

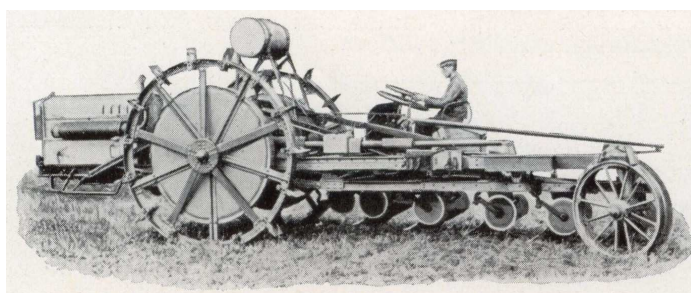
De historie van Hanomag



1912-1926

Op 6 Juni 1835 werd in Hannover Linden de Machinebouw en IJzergieterij opgericht door Georg Egestorff en vanaf 1871 ontstond de naam "Hannoverschen Maschinenbau Aktien Gesellschaft". Deze firma stond bekend als fabrikant van stoomploegen, ketels, locomobielen en stoomlieren. De fabriek was gevestigd in Hannover (Duitsland). In 1904 verschijnt de naam Hanomag voor het eerst, afkorting van Hannoverschen Maschinenbau Aktien Gessellschaft".

Vanaf 1905 richt de firma zich tevens op de agrarische sector en bouwt van af 1912 als vervanger van de kabelploeg, de Hanomag WD-55 Tragpflug, uitgerust met een viercilinder Kämper benzinemotor van 50 pk. WD zijn de afkortingen van de ontwerpers Ernst Wendeler en Boguslav Dohrn.



Hanomag WD-80 Tragpflug

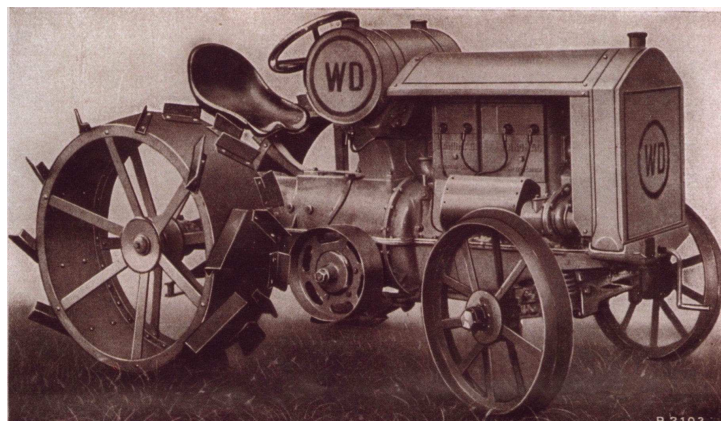
Vanaf 1916 wordt de WD-55 vervangen door de WD-80 en voorzien van een eigen Hanomag benzinemotor van 80 pk, met een cilinder inhoud van 15 liter en een eigen gewicht van ca. 7100 kg.



Hanomag WD Z-25 en WD Z-50

Na kennismaking met de rupsvoertuigen uit de eerste wereldoorlog werd in 1919 een rupstrekker type WD Z-20 ontworpen en het jaar daarop de iets sterkere WD Z-25 met een vier-cilinder motor van 25 pk, vooral bedoeld voor de kleinere bedrijven voor wie een tragpflug te groot was. In 1921 komen de WD Z-50 met een vermogen van ca. 50 pk en een kleinere tragpflug de WD-35 van 35 pk op de markt. Vanaf 1923 begint men ook

met de bouw van wieltrekkers, en zo verschijnt in 1924 de R-26 met dezelfde vier-cilinder benzinemotor als de WD Z-25 rups trekker. Vanaf 1925 start men met de serieproductie van de WD RD 28-32. Deze trekker levert afhankelijk van de brandstof, benzine of petroleum tussen de 28 en 32 pk. Naast de landbouwversie verschijnt er ook een straatversie op de markt met "Gummibereifung" (= massief rubber)

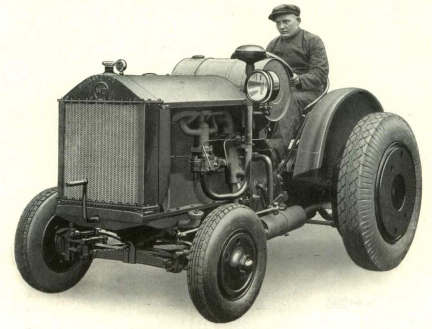


Hanomag R-26



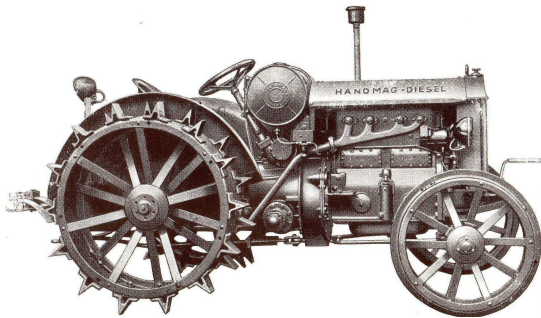
1926-1932

Vanaf 1930 werden de benzine/ petroleummotoren vervangen door dieselmotoren. De Hanomag dieselmotor van het type D-52 is op enkele wijzigingen na, meer dan 30 jaar in productie geweest. Het is een rustig lopende watergekoelde motor met een voorkamer en met een cilinderinhoud van 5200 cc. Hij is onder meer ingebouwd in de wieltrekkers R-36, R-40, R-50 en in de rupstrekkingen K-50. En als D-57 in de R-45 en R-55 en in sommige vracht wagens kwam



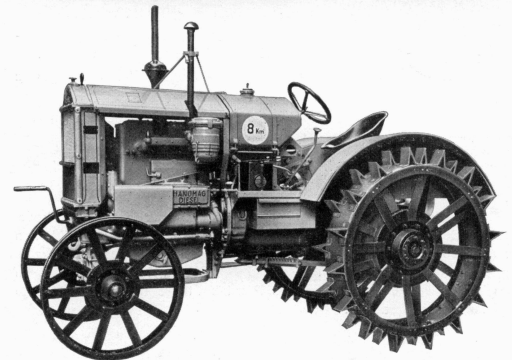
Hanomag WD RD 28-32

men deze motoren ook wel tegen. Al eerder werd deze motor geplaatst in de SS-55-NN verkeerstractor. Met de komst van de dieselmotor veranderde ook de type aanduiding. Het type R-36 met een vermogen van 36 pk is uiterlijk op de dieselmotor na geheel gelijk aan de WD RD 28-32 De brandstofpomp is van eigen fabricaat.



Hanomag R-36

In 1931 werden WD Z-25 en de WD Z-50 vervangen door de KD-48 rups van 48 pk ook met een Hanomag D-52 dieselmotor. De KD-48 is maar even in productie geweest en werd met 50 pk verkocht als de K-50, een zeer succesvol type voor zowel de eigen markt als de export. Opvallend aan de K-50 is zijn besturing met een stuurwiel in plaats van stuurknuppels zoals dat bij rupstrekkingen gebruikelijk is. Variant van de K-50 is de R-50 wieltrekker. Deze was in productie van 1933 tot 1938 en was ook leverbaar als RS-50, de verkeersversie. Inmiddels had Hanomag al een hele tijd ervaring opgedaan met de verkeersversie voordat ze in 1932 ook vrachtwagens ging produceren.

