



Allis-Chalmers



De historie van Allis-Chalmers



Allis-Chalmers, afkomstig uit Milwaukee is een van de bekendste Amerikaanse producenten van tractoren, van de jaren 30 tot aan de jaren 60. Voor die tijd stelde Allis-Chalmers niet veel voor alhoewel de firma al in de 19^e eeuw actief was met het bouwen van landbouwmachines en stoommachines. De story van Allis-Chalmers begint in 1847 wanneer Edward Phelps Allis een 24 jarige jonge student uit New-York een fabriek begint (Edward P. Allis and Co). Het assortiment bestaat voornamelijk uit mobiele-molens waterraderen, molenstenen, schroefassen en scheepsschroeven. In 1869 breidt de firma haar activiteiten uit naar stoomkracht. Inmiddels is de productiviteit verplaatst naar West Allis in Wisconsin. 20 jaar later, in 1889, sterft Edward Allis en de onderneming wordt voortgezet door Edward Reynolds een stoomdeskundige die al van 1877 werkzaam is bij het bedrijf.

Door een toevallige ontmoeting tussen Reynolds en William Chalmers, van de Fraser and Chalmers Company, wordt in 1901 de Allis-Chalmers Company opgericht. De firma maakt in 1906 zijn debuut door de introductie van de eerste stoomturbine. Allis-Chalmers echter blijft te lang voortborduren op de zware stoommachines waardoor en mede door de Amerikaanse recessie, in 1913, in zwaar vaarwater terecht komt. Er volgt een reorganisatie en Generaal Otto Falk wordt de nieuwe directeur van de Company. Met een persoonlijke belangstelling voor de landbouw besluit hij om het roer om te gooien in die richting, waardoor Allis-Chalmers van de ondergang is gered.



Allis-Chalmers 10-18

Vanaf 1914 besluit ook Allis-Chalmers zich op de markt van landbouwtrekkers te begeven. Het eerste type de 10-18 is een driewiel-tractor met een liggende 2-cilinder motor die dwars op het frame is geplaatst.

Hij levert 10 pk aan de trekstang en 18 pk aan de riemschijf bij 720 omw. per min, De tractor wordt gestart op benzine en wanneer de motor op bedrijfstemperatuur is wordt er overgeschakeld naar kerosine. De reden voor deze procedure is gewoon omdat kerosine goedkoper is dan benzine. Van dit type zijn er tussen 1914 en 1921 2700 geproduceerd. Sommige hiervan werden per postorder besteld en geëxporteerd naar andere landen, waaronder Frankrijk. De 10-18 werd daar verkocht als Globe tractor. De vraag naar de 10-18 bleef maar matig. Andere fabrikanten hadden inmiddels hun machines verbeterd.

In 1918 volgde het type 6-12 met een verticale 4-cilinder Le Roi 2-C motor in lijn, 800 omw. per min, 6 tot 12 pk. De tractor had twee grote aangedreven voorwielen en één gestuurd achterwiel. Eigenlijk was het meer een gemotoriseerde ploeg zoals er wel meer op de markt zijn geweest maar dan ettelijke jaren eerder. De motor is boven de voorwielen geplaatst om de juiste trekkracht te verkrijgen. In 1919 wordt het achterwiel vervangen door een achteras met twee wielen.



Allis-Chalmers 6-12 (1919)

