

# en uitlaat

Tweemaandelijks clubblad van de KLV



Nr. 6 December 2025

Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging

ISSN nummer



2211-0186



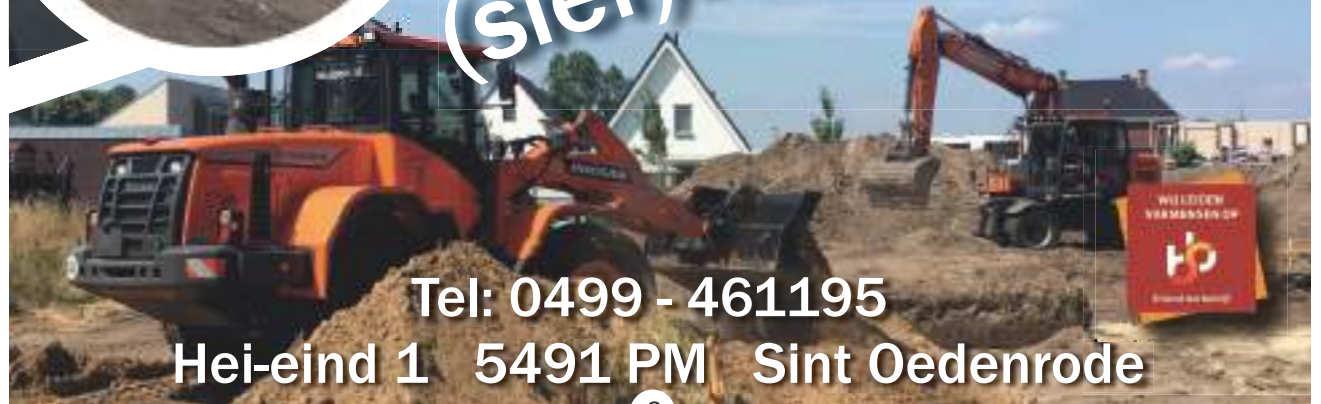
**H. KUIJPERS BV**

[www.hkuijpers.nl](http://www.hkuijpers.nl)

**Sloopwerken**

**Infra en  
Grondwerken**

**(sier)Bestratingen**



Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode

**A. van Leuken**  
**06-54650884**

**LOON & GRONDVERZET**

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

# VISSER

[www.visserautoelectra.nl](http://www.visserautoelectra.nl)

## autoelectra-dieselservice

**BOSCH**

Diesel Service



**DIESELPOINT**

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



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

## Doelstelling KLW

Den uitlaat is een 2 maandelijke 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



2211-0186

## Medewerkers Den uitlaat

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

Druk, afwerking en verzending  
BladNL Kazamat 28 Veenendaal

Bladnl

KLW is aangesloten bij:



Inleveren Copy  
volgend nummer  
vóór 24 januari 2026  
[www.klw-vereniging.nl](http://www.klw-vereniging.nl)

E-mail: [webmaster@klw-vereniging.nl](mailto:webmaster@klw-vereniging.nl)

4. Colofon/Inhoud
5. Voorwoord  
Kerstwens  
Info redactie
6. In Memoriam  
Uitnodiging
7. De stand van zaken  
Eendaagse busreis  
Oplossing puzzelhoek
8. Opknappbeurt showterrein  
Rijmke
9. Nieuw logo en KLW-site  
Jubileumjaar
10. Evenementenkalender
14. Driedaagse busreis
17. Verrassingstocht
18. Najaars ruilbeurs
20. Ik geef de krik
25. Zwitserse tractoren 3
32. Oud nieuws uit 1966
34. Krachtige balenpers
40. Vergeten zeldzaamheid
48. Oliemolen
54. Tuintractoren 32
59. De Lanzboy's
60. De puzzelhoek
61. In- en uitlaatjes

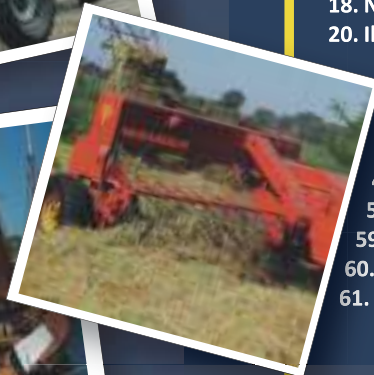
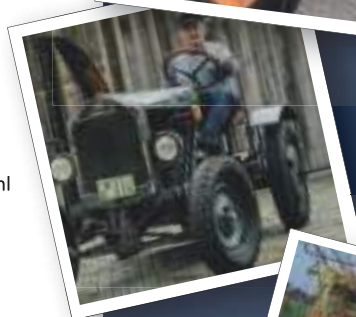


Foto voorkant: Facebook  
Winterlandschap

# Voorwoord

## Jubileumjaar



**A**lweer de laatste uitlaat van 2025, dus ook alweer het laatste voorwoord voor 2025 het jaar zit er alweer bijna op. Als ik dit schrijf, rest ons alleen nog de feestavond, de praatavond van december en de uiteraard de Kerstrit, deze rit als afsluiting van het jaar. En met het uitkomen van dit laatste clubblad hebben we de meeste daarvan, misschien wel allemaal wel (als PostNL het erg druk heeft) achter de rug. Ik denk dat we als club wel weer terug kunnen kijken op een mooi jaar. Met buiten onze praatavonden om, zijn er toch ook nog een 12 tal evenementen geweest; waar we tevreden op terug kunnen kijken. Bij sommige daarvan gooide het weer helaas wel roet in het eten, waardoor de opkomst wel wat lager was, maar gelukkig hebben we ook genoeg goei weer gehad. Ook hebben we in 2025 helaas ook weer van verschillende leden afscheid moeten nemen; Sommige hiervan met een respectabele leeftijd, en andere veel te jong. Daarnaast heb-

ben we gelukkig ook weer nieuwe leden in ons bestand kunnen toevoegen, waardoor het leden aantal ongeveer constant blijft, en onze vereniging mooi op peil blijft. We kijken weer vooruit naar het jaar 2026 wat ook weer een mooi gevuld jaar word, en tevens het jaar is dat we 40 jaar bestaan. Een mooie mijlpaal voor onze vereniging is, en waar we op verschillende manieren toch zeker wat extra aandacht aan gaan schenken. Als bestuur zijn we er nog niet helemaal over uit hoe we dat gaan doen maar ideeën zijn altijd welkom. Dus houd onze agenda, Facebook en onze helemaal vernieuwde website in de gaten, voor wat er jullie in 2026 allemaal nog te wachten staat. Verder wil ik iedereen vanuit Aarle Rixtel fijne feestdagen wensen, en een goed en gezond 2026. En hopelijk zie ik jullie weer ergens op een van onze jubileum-evenementen in het komend nieuwe jaar.

**Tjef Broks**

HET BESTUUR EN DE REDACTIE  
VAN KLW WENST IEDEREEN

*Prettige  
Kerstdagen*

EN EEN PRACHTIG NIEUW JAAR  
**2026**



**info redactie**

Het laatste clubblad van 2025, op de voorkant heeft het gesneeuwd, en met een klein beetje Kerstsfeer gaan we verder naar het nieuwe jaar. Het clubblad is weer goed gevuld, met voor elk wat wils om te lezen tijdens de feestdagen. Met de bijgevoegde kalender mis je ook geen enkel KLW-evenement meer. Tot ziens, tot in 2026 (red.)





## Maik Bullens

1984 - 2025

**M**et groot verdriet nemen wij afscheid van ons geliefd clublid Maik Bullens. Maik was een vaste en vertrouwde aanwezigheid binnen de KLW: altijd enthousiast bij de toertochten en elk jaar te vinden op het ploegveld tijdens onze evenementen. Zijn hart lag bij tractoren en landbouwmachines, een passie die hij met trots en plezier deelde. Maar boven alles zullen we Maik herinneren als iemand die altijd klaarstond voor anderen. Zijn betrokkenheid, zijn behulpzaamheid en zijn vriendelijke karakter lieten een blijvende indruk achter op iedereen die hem kende. We zullen hem enorm missen binnen onze club en in onze gemeenschap. Rust zacht, Maik.



Dennis klomp



## Jan Vernoooy

1943 - 2025



**O**p 10 oktober 2025 overleed na een periode van afnemende gezondheid, Jan Vernoooy in het Proxima Hospice in Nieuwegein. Jan is 81 jaar oud geworden, hij was de partner van Marianne van Schie. Samen waren zij jaren lang, vaste standhouders op onze ruilbeurzen waar veel van de bezoekers folders, instructieboeken en technische informatie van trekkers en werktuigen hebben gevonden. Jan was dan ook altijd bereid om met raad en daad de bezoekers te helpen met het zoeken naar de gevraagde documenten, folders, ect. Jan was een echte fan van het merk DEUTZ, het was dan ook mooi te zien dat hij met zijn favoriete trekker merk zijn laatste rit heeft mogen maken met op zijn kist een mooie DEUTZ-FAHR vlag. Wij zullen Jan missen op onze ruilbeurzen, maar Marianne en zijn familie gaan hem veel meer missen. Wij wensen hen, als KLW-vereniging heel veel sterke in deze moeilijke tijd.

Piet van der Poel

## Nieuwjaarsreceptie 2026

Op woensdag 7 januari is er weer onze nieuwjaarsreceptie, van af 20.00 uur zijn jullie welkom in de Vresselse hut. Waar we als bestuur graag met jullie willen terugblikken op het afgelopen jaar, en vooruit gaan kijken naar het komende jaar. Dit alles in een gezellige sfeer, waar we met zijn alle wat bij kunnen kletsen en proosten op het nieuwe jaar. Graag tot dan; de koffie staat klaar.

Het Bestuur

*Uitnodiging*



Op 12 November zijn we met de PLF commissie weer bij elkaar gekomen om over het PLF 2026 na te gaan denken. Het festival is dat jaar op 4 en 5 juli 2026. We hebben in dit jubileumjaar voor het thema FIAT gekozen, en denken dan ook dat we hier best wel veel deelnemers van bij elkaar kunnen krijgen. Deze taak hebben we dan ook bij Tjef Broks onze 'Fiatman' en voorzitter neergelegd, mede om dat zijn dochter Renske vond dat Fiat wel een keer aan de beurt was als Thema. We weten nog allemaal niet precies wat we dit jaar gaan doen maar in grote lijnen zijn de ideeën klaar ze moeten nog verder uitgewerkt worden. Zoals het er nu naar uitziet gaan we dit jaar weer voor een Muziekband op de zaterdagavond, in plaats van een DJ. We werken ook dit jaar weer met dezelfde leverancier als het afgelopen jaar. Verder willen we alles weer laagdrempelig houden. In de volgende uitlaat zal ik hier uitgebreid op terug komen. Wel hebben we als bestuur en commissie al besloten dat er geen bierkarren achter de tractoren op het terrein meer worden toegelaten. Dit in verband met de veiligheid op het showterrein. Wat daar in onze beleving allemaal onder valt, daar komen we nog op terug. Aparte voertuigen worden alleen met goedkeuring van ons, op het terrein toegelaten. Tot zover alles, wat er tot nu toe besproken is.

Namens Commissie PLF: **Gerard Smits**

## de STAND van ZAKEN

### Plattelands festival

## THEMA 2026 FIAT



## EENDAGS BUSREIS

Helaas is de bestemming van de ééndags busreis op het laatste moment gecancelled, en van de nieuwe hebben we op dit moment nog geen bevestiging gekregen, hou de K LW-site, en Facebook in de gaten. Ook op de praatavond zal het bekend gemaakt worden



## OPLOSSING PUZZELHOEK

De oplossing van de puzzelhoek uit oktober moest zijn:  
Goede oplossingen werden deze keer gegeven door:

Frans van der Aa	Boekel	Nico de Gouw	Herpt	Paulien Maas	Nuenen
Jan van der Aa	Boekel	Frans van Haaren	Haaren	Hans van der Made	St.Michielsgestel
Toon Bekkers	Boskant	Neanne de Haas	Best	Ad van der Pol	Eerde
Dilia van den Berg	Nijnsel	Theo Haerkens	Haaren	Alexander Reloe	Lieshout
Sjaak van den Bosch	Maarheeze	Thea van de Hei	Reek	Marianne van Schie	Amsterdam
John Brands	Boskant	Jan van Herk	Riethoven	Ellie Smolders	Boskant
Leo Coppelmans	Son & Breugel	Maikel v den Heuvel	Escharen	Mark Staal	Beek en Donk
Marcel Couwenberg	Helvoirt	Nard Hoefnagels	Asten	Rieky Termeer	Spoordonk
Theo van Eert	St.Oedenrode	Chris Jansen	Valkenswaard	Wilma Termeer	Boxtel
Dirk Gevers	Nijnsel	Willie Koolen	Keldonk	Leo van Uden	Mariahout
Sjef van Goch	Empel	Jan-Willem de Kort	St.Michielsgestel	Ton van Uden	Zijtaart
		Mario van Laarhoven	Deurne	Annie Verbakel	Nijnsel
		Rohald van de Linden	Mariahout	Maarten Wouters	Stiphout

# Opknopbeurt showterrein

**D**it najaar hebben we op ons showterrein aan de Vresselseweg een opknopbeurt gegeven. Dit was ook wel nodig want er was in al die jaren dat we daar het Plattelands festival houden nooit meer iets aan gedaan. Veel takken van bomen groeide laag hangend over het perceel, en sommige bomen waren zo rot van binnen dat we deze hebben moeten verwijderen. Verder hebben we op diverse plekken het kleine dode hout weg gezaagd vooral het stukje langs de keientrek baan is behoorlijk uitgedund. Als je nu het terrein op komt zie je dat er veel ruimte is bijgekomen. Dit is ook wel nodig want het afgelopen jaar paste er alles nog maar net op. We hebben ook het show terrein incl. het campingterrein opnieuw ingezaaid dit was ook hard nodig er groeide alleen nog maar onkruid. We hebben hier uitstekend weer voor gehad en na een dag of 10, werd alles alweer mooi groen. Het kostenplaatje van heel deze actie is verdeeld, over de grondeigenaren en deels voor rekening van de KLW. De firma H. Kuijpers BV, en een clublid die veel tijd overhad (denk ik) zijn hiermee heel wat tijd mee bezig geweest. Het terrein ziet er nu weer picobello uit. en kunnen we er weer diverse jaren mee vooruit. Ondanks dat er nu meer plaats is gekomen willen we niet dat de show verder gaat uitbreiden. Wij als bestuur en Plattelands festival commissie, zijn het er over eens dat we ons festival niet groter willen hebben. Het moet overzichtelijk en gezellig blijven.

Gerard Smits.



## RIJMKE

### Traptracteur

*"Ikke en onze papa....  
Hebbe krek de zellefde tracteur.  
Mor ik kan mee de mijne tot in de  
goei kamer.....  
Dieje van onze papa is doar een  
bietje te groowt veur."*

Guy Verellen (Nostal Gie Vur Ellen)





[www.klw-vereniging.nl](http://www.klw-vereniging.nl)

## Nieuw KLW-logo en website

**N**a diverse vragen en opmerkingen van onze leden over onze KLW-website en ons logo, heeft het bestuur besloten om op zoek te gaan naar een totaal vernieuwde website, en een nieuw logo te ontwerpen die beter aansluiten bij de behoeften en mogelijkheden van deze tijd. We hebben eerst een inventarisatie gemaakt van de wensen en behoeften, samen met een aantal leden. Deze wensen hebben we besproken met onze IT-man, Jorg Hompes van Grafitec. Hij heeft een nieuwe website gebouwd die aansluit bij onze wensen en behoeften voor de toekomst.

Vanaf 7 november is de nieuwe website online en gaan deze nu verder vullen. Enkele vernieuwingen zijn:

- Het fotoarchief is uitgebreid; de foto's zijn nu ook te kopiëren door bezoekers.
- Het archief van de Uitlaat is vanaf een jaar terug volledig terug te lezen in PDF-formaat.
- De agenda is voortaan direct toe te voegen aan je eigen agenda, zodat je geen evenement meer hoeft te missen.

- We hebben de overstap gemaakt naar digitaal aanmelden voor evenementen en opgave van nieuwe leden. Hierbij kan men dan eventueel per iDEAL automatisch betalen.

Dit alles maakt het voor ons als bestuur makkelijker voor de toekomst, zeker omdat we nog steeds op zoek zijn naar mensen die ons willen helpen met diverse werkzaamheden. Er stoppen namelijk meer vrijwilligers dan dat er bij komen.

Dan nog kort iets over het nieuwe logo: deze heb ik gemaakt met dank aan ChatGPT. Volgens ons past het beter bij het doel van onze vereniging. We hebben het gedeeld met onze leden en de reacties waren positief, waardoor we hiervoor hebben gekozen en het overal hebben doorgevoerd. Tot zover onze vernieuwingen. We hopen dat jullie de website veel zullen bezoeken. Mochten er opmerkingen zijn, dan horen wij deze graag, zodat we samen een mooie en levendige website kunnen onderhouden.

Groeten **Paul Verkuijen**

## 2026 jubileumjaar

Volgend jaar 2026, is het 40 jaar geleden dat de KLW werd opgericht. Dit laten we niet zomaar voorbij gaan. Het bestuur is aan het bedenken, hoe we dat op de juiste manier in kunnen vullen. Meer daarover vind je in Den uitlaat van Februari en ook op de vernieuwde website en Facebookpagina. Ik ben net zo benieuwd als jullie wat er gaat gebeuren?

1986 - 2026



# Evenementen

# Kalender

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

## December

- 21 **Middelrode**
- 27 Reusel
- 29 Dalen

## Januari 2026

- 3 Opijnen
- 7 **Nijnsel**
- 17 Zevenaar
- 31 Barchem

## Februari

- 4 **Nijnsel**
- 20 ?