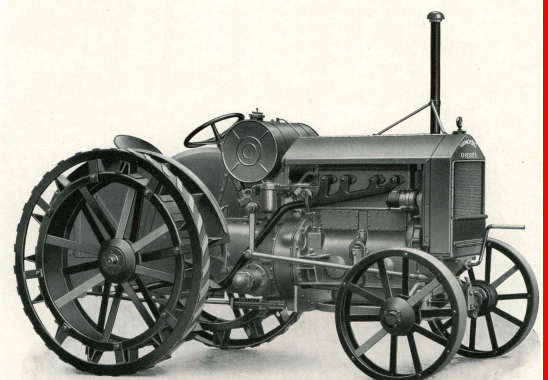


Hanomag R-50



1932-1940

In 1936 wordt de R-36 gevolgd door de succesvolle R-38. De R-38 is praktisch hetzelfde als de R-36 maar de D-52 levert dan 38 pk. De tractor wordt wereldwijd in grote aantallen verkocht. De verkeersversie werd uiteraard ook weer aangeboden op "Gummi-bereifung" en later op luchtbanden. De straatversie had een topsnelheid van 18 km/u tegen de landbouwversie van 10 km/u.



Hanomag R-38

In 1937 kwam Hanomag met een lichte tractor, de RL-20, die de boeren konden gebruiken voor werk op het land en met comfort om in de stad te rijden. Omdat de grotere R-38 en de R-50 meestal te groot waren en te duur voor de gemiddelde boer moest de RL-20 de markt gaan veroveren. De RL-20 is voorzien van een viercilinder Hanomag motor type D-19 van 20 pk. Een leuk detail is het kleppendecksel waar het Hanomag logo ingeperst staat. De onafhankelijke voorvering zorgde voor een soepele gang en door het hydraulische remsysteem kon snel worden gestopt in het verkeer. De RL-20 bleef in productie tot 1942. In 1948 werd de productie hervat tot 1949.



Hanomag RL-20



1940-1950

In de oorlog van 1940-1945 was de fabriek in Hannover door de bombardementen zo zwaar beschadigd dat de productie vrijwel stil kwam te liggen. Pas eind jaren 40 kwam de productie en export van de tractoren weer op gang. In Nederland werden deze tractoren geïmporteerd door de Fa. Wervo uit Den Haag. Vanaf 1947 was de Hanomag R-40 met een vermogen van 40 pk in ons land verkrijgbaar. De R-40 was een geheel nieuw concept en werd reeds vanaf 1942 geproduceerd, maar door de oorlog niet eerder in ons land verkrijgbaar. Vanwege de schaarste aan rubber werd de R-40 in de oorlog geleverd op ijzeren wielen en met een houtgas generator. De tractor leverde 40 pk maar door de verbranding van hout gaf dat minder pk's. Om



Hanomag R-40 voor de koude landen

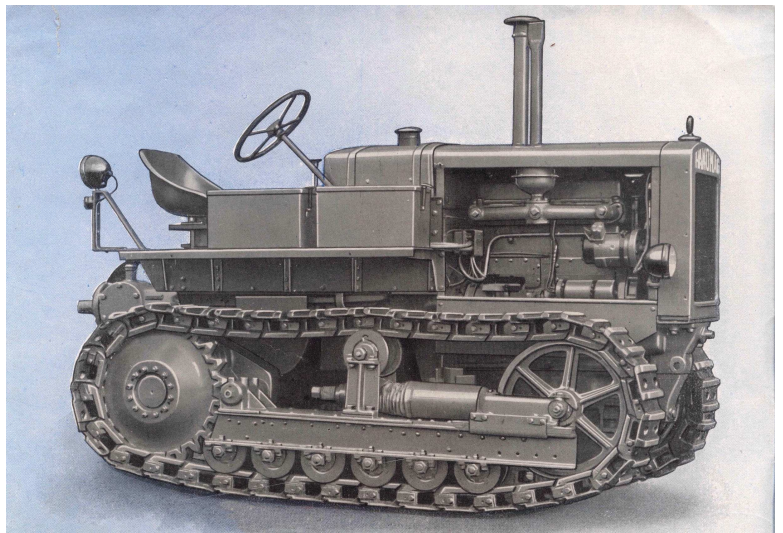
toch aan de pk's te kunnen komen werd de D-52 opgeboord naar 5,7 liter. Dat wordt later de D-57. De tractor heeft de beschikking over vijf versnellingen als hij op luchtbanden staat, maar bij de versie op ijzeren wielen worden de twee hoogste versnellingen geblokkeerd in verband met de snelheid



Hanomag R-40 verkeersversie

Voor de koude landen was er een uitvoering die op benzine werd gestart, en zodra de motor op temperatuur was schakelde men over op diesel. Voor het gebruik op de weg werd de tractor uitgerust met snelgang en grote spatborden. (verkeersversie).

Ter vervanging van de RL-20 komt Hanomag in 1949 met een nieuwe compacte trekker n.l. de R-25A en de R-25B. De R-25A is voorzien van grote spaakwielen en de R-25B heeft kleine wielen. De D-19 motor - dezelfde motor als in de RL-20-bleek echter te licht. Daarom werd er overgestapt op een nieuw ontwikkelde motor, de Hanomag D-28 met een vermogen van 25 pk bij 1500 omw/min.



Hanomag KV-50



Hanomag R-25

De trekker wordt nu verkocht als R-25C en R-25D. Met vijf versnellingen vooruit en een gewicht van 1860 kg bleef hij in productie tot 1953. De K-50 rupstrekker is inmiddels vervangen door de KV-50.



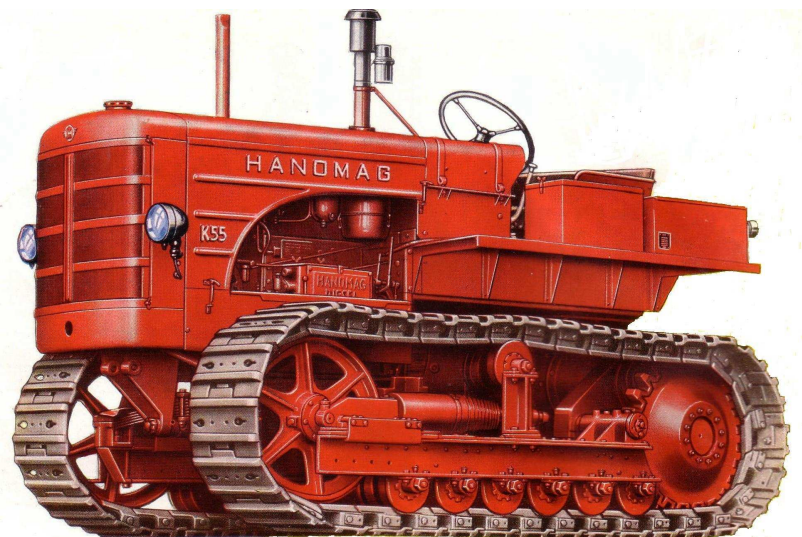
1950-1953

In 1951 werd de R-45 gelanceerd en vanaf 1955 de R-55. Beide types hebben dezelfde D-57 viercilinder watergekoelde voorkamermotor met een volume van 5702 cc doch met een vermogen van respectievelijk 45 en 55 pk. Deze tractoren hebben een gewicht van rond de 3250 kg, enkel de motor weegt al 850 kg. De vrij grote waterpomp zit links