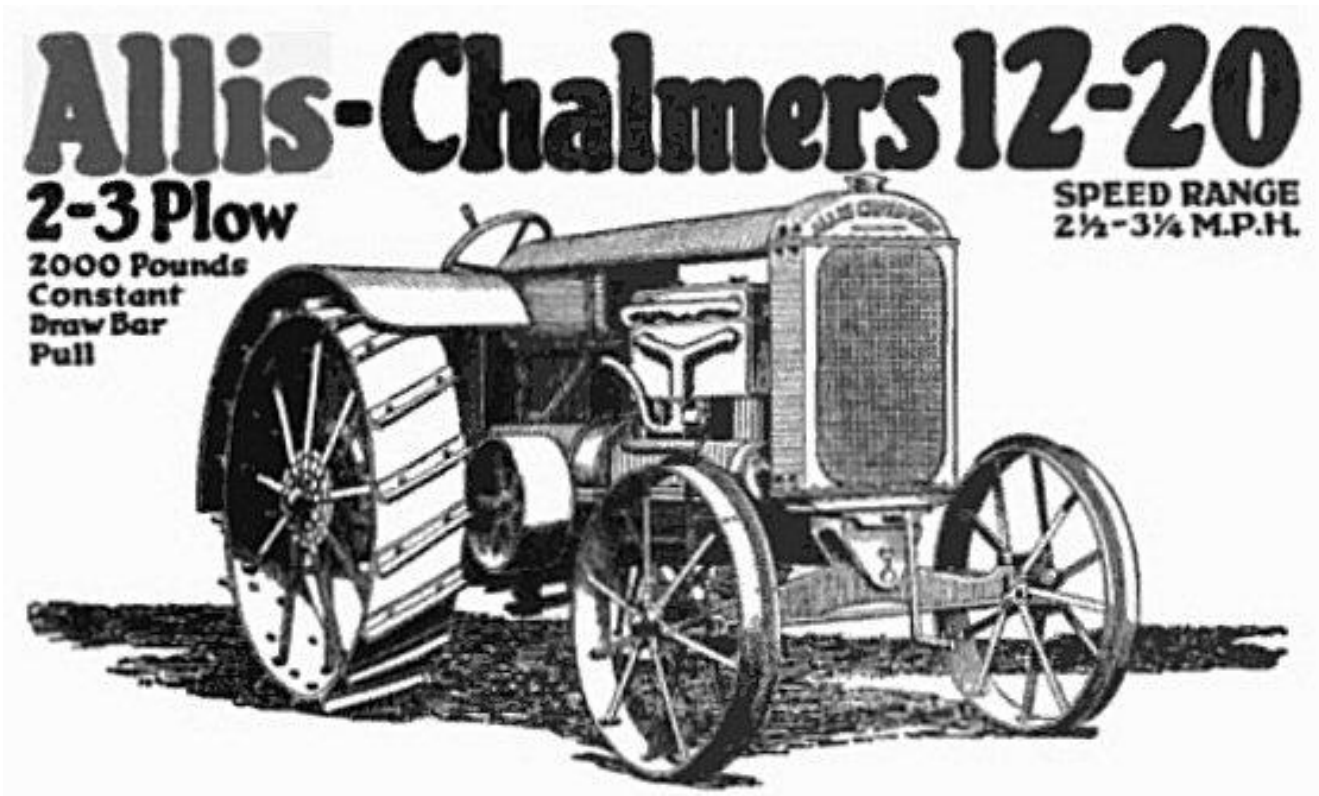


Allis-Chalmers 18-30

Het model 15-30, dat in 1919 wordt uitgebracht wordt al snel omgedoopt tot 18-30 en die wordt vanaf 1921 vervangen door de 20-35, wat gewoon een geüploade 18-30 is. Hoewel de 4-cilinder tractor heel wat meer trekkracht levert blijft en is het toch een zware tractor en hangt er een flink prijskaartje aan in vergelijking met andere fabrikanten.



Om de concurrentie aan te gaan besluit de firma om een tractor te gaan bouwen voor de middenklasse en introduceert een lichtere trekker de 12-20 die al spoedig wordt omgedoopt tot de 15-25. Nog even voor de duidelijkheid het eerste getal geeft het vermogen aan de trekhaak aan en het tweede getal in de typeaanduiding is het vermogen gemeten aan het vlieg wiel.



Ondanks alle pogingen om een goede tractor op de markt te brengen loopt het marktaandeel achter bij de andere fabrikanten en blijft Allis-Chalmers tot voor 1930 een kleine speler op de Amerikaanse markt. Eén van de oorzaken hiervoor was het te lang blijven produceren van de driewielers en motorploegen waarmee andere fabrikanten allang mee waren gestopt. De kwaliteit van de trekkers was nou ook niet om over naar huis te schrijven. Een andere oorzaak was de prijsverhouding ten opzichte van andere fabrikanten en dan met name met die van Ford, die al een hele concurrentie-slag aan het leveren was met I.H.C. De concurrentie werd zo hevig dat Allis-Chalmers vanaf 1922 de productie voor enige tijd stil legde.



Allis-Chalmers 15-25

Nog een belangrijke reden, misschien was dat wel de belangrijkste van allemaal is dat Allis-Chalmers achter bleef op de markt omdat Allis-Chalmers in die tijd nog geen dealernetwerk had. Andere fabrikanten hadden al contracten afgesloten om producten te leveren voor oorlogsdoeleinden van de 1^e wereldoorlog 1914-1918.