## Maart

- 4 **Nijnsel**
- 7 Lexmond
- 14-15 Hardenberg
- 15 Asten
- 17-19 Asten
- 29 **Nijnsel**

## April

- 1 **Nijnsel**
- 5-6 Venhuizen
- 12 **Nijnsel**
- 19 **Betuwe**
- 27 Laren (Gld)

## Mei

- 6 **Nijnsel**
- 9 Wetering
- 9-10 Montfort
- 14 Aalten
- 14 Steenberg
- 14 Axel
- 23 Etten Leur
- 23-25 Haler (L)
- 24 Brouwhuis
- 25 Oud Zevenaar
- 29-31 Dordrecht
- 30-31 Herfeld
- 31 **Heeswijk**
- 31 Nederweert-eind
- 31 Ledegem (B)

## Juni

- 3 **Nijnsel**
- 7 Sinderen
- 13 Laren (Gld)

## Juli

- 3-5 **Nijnsel**
- 3-5 Meerlo
- 4 Sint Nicolaasga
- 4 Huizen
- 8 **Nijnsel**
- 11 Zuidwolde
- 13 Zeilberg
- 25-26 Panningen

## Augustus

- 15 Ruinerwold
- 19 **Nijnsel**
- 15-16 Vreeland

**KLW Kerstrit** inl. Gerard Smits 06 53187886.

Eindejaarsruilbeurs HMT loc. Manege Meulenhoei Hulselsedijk 34 inl. [www.hmtklep.nl](http://www.hmtklep.nl)

Ruilbeurs OTMV loc. Noordwijk 51 inl. Anko Broekema [\\_agenda@otmv.nl](mailto:_agenda@otmv.nl)

Ruilbeurs van de Betuwe BHTC loc. Garage Menno de Cock Zandstraat 30a inl. 06 39508708.

**Nieuwjaars receptie** in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.

Liemers Ruilbeurs SHME loc. Manege 'De Boleemhoeve' Boleemweg 6 inl. [info@shme.nl](mailto:info@shme.nl)

Ruilbeurs OTMV manege de Heksenlaak Zwiepseweg 36 inl. H. Zwiers 06 21482902 of [debroer@hetnet.nl](mailto:debroer@hetnet.nl)

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

**Busreis 1 daags** inl. Jan Verkuylen 06 53140227.

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

Ruil- en onderdelenbeurs loc. Lakerveld 10a inl. 06 23247731 of [henk.haag@langeslag.nl](mailto:henk.haag@langeslag.nl)

Landbouw miniatuur beurs loc. Energieweg 2 inl. [miniatuurbeurs@gmail.com](mailto:miniatuurbeurs@gmail.com)

30<sup>ste</sup> DAF Verzamelbeurs loc. Hotel Nobis Nobisweg 1 inl. [www.dafmaf.nl](http://www.dafmaf.nl)

Motorische Demo Dagen VC De Krum loc. Heesakkerweg 1 inl. 06 53251808 of [info@vcdekrum.nl](mailto:info@vcdekrum.nl)

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

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

Noordhollands Oldtimer festival loc. Torenweg Hem inl. [info@oldtimerfestival.nl](mailto:info@oldtimerfestival.nl)

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

**KLW Bloesemtocht** inl. Gerard Smits 06 53187886.

Koningsrit OTMV loc. fam. H. Velderman Toldijk 1 inl. Wim Veldink 06 57849403

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

Weerribbentocht Loc. An't Waeter Wetering West 77 inl. [geeskehummel68@outlook.com](mailto:geeskehummel68@outlook.com)

Montforter Oldtimer Treffen loc. Huysdijk bij kasteel Montfort inl. [www.motmontfort.nl](http://www.motmontfort.nl)

Internationaal Oldtimertreffen loc. Haartsestraat inl. 06 28886954 of [www.oldtimertreffenaalten.nl](http://www.oldtimertreffenaalten.nl)

Hemelvaart s toertocht OTMV loc. Centrum inl. Loek Geluk 06 51217266.

40<sup>ste</sup> Oldtimer Festival loc. Hofplein inl. Don Goosen [info@oldtimeraxel.nl](mailto:info@oldtimeraxel.nl)

28<sup>ste</sup> Leurse Trekker Toertocht OTMV loc. Centrum inl. Bram de Regt 06 22998577.

36<sup>ste</sup> Internationale Motoren Show (**voorheen Nuenen**) loc. Isidoorstraat 16 inl. [www.haler.org](http://www.haler.org)

Boeremert loc. hoek Peeleik-Bruhezerweg inl. [www.boeremertbrouwhuis.nl](http://www.boeremertbrouwhuis.nl)

Oldtimer Festival loc. St. Anna Babberichseweg 58 inl. Alfons Thus 06 11412820.

Dordt in Stoom loc. Havengebied inl. [info@dordtinstoom.nl](mailto:info@dordtinstoom.nl) of [www.dordtinstoom.nl](http://www.dordtinstoom.nl)

Historisch Weekend OTC De Ewijkse Brug loc. Kuilsestraat 4 Mandy Rikken 06 17123357.

**KLW Toertocht** inl. Gerard Smits 06 53187886.

Classicday 2026 loc. Milderspaat 1 inl. [museum@eynderhoof.nl](mailto:museum@eynderhoof.nl)

Around Oldtimer Meeting loc. Kerkplein inl 0032 477430281.

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

Oldtimer Treffen Thema Gras- en Hooibouw loc. Kasteelweg 1 inl. [info@oldtimertreffensinderen.nl](mailto:info@oldtimertreffensinderen.nl)

Peteroleumrit OTMV loc. Fam. H. Zwiers Broersdijk 2a inl. Wim Veldink 06 57849403.

**KLW Plattelands festival** inl. Gerard Smits 06 53187886.

Oldtimer Camping Magifest loc. Megelsum 4 inl. 06 43213245 inl. [magifest.nl](http://magifest.nl)

Oldtimershow OT&TO Sint Nyk loc. Heemstrastraat 1 inl. 06 25352109 of [oldtimertuningorg@hotmail.com](mailto:oldtimertuningorg@hotmail.com)

Oldtimer Festival loc. Café de Krachtcentrale Huizen Havenstraat 76 inl. [info@oldtimershuizen.nl](mailto:info@oldtimershuizen.nl)

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

Kar-Ga-Door Nostalgie en jaarmarkt loc. Meppelerweg 3 inl. [info@kargadoorzuidwolde.nl](mailto:info@kargadoorzuidwolde.nl)

26<sup>ste</sup> Toertocht VC De Krum loc. Café Bright Side inl. 06 53251808 of [info@vcdekrum.nl](mailto:info@vcdekrum.nl)

Internationaal Historisch Festival HMT loc. DeVosberg Ninnnesweg 176 inl. [info@ihf-festival.nl](mailto:info@ihf-festival.nl)

Oldtimerdag loc. Dijkhuizen 66 inl. 0522-481340 of [www.oldtimerdagruinerwold.nl](http://www.oldtimerdagruinerwold.nl)

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

'Historie in de Vechtstreek herleeft' loc. Kleizuwe (tegen over nummer 13) inl. 06 13702538.

## September

2 Nijnsel  
5-6 Tilligte  
6 Nijnsel  
27 Nijnsel

## Oktober

7 Nijnsel  
11 Zeeland  
15-17 Erp  
25 Nijnsel

## November

4 Nijnsel  
21 Nijnsel

## December

2 Nijnsel  
20 ?

**Praatavond** in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.  
Twents oldtimer festival loc. Westenveldweg inl. 06 40030831 of info@twentsoldtimerfestival.nl  
**Graafdag** inl. Gerard Smits 06 53187886.  
**Najaar ploegwedstrijd** aanvang 10.00 uur inl. Coen Verhoeven 06 10821269.

**Praatavond** in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.  
**Verrassingstocht** inl. Gerard Smits 06 53187886.  
**Drie daagse busreis** inl. Jan Verkuylen 06 53140227.  
**Ruilbeurs** bij firma Kuipers 8.00 tot 13.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.

**Praatavond** in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.  
**KLW Feest-/Vrijwilligersavond** in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Joke Kuipers 06 13670287.

**Praatavond** in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.  
**Kerstrit** inl. Gerard Smits 06 53187886.



[www.defriturist.nl](http://www.defriturist.nl)

**Biggelaar**  
installatiebedrijf

Sanitair  
verwarming  
ventilatie  
loodgieterswerk  
duurzame installaties

Samen  
voor  
duurzaam

www.vandenbiggelaarinstallatie.nl

Hier zou nog plaats zijn  
voor uw advertentie  
Bel: 06 13670287

# Ontzorgen met een hoofdletter



**de Haas advies**  
Verzekeringen • Hypotheken • Financiële planning

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

Adfz  
NVHP



**AUTOBEDRIJF  
TIMMERMANS**

AUTO ■ VERKOOP ■ SERVICE  
www.autobedrijf-timmermans.nl

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




**SLIJPERIJ  
KERS**



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



**MARK DE BRESSER**  
Handelsonderneming

Tractoren - Machines - Oldtimers - Onderdelen

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



## IN- & VERKOOP TRACTOREN EN MACHINES OISTERWIJK

info@honpijnenburg.nl

+31 (0)642780818

Logtsebaan 17

**PIJNENBURG**

HANDELSONDERNEMING



## Diesel Service G. Hannink

### Brandstofpompen Specialist



Oldtimer brandstofpompen  
en verstuivers

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

*Meer dan 50 jaar ervaring!*

Reutummerweg 31, 7651 KK Tubbergen

**06 53 94 11 44**

g.hannink@hotmail.com



**M**

**JOS MARTENS**

TUIN & PARKMACHINES  
LANDBOUW

Ginderdoor 55 - Mariahout 0499 - 42 31 31

**www.josmartens.nl**



## DRIEDAAGSE BUSREIS

16-17-18 oktober 2025

**O**p donderdagmorgen 16 oktober begonnen we aan deze mooi opgezette reis, die weer georganiseerd werd door Henk en Jan. Na met enige vertraging vertrokken te zijn, werden in de bus direct de welkome warme worstenbroodjes rondgedeeld. In gezellige sfeer reden we zo het pittoreske dorpje Erp uit, naar Lelystad, waar we om 10.00 uur arriveerden bij Luchtvaartmuseum Aviodrome.



Aviodrome verteld de geschiedenis van de Nederlandse luchtvaart vanaf 1900 tot heden. Doormiddel van meer dan 100 tentoongestelde vliegtuigen. Via de Fokker spin van Anthony Fokker uit 1912, naar de Boeing 747 Jumbo jet, die van binnen en buiten te bekijken was. Vooral bij dit vliegtuig was nu goed te zien hoe groot deze was, zeker als je eronderdoor liep, en de ruimte zag voor de wielophanging.

Vandaar weer met de bus door naar het Polder Pioniers Museum in Swifterbant. Deze stichting houdt de historie van de inpoldering van de Zuiderzee, en ont-



ginning van de Flevopolder levend. De weg ernaartoe was over zeer smalle landbouwwegen vol klei, een glibberig avontuur voor de bus die af en toe van links



naar rechts schoof. Aldaar was er een lunch met broodjes. Dan een uitgebreide, zeer interessante uiteenzetting, over "hoe de polders tot stand zijn gekomen". We konden vrij rondlopen tussen de machines, waaronder veel Caterpillar rupstrekken alles zonder cabines. Wat wel opviel, dat er toch toentertijd heel veel handwerk te verzetten was. O.a. het draineren met losse stenen buizen.



# TERUGBLIK

Om ongeveer 18.00 uur kwamen we aan in het zeer goede, 4 sterren hotel Iselmar in Lemmer, alwaar we een heerlijk diner voorgeschoteld kregen. Daarna heerlijk nog een borreltje in de bar, en op tijd naar bed na deze indrukwekkende dag.

Vrijdagmorgen, na ook weer een heerlijk uitgebreid ontbijt, met de bus naar de fabrieken van De Wulf in Winsum. In 2014 heeft De Wulf, Miedema overgenomen. Ir. Miedema had het bedrijf in 1940 opgericht. Vooral kippers, opraapwagens en later transportbanden voor oogsten werden daar vervaardigd. De Wulf maakt nu vooral voor de aardappel- en wortelteelt frezen, en de poot- en inschuurmachines. Met zijn 1100 werknemers, ook in België, groeit De Wulf nog steeds. Dit is ook te zien aan de grote nieuwe fabriekshal die net klaar was.



Rond 12.30 uur weer terug naar ons hotel Iselmar, waar we na een goede lunch, het Wouda stoomgemaal gingen bezoeken. Dit gemaal, dat op 15 minuten lopen van het hotel af stond, is een imposant Werelderfgoed Unesco gebouw met schoorsteen, en werd in 1917 gebouwd door Ingenieur Wouda. Het nog enige en grootste stoomgemaal, wat nog echt werkt, en ingezet wordt bij extreme hoge waterstand. Dit gemaal pompt 4200 m2 water per minuut, van het lage land



in het IJsselmeer! En vandaar wordt het via de afsluitdijk gemalen in de zee gepompt. Hoe ontzagwekkend groot zijn de 4 stoomketels, die de 4 stoommachines aandrijven, en zo met de grote schoepenpompen het water laten wegpompen. Enkelens wandelden terug naar het hotel, waar een drankje goed smaakte, en



waar alweer een voortreffelijk diner ons opwachtte. Na het diner nog even wat gezellig wat bijkletsen.

Zaterdagmorgen, na wat stress over de erg late ontbijttijd van 8.00 uur, terwijl we om 8.15 uur weg willen rijden, om op tijd bij de volgende activiteit te zijn. Toch om 8.30 vertrokken naar Hoorn. Daar gingen we na een kort museumbezoek op de stoomtrein naar Medemblik. De locomotief woog 5 ton, had het nummer 7742 en de bijnaam 'Bello'. Deze locomotief heeft een vermogen van 2400 pk, en kan 500 kg kolen meenemen. Op dit traject verbruikt de locomotief ongeveer 100 kg, aldus de stoker. In de trein kregen we een heerlijk stuk appeltaart met koffie. Na enkele nostalgische stationnetjes en velden met bloem- en rodekool, arriveerden we in Medemblik. Daar stapten we op motorschip Friesland, waar we ook de lunch opgediend kregen. Er werd veel bijgepraat, en ondertussen



# TERUGBLIK

bewonderde we de prachtige uitzichten over het IJsselmeer. Deze boot werd aangedreven door een Werkspoor 6 cilinder TMAS 336 dieselmotor van 625 pk.



veel uitleg over, hoe men daar woonde en leefde. Dit werd ook duidelijk toen we doorliepen naar het Zuiderzeedorp, 140 huisjes die 120 jaar geschiedenis uitbeelden. Hier kon men pas goed ervaren hoe het leven toen was.



Om 16.15 met de bus huiswaarts naar Erp, waar bij Partycentrum van Haandel aanschoven aan een heerlijk warm afscheidsbuffet.

We hebben veel gezien, veel gebuurt, veel gegeten en genoten van de appels en andere lekkernijen in bus. Wat hebben Henk en Jan het weer fantastisch in elkaar gesleuteld, heel veel dank daarvoor. Ook alle dank aan buschauffeur Frank, van Busonderneming Hebben, die ons veilig overal naar toe bracht.

**Theo van Uden.**

In Medemblik stapten we uit direct voor de ingang van het Zuiderzee Museum. Zuiderzee was de oorspronkelijke naam, maar na de bouw van de afsluitdijk in 1932 veranderde het het IJsselmeer. We kregen



## VERRASSINGS TOCHT 2025

**O**p Zaterdag 4 oktober was weer de jaarlijkse verrassingstocht. Met als startpunt de firma H. Kuijpers waarvoor ik mijn dank nogmaals wil uitspreken; dat ik dit als start- en eindpunt mocht gebruiken. Voor iedereen zouden de weersomstandigheden een verrassing zijn. Rond 14:30 uur, waren de



eerste deelnemers al aanwezig. En werden ontvangen met een bakje koffie en een koek. Er werd al druk gebuurt. Daarna rond 15:30 uur, toen we zijn gestart was het weer goed. Na mooie wegen en paden binnendoor van Son via Boskant en Liempde naar Lennisheuvel. Naar de pauzeplaats bij Mark de Bresser. Daar werd iedereen voorzien van een kopje warme soep, wat te drinken en een broodje. Daar werd er ook al snel weer druk gebuurt, en rond gekeken naar de handel van Mark. Ik wil Mark daarom ook nog hartelijk bedanken voor het beschikbaar stellen van de ruimte voor de pauze plaats. Na dat hier de broodjes en soep waren genuttigd, en er mooi wat gebuurt was. Zijn we weer door gereden richting Son. Echter



het weer werd er wel minder goed op. De wind nam flink toe, en er viel ook flink wat regen; maar de echte KLW deelnemers laten zich niet afschrikken door een beetje (veel) regen.. Vanuit Lennisheuvel, binnendoor naar Best, en zo weer de A2 over om vervolgens met een omweg weer in Nijnsel aan te komen. Enkele deelnemers hadden echter wel een verkorte route genomen, en niet de route over het Vogelsven. Echter dit mag de pret niet drukken. (deelnemers die wat verder naar achter reden waren eerder terug als die voorop reed). Rondt 20:00 uur was iedereen terug. Er werd tijdens het 2<sup>e</sup> stuk wel wat meer gas gegeven vanwege het weer. Eerder dan verwacht want rond 20:30 zou de frietwagen er zijn voor een lekkere warme afsluiting. Dus toen bij de Firma Kuijpers maar



vast wat gedronken en wat gebuurt. Toen de frietwagen er was, was het er al snel druk met hongerige mensen. Ik hoorde toen van enkele deelnemers dat het een mooie tocht was. Dat is dan wel fijn om te horen dat de deelnemers het mooi vonden. Ik wil daarom dan nog alle deelnemers en vrijwilligers bedanken voor hun deelname en inzet. Volgend jaar is de toertocht in Zeeland. Weer een andere omgeving als hier. Dus wellicht weer een mooie tocht om aan deel te nemen.