van de trekker en wordt niet door de ventilatoras aangedreven maar door een as vanuit de reguleur. De eerste versie van de D-57 motor heeft een brandstofpomp van eigen fabricaat. Deze is voorzien van een voorpomphandel waarmee bij de koude start extra brandstof kan worden ingespoten. Bovendien is hij ook voorzien van een decompressiehandel. Door het neerhalen van deze handel wordt de compressie weggenomen en kan de motor bij koude omstandigheden worden rondgedraaid wat tevens de smering op de zuigers en cilinders bevordert. Onder bepaalde omstandigheden kan er ook met de hand worden gestart. Hierbij wordt de gashandel op half gezet en na het voorgloeien en voorpompen van de brandstof, de motor met de hand rond gezwengeld. Na ongeveer vijf omwentelingen van de slinger herneemt de de compressor zijn oorspronkelijke staat en kan de motor aanslaan. Na 1954 kunnen deze types ook geleverd worden met een brandstofpomp van Bosch. De Bosch pomp zit op dezelfde plaats als de Hanomag brandstofpomp doch de voorpomphandel en de decompresseur komen te vervallen. Het voorpompen gebeurt nu met een voetpedaal. Dezelfde motor ligt ook in de rupstrekkers KV-50 en de vanaf 1951 geïntroduceerde K-55. Deze hebben een gewicht van ruim 4500 kg



Hanomag R-45



Hanomag K-55

Het is te vermelden waard is dat Hanomag van 1951 tot 1961 een zware rupstrekker de K-90 produceerde. Deze rupstrekker heeft een zes cilinder met een vermogen van 90 pk wat voor die tijd een grote uitzondering was.



Hanomag K-90

Door de vraag Naar lichtere trekkers werden in 1951 de types R-16, R-22 en de R-28

met respectievelijk 2, 3 en 4 cilinder motoren aan de bestaande serie toegevoegd. Ze hebben allen de zelfde boring en slag als de oude R-25. Het type R-28 werd in twee uitvoeringen geleverd, nl. R-28A en R-28B, beiden met een viercilindermotor met een volume van 2800 cc en een vermogen van 28 pk bij 1500 omw/min. Beide trekkers zijn verder gelijk aan de R-25 waardoor deze komt te vervallen. Het typenummer diende als aanduiding voor het aantal pk's.



Hanomag R-16



Hanomag R-22



Hanomag R-28 Duitse uitvoering



In 1953 vonden verschillende wijzigingen plaats. De betaande R-16, R-22 en de R-45 werden gerestyled. De horizontale spijlen in het voorfront werden nu verticaal. Het nieuwe type R-16, aangeduid als R-16A wordt in het zelfde jaar nog vervangen door het type R-19, een hogere uitvoering met een vermogen van 19 pk bij 1900 omw /min. Naast het type



Hanomag R-16



Hanomag R-22 in de Duitse kleuren

R-22 werd het type R-27 uitgebracht met dezelfde watergekoelde motor en met een vermogen van 27 pk bij 1900 onw/min. Hierdoor verdween uit-



Hanomag R-19



Hanomag R-27

eindelijk de R-28 van het toneel en werd vervangen door de R-35 die een vermogen heeft van 35 pk bij 1900 omw/min.

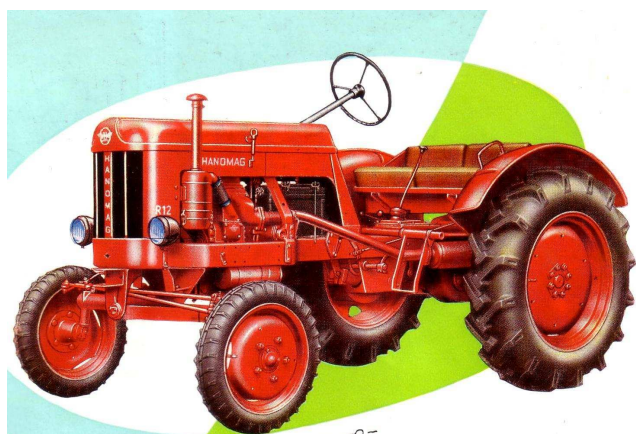


Hanomag R-45



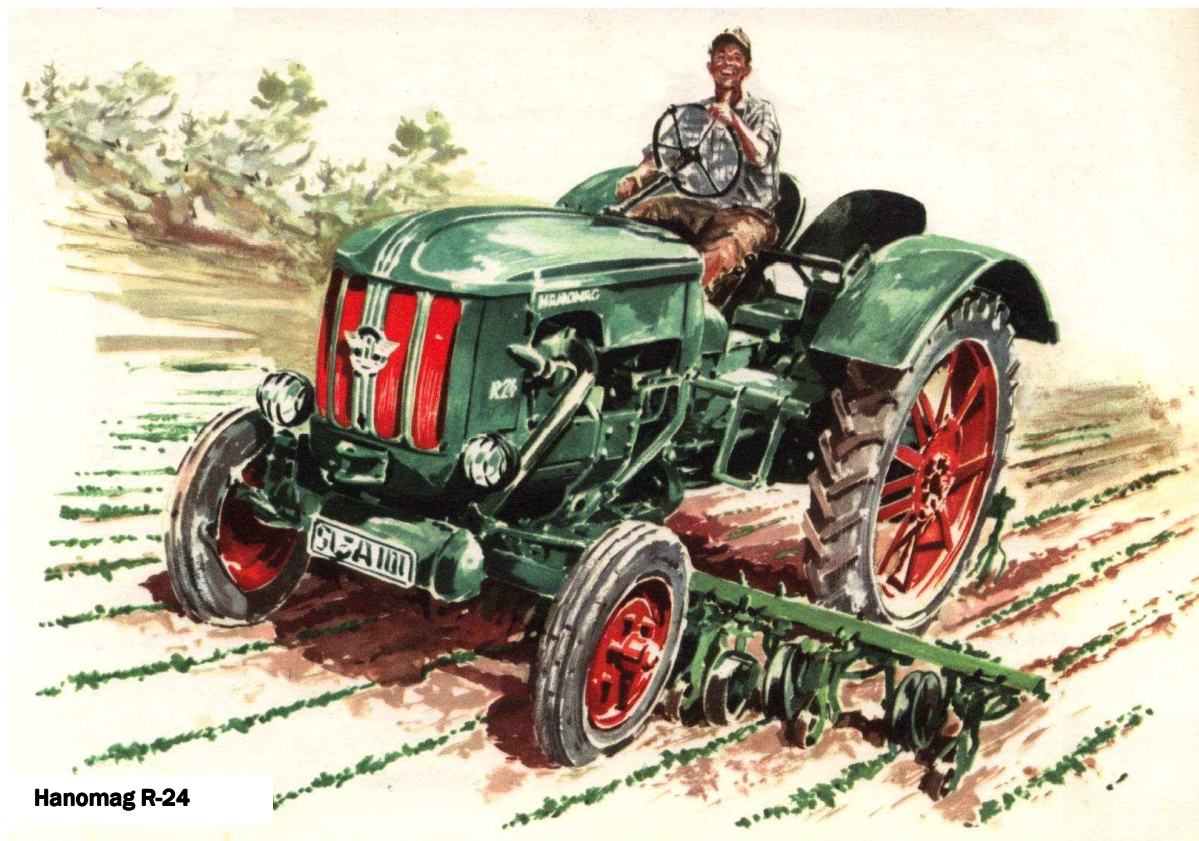
Hanomag R-35

In dit zelfde jaar kwam Hanomag met de R-12, een lichte verplegingstractor van 12 pk bij 2200 omw/min en een inhoud van 510,7cc. Om het gewicht te beperken werd een watergekoelde ééncilinder tweetact dieselmotor gebruikt die een eigen gewicht had van slechts 100 kg. Er werd geen carterspoeling gebruikt maar er werd een compressor gebruikt waardoor het vermogen in verhouding tot de inhoud relatief groot is. De R-12 heeft de beschikking over zes versnellingen en als luxe een tweepersoons beklede zitplaats.



