een leverancier van vele losse werktuigen die je kon gebruiken op je tuintrekker met "sleeve hitch" van ploeg tot cultivator en van schijveneg tot zaaimachine.

teem niet denken aan een 3 puntshef, maar meer aan een systeem waar je een 1 schaar ploegje ooit aan kunt hangen, en kunt ploegen of net wat je wilde. Je kunt de ploeg dan uit de grond liften en naar de plek van bestemming rijden.

De GT12G was een zwaarder model met een Kohler

den. Wederom een manusje van alles. Een optie die toen (en nu soms ook) luxe was, was de hydrostatische aandrijving met hoge en lage gearing. Trekkracht genoeg dus. Het type veranderde dan van GT12G in GT12H, met de G van Gear, en H van hydrostatic. De



Een mooie combi die bewijst hoe veelzijdig een degelijke oude machine kan zijn is deze GT16H met voortader.



Een GT16H met hydrostaat en maai-dek. Deze is nog vol in gebruik en bewijst de degelijkheid van deze machines.

GT14H en GT16H waren allebei hydrostatisch aangedreven met hoge en lage gearing. Allebei hadden ze een Kohler K-series motor, met allebei 1 cilinder. Met 14 en 16pk waren het de zwaarste in deze serie en ook te gebruiken voor ploegen en frezen etc. Opmerkelijk is wel dat net zoals bij de GT12G en H het maai-dek even groot bleef en dus de grootste maar 106cm breed is. Waarom dit was, is niet bekend. Zal wel uit besparing zijn geweest of simpelweg gemakkelijker. Om even terug te komen over de productielijn van Jacobsen. Het was niet altijd voor eigen verkoop en merk waarvoor ze produceerden. Ze hadden veel klanten waarvoor ze produceerden waaronder Ford,



Een mooie voorbeeld van een Jacobsen in een ander jasje is deze Ford LT75 tuintrekker.

White, Minneapolis-Moline en Oliver etc. Ze leken dan vaak ook wel op het origineel model, maar er waren vaak wat kleinere verschillen zoals de kleur, en emblemen. Soms was er een andere motorkeus etc. De Ford 70 tot 140 en de LGT100 tot en met de LGT195 zijn allemaal gebouwd bij de Jacobsen fabriek. De LGT100 tot LGT165 lijken veel op een echte Ford tractor uit de 8000 en 9000 serie. Maar ook de 70 en 75 etc hebben



Fraaie reclame van een Ford LT75 met mooie chromen wieloppoppen. Je maakte in der tijd (en nu nog steeds vind ik) de blits met zo'n machine!

wat weg van een Ford 1000 tot 5000 serie. De 100 en 120 en 140 zie je weer meer de gelijkenis van de Jacobsen modellen. De White 110 tm 140 zijn ook gebouwd bij Jacobsen. Ze hebben ook de gelijkenis met de Jacobsen machines. Ze zijn ook met een Kohler motor uit de K serie uitgevoerd. De Minneapolis-Moline tuintrekken zijn allemaal gebouwd bij de Jacobsen



Een machine die ik momenteel te koop heb staan (liefhebbers kunnen zich melden) is een Ford 100 die gebouwd is door Jacobsen.

fabriek. Waaronder de 107 en 108 en 110 en 112 alsook de 114 en Mo-Craft zijn hier gebouwd. De Mo-Craft stamt weer meer uit de serie van de G1000 Vista tractor alsook de GV-1 etc. dat zie je aan de kleurstel-



Je ziet de gelijkenis met de Ford 100, en dus ook dat ze uit dezelfde fabriek komen. Dit is de White 110 Town & Country.

ling. De andere modellen hangen een beetje in tussen de Jet Star, 445 en de GV-1 en G1000 in. Persoonlijk zou ik er nog wel een keer een willen. Lijkt me een mooie aanvulling bij mijn Mathis Moline (Licentie Min-



Een machine die je kunt vergelijken met een LT75 van Ford is de 108 van Minneapolis-Moline

neapolis Moline R). Helaas zijn ze vrij zeldzaam te vinden in de VS, en als er zijn, trek dan je portemonnee maar open. Maar... je weet nooit, en wensen en dromen moeten er nu ook eenmaal zijn in onze hobby. Ook Oliver gebruikt de tuintrekken van Jacobsen om hun eigen bedrijf een gezicht te geven in de tuinma-



Een grotere versie die weer met White 110 en Ford 100 o.a. vergelijkbaar is, is de Minneapolis Moline 110.