**John Brands**



## NAJAARSRUILBEURS Deels in het water gevallen

Op zondag 26 oktober was weer onze KLW-najaarsruilbeurs bij de firma Kuijpers te Nijnsel. Na het opbouwen zaterdag, begon het al vlug genoeg te regenen, toen zeiden we nog; "wat vandaag valt valt morgen niet". Op zondag vroeg in de morgen was het in Nijnsel wel droog, maar we hoorden toch wel dat het op andere plaatsen al regende vandaar dat de opkomst van de handelaren ook niks speciaals was. Waarschijnlijk ook omdat het zaterdagmiddags ook al behoorlijk regende, hadden vele zich er niet aan gewaagd om de aanhanger te laden. Maar goed de eerste handelaren stonden gewoon voor de poort om 7 uur, het was er wel fris maar toch mooi droog. Helaas begon het om 9.00 uur toch te regenen, en met wat droge momenten is het door blijven regenen tot ongeveer 12.00 uur. Voordeel was wel dat bij de catering de verwarming aan was, en de koffie en de soep ook warm, dus binnen was het wel mooi druk en gezellig. Buiten heb ik nadien nog verschillende handelaars gesproken, en ondanks het slechte weer waren de meeste wel tevreden. We hadden die dag een 450 betalende bezoekers, plus nog de leden die gratis binnen mochten op vertoon van hun lidmaatschapspasje. Toen om 12.00 uur de meeste vertrokken

naar huis waren vertrokken, zijn we weer met ons groepje vrijwilligers begonnen met opruimen, en rond half 2 was de loods bij de firma Kuijpers weer leeg. Vrijwilligers weer bedankt voor jullie inzet. En volgende keer hopen we wel weer op beter weer, dat is voor iedereen plezieriger.

### Tjef Broks



Binnen was het gezellig druk





**BROEDERSBOXTEL**  
HANDELSONDERNEMING

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



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

## Online advertentieplatform voor uw klassiekers



Gemakkelijk kopen en  
verkopen van klassiekers



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



**ONLINE CLASSIC WORLD**

[www.onlineclassicworld.com](http://www.onlineclassicworld.com)

# ik geef De Kriik

Een vervolg op het vorige Fiat verhaal.

**O**mdat Fiat op het Plattelands Festival 2026 het merk is wat als themamerk speciale aandacht krijgt proberen we ook wat restauratieverhalen van FIAT, in deze rubriek te plaatsen. Jaren geleden heb ik al het verhaal van mijn Fiat 411R gedaan, maar er is ook een vervolg op te maken omdat er toch een aantal verbeteringen aan de trekker zijn ge-



beurd en wie weet is die info behulpzaam voor leden die ook zo'n trekker willen restaureren. Mijn naam is Piet van der Poel en vele clubleden kennen mij wel, maar voor wie mij niet kennen: ik ben geboren op een boerderij in het Zuid-Hollandse Zoeterwoude (aan mijn taal, nog steeds te horen). Ik ben getrouwd met Nelly en we hebben 3 kinderen die allang zijn uitgevlogen. Intussen grootouders van 6 kleinkinderen. In 1971 ben ik in Noord Brabant komen werken bij toentertijd CHV in Veghel op de afdeling inkoop. In 1975 ben ik als vertegenwoordiger landbouwmechanisatie begonnen bij BETUCO, een regionale Coöperatie in Geldermalsen, ik heb daar diverse functies gehad tot ik in 2006 met pensioen kon. Van 2007 t/m 2019 ben ik KLV-voorzitter geweest, naast nog wat andere bestuurstaken ben ik nu nog vicevoorzitter van Fehamec, de overkoepelende organisatie van oldtimerclubs op het gebied van landbouwtractoren en machines. Toen ik 14 jaar oud was verdween het paard op de

boerderij en kocht mijn vader de eerste trekker en werd mijn interesse voor trekkers ook gelijk volwassen. Op de MLS die ik heb doorlopen kregen we lessen in trekker rijden en trekker onderhoud, de school had daarvoor een consignatietrekker (in bruikleen gegeven) te weten, een Fiat 211 La Piccolo. Lessen landbouwmechanisatie hadden mijn specie aandacht dus ook die trekker wel. Toen er bij Jos Martens, waar indertijd de ruilbeurs was, een Fiat trekker stond die we met handkracht al een paar keer naar buiten hadden geduwd. Heb ik toen deze Fiat 411 R van Jos gekocht, met als voordeel dat we hem geen 2 keer per jaar meer hoefde te verplaatsen, op zaterdag naar buiten en op zondag weer naar binnen en ik had er een restauratie object bij. In het vorige clubblad heeft Paul Verkuijlen al een inkijkje gegeven in de geschiedenis van Fiat, maar is nog zoveel meer te vertellen van deze trekker fabrikant dus wil ik jullie nog wat meer geschiedenis van FIAT vertellen; In de jaren '70 van de vorige eeuw ging het snel in Milaan. In 1971 kwam FIAT met de nieuwe 650, de 750 en de 850 op de markt. In het volgende jaar introduceerde de fabriek de types 300, 350, 500, 600, 650 S en de 750 S. Nog weer een jaar later kwamen de 480, de 540 en de 640 op de markt. Bij de gelijk uitgebrachte series was vaak duidelijk overeenstemming te herkennen in het concept en ook de technische data. Dat comfort





hoog in het vaandel stond bij FIAT bleek toen zij als een van de eerste trekkerfabrikanten in Europa op de FIAT 1300 een geluidswerende cabine brachten, die bovendien beschikte over een airconditioning, dit was zeldzaam in die jaren, en was speciaal bedoeld om het werkklimaat te verbeteren. Nieuw was ook de vierwielaandrijving met centrale aandrijving en vertragung in de tandwielkasten van de wielen (z.g.n. eind-aandrijving met planetaire tandwielen) Andere Italiaanse trekkers hadden dit systeem al langer, maar de West-Europese merken hadden nog steeds een aandrijving langs de motor, wat de wieluitslag naar één zijde behoorlijk beperkte. Op gebied van vierwielaandrijving hadden de Italianen in die tijd zeker een voor-sprong. In 1975 lanceerde FIAT de eerste modellen uit de 80-serie. Deze waren een echte revolutie in de tractorenbouw. Blijkbaar had de ontwerper van deze tractoren zich mogen uitleven op de tekentafel. De zeer aparte vormgeving met schuine strepen van Pin-



infarina trok overal veel aandacht en kreeg een hoge waardering. Door de vrijwel vlakke vloer en hangende pendalen (de pook kwam nog wel door de vloer) werd het geluid beperkt tot 82 db(A). Bij de FIAT 880 waren voor het eerst bij dit merk alle versnellingen gesynchroniseerd. De trekweerstand (en daarmee de diepteregeling) gebeurde door de buiging in de torsie-staaf tussen beide koppelpunten tussen de trekstangen te meten. Van 1976 tot 1985 bouwt FIAT de serie

verder uit. In 1978 komt de 580 en 680 uit en kan de koper kiezen uit een 8, 12 of 16 versnellingen vooruit. In 1977 introduceert FIAT de grote VERSATILE knik-tractor van 150 PK, deze werden gebouwd in het Canadese Winnipeg. Zij hebben 4 hydraulisch aangedreven wielen. De stoel en de bedieningsorganen zijn snel en gemakkelijk 180 graden te draaien en daarmee wordt het een echte omkeertrekker. In 1979 neemt FIAT de fabriek in Winnipeg over en introduceert FIAT alle 4 modellen van VERSATILE op de EIMA beurs in Bologna als FIAT-kniktrekkers, op diezelfde beurs komt FIAT met de zware 80-serie t.w. 1180, de 1380 de 15380 en de 1880 met vermogens van 120 tot 180 Pk. Deze serie heeft een volledig gesynchroniseerde versnellingsbak met 12 of 24 versnellingen vooruit en 4 of 8 achteruit, maar kan ook geleverd worden met 12 versnellingen en een omkeerschake-



ling. Beide hendel's zitten onder het stuur om de vloer vrij van obstakels te maken. In de cabines is het geluidsniveau tussen de 82 en 78 db(A). Daarmee heeft FIAT een complete serie tractoren in de markt gezet. En toch komen er na 1980 nog talloze vernieuwingen aan, misschien dat een volgende schrijver zich daaraan wil wagen. Terug weer naar mijn FIAT 411 R; de trekker is van bouwjaar 1963 en de vorige eigenaar had een poging ondernomen om hem te restaureren, ik weet niet of hem de tijd of het geld ontbrak, maar deze restauratie was niet de mijne. De verf was de verkeerde kleur, stickers ontbraken en het neuslogo was niet te vinden. De trekker stond op versleten banden en de verlichting werkte maar half. Een complete nieuwe restauratie was de enige optie volgens mij. Motorisch en de versnellingsbak leken technisch goed ook aan de koppeling hoefde niets te gebeuren. Het stuurhuis was behoorlijk lek, maar om de keerring te vervangen moest het hele stuurhuis gedemonteerd worden. Het gaf gelijk de mogelijkheid om de stuurspeling uit het stuurhuis te halen en er nieuwe olie in te doe. De vooras had een flinke axiale speling, na demontage van de vooras was het met een paar carrossereringen ook opgelost dus kon de vooras er weer onder worden geplaatst. Na de diverse lekkages te hebben gemaakt kwam het plaatwerk aan de beurt. De kleur van de trekker was volgens mij niet de juiste,

maar op het KLV Plattelands Festival had ik een prachtig voorbeeld wat het wel moest zijn en de Fam,



van der Sande had wel een monster voor de juiste kleur bruin. Ik heb die toen in de verfwinkel op het dorp na laten maken. Voor de oranje kleur was een RAL nummer dus dan wordt het een stuk makkelijker. Ik heb van hun nog talloze adviezen gehad omtrent de verder restauratie van de FIAT en ook met het in orde maken van de elektrische installatie heeft Leo me uitstekend geholpen, een zoon Niels heeft voor de nieuwe stickers gezorgd. Ik miste het neusembleem van de trekker, en dat kun je echt niet missen, op de ruilbeurs vond ik een nieuwe; dus opgelost. De lekke van het hydraulisch systeem werd met een paar



ringen en een nieuwe plug opgelost. Ik miste de topstang dus de goede oplossing daarvoor was een nieuwe kopen. Het plaatwerk was dan wel overgeleverd en ook nog in de juiste kleur maar er was een beetje aan geplamuurd en verder overgeschilderd. Eerst hebben we de slechte plekken van de spatborden dicht gelast, daarna de deuken uit de motorkap gehaald en met name de middennaad (de zo karakteristiek voor dit type FIAT is) zag er niet uit. Dit was toch wel een dingetje om die weer netjes te krijgen. Het spuitwerk heeft een oud-collega in Geldermalsen voor mij gedaan, hij heeft er zeker veel aandacht aan besteed om de trekker netjes te krijgen. De wielen zijn eerst

gestraald en in de primer gespoten en daarna in de lak, waarna er nieuwe banden op gekomen zijn. Met het weer opbouwen van de trekker kom je toch weer verrassingen tegen, de accubakken waren compleet maar de deksels ontbraken. Ze waren niet te vinden en niet te koop dus heb ik een plaatwerker nieuwe laten maken, de koplampen waren nog wel de originele, met het rooster voor het glas. De trekker heeft 2 stuks 12 volt accu's voor het elektrische systeem dat 24 volt is. Dat betekend kapotte lampen vervangen, dat je dan eerst naar de dealer moet voor 24 volt lampen. Mijn radiator miste het lamellenrooster (wat je niet op veel trekkers tegen komt), dus had ik op het dashboard een handel over. In eerste instantie denk je dat niemand dit opvalt, maar nadat nogal wat mensen vertelde dat er een radiator van een Massy-Ferguson opzat, heeft Stef Broks me uit de brand ge-



holpen met een originele radiator inclusief een lamellenrooster. Ook hebben we toen de koppelingsplaat vervangen omdat de oude plaat glashard was geworden. De schakeling van de versnellingsbak is modern voor een trekker uit eind 50-er jaren. Hij heeft 6 versnellingen vooruit en 2 achteruit op één versnellingspook, dus een dubbel H patroon, de hefinrichting is wel bij de tijd met een goed werkende diepteregeling. Als je de trekker dan gaat gebruiken krijg ook te maken met wat gebreken b.v. de startmotor, toen de trekker voor de pers stond begon hij wel erg te stinken en even later te roken. Wat bleek de startmotor was mee blijven draaien terwijl de motor liep. Ik dacht



het op te lossen met een nieuw bendix op de startmotor. Dit leek de oplossing maar helaas bleek later dat het ronsel ook vast zat. Dit zorgt ervoor dat bij het starten het tandwiel van de startmotor niet in de starterkrans valt, na verloop van tijd kun je dan de starterkrans vervangen. Maar dankzij een electro revisiebedrijf kon ik nog een nieuwe deel kopen zodat dit ook weer was opgelost. Op zeker moment begon de waterpomp ook nog te lekken, bij naderonderzoek bleek dat er (goed verborgen) op de waterpomp een smeernippel zat die regelmatig gesmeerd moest worden. Ik heb de waterpomp niet vervangen maar smeer hem nu wel regelmatig, en de lekkage is verholpen. Intussen moest er een kenteken aangevraagd worden dit was niet ingewikkeld dacht ik, tot dat ik het chassisnummer moest hebben. Ik dacht dit gevonden te hebben maar ik bleek een onderdeelnummer opgeschreven te hebben, dus kreeg ik mijn aanvraag terug van de RDW. Na navraag bij FIAT specialisten kwam ik er achter dat je het nummer op de achterbrug ingeslagen staat, maar waar dan. Het was toch nog even zoeken, maar tussen het differentieelhuis en het spatbord, onder de hefas van de hefinrichting, heb ik het gevonden. Toen was een kenteken geen probleem meer. Op dit moment zit er nog een uitlaat op van een nieuwer model en hoop ik nog een keer de originele uitlaat te vinden. Het type 411 R had in zijn tijd de naam van een superdegelijke trekker en



is veel verkocht op landbouwbedrijven waar een boerenzoon de potentie had om met loonwerk te beginnen. Voor de doorsnee werktuigen was hij sterk genoeg en met zijn diepteregeling en doordraaiende aftakas was het in zijn tijd een moderne trekker. Qua op- en afstappen en verder comfort is het een fijne trekker om mee te werken. Tot zover mijn verhaal over de FIAT 411 R, ik hoop er nog lang plezier van te hebben. Als U ook een verhaal als dit wil schrijven, over de restauratie van Uw trekker laat het even weten bij de redactie van het blad, of bij een van de bestuursleden. Wij willen u daar altijd bij helpen.

**Piet van der Poel**



# Werner van Gestel

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

H.O.N Werner van Gestel Castersewijk 26 5527 JS Hapert  
[www.wernervangestel.nl](http://www.wernervangestel.nl) [info@wernervangestel.nl](mailto:info@wernervangestel.nl)  
tel. Werner 06 46210022 tel. Wim 06 15343468



**OVERWATER**   
VERZEKERINGEN - PENSIOENEN - HYPOTHEKEN

- De oldtimer specialist door onze jarenlange ervaring en betrokken medewerkers.
- Ons unieke verzekeringsproduct: een verzamelpolis voor al uw (omgekeerde) 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](http://www.oldtimers-verzekeren.nl)

## Deel 3



# Zwitserse tractoren

Met deze aflevering van 'Zwitserse tractoren' zitten we ondertussen al bij Deel 3 en het is nog niet afgelopen. De vierde en laatste aflevering wordt in het eerste nummer van volgend jaar gepubliceerd! Zo hebben de lezers van Den Uitlaat een mooi overzicht gekregen van Zwitsers vernuft en boerenverstand! De landbouw in Zwitserland kent namelijk specifieke uitdagingen door het bergachtige landschap. Dit vereiste vaak specialistische oplossingen waarop de grote buitenlandse fabrikanten geen antwoord hadden en/of te duur waren, daardoor werden de Zwitsers in die moeilijke periode net voor en tijdens de tweede wereldoorlog gedwongen om vindingrijk te zijn. De lokale smeden en garagisten (en zelfs boeren) hadden de vaardigheden en kennis om onderdelen van oude auto's te recyclen en die om te bouwen tot zogenaamde autotractoren. Dit was trouwens toen ook een gebruikelijke praktijk in andere landen. Het tekort aan brandstof en materialen maakte het trouwens voor veel boeren ook moeilijk om nieuwe machines te kopen. Daardoor zochten ze naar alternatieve, creatieve oplossingen. Door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog was de import van voeding bijna volledig tot stilstand gekomen. Daarom werd tussen 1940 en 1950 de Zwitserse landbouw gedomineerd door een mobilisatieplan. In deze periode werden natuurweiden geploegd, stadstuinen aangelegd en sportvelden en openbare parken omgevormd tot aardappelvelden. Het areaal akkerland groeide daardoor van 183.000 tot 352.000 hectare. Een half miljoen 'gemobiliseerde' Zwitserse mannen en vrouwen en de 12.000 bedrijven konden gelukkig rekenen op de kracht en het vermogen van Zwitserse autotractoren zoals Käppeli, Murianer, Köpfler en vele anderen.



## Käppeli

Albin Käppeli had in Wohlten in het kanton Aargau een kleine werkplaats met smidse waar hij allerhande constructiewerk uitvoerde. Naast deze activiteit werkte hij af en toe als techniek voor het lokale waterleiding-netwerk. Rond de vorige eeuwwisseling begon hij ook nog met kleinschalige wegenwerken. Al snel moest de uitrusting van de werkplaats uitgebreid worden en aangepast aan de noden van het bedrijf. Ook het aan-



Typeplaatje van een Käppeli trekker, vermoedelijk nummer 16, bouwjaar 1939.