De oude en de nieuwe R-12

In 1955 werd de motorkap wijzigd en eveneens in dat zelfde jaar werd het type R-24 uitgebracht met een twee-cilinder tweetact motor met een vermogen van 24 pk bij 2200 omw/min. Ee waren zes versnellingen van 1.6 tot 18.3 km/u. Het gewicht was 1360 kg. In hetzelfde jaar verscheen ook de reeds eerder beschreven R-55.



Hanomag R-24

De types R-27 en R-35 konden vanaf 1955 ook als row-crop worden geleverd met een smalle vooras, grotere wielbasis en traploos verstelbare achterwielen op een lange steekas. Deze trekkers worden aangeduid als R-27 RC en R-35 RC. Naast het type R-35 bracht Hanomag ook het type R-35-45 uit. Deze vier-cilinder met een volume van 2800 cc levert onder normale omstandigheden 35 pk. Door omschakeling van de brandstofpomp wordt de hoeveelheid ingespoten brandstof verhoogd. Dit is echter niet van invloed op het toerental van de motor. Voor de grotere luchttoevoer die nodig is voor de verbranding van de extra brandstof, wordt gebruik gemaakt van een Roots-Blower. Volgens fabrieksopgave mocht dit grotere vermogen van 45 pk alleen worden afgenomen via de aftakas, bijvoorbeeld tijdens het maaidorsen en persen.



Hanomag R-55



De trekker met een groter
aftakasvermoge

Hanomag R-35-45 met Roots-Blower



Hanomag R-35 RC

In 1957 werd de R-12 uit de productie genomen en daarvoor in de plaats kwam de R-218, uitgerust met dezelfde tweetact één-cilinder Hanomag D-611 doch het geluidsniveau werd iets gedrukt door het aanbrengen van een extra demper in de uitlaat. Het type R-24 werd in het zelfde jaar vervangen door R-228. Net als de R-24 is deze voorzien van een twee-cilinder Hanomag D-621 tweetact dieselmotor.



Hanomag R-218

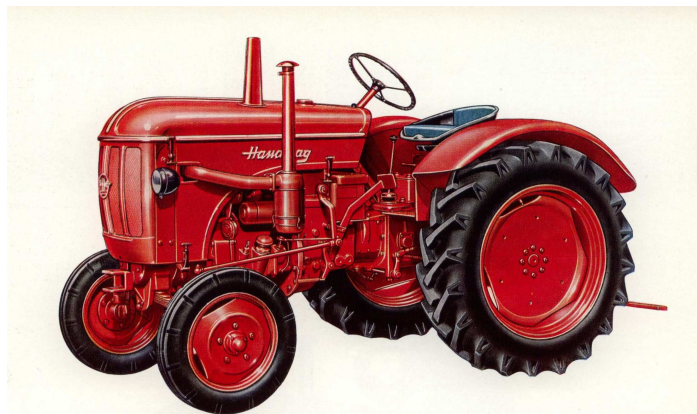


Hanomag R-228

De Hanomag rupstrekker K-320 heeft eveneens een twee-cilinder tweetact dieselmotor, maar wel met een groter volume en een vermogen van 60 pk. Aan de productie van de R-16 en R-19 kwam ook in 1957 een eind. Op de nieuwe vormgeving na was de nieuwe R-420 vrijwel gelijk aan de R-16 en R-19, doch in 1959 vonden wat kleine wijzigingen plaats en veranderde het type in R-425. Ze hadden een vermogen van respectievelijk van 20 en 25 pk.



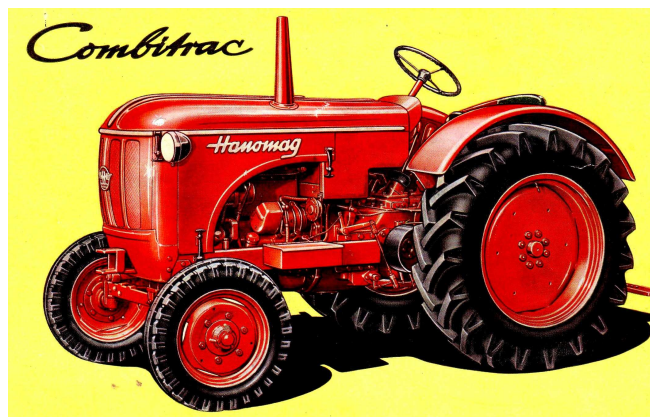
Hanomag K-320



Hanomag R-420

De drie-cilinder modellen R-22 en R-27 werden in 1957 vervangen door het type R-430 met het zelfde vermogen van 27 pk als de R-27. Voor R-35 kwam de R-440 in dezelfde vermogensklasse als de R-35 en bleef in productie tot 1960. De R-35-45 met Roots Blower werd in dat jaar opgevolgd door de R-445, ook uitgerust met een Roots Blower met hetzelfde vermogen van 35 of 45 pk.

Naast de modellen met de tweetact dieselmotoren was Hanomag in 1957 met meer dan 8 verschillende types met viertact dieselmotoren op de Nederlandse markt. De twee-cilinder type D-14 met een volume van 1400 cc van de R-16 werd ook gebruikt in de types R-19 en in de R-420 en vanaf 1959 in de R-425 en in 1962 in de Perfect 300. Het vermogen werd geleidelijk opgevoerd tot 25 pk bij 2400 omw/min. De drie-cilinder D-21 met een volume van 2100 cc van de R-22 werd ook gebruikt in de types R-27, R-430, Granit 332 en als laatste in de Granit 500. Ook hier werd het motor vermogen opgevoerd van van 22 pk bij 1900 omw/min tot 40 pk bij 2300 omw/min.



Hanomag R-430



Hanomag R-440

De vier-cilinder D-28 met een volume van 2800 cc uit de R-25 lag ook in de R-28, R-35, R-440, R35/45, R-445 en vanaf 1960 ook in de R-442 Brilliant en R-442/50- Robust. Voor het laatst gebruikt in de Brilljant 600.