Door de lage verkoopcijfers komt Allis-Chalmers in 1926 weer in zwaar weer terecht. Allis-Chalmers directeur, Otto Valk speelt met de gedachte, nadat er de afgelopen 12 jaar voortdurend verlies was geleden, om de

hele tractordivisie maar op te doeken. Uiteindelijk neemt hij het besluit om Harry Merritt aan te stellen als hoofd van de tractordivisie. Merritt krijgt de opdracht om alles zo te reorganiseren dat het bedrijf de kans krijgt om er weer bovenop te komen. Harry Merritt liet een bestaande 20-35 uit elkaar halen, om alle onderdelen goed te kunnen be-



Allis-Chalmers 20-25

studeren. Hij bekeek ze één voor één om er achter te komen welke onderdelen er beter en goedkoper kunnen worden geproduceerd. Na deze procedure kon de tractor voor bijna de helft van de prijs worden aangeboden. Een Allis-Chalmers 20-35, die normaal bijna 2000 dollar kost, wordt nu aangeboden voor bijna de helft van de prijs. Deze beslissing had resultaat en de verkoopcijfers groeiden aanzienlijk. Van het type 20-35, die later is omgedoopt in het type E-25-40 zijn er tijdens zijn productieperiode, van meer dan 20 jaar, ongeveer 19.000 stuks geproduceerd.



Aan het einde van de naoorlogse groei waren er veel faillissementen en fusies in de tractor-industrie en Allis-Chalmers breidde uit door andere bedrijven over te nemen, onder andere de Monarch Tractor Company uit Wisconsin (van de Monarch-rupsvoertuigen) en in 1931 de Advance-Rumly Thresher Company uit La-Porte, Indiana, (van de legendarische reeks Oil Pull-tractoren). Hierdoor kreeg de tractorproductie een niet geringe stimulans.

De History van de U die eind 1929 wordt geïntroduceerd is het vermelden waard. Toen Henry Ford zich eind jaren 20 zich terugtrok uit de Amerikaanse tractorsector besloot een groep Fordsondealers een samenwerkingsverband aan te gaan. Allis-Chalmers werd uitgenodigd om mee te doen en zo ontstond de United Tractor Equipment Company met het hoofdkwartier in Chicago. Er werd besloten dat Allis-Chalmers de productie van de tractoren op zich neemt en de aangesloten dealers, 31 in het totaal, zullen de tractoren gaan verkopen. De United tractor wordt uitgerust met een 4-cilinder benzine motor van Continental met een vermogen van ongeveer 31 pk. Het aantal versnellingen is drie.

Lang heeft de samenwerking niet geduurd, net nog geen jaar. Allis-Chalmers neemt naast de productie nu ook de marketing op zich. De United bleef, alleen werd de naam veranderd in Allis-Chalmers U



Allis-Chalmers United

Eind jaren twintig en in het begin van de dertiger jaren vinden er twee belangrijke ontwikkelingen plaats, waarmee Allis-Chalmers zijn succes te danken heeft. De eerste ontwikkeling zijn de luchtbanden (1931-1932).

Begin jaren 30 wordt er hard gewerkt aan de verbetering van de tractorwielen. De wielen zijn nog steeds van ijzer en vaak voorzien van scherpe punten om meer grip te verkrijgen op het land.

Op het land voldeed dit prima maar op de weg werd hierdoor veel schade aan het wegdek berokkend. Vanuit overheidsinstanties kwamen steeds meer klachten hierover. Nu was het zo dat luchtbanden in die tijd niet helemaal onbekend waren. Vrachtwagen reden er al geruime tijd mee rond en er waren al enkele tractorfabrikanten, o.a. Lanz en Hanomag, aan het experimenteren en deze banden gebruikten voor hun tractors die werden ingezet bij transportwerkzaamheden. Maar deze banden waren niet geschikt voor op het land, ze hadden te weinig grip en maakten diepe sporen op de akker. Allis-Chalmers speelt hier op in en probeert hierin verandering te brengen. AC maakt gebruik van vliegtuigbanden.