Een grote neef van de 110 is de G1000 met Vista dieselmotor. Als je je ogen wat dichtknijpt zie je toch wel de gelijkenissen met de 110.

chinebranche. Voor veel bedrijven was het vaak ook goedkoper om ergens anders een machine te laten produceren waar al een lijn van tuintrekkers was te



Ook Oliver bestelde hun tuinttractoren bij Jacobsen. Hier een Oliver 75 die op wat uiterlijkheden na op de LT75 van Ford en de 108 van Minneapolis Moline lijkt

vinden. Als je zelf een fabriek op moet gaan zetten om deze machines te produceren, dan heb je, en veel kapitaal nodig, alsook de ruimte om te kunnen bouwen. Als het dan niet gaat lopen zoals je verwacht, dan kun je niet concurreren met de al bestaande bedrijven die enkel tuinmachines maken alsook dat je de kans hebt om financieel kapot te gaan. Die extra bedrijfshal of productielijn met het benodigde personeel etc. kost een hoop geld en zal terug verdient moeten worden. Dat was voor veel bedrijven als Ford en Oli-

ver en Minneapolis Moline etc dan ook de reden om eens bij Jacobsen te gaan praten en er een deal uit te slaan. Voor Jacobsen was het tuintrekker en machine gebeuren leading, terwijl het voor de andere bedrijven zoals Ford een Nichemarkt is. Jacobsen werd in 1978 uiteindelijk overgenomen door Textron en de lijn voor gazon- en tuinmachine producten werd samengevoegd met Homelite. John Deere kocht Homelite-Jacobsen in 1994 en opereerde het tot 2001, toen het werd verkocht aan TTI. Jacobsen's commerciële golf- en grasmachine producten maken nog steeds deel uit



Een Oliver 105 tuintrekker. Ford bracht dit-zelfde model uit, maar dan in de LGT serie.

van Textron. De activiteiten in Racine werden in 2001 gesloten door Textron, en elders voortgezet. Tegenwoordig maakt Jacobsen vooral machines voor sportvelden en golfterreinen. Textron is zoals MTD een grote organisatie die heel veel tuintrekker fabrikanten opgeslokt heeft, en vele nog als merknaam voeren. He-las gaat daardoor het originele hart van veel bedrijven dan wel verloren.

Volgende keer ga ik een nieuw verhaal beginnen over een firma die we allemaal kennen en die ik waarschijnlijk in meerdere delen zal moeten gaan beschrijven. We gaan dan bekijken wat John Deere aan machines op de markt heeft gebracht. Ik kan je alvast verklappen dat het er zeer veel zijn.

Twan Jonker

Jonker Tuinmachines





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



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



PIJNENBURG
HANDELSONDERNEMING

**Diesel Service
G. Hannink**

06 53 94 11 44



JOS MARTENS
TUIN & PARKMACHINES
LANDBOUW

Ginderdoor 55 - Mariahout 0499 - 42 31 31

www.josmartens.nl

Het is oogsttijd en Twan maait het koren met de zelfbinder, René zit er op en zorgt er voor dat er een mooie géruf gemaakt wordt



Uitgeverij

De Puzzelhoek

Oktober

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

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

De overgebleven letters vormen een passend gezegde:

Echt Hollands

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

Met dank aan:

Denksport
PUZZELADAM

In en Uitlaatjes

Te koop

Gevraagd

OPLOSSING PUZZELHOEK



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
- Airco service
- Plantaardige diesel
- Auto alarm, telefoon, radio
- Navigatie systemen
- Voertuigvolg systemen

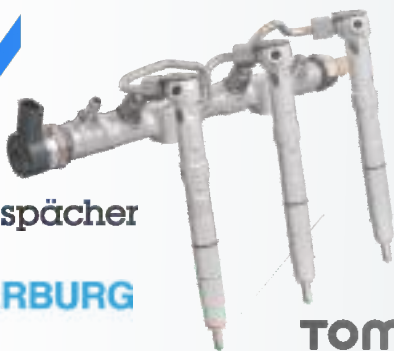
STEK



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

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

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 