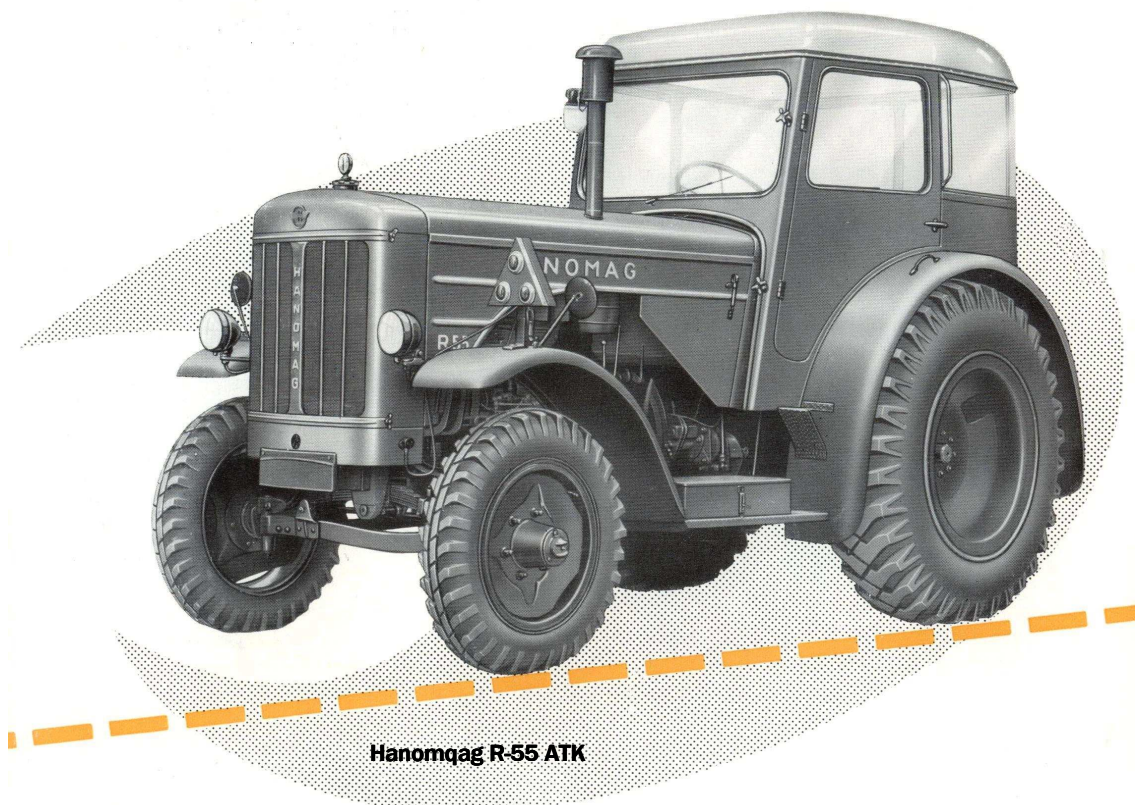


Hanomag R-455 ATK



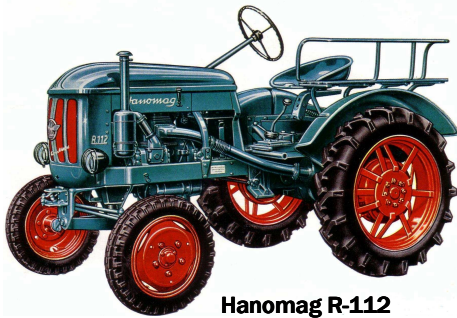
Hanomag R-445 met een Roots-Blower

In de jaren 50 zijn ook verschillende Hanomags in ATK uitvoering uitgebracht, o.a. de R-55 ATK, R-450 ATK, R-455 ATK en de 460 ATK. Deze werden door de Nato op de vliegvelden ingezet. Ze hadden een topsnelheid van 30 km/u en waren voorzien van een vloeistof koppeling. De R-55 ATK was in productie van 1955 tot 1957 en de R-455 ATK van 1952 tot 1964.

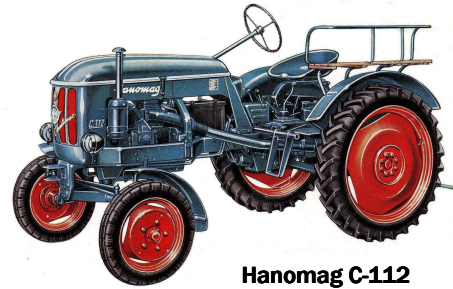


Hanomag R-55 ATK

Voor hun eigen markt in Duitsland waren nog meer types beschikbaar. Deze waren voorzien van een



Hanomag R-112



Hanomag C-112

eigenaardige groene kleur. De export types met name voor de Nederlandse markt waren rood.

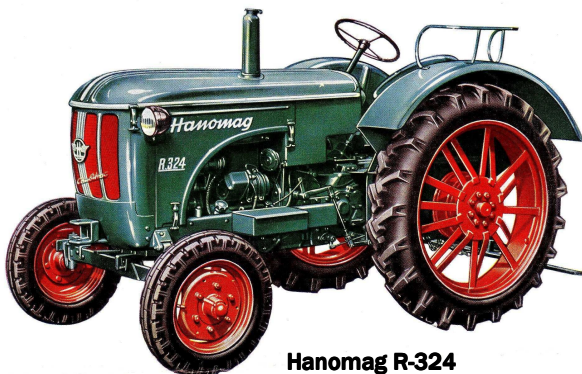


Hanomag R-224



Hanomag R-217

Voor de Hanomag R-112 werd in Nederland de R-218 geleverd en voor de C-112 was in ons land geen type beschikbaar. De R-224 kwam naar ons land als R-228. en voor de R-217 en R-217E kwamen respectievelijk als R-420 en R-425. Voor de R-324 kregen wij in ons land de R-430 en voor de R-335 de R-440



Hanomag R-324

Vanaf 1954 waren de meeste Hanomags verkrijgbaar met een hydraulische hefinrichting en kregen een ronde motorkap behalve de zwaardere types.



Hanomag R-335

Vanaf die tijd stond bij de meeste trekkers achter het type aanduiding de naam Combitrac. Volgens de documentatie uit die tijd betekent dat "de ideale combinatie van tractor en werktuigen".

Combitrac

In 1958 verandert de naam "Hanomag Hannover" door een fusie met Rheinstahl in "Rheinstahl Hanomag Hannover" en vanaf dit jaar tot 1961 kwam de R-540 met een vermogen van 50 pk op de markt. Dit type moest eigenlijk de types R-45 en R-55 vervangen waarvan de productie was gestopt in 1957. Van de R-540 zijn er in Nederland helaas maar weinig verkocht.