Om de banden te promoten werden er baanraces gehouden met een Allis-Chalmers U

De eerste resultaten zijn behoorlijk en na enkele aanpassingen zijn ze klaar om in productie te gaan. De boeren echter, waren niet zo gecharmeerd van de nieuwe banden. Ze vonden dat er te weinig grip op zat en ze waren bang dat de banden snel lek zouden gaan. Allis-Chalmers en bandenfabrikant Firestone losten dit probleem op door de vliegtuigbanden op een lage spanning te zetten. Dit werkte zeer succesvol want door de lage spanning vervormde de band enigszins mee met de oneffenheden van de grond, waardoor er een betere grip ontstond. Om de banden te promoten haalde Allis-Chalmers allerlei stunts uit. Zo werd er met een Allis-Chalmers U, voorzien van luchtbanden, met een opgevoerde motor en een versnellingsbak met een extra hoge wegversnelling, vanaf Milwaukee naar Chicago gereden.

Het traject van 141 km werd gereden in iets meer dan 5 uur. Vaak wordt er ook deel genomen aan wegraces, op de plaatselijke paardenrenbanen in de U.S.A. Meestal wordt er voor deze speciale gelegenheid een coureur ingehuurd. Zo haalde Barney Oldfield, een autocoureur, een wereldrecord van 103 km/u. Later is dat record nog een keer verbeterd naar 108 km/u. Meestal werden de races georganiseerd in samenwerking met landbouworganisaties met daarnaast een landbouwshow of tentoonstelling. Voor de boeren was dit een hele sensatie en kwamen uit alle windstreken om dit spektakel te zien. Een goede stunt want de boeren raakten steeds meer vertrouwd met de luchtbanden waardoor het septische gevoel over de luchtbanden enigszins verdween. In 1936 is dan ook het overgrote deel van de geleverde tractoren uitgerust met luchtbanden.



Allis-Chalmers E-25-40 de opvolger van de 20-35 die ook in het begin van de 30 op de markt kwam.

De tweede verandering is de nieuwe kleur. Hierover doet het volgende verhaal de ronde. Merritt was op zakenreis in Californië en de afzienbare vlaktes met Californische papaver fascineerde hem. Hij nam een bosje bloemen van deze papavers mee naar Milwaukee en schreeuwde die wordt de nieuwe kleur van Allis-Chalmers.

De kleur was, je raad het al, was -'Persian Oranje'-. De felle oranje kleur moest de tractors onderscheiden ten opzichte van hun concurrenten. Een simpel truc maar die werkte wel. Want andere fabrikanten volgden al ras het voorbeeld van Allis-Chalmers door hun tractors ook van allerlei opvallende kleuren te voorzien.



Allis-Chalmers U

De U is met een gewicht van 2450 kg een vrij zware standard trekker, d.w.z geen verstelbare spoorbreedte en een lage bodem vrijheid. Hij is dus meer geschikt voor ploegwerk en andere grondbewerkingen of voor het aandrijven van een niet al te zware dorskast. Hij is minder geschikt voor het werk tussen de gewassen. In de eerste jaren heeft de U de 4-cilinder Continental-motor van de United. In 1932 krijgt hij een 4-cilindermotor van eigen fabricaat. De UM motor wordt eerst ontwikkelt door Waukesha en daarna in productie gebouwd door Allis-Chalmers zelf. Deze kopklepper is een grote verbetering, meer vermogen en hij is nog zuiniger ook. Het volume van de motor is 4900 cc met een vermogen van 39 pk bij 1200 omw/min. Aan het eind van zijn productieperiode, in 1944, is het cilinderinhoud 5200 cc en het vermogen is opgewaardeerd naar 42 pk. De U wordt gestart met de slinger, van een elektrische installatie is niet of nauwelijks sprake.

IMPORTEUR: C.V. $\forall$ H INDUSTRIEELE & HANDELMAATSCHAPPIJ

LOUIS REIJS

AMSTERDAM-N. - MEEUWENLAAN 98-100 - TELEFOON 60401

Een rempedaal is er niet en er zijn ook geen onafhankelijke remmen. Er is alleen aan de linkerzijde naast de bestuurders zitplaats een grote hendel om te remmen. Een aftakas is wel verkrijgbaar maar standaard zit er geen op. Voor boeren die nauwelijks of niet op de weg komen is de U nog steeds leverbaar met ijzeren wielen. De vierde versnelling is dan wel geblokkeerd waardoor men enkel maar over 3 versnellingen kan beschikken.