Käppeli sloot in 1938 een deal met Kramer Werke om een trekker te bouwen naar het model van de "Kramer Alles-schaffer". De Käppeli trekker was uitgerust met een Guldner 1-cilinder dieselmotor met een vermogen van 22 pk.

tal medewerkers groeide gestaag. Gelukkig hadden Albin Käppeli en zijn vrouw zes kloelike zonen en een dochter die allemaal geïnteresseerd waren in techniek en de bouwwereld. De vijfde zoon genaamd Ernst (1908-1987) speelde een belangrijke rol en was een belangrijke pionier van het huidige bedrijf. Terwijl hij nog op school zat, spendeerde hij al zijn vrije tijd op het ouderlijk bedrijf als stoomwalschaaffeur. In 1930 droeg Albin Käppeli het bedrijf over aan zijn zonen dat in de registers ingeschreven werd als "A.Käppeli's Söhne Bauunternehmung". Vanaf 1932 was de firma Käppeli actief betrokken bij het Sihlsee-stuwmeerproject, wat destijds jarenlange werkgelegenheid betekende. Er moesten wegen worden aangelegd, dammen wor-



Een perfect gerestaureerde Käppeli, zo moet hij er waarschijnlijk 85 jaar geleden hebben uitgezien.

den gebouwd en ook een hele lange brug. Het bedrijf groeide dan ook voortdurend en het machinepark groeide mee. Käppeli bezat destijds niet minder dan 37 stoomwalsen en aanverwante machines. Toch wilde het bedrijf steeds verder want in 1938 kwam naast de wegenbouwactiviteiten en de productie van wegenwalsen er ook nog trekkerbouw bij. Volgens onze informatie was het een licentie overeenkomst met de Duitse Kramer Werke uit Überlingen. De Käppeli trekker werd dan ook gebouwd naar het model van de "Kramer Alleschaffer". De Käppeli trekker was uitgerust met een Guldner 1-cilinder dieselmotor met een vermogen van 22 pk, de transmissie met 4 V/1 A was van ZF. Het chassis en de achteras waren echter eigen Käppeli fabrikaat. Alle tractoren werden volgens een uniform model gebouwd, en waar mogelijk werden veel onderdelen zelf gegoten. De eigen inbreng bij de "Käppeli" trekkers waren onder meer de individuele wielremmen en de aan de zijkant gemonteerde radiator. De Kramer trekker was namelijk uitgerust met verdampingskoeling. Maar toen brak de oorlog uit en kwam de tractorbouw tot stilstand. Er werden amper nog moto-ren geleverd uit Duitsland en brandstof was al even schaars. Dat was het einde van het trekkerverhaal maar niet van Käppeli. De Käppeli tractor werd gebouwd tussen 1938 en 1943. Van deze trekker zouden afhankelijk van de bron, tussen 10 tot 35 exemplaren zijn gebouwd. Tijdens de oorlogsjaren was Käppeli vooral betrokken bij bouwprojecten voor het leger en verrichtten zij werkzaamheden aan bergpassen- en bergwegen. Tijdens die periode werden ook de eerste graafmachines van Ammann en Trax van Caterpillar aangeschaft. Ondertussen is ook al de derde en vierde generatie aangetreden en is de Käppeli groep actief in een hele resem sectoren van de bouw tot het hotelwezen.



## Simar

Het bedrijf Simar, afkorting van Société Industrielle des Machines Agricole Rotatives uit Genève was ooit een wereldwijd actief bedrijf gespecialiseerd in tuinfrezen. Ze verkochten veel van hun patenten aan bedrijven als Siemens, Allis Chalmers enz. René Mozer de vertegenwoordiger van de destijds bekende Zwitserse Piccard & Pictet automobielen in Engeland, nam in 1932 een meerderheidsbelang in het bedrijf Simar s.a, waarvan



Simar was jarenlang een voorloper op het gebied van motorfrezen met een groot aantal wereldwijde patenten op hun naam.

hij voorzitter was van de raad van bestuur) sinds de oprichting van de onderneming. Zijn eerste taak was een dealernetwerk op te zetten van Simar motoculteurs in Engeland, Italië, Australië, Zuid-Afrika en de VS. Mozer richtte ook het bedrijf Simarex op om de Simarproducten onder franchise in veel landen te laten produceren waaronder het Verenigd Koninkrijk, Australië, de VS, Italië en Zuid-Afrika. In andere, vooral

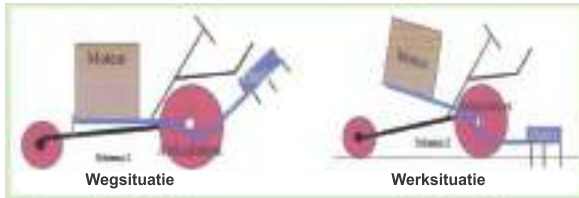


De Simar T 100 A werd geproduceerd tussen 1953 en 1955 op amper 55 exemplaren. Ook deze was uitgerust met een 1-cilindermotor met een vermogen van 12 pk.

Europese landen, werd Simar rechtstreeks verkocht, o.a. in Frankrijk, Zwitserland, Nederland en België. Simar motocultoren werden na de Tweede Wereldoorlog ook onder licentie geproduceerd in Engeland en Italië. Ondanks het succes van de motoculteurs bleven ze bij



Vanaf 1936 werden er diverse pogingen gedaan om een motorfrees om te bouwen tot tractor. De Simar T 100 B werd geproduceerd vanaf 1954 tot 1962 en uitgerust met een 1-cilinder viertaktmotor



Simar, onder impuls van Mozer en Jean-René Dufour, nog steeds experimenteren met het bouwen van een tractor. Vanaf 1936 werden er diverse pogingen gedaan om een motorfrees om te bouwen tot tractor. Na een groot aantal verschillende prototypes gebouwd te hebben, werden er ongeveer 160 Simar-tractoren van het type T 100 (T 100 A en T 100 B) geproduceerd. Gedurende een aantal jaren werden er ook tractoren gebouwd met een geavanceerd kipsysteem waarbij het motor- en transmissiegedeelte over het midden van de achteras konden kantelen ( ploeg naar beneden, motor omhoog). De productie van de T 100 modellen duurde ongeveer 10 jaar (1953-1962) maar werd stopgezet omdat de geproduceerde aantallen te klein waren en vooral ook omdat de kostprijs veel te hoog was. Na het overlijden van René Mozer in 1954 werd Jean-René Dufour de nieuwe eigenaar van Simar. De kleine fabriek met amper 80 tot 160 werknemers had destijds grote moeite om te overleven onder de concurrentiedruk van de Italiaanse landbouwmachinefabrikanten. Sommigen, zoals Pasquali, stelden zelfs een samenwerking met Simar voor, uiteraard enkel geïnteresseerd in de technische knowhow van het bedrijf. Van deze 'samenwerking' kwam om begrijpelijke redenen niets in huis. Na jarenlang de bezieler van Simar te zijn geweest, verkocht Dufour het bedrijf in 1974 aan Mégevet (Mégevet Simar s.a) uit Genève. In 1978 wordt de productie van Simar-motorcultivatoren stopgezet. Mégevet-Simar werd failliet verklaard in 1996.

s'avonds te ervaren dat zijn drie koeien geen melk meer gaven na een dag zwaar labeur. In de wasruimte van zijn kleine boerderij bouwde Albert Waser zijn eenwieltractor met behulp van een motor uit een afgedankte auto, een versnellingsbak van de Zeppelinwerke uit Friedrichshafen en een eikenhouten frame. Een éénwielige tractor omdat hij van zijn ontwerp maximale trekkracht verwachtte en bovendien breed inzetbaar met minimale technische inspanning. Waser had bewust of onbewust de essentie van een trekker



De gebroeders Kunz bouwden hun eerste trekker, de 'Flottweg' in 1932 waarvan er slechts 4 exemplaren werden gebouwd. Ze waren uitgerust met een gereviseerde Chevrolet-motor met een vermogen van 14 pk die op petroleum liep.

begrepen, namelijk dat een tractor alleen trekkracht kan ontwikkelen in verhouding tot de belasting van de aangedreven wielen. De eerste proefrit eindigde echter al in een greppel; Een fietsketting die werd gebruikt voor de besturing was gebroken. Nadat dit probleem was verholpen, kon Waser zijn tractor gebruiken voor vrijwel al het trek- en veldwerk dat op de



Tussen 1939 en 1948 werden er een aantal trekkers gebouwd van het type KC-6 die uitgerust waren met nieuwe motoren van o.a. Chevrolet. Jaarlijks werden er 15 tot 20 trekkers gebouwd.

## Rüegg

Het verhaal van de Rüegg trekker begon ongeveer 70 jaar geleden met de kleine melkveehouder. Albert Waser. Zoals veel van de onbemiddelde kleine boeren gebruikte hij zijn melkkoeien ook als trekpaarden om dan



De Rüegg eenwieltrekker, ontwikkeld door veehouder Albert Waser, werd in 1925 door Machinefabriek Rüegg uit Uster gebouwd op 20 exemplaren.

kleine boerderij nodig was. Zijn naaste burenen die aanvankelijk zeer sceptisch waren, zagen al snel de voordelen van deze uitvinding. Ook Rüegg, een fabrikant uit Uster had dat gezien en begon in 1925 met de productie van 20 stuks. Onder de naam 'Universal' kenden deze tractoren een goede afzet. Maar omdat een éénwielig voertuig niet in alle situaties recht kan blijven, ontwikkelde Albert Waser zijn voertuig verder tot een tweewielige tractor met een afneembaar derde

steunwiel. Dit idee werd in 1929 door de Mafag fabriek in Brugg verder uitgewerkt wat resulteerde in de productie van de Mafag-tractor. Toen het bedrijf in 1933 in de problemen kwam nam de Zwitserse locomotiefabriek in Winterthur de productie over (zie SLM in Deel 1 van deze serie). Daar werd hij tot in 1955 met succes gebouwd als S.L.M- of Loki-tractor, die voortdurend werd aangepast aan de behoeften van de klanten. Albert Waser bleef een eenvoudige boer op zijn kleine boerderij. Hij overleed in 1963 in familiekring zonder de publieke erkenning die hij had verdiend. Nochtans leverden zijn ideeën een belangrijke bijdrage aan de vooruitgang in de landbouwtechnologie, waarvoor hij eeuwige dank en erkenning verdient.



## Kunz

De gebroeders Ernst en Jean Kunz uit Bachs bouwden vanaf 1932 een aantal landbouwtractors in hun smederij in Bachs. Deze eerste Kunz-tractoren waren uitgerust met gebruikte Chevrolet-motoren met een vermogen van 14 pk die op kerosine (petroleum) liepen.



In dezelfde periode werd eveneens de Kunz KD-6 gebouwd, uitgerust met nieuwe Amerikaanse motoren van Chevrolet, Dodge, Buick e.a. Tijdens die 10 productie jaren werden er vermoedelijk 150 tot 200 trekkers gebouwd.

De trekker kreeg de ietwat ongebruikelijke naam 'Flottweg' wat letterlijk vertaald uit het Duits 'vlot weg' betekende. Van deze Flottweg werden er amper vier exemplaren gebouwd. Daarna volgden er drie exemplaren met de naam 'Rekord'. Toen de werkplaats in Bachs te klein werd, verhuisde de onderneming eerst

naar Zürich en later naar Dietikon. Vanaf 1939 tot 1948 werden er jaarlijks 15 tot 20 trekkers van het type KC-6 en KD-6 gebouwd, allemaal uitgerust met nieuwe Amerikaanse motoren van Chevrolet, Dodge, Buick e.a. Als je de totale productie over al die jaren samentelt kom je al gauw aan 150 tot 200 trekkers. Toch werd de concurrentiedruk voor het



kleine bedrijf waarschijnlijk te groot en werd de trekkerproductie uiteindelijk stopgezet.

## Meier



De Meier-tractoren - er zijn er voor de Tweede Wereldoorlog zo'n twintig gebouwd - werden vervaardigd door Gottlieb Meier in Berikon. Ze hebben echter hun oorsprong in Menziken (Aargau). In Menziken bouwde Werner Heiz halverwege de jaren dertig een maa tractor in zijn autowerkplaats. Het gehele chassis met achteras, inclusief gereedschapskist en opstapje, bestond uit één gietstuk en woog bijna 2 ton!. De Heiz-tractor was standaard uitgerust met een maa-aandrijving met maaibalk. Er was zelfs verlichting voor



De 'Meier' trekker was oorspronkelijk ontwikkeld door Werner Heiz maar die verkocht de productierechten eind jaren dertig aan Gottlieb Meier.

de maaibalk aanwezig, zodat boeren ook in de avondschemering gras konden maaien. Er waren echter problemen met de grip (hechting) van de Heiz-tractor, de achterwielen waren te klein om in open veld te rijden en het zware voertuig had de neiging weg te zakken. Heiz verkocht de plannen en productierechten in de jaren dertig aan Gottlieb Meier in Berikon. Die ontwikkelde de tractor verder, liet grotere gietijzeren achterwielen produceren en installeerde een viercilinder Ford-motor van 25 pk. Tijdens het interbellum was petroleum goedkoper dan benzine, Meier hield daar rekening mee en paste de Ford-motor aan, zodat deze ook op petroleum kon rijden. De boer moest de tractor starten op benzine, die was zelfs met een elektrische



Meier monteerde grotere achterwielen en installeerde een viercilinder Ford-motor van 25 pk die aangepast werd om op petroleum te rijden. Van deze trekker werden er ongeveer 40 exemplaren gebouwd.

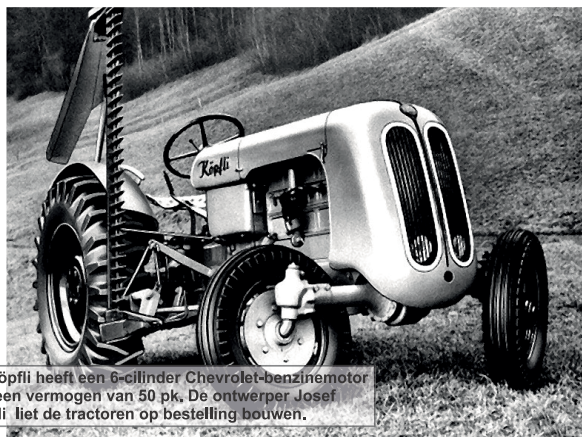
starter uitgerust. Van zodra de motor opgewarmd was tot 60 graden kon de bestuurder overschakelen op petroleum. Van de Meier trekkers werden er ongeveer 40

exemplaren gebouwd waarvan ongeveer 20 stuks tussen 1935 en 1939 die uitgerust waren met Ford B-motoren. Ook tussen 1942 en 1949 werden er (bij benadering) 20 exemplaren gebouwd die uitsluitend met Amerikaanse motoren waren uitgerust.



## Köpfli

De ontwerper Josef Köpfli werd geboren in 1910 in een boerenfamilie in de regio Luzern. Daar groeide hij op samen met negen broers en zussen. In 1930 bouwt hij een prototype van een motormaaier met centrale mesaandrijving. Vanaf 1932 werkte Köpfli als monteur



De Köpfli heeft een 6-cilinder Chevrolet-benzinemotor met een vermogen van 50 pk. De ontwerper Josef Köpfli liet de tractoren op bestelling bouwen.

bij de Hürlimann-tractorfabriek, later werd hij er chef-monteur. In 1940 was Köpfli ook zeer actief bij het ontwerp van de Hürlimann-rupstrekker en de Hürlimann-rotorkoepel. Bij Hürlimann ontwikkelde hij ook in 1946 de Ganz Rank-vooras met stuurbekekrachtiging, waar zijn werkgever echter niet mee verder wilde gaan. In 1948 start Köpfli zijn eigen bedrijf maar heeft nooit een eigen fabriek gehad. Hij liet zijn tractoren daarom op bestelling bouwen in drie verschillende fabrieken, met name in Uster, Neuhausen en Freienbach. Zijn eerste prototype van de Köpfli-tractor was al uitgerust met die Ganz-Rank-vooras met een wieluitslag van bijna 90° en servobesturing en een maaier met veiligheidskoppeling. Op deze Ganz-Rank vooras nam hij wereldwijd patent. Het Köpfli Trumpf-model werd bijna uitsluitend met 6-cilinder Chevrolet-motoren uitgerust. Deze nieuwe motoren met een inhoud van 3,6 liter werden door Köpfli voorzien van een speciale verwarmingsplaat. Dit maakte het mogelijk om met de goedkopere petroleum te werken. Om het overstappen van benzine naar pe-



In 1954 werd de Köpfli-tractor type JK geproduceerd. De trekker was uitgerust met een 6-cilinder Opel Kapitän motor met een vermogen van 40 pk en een 6-versnellingsbak met zijschakeling.

roleum makkelijker te maken, ontwikkelde hij eveneens een carburateur met twee aparte vlotterhuizen. Om kosten te besparen rustte Köpfli de tractoren echter voornamelijk uit met Solex carburateurs, die ook geschikt zijn voor petroleum. Vanaf 1953 werden door Köpfli ook 4- en 6-cilinder Perkins dieselmotoren gebruikt in het Trumpf-model. In 1954 werd de Köpfli-tractor type JK geproduceerd. De vooras wordt eenvoudiger en het JK-type heeft nu een 6 versnellingsbak met zijschakeling. Net zoals voorheen kon de tussensnelling gebruikt worden zonder te koppelen. Er konden verschillende motoren verkregen worden waaronder een 4 cilinder Mercedes OM636 diesel. Later werden er ook 4-cilinder Ford NAA benzinemotoren en 6-cilinder Opel Kapitän benzinemotoren ingebouwd. Tussen 1948 en het einde in 1964 bouwde Köpfli ongeveer 550 tractoren. Van alle gebouwde Köpfli tractoren zouden er ongeveer 150 bewaard zijn gebleven.