Hanomag R-540



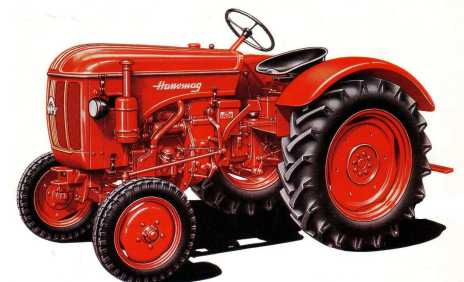
Hanomag R-425 overgangs model

In 1959 werd door Hanomag een nieuw systeem ontwikkeld waarmee een regelmatige ploegdiepte kon worden gerealiseerd. Dit zogenoemde Pilot systeem bestond uit twee looprollen die door een



Hanomag R-218 2^e versie

kabel met de regel hef boom was verbonden. Het systeem had bovendien een gunstig effect op de gewichtsoverdracht van de ploeg naar de achterwielen van de tractor. Ook verscheen er rond deze tijd nieuwe versie van de R-218 en het overgangsmodel van de R-425 werd vervangen voor een nieuw model met de ronde motorkap



Hanomag R-425



1960-1971

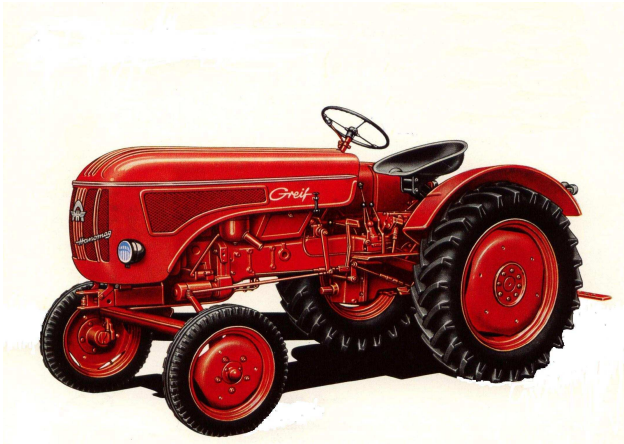
In 1960 vierde Rheinstahl-Hanomag zijn 125 jarig bestaan Tot hiertoe had de firma 200.000 trekkers gebouwd, waarvan de helft vanaf 1954. In dat jubileumjaar

verscheen de Hanomag R-545 op de markt met een vermogen van 60 pk. Uiterlijk en technisch nog bijna gelijk aan de R-45 en R-55 en er kwam een nieuwe serie, waarvan de benaming de prestaties en de degelijkheid aangaven.

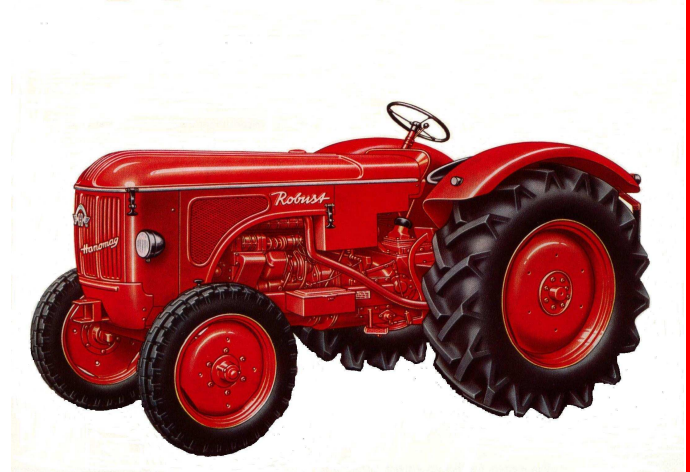


Hanomag R-545

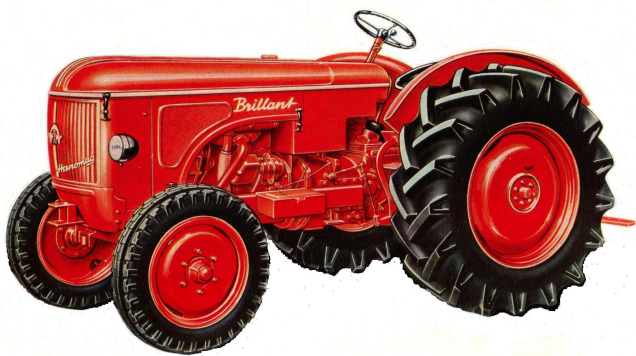
Voor de R-218 kwam de Greif C-115 in de plaats met de zelfde twee-cilinder tweetaktmotor, maar nu met een vermogen van 14 pk bij 2300 omw/min. Ook voor de R-440 en de R-445 viel het doek.



Hanomag Greif C-115



Hanomag Robust R-442



Hanomag Robust R-442-50 met een Roots-blower

Deze trekkers werden opgevolgd door de Brillant R-442 met een vermogen

van 42 pk bij 2200 omw/min en de Robust R-442-50 die eveneens als de R35-45 en de R-445 was uitgerust met een Roots Blower en leverde 42 of 50 pk bij 2200 omw/min. In dat zelfde jaar stopte Wervo NV uit Den Haag met de import van Hanomag en kwam het importeurschap in handen van H.J. Hoegen Dijkhof uit Doetinchem.

In 1961 werd de Granit R-332 aan het programma toegevoegd. Deze drie-cilinder had een vermogen van 32 pk bij 2200 omw/min. Voor de R-425 werd in 1962 de Hanomag Perfekt 300 met een twee-cilinder motor met een vermogen van 25 pk geïntroduceerd.



Hanomag Granit R-332

Met de komst van de Granit 500 van 38 pk en de Brillant 600 van 50 pk verdwenen de Granit R-332, de R-430, de Brillant R-442 en de Robust R442/50 van de markt. Rond die tijd werd in de bestaande motoren de voor-kamer vervangen door een wervelkamer. Op die manier kon er gemakkelijk tussen de 5 en 10 pk vermogen uit dezelfde motor worden gehaald.



Hanomag Granit-500

In 1963 ging de Union Hanomag Bautz al weer uit elkaar en stopt Bautz definitief met de bouw van trekkers. Naast de bestaande Perfekt 300 was er nu ook een Perfekt 400, de eerste Hanomag trekker met een vreemde motor.

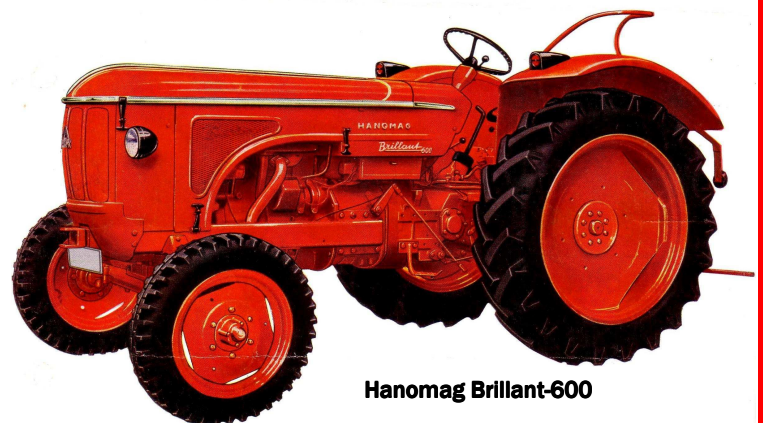


Hanomag Perfect-400



Hanomag Perfect-300

In 1962 besloten Hanomag en Bautz tot samenwerking bij de verkoop van trekkers en werktuigen en werd de Union Hanomag Bautz opgericht. Tevens zou Bautz zich beperken tot de bouw van lichte trekkers en zou Hanomag de C-115 Greif uit de productie nemen. Met de reeds eerder uit de productie genomen R-228 werd hiermee het tweetact diesel programma van Hanomag afgesloten.



Hanomag Brillant-600

Doordat Hanomag de motorfabriek van Borgward heeft overgenomen wordt deze trekker voorzien van een vier-cilinder D-301 Borgward motor van 32 pk. Deze motoren lagen vanaf 1964 ook in de Perfect 300(1) en in de Perfect 400(1) en werden voor het laatst gebruikt tot 1969 in de Perfect 400E.