Om niet achter te blijven bij de andere fabrikanten zoals Case, John-Deere of I.H.C. verschijnt er in 1930 ook een row-crop uitvoering van de U, als type UC, ook wel All-crop genoemd. Om wat voor reden dan ook is het geen succes. Er zijn er in het totaal maar 500 van gemaakt en van de U 23.000. Sinds de dertiger jaren is Allis-Chalmers al vertegenwoordigd in ons land en wordt geïmporteerd door Louis Reyners uit Amsterdam.



Allis-Chalmers UC

Vanaf 1919 tot 1933 zijn er in het totaal 28.000 stuks tractoren gemaakt. Voor Amerikaanse begrippen niet echt veel. Maar vanaf 1933 verandert dat drastisch. Precies op het diepste punt van de recessie die er op dat moment heerst komt Allis-Chalmers met de WC op de markt. Deze lichtere trekker zou tot 1948 in productie blijven.

De WC is het de eerste row-crop trekker van Allis-Chalmers die een vermogen heeft om een twee-schaarploeg te kunnen trekken. De tractor is uitgerust met een 4-cilinder kopklepmotor met een vermogen van 27 pk bij 1300 omw/min en heeft een cilinderinhoud van 3294 cc. Duidelijk minder dan de U. Opmerkelijk bij deze tractor is dat de boring van de cilinder gelijk is aan de slag. Deze is 102 X 102 mm (vierkante boring/slag). Dit is heel bijzonder want dat is bij een trekker bijna nog nooit vertoond.



Allis-Chalmers WC onstyled.



Allis-Chalmers WC

zeer scherp draaien. Maar op de weg heb je beide handen nodig om te remmen en moet je het stuur loslaten. Levensgevaarlijk, je kan enkel maar hopen dat de remmen goed zijn afgesteld dat ze gelijktijdig remmen anders heb je toch een probleem denk ik. Net als de U wordt de WC nog gestart met de slinger en kan ook nog worden geleverd met ijzeren wielen In 1938 krijgt de WC een nieuw facelift waardoor de trekker nog aantrekkelijker wordt.

Hoewel de concurrentie groot is van onder meer de John-Deere A en B, de Farmall F-20 en de Case CC en vele anderen wordt de WC een groot succes. Van 1933 tot 1948 zijn er 178.000 geproduceerd. Naast het type WC wordt het model WF, een standardversie van de WC uitgebracht. Deze is bedoeld voor het loggere werk en heeft ook een grotere draaicirkel nodig op te keren. De meeste technische eigenschappen van de WC zijn ook op de WF van toepassing. Alleen de styling blijft bij de WF



Allis-Chalmers WF onstyled

nog even achterwege en komt pas in 1940 aan de beurt Beide tractoren werden veel gebruikt voor de All-crop getrokken maaidorser.



Allis-Chalmers WF

Vanaf 1936 wordt het model E vervangen door de A. Duidelijke verschillen zijn er niet alleen is het motorvermogen gestegen van 40 pk van de E naar 44 pk voor de A.



Allis-Chalmers A-30-44

Hiermee is de A op dit moment de zwaarste tractor die Allis-Chalmers in zijn programma heeft. Vele eigenschappen van de A komen voort uit de tijd van de 15-30. De 15-30 is uitgekomen in 1919 en is opgewaardeerd in 1920 tot de 18-30 en in 1921 wordt de typeaanduiding 20-35. In 1930 weer deze nog eens omgedoopt tot de E en nu vanaf 1936 tot

het type A. Waarom dit type nog is uitgebracht is mij niet precies duidelijk want trekkers zoals de A zijn enigszins overbodig geworden nu de gemotoriseerde combines in opkomst zijn. De A bleef in productie tot 1942.

Een bekende populaire trekker die in 1937 op de markt komt is het type B 'One row all Purpose'. De eerste 97 tractoren werden uitgerust met een Waukesha FA benzinemotor met een vermogen van 18 pk en een cilinderinhoud van 1902 cc. Vanaf 1938 krijgt de B een 4-cilindermotor uit eigen fabriek met een vermogen van 21 pk en



Allis-Chalmers B

volume van 2045 cc. De tractoren zijn zowel leverbaar met een benzine of met een petroleummotor. Bij een benzine motor begint het motornummer met KA en bij een motor die geschikt is voor petroleum met PA. Het aantal versnellingen is 3 met 1 achteruit. De eerste B-modellen hebben nog geen rempedalen en moeten het net als de WC met twee handbediende remmen doen. Van een hefinrichting is er in de eerste periode ook nog geen sprake evenals een startinstallatie. De B is een lichte goedkope tractor die speciaal is ontworpen voor verplegingswerk en rijcultuur.