## Uranus



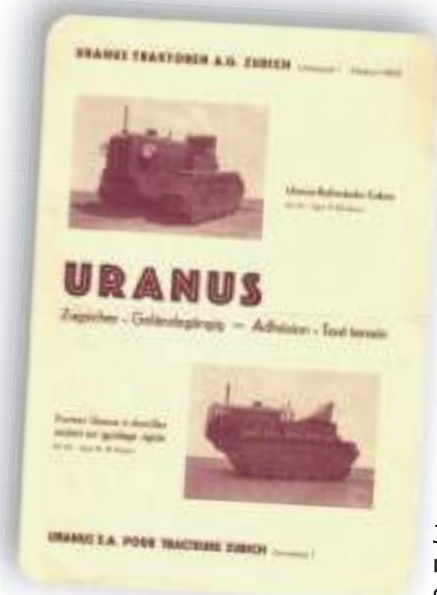
Uranus Traktoren AG werd in 1942 opgericht in Zürich door Karl Seiler met twee andere vennoten Kohn en Wigert. Deze laatste had ervaring opgedaan bij de rupstrekkerfabrikant Mommendey met de ontwikkeling van de gepatenteerde rollenbaan kettingaandrijving. De bedoeling van Uranus was het principe van die rollenbaan ketting te verbeteren. Uranus bouwde verschil-



Uranus Traktoren AG werd in 1942 opgericht met de bedoeling om de bestaande 'rollenbaan' rupsketting te verbeteren. Uranus bouwde daarvoor diverse prototypen rupstrekkers maar bouwde ook rupsen voor derden

lende prototypen rupstrekkers zoals het type EP dat een chassis had van een Bühler BG4 trekker. Net als bij Mommendey konden op elke afzonderlijke





kettingschakel rubberblokken worden gemonteerd wat resulteerde in een hoge trekkracht. Ook volrupsen en halfrupsen voor andere merken werden geproduceerd. Als Seiler, de oprichter van het bedrijf in 1945 het bedrijf verliet werd hij opgevolgd door Josef Baumann die net als Wigert officier was in het

Zwitsers leger. Beiden onderhielden dan ook goede contacten met de legerstaf. Hierdoor kon Uranus de rupstrekken demonstreren aan een aantal hooggeplaatste officieren. Voor de ontwikkeling van nieuwe typen werd ingenieur Bancheta in dienst genomen en verhuisde het bedrijf naar een grotere locatie in Zürich. Dat moest het bedrijf een nieuw elan bezorgen. Toch kon men Uranus niet echt winstgevend noemen! Er werd een kleine nieuwe experimentele afdeling opgericht maar de serieproductie werd uitbesteed aan andere bedrijven. De trekkers werden ook in licentie in het buitenland gebouwd. Sommige typen zoals typen C en E werden wel bij Uranus gebouwd. In 1957 werd de productie definitief stopgezet.



Zwart-wit fabrieksfoto van een Bircher trekker.

ner Bircher steeds verder ontwikkeld. Het bedrijf floreerde dan ook want tussen 1926 en 1947 werden een honderdtal tractoren gebouwd à rato van 3 tot 5 trekkers per jaar. Bircher was echter van inborst een raschte 'garagist' die bijna uitsluitend met personenwagens bezig was. Zo kwam hij ook in contact met het Oostenrijkse Steyr dat destijds personenwagens bouwde nog vooraleer er van een trekker sprake was. Dus Bircher begon ook auto's te verkopen van het Oostenrijkse merk. In 1947 probeerde Steyr ook de boeren voor zich te winnen met de introductie van een landbouwtrekker. Bircher liet zich grondig informeren en was meteen enthousiast. In 1948 arriveerden de



Dit is een van de laatste Bircher trekkers want de trekkerbouw werd stopgezet in 1947. Deze trekker was uitgerust met een Chevrolet motor.

eerste Steyr trekkers in Zwitserland. Gedaan dus met het moeizame proces van het assembleren en steeds maar aanpassen van een personenwagen om zijn eigen Bircher trekker te bouwen. Zijn besluit stond dan ook snel vast, gedaan met de Bircher tractor! Bircher werd fulltime Steyr dealer. In 1955 komt de jonge Willy Berger na zijn militaire dienst het bedrijf vervoegen als vennoot om het in 1960 definitief over te nemen. 'Garage Willy Berger' in Solothurn is nu één van de grootste Steyr- en landbouwmachinedealers in Zwitserland.

**Frans Vanbaelen**

**Einde DEEL 3 - Wordt Vervolgd**



De eerste trekker van Bircher gebouwd eind jaren twintig met Werner Bircher aan het stuur.

van **D**eursen  
iervoeders

VOER / STROOISELS, OOK PARTICULIER



[www.vandeursendiervoeders.nl](http://www.vandeursendiervoeders.nl)

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

Industrieweg 8 5492NG Nijssel  
Tel: 0413 - 472642

sportprijzen  
graveerwerk  
reclame

Onderscheidend in  
werk en meer



**MANDERS**

Witweg 9 Sint Hubert Telefoon (0485) 45 36 47  
[www.manderssportprijzen.nl](http://www.manderssportprijzen.nl)

# Jansen Metals

## Metaalrecycling

### 0031 (0)622676797

[www.jansenmetals.nl](http://www.jansenmetals.nl)

Dorpsstraat 102  
5556VL Valkenswaard

# Merks

Toilet -en  
Koelwagenverhuur



[contact@toiletwagenmerks.nl](mailto:contact@toiletwagenmerks.nl)

**GSM: 06-51009415**

**TEL.: 0499-474977**



# Oud nieuws uit 1966



©J.R

## In het fruit gerold



Hermann Lanz boekt grote vooruitgang. Niet alleen verzet dit relatief kleine merk zich dapper tegen de groeiende druk van de grote fabrikanten (waar MAN en Porsche-Diesel en - uiteindelijk - Heinrich Lanz al aan ten onder gingen), nee, Hela gaat nog een stap verder, en introduceert de eerste viercilindermotor. De nieuwe D 254 is een topklasse tractor met 54 pk, compleet uitgerust met voorspatborden, gereedschap set en frontheef. Een andere nieuwigheid voor het merk is de vierwiel-aandrijving van de D254A, die u naar de hogere klasse brengt. Dat de muziek niet alleen daarboven wordt gespeeld, bewijst de fabriek met de D 416, een 16 pk-uitvoering voor kleine bedrijven, uitgerust met een eigen versnellingsbak en uiteraard de nieuwe motorkap. Voordat we het vergeten: Hela produceert niet alleen versnellingsbakken, maar ook eigen motoren, wat behoorlijk indrukwekkend is. De driecilinder AD is nog steeds leverbaar voor de "Allesschaffer" D 540 en D 548, respectievelijk afgesteld naar 40 en 45 pk. Aulendorf ligt in een van de belangrijkste fruitteeltgebieden van het land, daarom brengt Hermann Lanz momenteel meerdere tractoren in productie die specifiek zijn afgestemd op de behoeften van speciale gewassen. Het bijzondere is de gereduceerde spoorbreedte (buitenbreedtes tussen 1100 en 1500 millimeter), gecombineerd met een laag zwaartepunt en goede bodemvrijheid, wat op zich al om slimme oplossingen vraagt. Daarnaast zijn deze fruitteeltspecialisten uitgerust met krachtige, veelzijdige hydrauliek en, last but not least, een hogesnelheids versnellingsbak.



## Gehakseld en geladen

Een jaar vol tests ligt achter de HLW-hakselaarwagens, die Mengele op de DLG-tentoonstelling presenteert. Dat moet lonend zijn, want de HLW is een eenassig voertuig met trommelhakselaar en is daardoor bijzonder compact en wendbaar. Een aanzienlijk kortere uitwerp opening moet verstoppingen voorkomen en alle bedieningswerkzaamheden worden uitgevoerd vanuit de tractorstoel.



## Aangedreven door olie

Is het nieuwe toverwoord in de aandrijftechniek "hydrostatisch"? Nadat Eicher vorig jaar met de HR Mammut nieuw terrein betrad, volgt nu John Deere dit voorbeeld, zij het op een andere manier. De Amerikaanse fabrikant twijfelde lang over vierwiel-aandrijving, maar upgradet de modellen 3020 en 4020

88  
1930  
951



# Doorontwikkelde Werktuig drager

en tonen op het "Zentral landbouwfest" München zelfs een uitgebreide scala aan functies voor hun werktuigdrager. Onder de naam "Uni-super" breidt het systeem de mogelijkheden uit: meer wielbases, meer spoorbreedtes, nog eenvoudiger wisselen van werktuigen, dankzij een intrekvoorziening en centrale hefcilinder.

**H**et idee dat een werktuigdrager het werk efficiënter zou maken, was een hoop uit de jaren vijftig die niet echt is uitgekomen. De gebroeders Eicher hebben een andere invalshoek

# Opnieuw gestart

MENGELE



Steyr verrast zijn klanten met een nieuwe, strakke en moderne look. Dit luidt een complete herziening in van het gehele tractorassortiment, te beginnen met de Plus 30, die de populaire Steyr 188 vervangt. Onder de nieuw ontworpen motorkap schuilt de volledige techniek uit eigen huis: de 30 pk tweecilindermotor, de groepstransmissie en de regelhydrauliek komen allemaal uit eigen productie bij Steyr. Volgens de fabrikant is de Plus 30 een kleine tractor voor gemengde bedrijven en akkerbouwers die kwaliteit en geavanceerde techniek wensen.

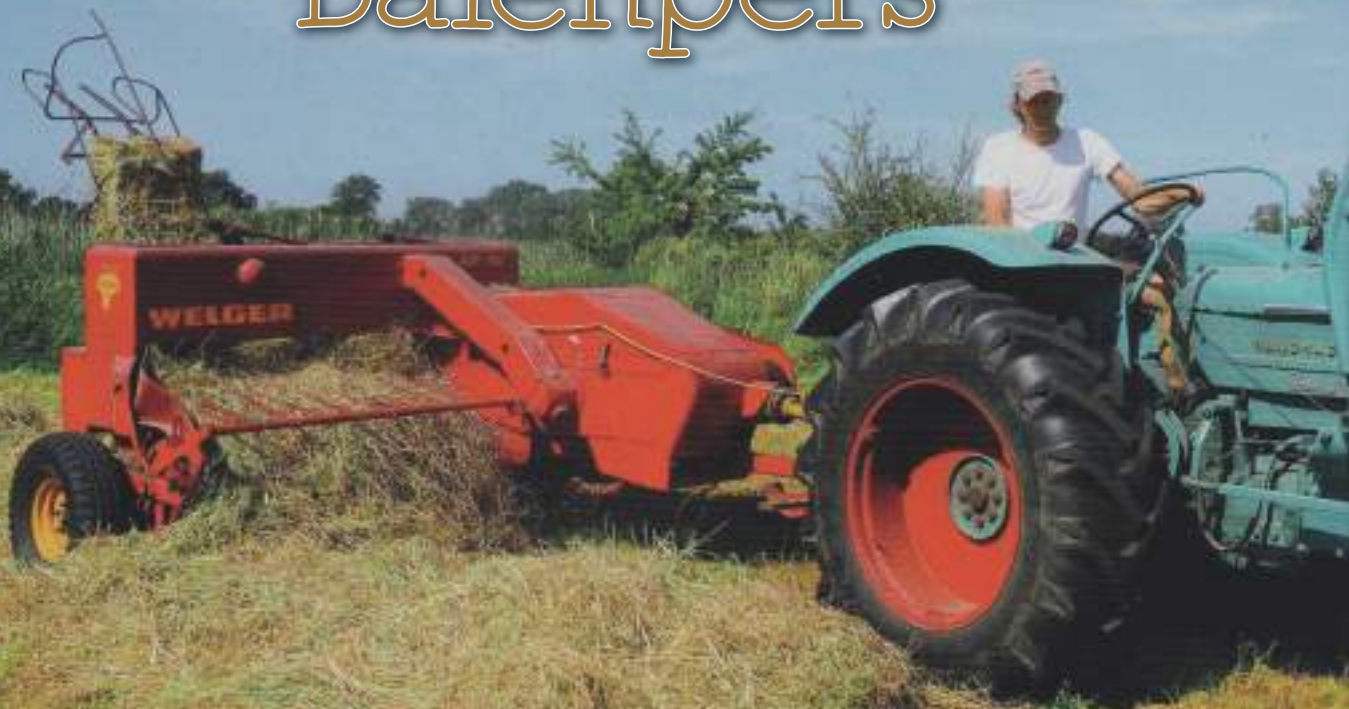


# Super-serie

Ook in 1966 komt Schlüter met de serie Super op de markt, een trekker serie die tot 1993 in productie zal blijven. 4 wiel aandrijving is standaard mogelijk en deze Schlüter is vanaf fabriek uitgerust met een veiligheidscabine.

nu met aangedreven voorassen. Het belangrijkste punt is de krachtoverbrenging: er is geen sprake van een cardanas die naar voren trekt, alleen van sterke olieleidingen. Ook is er geen zwaar differentieel dat de bodemvrijheid vermindert, en kan een volledige stuurhoek worden bereikt. Dit wordt mogelijk gemaakt door hydraulische motoren in de wielnaven. Deze HFWD-optie is momenteel alleen in de VS beschikbaar, maar wordt waarschijnlijk al voorbereid voor de fabriek in Mannheim.

# Krachtige Balenpersers



**Dag in, dag uit persen met balenpersers zoals de Welger AP 51. Omdat deze nog steeds op veel plaatsen in gebruik zijn.**

**Balenpersen met automatische invoer en binding bestaan al sinds ongeveer 1937. Voorheen moest het hooi handmatig worden getransporteerd en aan de balenpersen worden gevoerd. Met een Weiger werd het een stuk spannender.**

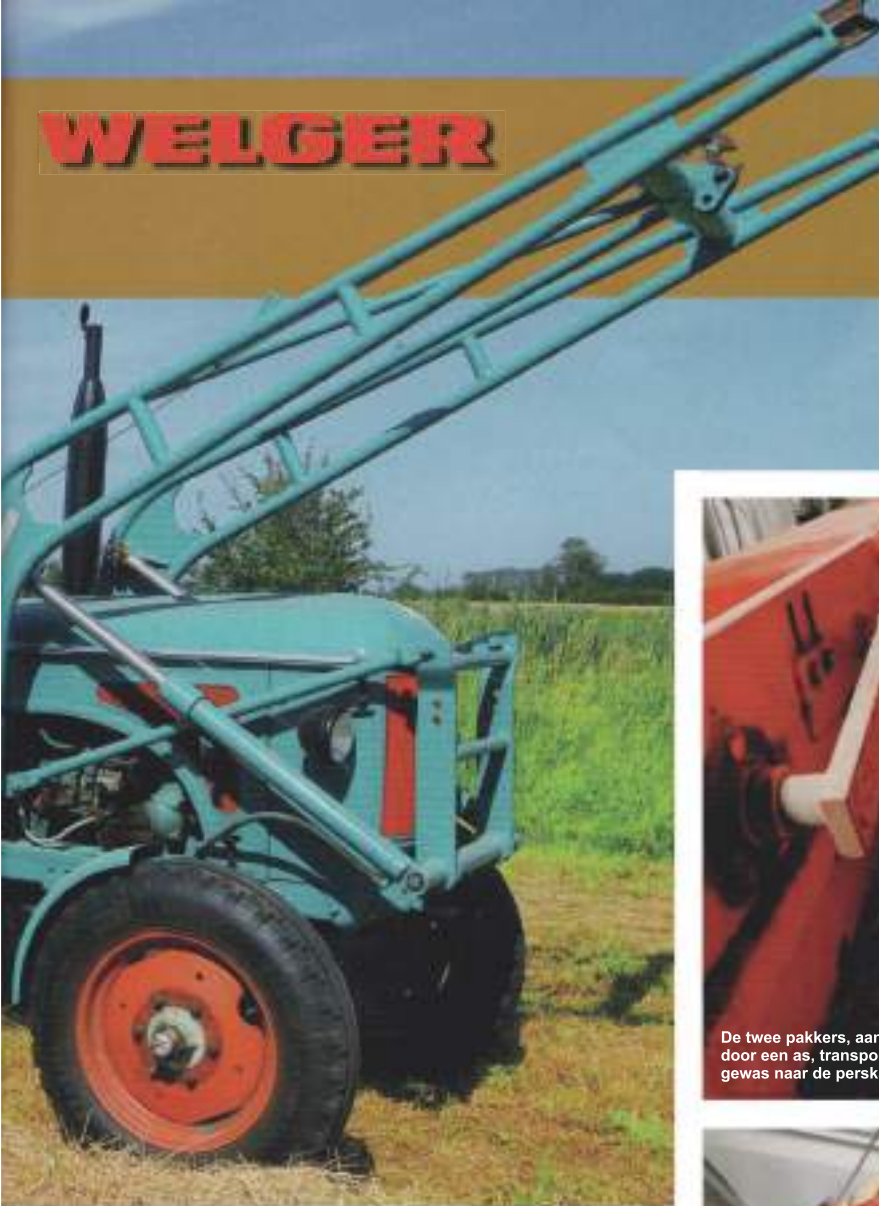
De eerste automatische balenpersen hadden nog een eigen benzinemotor, die rond 1940 werd vervangen door de aftakas van de tractor. Deze lage-drukpersen werden in de VS ontwikkeld door New Holland, en in Europa namen Fahr en andere fabrikanten deze technologie over. Tegenwoordig worden ronde- en vierkante balenpersen gebruikt, waarbij de vierkante balen meestal vaster worden samenge-

perst. Dit werd pas mogelijk door de ontwikkeling van de hogedrukpersen van Welger. De fabrikant was al sinds 1932 op de markt met de WSP oscillerende zuigerpersen en met de eerste hogedrukpers, de AP 15, zetten ze een ontwikkelingsstap die tot op de dag van vandaag een blijvende impact heeft. Voor het eerst maakten deze hogedrukpersen het mogelijk om grote hoeveelheden materiaal in een kleine ruimte te transporteren en op te slaan. De hier gepresenteerde Welger AP 51 uit de jaren 60 is de directe opvolger van de AP 15. Deze persen werken allemaal volgens een vergelijkbaar principe: De zwaden worden verzameld met een pick-up. De zogenaamde "pakkers" zijn op een as gemonteerd en transporteren het



Een stevige duplexketting drijft het persblok van de balenpersen aan.

# WELGER



De "pickups" zijn roterende, smalle tanden die het hooi/stro omhoog transporteren.