In 1964 werd ook de Robust 800 met een vermogen van 75 pk aan het bestaande programma toegevoegd. Deze zware tractor was bijzonder geschikt als sleeptrekker in de bosbouw. Met de komst van de Robust 800 werd de nog bestaande R-545 uit de productie genomen.



Hanomag Robust 800



Hanomag Perfekt 400(1)

In de loop der jaren werden de trekkers wat gewijzigd wat betreft het toerental en vermogen en vanaf 1964 verschenen er twee nieuwe modellen.

De Perfect 300(1) nu met een viercilinder motor, hoofdzakelijk gemaakt voor de Duitse markt en de Perfect 400 (1). De nieuwe tractoren kregen een vierkante motorkap met ingebouwde koplampen.



Hanomag Perfekt 300(1)



Hanomag Granit 500(1)

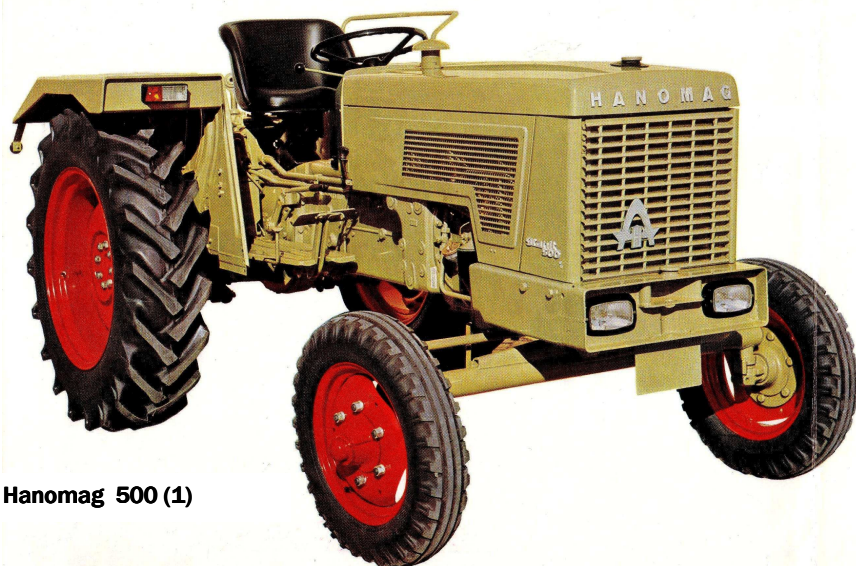
Verder waren er weinig veranderingen en bleef het vermogen gelijk. In 1966 vond deze verandering ook plaats bij de Granit 500, die kwam nu ook met een nieuwe drie-cilinder motor.

Vanaf 1967/68 waren alle Hanomags van nieuwe motoren voorzien en in Duitsland kregen allen een blauw-groene kleur en de tractors voor de export naar Nederland kregen een geel-groene kleur. Vanaf 1967 waren in Nederland



Hanomag Perfekt 400 E

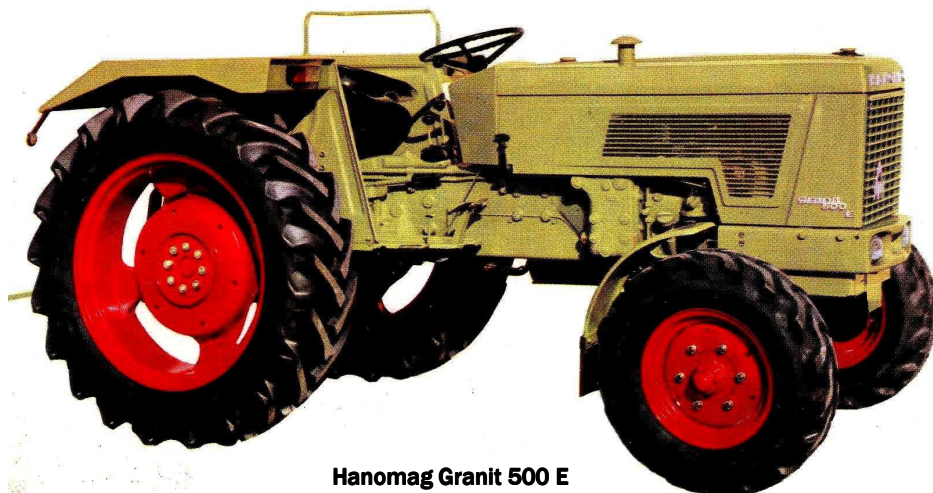
de volgende types leverbaar, de Perfekt 400 (1) een vier-cilinder van 32 pk, de Perfekt 400 E een vier-cilinder van 34 pk, de Granit 500 (1) met een drie-



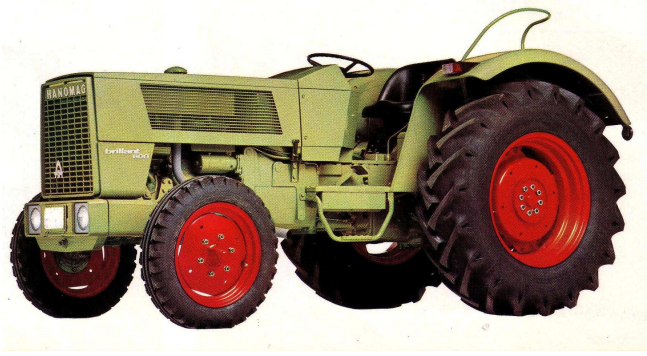
Hanomag 500 (1)

cilinder van 40 pk, de Granit 500 E een drie-cilinder van 48 pk, de Brillant 600(1) een vier-cilinder van 58 pk, de Brillant 700 een zes-cilinder van 68 pk en de Robust 900 een zes-cilinder van 85 pk. De laatste drie waren ook leverbaar met voorwielaandrijving "Alrad" en kregen achter de type aanduiding een A. In 1969 vonden nog

enkele veranderingen plaats. Het importeurschap van Hanomag dat tot nu toe in handen was van H.J. Hoegen-Dijkhof uit Doetinchem ging naar de Motrac N.V. in Zutpen en werden de vermogens van de Brillant 600(1), Brillant 700 en de Robust 900 opgeschroefd van respectievelijk 58, 68 en 65 pk naar 62, 75 en 92 DIN pk.



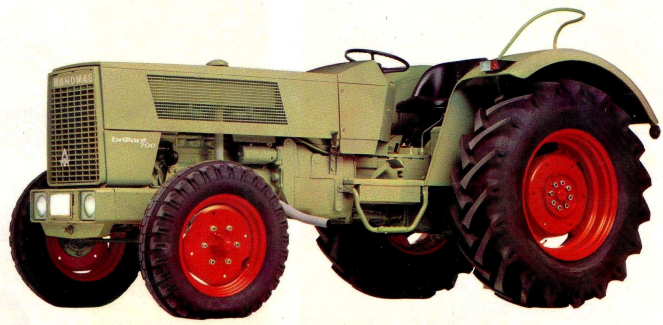
Hanomag Granit 500 E



Hanomag Brilliant 600 (1)



Hanomag Brilliant 700



Hanomag Robust 900

Met deze verandering verdween de nog bestaande Robust 800 van de markt. De vanaf 1964 gelanceerde modellenreeks lag slecht in de markt en na een in totaal 250.000 tractoren te hebben verkocht, besloot Rheinstahl Hanomag Hannover de productie van de tractoren vanaf 31 maart 1971 te staken. Hanomag Henschel, producent van vrachtauto's werd overgenomen door Daimler-Benz en de divisie rupsvoertuigen werd overgenomen door Massey-Ferguson. Uiteindelijk kwam Hanomag in 1989 in handen van het Japanse concern Komatsu.