Allis-Chalmers B nog steeds op ijzer leverbaar

Speciaal bedoeld voor de kleine en midden bedrijven. Deze goedkope tractor maakt het mogelijk om op die bedrijven het paard voor een tractor te vervangen. Na verloop van tijd kan er als optie ook een elektrische installatie worden geleverd met verlichting en een startmotor. De handremmen zijn verdwenen en de tractor heeft twee onafhankelijke remmen bediend doormiddel van voetpedalen.



Allis-Chalmers B Na 1948 werd de gebogen vooras vervangen door een rechte vooras.

De betrouwbaarheid van de B is legendarisch. Dat was trouwens bij bijna alle Amerikaanse trekkers die rond die tijd werden gebouwd. De motor is bijna onverwoestbaar. Het enige zwakke punt is de gebogen vooras die durfde weleens te breken. Vandaar dat deze in 1948 wordt vervangen door een recht exemplaar.

Van de B is er ook nog een smalspooruitvoering geweest. Meestal werd er door de plaatselijke dealer of smid een regulier model omgebouwd maar ze waren wel leverbaar.



Allis-Chalmers RC

Met de komst van de Ferguson TE-20, Ford 8N en dat soort trekkers die op dit moment de markt bepalen wordt de B niet langer gezien als een geduchte concurrent. In 1957 wordt de productie van de B gestaakt. In die 20 jaar dat de B op de markt was zijn er in het totaal 127.186 stuks van gebouwd.

Naast de B komt in 1939 het type RC op de markt. Deze heeft de motor van de B en het frame is gebaseerd op dat van de WC. Het is de bedoeling, dat hierdoor dezelfde werktuigen aan of onder kunnen hangen zoals bij de WC.

Maar achteraf bleek de motor van de RC hiervoor te licht. Een succes was de RC echter niet. Tijdens zijn productieperiode die slechts twee jaar duurde, van 1939 tot 1941, zijn er 5500 van verkocht.



Allis-Chalmers C

De opvolger van de RC, het model C die al in 1940 op de markt kwam, ligt wel beter in de markt dan zijn voorganger. Maar het blijft een opgevaardeerde B. De C is leverbaar met een smalle vooras met twee wielen kort naast elkaar. De wielen zijn enigszins schuin geplaatst om vollopen de voorkomen. De

trekker is hierdoor zeer wendbaar en heeft maar een korte draaicirkel nodig. Bovendien is de trekker goedkoop namelijk 1200 dollar. De motor is een 4-cilinder benzine/petroleum-kopklepmotor met een vermogen van 23 pk bij 1500 omw/min. De C heeft 3 versnellingen vooruit en 1 achteruit en blijft in productie tot 1949 en wordt opgevolgd door het model CA.

De verschillen tussen de CA en de C zijn gering. De CA heeft wat grotere wielen en heeft de stuurstang net als de C links naast de motor lopen. Dat zal wel te maken hebben met de verwisselbare vooras. Er is een keuze tussen een smalle vooras of een verstelbare brede vooras. Het vermogen van de



Allis-Chalmers CA

motor is 26/28 pk. Je vraagt je dan ook wel eens af waarom weer een ander model. Optisch gezien zijn het vrijwel dezelfde tractoren, alleen de CA heeft een versnelling meer, n.l. 4. Beide modellen hebben een 12 volt elektrische startinstallatie en verlichting. Ondanks de 12 Volts installatie wordt de ontsteking verzorgd door een magneet met afslagkoppeling.

Ze zijn allebei voorzien van een aftakas. De CA heeft een apart systeem voor de doordraaiende aftakas. Doormiddel van een handkoppeling is het mogelijk om de rechteraandrijfas te ontkoppelen. Schijnt dat de CA ook nog een tijdje vanuit Engeland is verkocht met een Perkins P-3 dieselmotor. In 1958 wordt de productie van de CA beëindigd.