De twee pakkers, aangedreven door een as, transporteren het gewas naar de perskamer.



stro of hooi naar de perskamer terwijl het persblok terugkomt. Dit blok snijdt het verzamelt materiaal aan de zijkant af en duwt het door de perskamer. De hoogte en breedte van de baal worden bepaald door de afmetingen van de perskamer, waarvan de lengte kan worden aangepast. Wanneer de gewenste baallengte is bereikt, grijpt de binder automatisch in en leiden de naalden het bindmateriaal rond het rechthoekige gewas naar het bindapparaat, waar het touw wordt geknoopt (of de draad wordt gedraaid). De voltooide baal wordt vervolgens uit de perskamer geduwd. De Welger AP 51 behoort tot de categorie hogedrukpersen voor kleine ballen. Hij was verkrijgbaar met zowel touw als draad (AP 51D), hoewel



De AP 51 heeft een krachtige riemaandrijving met een vlakke riem, terwijl zijn opvolger, de AP 52 K, een aandrijfketting gebruikt.

Hier is de perskamer te zien vanaf de uitvoerzijde. Het persblok bevindt zich aan het einde van de aandrijfketting.

In het dagelijks gebruik bewijst de balenpers zijn waarde, zelfs onder moeilijke omstandigheden. Het zwad mag bij droog weer niet hoger zijn dan 40 centimeter.



Goed zichtbaar: het samenstel tussen de opvangbak (PU), pakkers en balenpers. De aandrijving gebeurt via de aftakas.

deze draadbinding niet bijzonder populair was. Destijds waren deze machines vooral bedoeld voor middelgrote bedrijven. De tegenhangers van ons eigen bedrijf waren de AP 12 voor kleinere bedrijven, en de AP 61 voor grotere bedrijven. De balen van de AP 51 zijn 360 breed, 480 hoog en 1000 lang. De breedte van de balengoot varieert van 500 tot 1200 millimeter en het gewicht varieert van 10 tot 30 kilogram. In tegenstelling tot de AP 12 heeft de AP 51 twee pakkers in plaats van slechts één, waardoor hij aanzienlijk meer gewas per uur kan verwerken. Dit betekent ook een grotere reserve voor materiaalinvvoer, wat een zekere mate van bedrijfszekerheid biedt. De AP 51 van landbouwer Lars Paulsen is een vroeg

model, wat vooral tot uiting komt in de grote, zijdelingse vlakke riemaandrijving. Voor het opvolgende model, de AP 52 K, schakelde Welger over op een kettingaandrijving. Dit maakte deze machines nog betrouwbaarder. Diverse handige extra voorzieningen, zoals de balengoot, waren op aanvraag leverbaar. Dit bespaarde veel tijd, omdat er geen enkele werkstap meer nodig was. "Wanneer ik balen voor anderen pers, laat ik de goot vaak weg, zodat zij de balen direct van het veld kunnen halen", legt Lars Paulsen uit. "De AP 51 is zeer robuust gebouwd; slechts twee nieuwe messen, elk € 40, en de aandrijfriem moest na vele jaren gebruik worden vervangen. Er zijn echter veel smeerpunten op de pers die gecontroleerd

moeten worden." Het onderhoudschema in de handleiding vermeldt dat negen punten na elke 1000 balen – of in ieder geval dagelijks – moeten worden gesmeerd. Na elke 5000 balen, of eenmaal per week, moeten nog eens 27 nippels meer worden gesmeerd. Daarnaast zijn er negen punten die regelmatig gecontroleerd moeten worden, maar alleen indien nodig gesmeerd. Bij het werken met de AP 51 moeten een paar dingen in acht worden genomen om storingen te voorkomen. Volgens de handleiding moeten de zwaden zo vlak en egaal mogelijk zijn, idealiter met een breedte van ongeveer 1,30 meter. Bij een rijsnelheid van drie tot vijf km/u adviseert de fabrieksdocumentatie een zwadhoogte van 30 centimeter

De balen vallen vanuit de goot op de aanhanger. Het is het beste om ze netjes te plaatsen, dan hoef je minder vaak te rijden. Vriend Christian Schulze is daarom aanwezig.





voor vochtig materiaal en 40 centimeter voor droog materiaal. De pers mag slechts 540 omwentelingen per minuut maken; een snelheid die twee keer zo hoog is als het aftakstoerental is dus niet mogelijk. De slagfrequentie van de zuigers moet ook nauwkeurig worden geregeld; meer dan 90 slagen per minuut veroorzaken storingen, terwijl een langzamere werking de aandrijfassen en aandrijfcomponenten overbelast. Bij dichte zwaden adviseert fabrikant Welger om de tractor even stil te zetten en de pers vrij te laten draaien. Naast de goot waren voor de AP 51 een balen-uitwerper en een tractorbalenwerper voor het laden vanaf de grond als accessoires verkrijgbaar. Optioneel waren ook een balenpers en een wiel-

blokkering voor stationair gebruik achter de dorsmachine verkrijgbaar. Voor de AP 51 is een tractorvermogen van 25 tot 40 pk nodig, afhankelijk van hoe droog het gewas is. "Meestal haak ik de Weiger achter de Hanomag Brillant 600, die hem zelfs met de goot in werking gemakkelijk aankan. Met zijn 50 pk werd hij destijds immers als een grote tractor beschouwd", vertelt de Noord-Duitser tevreden. Zijn trots op de combinatie met de blauwe rondneustrekker is duidelijk zichtbaar. ©JR

**Tekst en foto's: Uwe Lütjohann**

Overgenomen en vertaald uit het mooie Duitse Oldtimertijdschrift:



Lars Paulsen (links) is altijd gecharmeerd van de esthetiek van oude technologie.

**WELGER**



Het wiel loopt over de geperste balen, activeert het bindproces en regelt zo de baallengte.

Het open touwcompartiment met reserverollen is al aan het uiteinde van de eerste rol bevestigd, waardoor het binden zonder onderbreking kan doorgaan.





# 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



## liempde

### GERWIN VD POL AUTOMOTIVE

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

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

**WISPA**  
OLDTIMER BOEKEN

Wispa Oldtimers  
Langeboomrakelaar 12 7046 AA Velhuizen  
M. 06 - 3319 4582 (Marc) | 06 - 2036 3069 (Fons)  
T. 0314 - 651 721 | E. info@wispaoldtimers.nl  
Kijk voor ons volledige assortiment op

[www.wispaoldtimers.nl](http://www.wispaoldtimers.nl)

SINDS 1963

# MEGENS

LANDBOUW-MECHANISATIEBEDRIJF  
ST.MICHIELSGESTEL

06 214 318 94  
INFO@LMBMEGENS.NL  
WWW.LMBMEGENS.NL

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



Al 28 jaar het clubhuis van de KLW

[www.devresselsehut.nl](http://www.devresselsehut.nl)

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

Vresselseweg 33 5491 PA Nijnsel  
telefoon 0499 472 870



# LDZAAMHEID

**Van het bestaande iets nieuws maken: ontdek samen met ons de wonderlijke bouwwerken van Anton Kulmus!**



De oliedrukmeter is het enige instrument dat uit het auto-tijdperk is overgebleven.



Hergebruikt? De as op de voorgrond lijkt verdacht veel op een voormalige Opel cardanas.

ontwerp voor Molkerei Eisenharz. Anton Kulmus begon als monteur in de plaatselijke zuivelfabriek, dat destijds een belangrijk bedrijf was in de regio, hier in de Allgäu tussen Wangen en Isny. 'Er waren twee stationaire tractiemotoren die de transmissie aandreven. Hij was creatief op zijn eigen manier, en dit werk gaf hem richting.' Anton Kulmus, geboren in 1900, zat eigenlijk in het laatste jaar van zijn leertijd in het wagenmakersbedrijf

van zijn vader, toen de oorlog om soldaten vroeg. Als fulltime monteur voor de tractiemotor moest de jonge Anton hun werk nu overnemen. "Later behaalde hij zelfs nog een meestersvakmancertificaat in het wagenmakersvak, maar hij werkte toch liever met ijzer. Hij haalde zijn rijbewijs op 16-jarige leeftijd en reed met de bus naar Isny." Motorvoertuigen waren de passie van Anton Kulmus. De Kulmus-tractor is tegenwoordig vrijwel verge-

ten, en staat hooguit bekend als een van de vele merken van lokaal belang, die floreerden en snel weer verdwenen. Dat de Kulmus het niet heeft overleefd - in tegenstelling tot de tractoren van de familie Fendt, die op hetzelfde moment iets oostelijker met hetzelfde thema begonnen - heeft vooral met toeval te maken, en minder met techniek. De Fendt's begonnen ook op hun eigen boerderij en dachten na over voertuigen die vooral

Winfried Kulmus, geboren in 1937, zoon van de uitvinder, met twee van de liefdevol vervaardigde houten modellen.



"12 januari 1937" - Ontwerp van een landbouwtractor met een DKW 16 pk motor.



Technische schets van de Kulmus Universal met kleurgecodeerde componenten, plus een lijst met geschikte apparaten.



Zoiets gebeurde regelmatig: kleine tentoonstellingen, hier omgebouwde tractoren met Hatz-motoren van 7 en 14 pk.

Er waren ook brochures, hier het blad voor de KD20 met handgeschreven correcties.



Winfried (links) met zijn zus en grootvader op een van de bizarre voertuigen van zijn vader.

# Kulmus

paarden en ossen zouden vervangen. In eerste instantie bouwden ze motormaaiers; Anton Kulmus kwam van uit een ander perspectief, namelijk de automobiel: "Hij had contact met een schroothandelaar in Augsburg, waar hij enkele chassis vond waarmee hij tractoren bouwde." Opmerkelijk. Maar waarom Augsburg, dat op een halve dagreis afstand ligt? Dat gebeurde via een paardenhandelaar uit de Beierse stad, die Kulmus leerde kennen toen

hij buschauffeur was. In ieder geval bracht hij in 1926 het eerste chassis naar Eisenharz en bouwde er een tractor van: het chassis werd ingekort, er werd een extra versnellingsbak ingebouwd en er werd een maaibalkaandrijving toegevoegd. Op basis van dit model werden tegelijkertijd in Zwitserland de eerste tractoren op basis van dit model gebouwd; De eerste Kulmus was gebaseerd op een Horch-chassis (waarschijnlijk een van de allereerste Horchs ooit, een 10/35 pk). Het had ook iets anders kunnen zijn, later introduceerde Kulmus ook Buicks, Fiats en andere modellen. Inbegrepen een Opel 4/16 PS, een evolutie van de populaire Laubfrosch. Deze specifieke auto is duidelijk al vroeg aan zijn einde gekomen: hij was pas twee jaar oud toen Kulmus hem op de schroothoop van Augsburg vond. In 1929 bouwde hij hem om tot de tractor. De Opel Kulmus stond al eerder in een museum in de Allgäu, maar het is niet de eerste Kulmus in het Beierse Woud: "Vader verkocht

zijn tractoren vooral hier, maar ook wel tot in Vorarlberg en het Beierse Woud", aldus Winfried Kulmus. Het voorbeeld van Walter Baumann laat duidelijk de destijds gangbare procedure zien: het chassis van de auto draagt de originele motor en radiator, is aan de voor- en achterzijde ingekort, verstevigd en voorzien van bevestigingspunten voor de assen en de maaiaandrijving. De assen zelf zijn nog origineel, uiteraard opnieuw opgehangen zonder veren en met een kleinere wielbasis. Tussen de drier-versnellingsbak en het differentieel bevindt zich nog een tandwielkast, die voornamelijk dient voor de reductie, en de aandrijving van de maaier in de vorm van een V-snaar. Het is allemaal logisch: Deze Opel Kulmus moet het werklevens van zijn eigenaren in de eerste 20 jaar van zijn bestaan een stuk gemakkelijker hebben gemaakt. Natuurlijk bouwde Kulmus allerlei variaties op het thema, bijvoorbeeld geveerde voorassen of een Hatz énci-

Tot aan de versnellingsbak is alles van een auto, daarna wordt het spannend. Tijdens de werking scheidt een houten plaat 1 (hier verwijderd) de tractorbestuurder van de draaiende delen.



Walter Baumann met zijn juweel. Het kenteken uit de oude wijk Villingen geeft de laatste actieve dagen van de Opel Kulmus aan.



Kulmus hoorde dat de zuivelfabriek grote interesse had in een tractor voor deze dagelijkse uitstapjes. Neem bijvoorbeeld een Deutz tweecilinder F2 M313, ontworpen voor de ultramoderne blokconstructie, een Bergische achteras - maar waar komt de versnellingsbak vandaan? Bouw het zelf! Kulmus ontwierp de mechanica voor een vierversnellingseenheid, bouwde een houten model van de behuizing en heeft toen rechtstreeks contact opgenomen met ZF in Friedrichshafen. Daar goten ze een behuizing voor hem, waarin hij vervolgens alle lagers en bevestigingen voor de assen en stangen monteerte. Kulmus sleutelde twee jaar lang aan zijn eigen tractor en in 1937 was de KD 20 klaar - 20 pk, 20 km/u. En ten slotte werd het melktransport sneller en gemakkelijker, wat natuurlijk meer klanten aantrok. In datzelfde jaar werd Winfried geboren, die het bouwen van tractoren in de huiskamer als iets heel gewoons beschouwde, van zijn vader het vak

linder diesel in plaats van de automotor, andere ombouwvarianten hadden imperiale kettingaandrijving of voorruiten inclusief cabrioletkappen: Precies wat het schroot te bieden had en wat de klanten wilden. Als iemand bijvoorbeeld zijn grasmaaier of hooischudder wilde ombouwen tot een zelfrijdende machine, monteerte Kulmus een lichtgewicht Sachs-motor en voegde hij besturing en remmen toe aan de constructie. De werkplaats in

Eisenharz groeide uit tot het mobiliteitscentrum van de regio. Toen halverwege de jaren dertig de eerste landbouwtractoren uit de Deutz-fabriek op de markt kwamen, begon Anton Kulmus na te denken over een volwaardige tractor. De belangrijkste impuls kwam waarschijnlijk van de naburige zuivelfabriek, die melk uit de hele regio verwerkte tot aan de boerderijen in Lindau, zo'n 30 kilometer verderop in de heuvels van de Allgäu.



Vier cilinders, twee hoofdlag-  
ers en 1081 kubieke centimeter  
- genoeg om twee ossen te  
vervangen.

Duidelijk zichtbaar: het door-  
gesneden frame en de ver naar  
voren geplaatste achteras.



Voor dit kleine motortje is een stijg-  
stroom carburateur voldoende. De  
pieken van koppel en vermogen  
liggen vrij dicht bij elkaar.

automonteur leerde en later elders een tankstation runde. Winfried realiseerde zich pas wat voor geweldige dingen Anton Kulmus had bereikt toen hij in 2000 met pensioen ging en de erfenis van zijn vader ging doorspitten. Daar vonden we de fantastische schetsen die als sjablonen voor de ontwerpen dienden. In 1937 bijvoorbeeld, toen de KD 20 bijna klaar was, dacht Anton Kulmus na over het "Universele" apparaat, de

voorspanningsaandrijving voor "hooschudders, zwadharken, maaiers". Met een motor die het ene voorwiel via een ketting aandrijft, blijft dit eenvoudig. Winfried Kulmus: "Hij heeft er één gebouwd, ik weet niet waar die is gebleven. Maar na de oorlog werd het de Kulmus Pony." Dit voertuig, voltooid in 1948, had achterwielaandrijving met een door de fabrikant zelf ontwikkeld differentieel-slot en een inklapbare stuurstang, zo-

dat men er ook voor kon lopen. Dit was een groot voordeel ten opzichte van het conventionele eenassige stuursysteem, vooral in krappe bochten. Er zijn er twee of drie van gemaakt. In 1951 kwam er een einde aan de Kulmus-tractoren. Anton Kulmus had in 1939 de KD 20 verder ontwikkeld tot de KDE 22, met meer Pk's- en ZF-transmissies. Na de oorlog werd de productie hervat, maar geleidelijk rees de vraag welke richt-



De voorwielaaf. Als je wilde en veel geduld had, kon je zelfs de rem weer aan de praat krijgen.



De aandrijving van de maaier werkt natuurlijk wel - en was mogelijk belangrijker dan pure trekkracht.



ing het bedrijf op moest. Om een blijvende rol in de tractor bouw te kunnen spelen, was een kleine werkplaats met zes medewerkers niet meer voldoende: in 1950 produceerde de Fendt-fabriek in Marktobendorf bijna 2.000 tractoren. Voor de uitvinder en ontwikkelaar was het logischer om zijn bedrijf te concentreren op de verkoop en het onderhoud van landbouwma-

chines. "In totaal bouwde mijn vader ongeveer 80 tot 100 KD20- en KDE22-tractoren", zegt Winfried Kulmus. Hiervan zijn er nog maar een handvol bekend, en nog minder zijn er omgebouwde tractoren bekend. Om het erfgoed van het tractormerk Kulmus te behouden en de onconventionele maker ervan te eren, heeft Winfried Kulmus gedetailleerde houten model-

len van alle series gemaakt, en er zijn er ongeveer een dozijn van. Gelukkig maar! Kulmus op deze manier, een klein maar zeer kleurrijk hoofdstuk uit de tractorgeschiedenis.