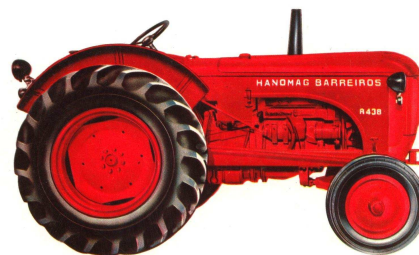
RHEINSTAHL
HANOMAG
HANNOVER



De zwaardere types zoals de Brilliant 600 (1), 700 en de Robust 900 werden ook met vier- wielaandrijving geleverd.

Barreiros

Eduard Barreiros, de oprichter van Barreiros-Diesel werd op 24 oktober 1919 geboren in Grundi-s (Spanje). Eduardo Barreiros was zeer geïnteresseerd in motoren. In 1954 openden de gebroeders Barreiros een nieuwe fabriek waar motoren geproduceerd werden voor vrachtwagens en trekkers. Na eerst een licentieverdrag te hebben afgesloten voor de licentiebouw van versnellingsbakken van David-Brown sloot Barreiros-diesel S.A. in 1959 een licentieverdrag met Rheinstahl Hanomag Hannover voor de Tempo "lieferwagen" en tractoren, 75% Barreiros 25% Hanomag. De eerste Hanomag-Barreiros tractoren werden samen gebouwd met Hanomag. In 1961 werden de Hanomag-Barreiros tractoren voor 100% bij Barreiros in Spanje gebouwd. De eerste serie bestond o.a. uit de R 335, de R 440 en de R 545, het model van deze trekkers was ongeveer gelijk aan de Duitse Hanomag exportmodellen. De Hanomag- Barreiros tractoren zoals bijvoorbeeld de R- 438 en de R-545 vonden in Spanje veel afnemers. Tot en met 1969 werden ongeveer 36.000 Hanomag-Barreiros tractors geproduceerd met een Barreiros motor in licentie gebouwd, deze waren uiteraard alleen voor de Spaanse markt bedoeld. In 1969 verkocht Barreiros zijn bedrijf aan het Amerikaanse Chrysler. De naam Hanomag verdween van de motorkap van de trekkers. Sommige types werden gewoon verder gebouwd zoals de R-350 en de R-545 die er in allerlei uitvoeringen zijn geweest. Ze werden nu verkocht onder de naam Barreiros. Er verschenen ook modellen die niet op het Hanomag model gebaseerd waren, wel zaten er in bepaalde types licentie Hanomag onderdelen verwerkt. De laatste Barreiros tractoren zijn tot in de jaren 80 geproduceerd.



Hanomag Barreiros R-438



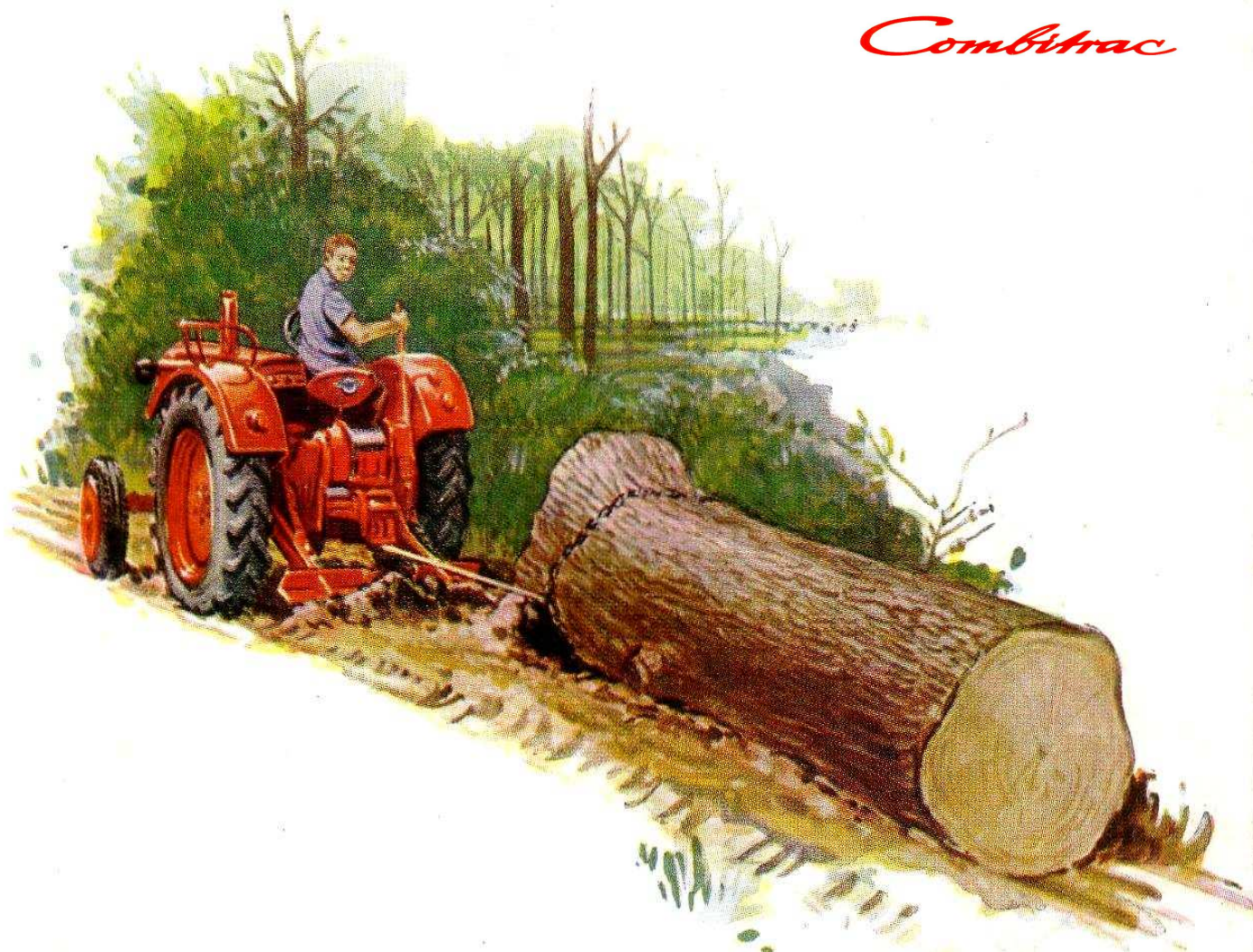
Barreiros 7000



Hanomag Barreiros R-545

Hanomag R-430

Combitrac



45 Jaar ervaring in de landbouwtechniek

**hebben ertoe geleid dat de Hanomag-trekker een
wereldnaam verworven heeft.**

HANOMAG-HANNOVER

**Import: Wervo NV. - Den Haag
Telefoon K 1700-555800**





A. Mol.
Met dank aan A. van Strien en E. de Feijter

© OTMMZ 2010