**Tekst: Till Schauen**  
**Foto's: Stephan Lindloff**

©JK

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

## 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](http://WWW.VDIAUCTIONS.COM)



**VDI**  **AUCTIONS**

T. +31 (0)85 782 67 70 | [info@vdiauctions.com](mailto:info@vdiauctions.com) | [www.vdiauctions.com](http://www.vdiauctions.com)

**J.AARTS bv**

*grondverzet en transportbedrijf*

[www.aartsgrondverzet.nl](http://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](mailto:Info@aartsgrondverzet.nl)

# OLIEMOLEN

Hij is klein en onopvallend, maar toch is het een van de grote, de Wolseley WD 8





**Klaproos werkt goed. Lijnzaad ook. In het laatste geval kwam er zoveel olie uit dat niet alles weg kon stromen. "Misschien draaide de motor iets te snel", zegt Eric Krasselt. De motor, dat is het kleine groene ding naast de oliemolen dat je op treffens makkelijk over het hoofd ziet, en dat is een grote fout.**

Als ik weer tijd heb, blijf ik experimenteren," zegt Eric. Hij wil olie produceren, bakolie - vooral tijdens de treffens heren der in het land. De motor, met zijn open watertank, is ook geschikt als worstverwarmer, of, zoals Eric al heeft geprobeerd, voor het maken van glühwein. De verdamper gewoon opzetten en laten draaien is voor hem iets te eenvoudig. Nee, hij wil het demonstreren en mensen laten zien wat er met zo'n kleine machine kan worden bereikt. Het was een lange weg totdat de eerste werden gebouwd. Velen die de naam Wolseley horen, denken waarschijnlijk eerst aan Engelse auto's. Er is namelijk een lange lijst met voertuigen van deze fabrikant, die talloze modellen omvat en teruggaat tot 1898. Vanaf dat moment verstrijken er nog eens tien jaar voordat de eerste stationaire mo-

toren van Wolseley verschijnen. De oorsprong van het bedrijf ligt echter geheel ergens anders. Oprichter en naamgever Frederick York Wolseley (1837 tot 1899), een geboren Ier, ging als jongeman naar Australië om zijn fortuin te zoeken. Na jaren van hard werken bij de lokale schaapsboerderijen slaagde hij erin een scheermachine uit te vinden, die dit arbeidsintensieve handwerk sneller en veel gemakkelijker maakte. Geïnspireerd door zijn succes richtte hij een fabriek op in Sydney om deze machines te produceren. Al snel werd hij vergezeld door een jongeman die een van de groten in de Engelse motoren autogeschiedenis zou worden: Herbert Austin. Omdat Wolseley op lange termijn verwachtte dat de productieomstandigheden in Engeland gunstiger zouden zijn, keerde hij met zijn bedrijf terug naar z'n thuisland. Austin volgde hem en ontwierp al snel zijn eerste auto. Wolseley had



De rustieke oliemolen is op zichzelf al een blikvanger. De combinatie met de Wolseley-verdamper laat zien hoe zulke oude dingen vandaag de dag nog effectief gebruikt kunnen worden.

echter niet veel geluk in Engeland; Hij werd uit zijn bedrijf gezet, en stierf vermoedelijk al uit armoede, nog voordat men überhaupt aan de eerste stationaire motor had gedacht. Austin richtte daarentegen een paar jaar na Wolseleys dood zijn eigen bedrijf op, maar bleef tot het einde van zijn leven lid van de raad van bestuur van Wolseley Sheep Shearing Company Ltd., waarvan hij ruim twintig jaar voorzitter was. De stationaire motoren van Wolseley die vanaf 1909 verschenen, zijn strikt genomen Austinmotoren – ze zijn in ieder geval met zijn zegen gebouwd. Het zijn kleine, verticale eencilinder benzinemotoren, aanvankelijk met een aparte watertank, die samen met generatoren op frames zijn gemonteerd en de elektriciteit voor elektrische schapenscheermachines opwekten. Ze worden ook aangeboden als energiebronnen voor zuivelapparatuur, maar ook voor pompen, hooitransportbanden en andere kleine landbouwmachines. Tegen het einde van de jaren twintig verscheen voor het eerst een voorloper van de latere WD-motor. Het betreft een verticale eencilindermotor met één tot twee pk, twee vliegwielen en een karakteristieke watertank boven de cilinder. Het in Birmingham gevestigde bedrijf handelde al onder de naam Wolseley Engineering Ltd. In 1943 lanceerde de fabriek, inmiddels onderdeel van de groep van William

Richard Morris, de WD 1. Deze stationaire motor heeft al het uiterlijk dat de hele serie definieert - en dus ook de hier gepresenteerde WD 8. Het meest opvallende kenmerk is de geribbelde, ovaalvormige watertank van gietijzer, die zich direct boven de cilinder bevindt. Een volgend bijzonder kenmerk is de gesloten motorbehuizing, die de krukas en de kleppenaandrijving volledig omsluit en deze zo beschermt tegen voortijdige slijtage door verontreiniging. Er is zelfs ruimte in de behuizing voor een centrifugaalregelaar. Alleen de bevestigingen, zoals de magneet, de carburateur en de uitlaat, steken uit het

massieve ijzeren blok. Deze constructie wordt mogelijk gemaakt door het gebruik van verticale, dat wil zeggen "zijwaarts gestuurde" kleppen, die worden bediend door een tandwiel-aangedreven nokkenas. Dit ontwerp bespaart ruimte en vereenvoudigt de productie. Twee jaar later volgde de WD 2, gevolgd door – zonder verdere nummers – de WD 8, die van 1948 tot 1961 in het programma bleef. Het laatste model in de serie is de WD 9, die de fabriek verliet totdat de productie van de Wolseley-motor (en auto) in 1975 stopte. De individuele modellen verschillen voornamelijk in hun gedetailleerde verbeteringen. Het



**WOLSELEY**  
Stationary Engines

Achter de motordeksel is het een drukte van belang: daar drijven drie in elkaar grijpende tandwielen de nokkenas aan. Voor het grote (middelste) tandwiel is er zelfs voldoende ruimte voor de centrifugaal regelaar.

ontwerp en uiterlijk van de eencilindermotoren blijven behouden. Ze zijn verkrijgbaar met een vermogen van 1,5 tot 5 pk en prijzen beginnen bij 40 pond en 19 shilling. De motoren worden geleverd in olijfgroen, maar ook in Lincolnroen. Er zijn ook rode en licht-grijze exemplaren bekend. Naast de WD-reeks produceert de fabriek ook een tweede serie stationaire motoren in de vorm van de iets krachtigere WLB-typen; De fabrikant heeft ook een kleine motor met geforceerde luchtkoeling in het assortiment. Eric vond zijn WD 8 op internet. "Ik



heb ooit op een treffen iemand een Wolseley zien starten, door achtere-loos aan het vliegwiel te draaien. Ik vond het zo leuk dat ik er zelf ook een wilde." Hij stapte over op de eenvoudigere benzinemotor. Hierdoor start de motor bijzonder gemakkelijk, wat waarschijnlijk ook de bedoeling was van de fabrikant toen hij reclame maakte met het slogan: "De makkelijk startende motor voor de boer".



**Tekst en foto's: Jens Kraus** ©JRK

Werkt het ook met koolzaad? De slakkenmolen heeft zijn functionaliteit al bewezen met lijnzaad, klaprozen en maanzaad.



De Wolseley start eenvoudig via het vliegwiel en start meestal direct.



De schuine buis wordt gebruikt om water af te voeren, motorolie wordt onder het typeplaatje gevuld.

Een klassieker: de Wolseley WD 8 maakt deel uit van de WD-serie die meer dan 30 jaar werd geproduceerd. De motoren werden gebruikt om elektriciteit op te wekken, of om kleine machines en apparatuur op boerderijen aan te drijven.

Overgenomen en vertaald uit het mooie Duitse Oldtimertijdschrift:





Alle kennis,  
Bijna alle bomen.

DOENDERDONK 4  
5402 VJ SINT-OEDENRODE (NL)  
T +31 (0)1513 - 480480  
INFO@VDBERK.NL - WWW.VDBERK

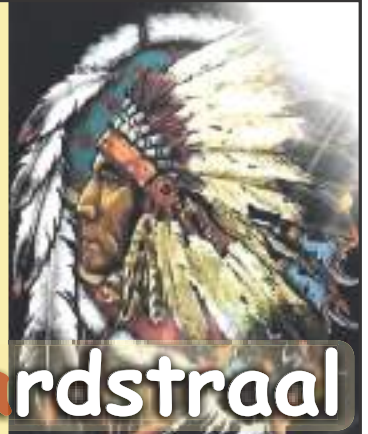


Ontdek de historie van Grond, Weg en Waterbouw machines!

**Museum**

www.bouwmachinesvanhoen.nl

Joop Heijmans  
Tel: 06-24651928  
Magnetiseur  
Wichelroedeloper



**De Aardstraal**



Landbouw en Tuin-Parkmachines  
Reparatie, onderhoud en verkoop

**V. VAN VIJFEIJKEN**  
MECHANISATIE

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

# UNIVERSELE ELASTIEKEN

IN ALLE MATEN,  
GESCHIKT VOOR OA:

- PARTYTENTEN
- ZEILBOTEN
- ZEILEN
- PLEZIERJACHTEN
- MARKTKRAMEN
- SPANDEKEN



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: 0413 - 212174

[www.abekservice.nl](http://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**

**welse-toys**

**HORSBROT**

**ERTL**

**ROS**

**WIKING**

**U.S. Farm Toys**

**FIRST CRAT**

**SPECCAST**

**Schuco**

**CAT**

**siku**

Doevendans - Bernhardweg 19 - 5394 AG - Oijen



# Tuintractoren

Door Twan Jonker

Nr. 32

**JOHN DEERE**  
**Tuintrekkers**



**E**en merk dat we allemaal wel kennen en in alle delen van de wereld een grote bekendheid heeft is toch wel het Amerikaanse Merk John Deere. De meeste van ons kennen het wel van de tractoren en de huidige zitmaaiers, maar met deze machines zijn ze toch al bezig vanaf de jaren 60. Het is een merk dat ik graag verkoop zowel de nieuwere modellen als de oude. Iedereen kent John Deere en de kwaliteit is altijd goed geweest. In de jaren 60, het exacte jaar is 1963, begon de fabriek met het produceren van de tuintrekkers. Het model 110 was het eerste model dat in 1963 uitkwam voor het publiek. Je zou denken dat het een 100 serie is met 10 pk, maar dat is niet waar. De machine had in het eerste jaar



Dezelfde 110 vóór de restauratie. Er was zeer werk aan deze machine, onder andere een motor revisie.



Een 110 zoals hij kan worden na een grondige restauratie. Ik heb hier veel werk aan gehad, maar het resultaat mag er wezen vind ik zelf.

(1963) een 7pk Kohler K161 benzine motor met 3 versnellingen vooruit en 1 achteruit. Ook had de machine een variomatic systeem dat elke versnelling nog eens een extra traploze versnelling gaf. De machines hadden zeer zeker de looks van een Amerikaanse landbouwtractor en waren een hit bij de consument. De stijl, en de kleuren van de machine spraken voor zich en trokken veel mensen daardoor aan. De 110 machines zijn ook vandaag de dag zeer gewild bij de verzamelaar. Ik heb er eens een keer een gerestaureerd voor een klant. Deze was tot het laatste boutje uit elkaar geweest en weer geheel gerestaureerd. Het resultaat mocht er dan ook zijn. Helaas kon ik deze niet zelf houden, daar ik die moest inkopen voor een klant en moest restaureren. Gezien het werk en de tijd die daar in gaat zitten, ga ik dat niet meer voor een ander doen, maar enkel voor mezelf.



De gerestaureerde John Deere 110 uit 1967 bekeken onder de motorkap naar de Kohler K181S 8pk.



Het gerestaureerde en volledig functionele maaidek na restauratie, dit alles met de originele stickers.

De latere types vanaf 1964 hadden een 8pk Kohler K181S motor en een versnellingsbak met 1 kruipversnelling en 3 gewone versnellingen en een achteruit, 4 versnellingen dus in totaal. Ook deze machine had de variomatic aandrijving. Het maaidek was 96cm breed en voorzien van 2 messen. Ook was het een optie om de machine uit te voeren met een hydraulisch liftend en zakkend maaidek en ook een klasse 1 hef voor een ploeg of iets van een ander werktuig op te kunnen heffen. John deere 110s werden ook wel eens uitge-

Deze reclamefolder laat zien dat er wel degelijk gelijkenis is met de grotere Amerikaanse broer, de tractorversie.



voerd met een originele (voor dit type) frontlader. Een originele sneeuwrees en sneeuwschuif en freesbak waren ook nog een optie voor deze machine. Een zwak punt bij deze machines zijn wel de stuurinrichting, deze vertoont naarmate de machine oud wordt behoorlijk speling. Ook is het uitkijken dat je nergens met je motorkap tegen aan rijdt, want het is maar polyester, en dat breekt en scheurt nogal eens. Als je

deze nu dan ook koopt als project, dan is vaak de voorrand van de motorkap gescheurd of wat kapot. Het is echter met wat handigheid wel weer goed te repareren. Het oudere type was ook nog te herkennen aan de smallere voorwielen. De latere hadden bredere wielen.



Werktuigen die door andere fabrikanten zoals Brinly werd geleverd waren o.a. maaibalken voor de 110. Deze is klaar voor de grasmaaiwedstrijd van de KLV!

In de 110 serie was er ook nog wel een vreemde eens in de bijt, die speciaal voor golfbanen werd geleverd. Met name dan voor het onderhoud daarvan. Deze had een Sweepster opbouw aan de achterkant. Je kon er met 2 mensen op zitten. Ze hadden ook vaak bredere achterwielen om geen sporen te maken in het grasveld en de zandbunkers van de golfbaan. Immers wilde de elite die aan het golfen was niet dat de bal een verkeerde wending kreeg door een spoor in het grasveld. Deze machines zijn vandaag de dag erg zeldzaam en door veel verzamelaars gezocht. De prijzen liggen dan ook veelal hoger als de gewone 110. De productie van deze 110 lijn kwam in 1967 ten einde. Wel had hij al in 1966 2 overlappende modellen gekregen. De 112 was de zwaardere versie en deels opvolger van de 110 en de 60, was een kleiner model voor de kleinere tuinen met veelal gras. De 60 zag er ook wat anders uit, maar de lijn met de landbouwtractor en de 110 was zichtbaar. We beginnen bij de 112, de grotere broer van de 110 en degen die ook het meest lijkt op de 110. De 112 was 10pk en had een Tecumseh HH100 als krachtbron ipv. een Kohler motor. Wel



Een wat vreemde eend in de bijt, is deze Sweepster die werd gebouwd voor het gollerrein. Je komt ze maar zelden tegen in de Verenigde Staten, laat staan hier.



De 110 werd optioneel ook uitgevoerd met een hydraulische unit die het liften van het maaidek mogelijk maakte. Ook was hier een klasse 0 hef op te maken voor het tillen van een ploeg.

had de machine 4 versnellingen vooruit en 1 achteruit. 1 van de 4 versnellingen was ook weer een kruipversnelling net zoals bij de 110. Ook had deze machine nog steeds de variomatic drive die de machine traploze snelheden gaf per ingelegde versnelling. Het maaidek was er nu in 2 maten. Een 96cm was een standaard maat maaidek voor deze machine en een 116cm breed maaidek kwam als een optie voor deze machine. Het grappige aan zowel de 110 als 112 was dat je er aan de voorkant nog een pto/aftakas systeem op kon maken die 540tpm kon draaien en dus stationaire werkzaamheden kon doen in de tuinbouwsector en zelfs ook in de landbouw. Een zeer veelzijdige machine. Ook kon je er takken hakselaars voor op bouwen en een generator om stroom op te wekken alsook een balkmaaier. De mogelijkheden waren zeer groot, mede doordat speciale bedrijven machines maakten voor tuintrekkers. Onder andere Brinly was en is een grote fabrikant van werktuigen voor tuintrekkers.

gearing waardoor je een kar gerust kon trekken. De grill was wat anders, maar de motorkap was daarentegen weer hetzelfde als de 110. Ook had deze ronde spatborden en het groen geel bleef uiteraard de kleur. Een 6pk Tecumseh VH60 motor was de krachtbron, en had 6pk. Je komt ze nu minder vaak tegen dan een 110. Misschien dat de Amerikanen hem in die tijd toch veelal wat te klein vonden. Immers in Amerika moet alles big (groot) zijn! De 140 daarentegen was weer een werkpaard en een manusje van alles. Hij was met zijn 12pk een groot model te noemen in die tijd. Hij had ook een Sundstrand hydrostaat, en de keuze uit 2



John Deere 70 oldtimers zijn zowat gelijk als de 60, alleen een maat groter. Deze heb ik een jaar of 6 geleden verkocht. De motor was van Tecumseh van het type VH70 7pk.



Een van de John Deere 60 oldtimers die ik ook ooit verkocht. Ook hierbij zie je weer veel vergelijkbaars met de tractoren.

De 60 was een klein model tuintrekker die in 1966 het levenslicht zag en bedoeld was als zitmaaier. De machine was niet echt een machine waarmee je kon ploegen. Er was wel een sneeuwblazer en een schuif bij te krijgen, en een 86cm breed maaidek, maar geen ploeg oid. Hij was echt bedoeld om te maaien in de wat kleinere tuinen die te groot waren voor een duwmaaier. Toch had deze machine wel hoge en lage

soorten maaidekken van 96cm en 116cm breed. Een speciaal ontwikkelde voorlader van Johnson was een optie. Helaas kom je de 140 met voorlader maar weinig tegen, en als er zijn, worden ze vaak niet verkocht omdat hij toch wel handig is om te gebruiken op en om het erf of voor mensen die wat kleinvee of paarden hebben. Ze zijn dan ook erg gewild, en niet alleen bij de verzamelaar. Een 140 was wel wat verschillend met een 110 en 112. Om te beginnen was de grill al anders, en ook had hij koplampen boven in de neus. De spatborden waren hoekiger (squarefender) en de



De John Deere 70 van de zijkant gezien. Een mooie verschijning vind ik.



Reclame voor John Deere is uiteraard logisch. Dat bewijst deze mooie reclamefolder maar weer.



Ook in vrouwentijdschriften verscheen de reclame van John Deere met achter het stuur een vrouw.

motor lag anders onder de motorkap zodat een aandrijf-as de hydrostaat aandreef i.p.v. een riem. Een verbetering was dat wel, want je hoefde niet bang te zijn dat de riem ging slippen of dat deze vervangen hoefde te worden. De variomatic was nu ook verdwenen op dit type. Een ding wat de 140 ook had was een hydraulische aansluiting aan de voorkant. Hierdoor kon je onder andere een hydraulisch bediende sneeuwschuif monteren. Ook was er een maaibalk te koop voor de machine, zodat hoger gras ook geen probleem was voor de eigenaar. Je zou er dan nog met een grasmaaiedwarsrijd

nu mee kunnen doen bij de KLW. De 55 en 56 waren scootermodellen van John Deere die begin jaren 70 hun intreden deden. Ze waren goedkoper dan de tractormodellen en echt alleen voor het maaien van gras. Ze waren ook eenvoudiger van bouw. Je had wel een goed overzicht op je werk, en waren ook wendbaar. Een voordeel was ook dat je de neus miste, waardoor je dichterbij de randen en hoeken van het gazon kon komen. De motor lag achterop deze modellen gebouwd en werden middels een repeteerstarter gestart. De motoren waren wederom van Tecumseh. De 56

was wel wat luxer uit te voeren, deze had de optie om ipv. een repeteerstarter een startmotor te hebben. Ook had de 55 maar een keuze in het aantal versnellingen en wel 2 vooruit en 1 achteruit. De 56 had de optie om er 3 vooruit te hebben. Ook was de 56 1pk sterker dan de 55, en wel 6pk. Heel af en toe kom je ze nog wel eens te koop tegen. Maar ze worden ook schaarser. En waar nu eenmaal het John Deere logo op prijkt, is altijd duur en meestal erg gewild bij de



De Tecumseh VH70 motor van de John Deere 70 stond ondanks zijn 7pk z'n mannetje.

verzamelaars van deze machines. De 70 was weer een tractormodel en eigenlijk een beetje de opvolger van de 60. Hij was met zijn 7pk Tecumseh motor net wat sterker dan de 60. Toch had hij geen hoge en lage gearing en dus maar 3 versnellingen vooruit en 1 achteruit. Wel was het duidelijk weer een John Deere, en een mooi model om te zien. Het maaidek was nu 106cm groot en voorzien van 2 messen en zij-uitworp. Een sneeuwschuif was wederom een optie.

Volgende keer ga ik verder met het verhaal over John Deere, en zullen de Patio modellen van John Deere ook aan de beurt komen. Deze machines waren een aparte verschijning en daarom nu nog zeldzamer en dus duurder en gewild.

**Twan Jonker**





**Ton van Uden Transport**

Zijtaart | 06 53551188



**LEON VAN UDEN**

TRANSPORT

Handelsonderneming

**A. HEESAKKERS**

*De Smalspoorman*

Tevens alle  
slooponderdelen  
van Holder



**Werkplaats** Wilhelminastraat 22  
5738 AE Mariahout

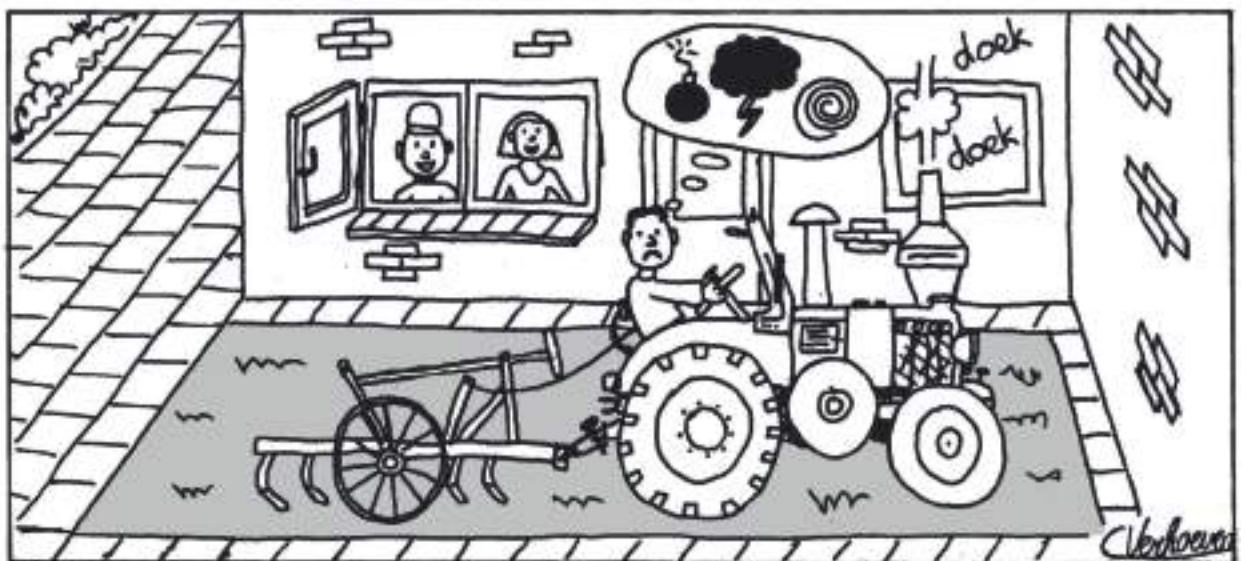
**Showroom-werkplaats**

Knapersven 11 5738 PC Mariahout  
Tel: 0499 - 422812 Fax: 0499 - 421160  
Mobiel: 06 53785952

[www.smalspoortrekkers.com](http://www.smalspoortrekkers.com)

# DE LANZBOY'S

Ruim denken



# De Puzzelhoek

Februari

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

Zoek in het diagram de woorden terug die in de woordenlijst zijn weergegeven. De woorden staan horizontaal, verticaal en diagonaal in beide richtingen in het diagram. Sommige letters worden meer als één keer gebruikt. Als alle woorden uit de lijst zijn weggestreept in het diagram, vormen de overgebleven letters een woord. Stuur dit woord in doormiddel van de bijgevoegde lijst, en win als je het hele jaar de goede oplossing geeft een mooie prijs. Deze wordt onder deze goede inzenders verloot tijdens de jaarvergadering in April.

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

De overgebleven letters vormen nog een „gevaarlijk“ speelgoedartikel:



## Speelgoed

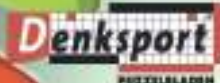
BADEEND  
BALLON  
BLAASVOETBALSPEL  
BLOKKENDOOS  
CONSTRUCTIEDOOS  
DAMSPEL  
DUPLO  
GEDULDSPEL  
GOOCHELDOOS  
HOEPEL  
INDIAANTJES  
KLEPPER  
KLEURPOTLODEN

KNISPERBOEKJE  
KNUFFELBEER  
KNUFFELBEEST  
KRAANWAGEN  
KUBUS  
KWARTETSPEL  
LEGO  
LOOPAUTO  
MODELSPOORBAAN  
PLASPOP  
POPPENFLESJE  
POSTKANTOORTJE  
RISK

ROLSCHAATSEN  
SCHOOLBORD  
SKATES  
STRIJKKRALEN  
TANKSTATION  
TREIN  
VERKEERSBORDEN  
VERKLEEDKLAREN  
VLIEGTUIGJE  
WALKIETALKIE  
WASCO  
ZANDVORMPJES

Attentie: Oplossing insturen, bellen  
of mailen vóór 29 januari 2026

Met dank aan:



# In en Uitlaatjes

## Te koop

Pendelstartmotoren, nieuwe ankers en bendiks tandwielen voor **Lanz**, bougie's voor semidiesel en WD9, startankers voor **Farmall**, BMD en B450, trilbobines voor **Lanz**, geëmailleerde uitlaten gat 60 mm, ook kunnen startmotoren voor reparatie worden aangeboden. Dynamo's 6 en 12 volt, startmotoren voor **Lanz**, **Deutz**, **Ford**, Blauwe Reiger, **Fendt**, **Mc.Cormick** en **Farmall** BMD en B450, motoroliepomp voor Super BMD, dorspoelie voor **Mc.Cormick**, MF 35 en 65 M. Roestenburg Acht (Eindhoven) 040-2621561 of 06 22346476. [marinus.roestenburg@gmail.com](mailto:marinus.roestenburg@gmail.com)

Originele/ingebonden kopieën instructie/werkplaatshandboeken enz. voor uw oldtimer trekker. Vraag uw merk aan. Marianne van Schie Amsterdam. Tel./app. 06-45153261 Email: [landbouw@hetnet.nl](mailto:landbouw@hetnet.nl)

**Mc.Cormick**, **IHC** en **Farmall** handleidingen, werkplaats- en onderdelenboeken, tevens diverse andere boeken, zie hiervoor onze website: [www.mccormickboeken.nl](http://www.mccormickboeken.nl) M. van Kleef-Blom Den Aniel 06 50672450. [jk1500@online.nl](mailto:jk1500@online.nl)

**Gereedschap**, verlichting of andere tractoronderdelen nodig? [www.geredo.nl](http://www.geredo.nl) Geredo Lelystad 06 19676177. [info@geredo.nl](mailto:info@geredo.nl)

**Feestje?** en u bent nog op zoek naar een leuke DJ? Boek dan „Drive-In Disco Fiesta“ met DJ Peerke! Al meer dan 15 jaar ervaring! Peter Wijlaars. 06 23979486 [www.discofiesta.nl](http://www.discofiesta.nl)

**Duss Daux** handboormachine op standaard met boren. Diverse cirkelzagen 150-400 mm met harde tanden en zachte prijzen op is op. Tandemasser/aanhanger met zwaar neuswiel, geen kenteken, alle borden kunnen plat en uitschuifbare bovenbouw voor tent en een tandemasser/aanhanger/plateauwag (uitschuifbaar) leeg voertuig 486 kg 180x350 met kenteken. Met uitschuifbare bovenbouw met doek. Wim en Riek Schelle Liempde 0411 - 631317 of 06 23304213 [schelleplein@home.nl](mailto:schelleplein@home.nl). We willen heel veel gaan minderen met de verkoop op beurzen en markten. We zijn op zoek naar een opvolger of iemand die interesse heeft om de handel over te nemen. Wim Schelle. Voor interesse graag bellen naar 06 23304213 of 0411- 631317.

Diverse nieuwe gereedschappen, dopsleutelset klein tot groot, ook inch. Stuur-fuseekogel trekkers. Diverse tangen, extra lang, seegerring tangen, magneetschalen, staalborstels ook voor slijptol. Hoofdstroom schakelaars 12V. Diverse assortimentdoos kabelschoenen, zekeringen, circlips, borgveren, koperringen etc. Luchtgereedschap, verfspuiten. Sta op de ruilbeurzen of eventueel verzenden. Edwin van Riet Middelbeers. 06 12131793 Email: [Eddyv8@hotmail.com](mailto:Eddyv8@hotmail.com)

Wegens verandering van mijn hobby aangeboden: **Hanomag** trekker type Perfect 300 met hefinrichting en kenteken, bouwjaar 1961, Maaibalk met hydraulische heffing en zwadbord. Poelie voor aandrijving machines, trekker start en rijd prima, originele patina, niet gespotten, banden achter 90% voorbanden als nieuw. **Welger** hooipers AP 50 goedwerkende pers, deze zomer nog 275 balen hooi geperst, compleet met hydraulische dissilverstelling inclusief aftakas. Cirkelhark **Deutz-Fahr** type KS 90 DN, technisch in orde werkbreedte 300 cm compleet met aftakas. Hooischudder **PZ** fanex alleen de middelste elementen, met aftakas en wielbeschermkappen. Dorskast **Holzhausen** type Reform 12 compleet op luchtbanden en met toebehoren, heeft in 2024 nog gewerkt film is beschikbaar. Cyclomaaiër **Kraffter** 165 cm werkbreedte nieuw in 2022 heeft +/- 10 ha

gemaaid. Inlichtingen Piet van der Poel 06 - 54924764 of [pietvanderpoel@hetnet.nl](mailto:pietvanderpoel@hetnet.nl)

Stationair dieselmotor **Lister** 1935 en andere stationaire motoren te koop. Voor contact, bel even naar Driek van Dijk uit Heeswijk-Dinther: 0413 - 229358, Die kan er meer over vertellen.

**David Brown** 990 met voorlader. Cultivator **Kongsgilde** bladveertanden. Cyclomaaiër **Vicon – Greenland** 230 cm, evt. met kneuzer. **Lely** kunstmeststrooier 300 liter, als nieuw. **Deutz** 4006 1969, als nieuw, evt. met voorlader. Banden + velgen 900R20 – 10.00R20 10-gaats. Schamel aanhangertje, heel mooi, met houten vloer. Nico de Gouw Herpt. 06 - 22020833 [ndegouw@icloud.com](mailto:ndegouw@icloud.com).

Mooie vierwielige wagen. Afmeting: 3.85 X 1.90. Hoogte: 110 cm 725,00 euro + Grondbak van 150 cm breed 250,00 euro Voor informatie: Ad van der Pol, Eerde. Tel:06-42132969 Email: [dinievanterpol@hotmail.com](mailto:dinievanterpol@hotmail.com)

**Deutz** D30, bouwjaar 1960, 4 nieuwe banden. Voor interesse proefrit, graag even bellen. Prijs: € 2250,00. Sjef van Goch Empel. Tel.nr. 06-11141903

**Deutz** D4005 met kenteken. **Lister** L met los watervat compleet. IJzerzaag beugel 380V. Waterpomp **Stork**. **Lister** Hopper 7 Pk lopend. Dubbellucht 12-4-36. Diverse haakse overbrengen. **Bernard** type W19. Chris Jansen Valkenswaard. Tel. 06-23197777

Compressor pomp – **Grasso**. Draadsnijgereedschap, UNC - whitworth tot 2-duims. Hydroliek pompen + cilinder. Dynamo-steun – gloeikegel – kegelhouder- **Pampa Lanz**. Diverse olie-druppellaars + vetpotten voor belast. Vaste ruimers tot 1,5 duim, Amerikaanse maten. M. v.d. Kerkhof, Tuindersweg 18, Mariahout. Tel. 06-26236203

Geremde aanhanger **Anssems**. Kenteken: WX-RT-06. Lengte 250 cm x breedte 130 cm. Willie Koolen Keldonk Tel.: 06-20670693.

Houthakker met 1 mes. Bouwjaar 1948. Graanmachine voor paard. **Case** stoomtractor 15-40. 1 lintzaagmachine om van boomstammen tot planken te zagen. **Pfaff** naaimachine - serie 7787413. Piet Hultermans Dongen. Tel. 06-23515589

## Gevraagd

Onderdelen van pendelstartmotoren van **Lanz**, onderdelen voor startmotoren van **Farmall** BMD en B450 voor reparatie. M. Roestenburg Acht gemeente Eindhoven 040 - 2621561 of 06 22346476. [marinus.roestenburg@gmail.com](mailto:marinus.roestenburg@gmail.com)






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

[riverside-vintage.com](http://riverside-vintage.com)



**de Eenvoud**  
Financiële planning

Oirschotseweg 62 5684 NK Best 0499 - 372107  
[www.dehaas-advies.nl](http://www.dehaas-advies.nl) [info@dehaas-advies.nl](mailto:info@dehaas-advies.nl)

**DOMOTICA**  
**TELEMATICA**  
**BEVEILIGING**  
**ELECTROTECHNIEK**  
**TELEFONIE**

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

Nijverheidsweg 12 5492 NK Sint-Oedenrode **0413-477 337**  
[info@vdlautenelektrotechniek.nl](mailto:info@vdlautenelektrotechniek.nl)

# T Broks

Agarische handelsonderneming en dienstverlening

In en verkoop en reparatie

**Aarle-Rixtel**  
**06 - 12290484**

[www.tbroks.nl](http://www.tbroks.nl)

# R VERHUUR SWINKELS

**VERHUUR AANHANGWAGENS  
EN KOELWAGEN**

**Tevens verkoop gasflessen**

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

## Kersten

Agri-handelsonderneming



**Den Dungen**

Mob. René: 06-13687487 Niels: 06-53532867

[www.kerstenagri.nl](http://www.kerstenagri.nl)

Museum  
*Hoeve  
Strobol*

Ambachtelijk museum op 1600 m<sup>2</sup>

[www.hoestrobol.nl](http://www.hoestrobol.nl)

**TRACTOR  
-SHOP.nl**

Unieke webshop met kleding en items van  
verschillende tractormerken. Kijk op  
[www.tractor-shop.nl](http://www.tractor-shop.nl) en kies je favoriet!

18 t/m 22 februari 2026 HMT Reis - Ford verzamelaars en  
wintershow met velling in Engeland. We zijn 3 dagen in Engeland  
en bezoeken er meerdere Ford verzamelaars. De wintershow  
trekt jaarlijks meer dan 15.000 bezoekers en de Ford assn is er  
met meer dan 100 tractoren. Heen en terug via Hoek van Holland.

21 t/m 25 mei 2026 HMT Reis Frankrijk. Programma volgt.

23 t/m 28 juli 2026 60<sup>e</sup> Welland is het grootste stoom en  
historisch erfgoedfestival in Engeland. Mét een heuvel waartegen  
de machines omhoog stomen. Excursies Birmingham Science  
Museum & CityTrip of bezoek historische huisjes in Cotswolds.

5 t/m 8 sept 2026 Duxford Battle of Britain Vliegshow. Zo'n 60-  
80 vliegtuigen in de lucht en meer dan 50 toestellen op de grond.  
Bijzonder event door combinatie historie en moderne vliegtuigen.

Maart 2027 HMT Reis Argentinië-Brazilië Collecties & cultuur.  
Oktober 2027 Roadtrip Australië Darwin-Sydney. Zie reisverslag  
december 2024.

Ontvangt u al de nieuwsbrief?

Aanmelden kan via

[info@countrylifetours.nl](mailto:info@countrylifetours.nl).

Bekijk alle reizen en alle info

Dit jaar 2025 werd de 150<sup>e</sup>  
groepsreis georganiseerd  
en begeleid door  
Anne-Marie Regelink-K.

op:

[www.countrylifetours.nl](http://www.countrylifetours.nl) of bel

06-1195 5999 Anne-Marie Regelink-Koetsruiter

**COUNTRY  
life  
Tours**

## HANDELSONDERNEMING VAN SCHIJNDEL

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

[www.handelsondernemingvanschijndel.nl](http://www.handelsondernemingvanschijndel.nl)



**M.V.D. HEIJDEN**  
Autocentrum Zijaart B.V.

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

[info@mvdheijdenzijaart.nl](mailto:info@mvdheijdenzijaart.nl)



[www.mvdheijdenzijaart.nl](http://www.mvdheijdenzijaart.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](http://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](mailto:info@verba.nl)  
[www.verba.nl](http://www.verba.nl)

**VERBA** 