In tegenstelling tot vele andere tractorfabrikanten die het in de crisis van de dertiger jaren zwaar te verduren hadden komt Allis-Chalmers beter uit de crisis dan er voor. De firma behoort nu al bij de 5 grootste op de wereldranglijst van tractorfabrikanten. In de oorlogsjaren van 40-45 ligt de productie van tractoren nagenoeg stil. Er is een schaarste aan



Allis-Chalmers G het zicht op het werk is zeer goed

materiaal en brandstof. Wat er is wordt zoveel mogelijk gebruikt voor de defensie. Net als andere fabrikanten richt Allis-Chalmers zich zoveel mogelijk op het produceren van producten die nodig zijn voor het leger. Na de oorlog wordt de tractorproductie weer hervat al duurt het zeker nog een paar jaar voor de schaarste aan materiaal voorbij is.

Een lichte verplegingstrekker waarvan de bouw nogal wat afwijkt ten opzichte van een reguliere landbouwtractor is de Allis-Chalmers G. Dit model heeft namelijk de motor achter de achteras en de bestuurder zitten. De achteras en de vooras zijn verbonden door twee naar boven gebogen stalen buizen. Aan de voorzijde is een plaat bevestigd waarop zich het stuurhuis bevindt. Door de toepassing van de lange fusees is de vrije ruimte onder de tractor groot. Dat maakt de G juist zo geschikt om er werktuigen onder te hangen. Het zicht op het werk is zeer goed. De aanbouwwerktuigen moesten via een mechanisch stelsel met de hand worden opgelicht. De G wordt aangedreven door 4-cilinder zijklepbenzinemotor van Continental, type N-62 en levert een vermogen van 12 pk.



Allis-Chalmers G de motor zit boven de achteras

In de periode van 1948 tot 1955 zijn er toch 29.036 verkocht. Later zijn er door andere fabrikanten ook diverse werktuigdragers gemaakt maar toen had Allis-Chalmers zijn succes al te pakken.

In 1948 wordt de succesvolle WC opgevolgd door de WD. Het standard type blijft nog tot 1951 in productie, waarschijnlijk omdat er voor de WF geen vervangende tractor voor handen is. Zo op het oog lijkt de WD dezelfde tractor als een WC maar technisch zijn er nogal wat dingen veranderd. Het volume van de motor is verruimd en het toerental is omhoog gegaan en het vermogen is gestegen naar 34 pk. De onafhankelijke handkoppeling, werkend in een oliebad, werkt alleen als rijkoppeling. De aftakas draait gewoon door. Het normale voetkoppelingspedaal zet zowel de versnellingsbak als de aftakas stil.



Allis-Chalmers WD

Dit systeem is goed bestand tegen zwaar misbruik van de koppeling. Het voorkomt het werken met slippende koppeling. De volgende verbetering is het verstellen van de spoorbreedte van de achterwielen. Zonder blokken of een krik en met weinig inspanning is het mogelijk door motorkracht de spoorbreedte te veranderen. Het maakt niet uit waar je bent. De hef-inrichting is naast gewichtsoverdracht tevens diepte regelend. Het is een ander systeem dan bij Ferguson maar het werkt bijna evengoed.

De onhandige en gevaarlijke handbediende remmen zijn vervangen door de traditionele rempedalen. Aan het eind van zijn productieperiode (1953) wordt de magneetontsteking vervangen door een bobine. In het totaal zijn er 131.273 van het type WD geproduceerd.



De opvolger die vanaf 1953 op de markt verschijnt is de WD-45. Verkrijgbaar in benzine/petroleum, L.P.G. en dieseluitleiding, met een smalle of een brede verstelbare vooras.

De petroleum versie met een volume van 3703 cc levert een vermogen van maar liefs 45 pk bij 1400 toeren. Dat is hoofdzakelijk te danken aan de verlenging van de slag, de boring is ongewijzigd. De dieseluitleiding heeft een 6-cilinder Buda motor met een cilinderinhoud van 3764 cc. De motor



Allis-Chalmers WD-45 Benz / petr uitleiding

levert een vermogen van 43 pk bij 1400 omw/min. Een prachtige motor zo'n 6-cilinder. Allis-Chalmers was vrij laat om met zijn tractor met een dieselmotor uit te rusten. Dit had vrijwel te maken met de lage olieprijs daar in Amerika want in Europa is rond die tijd een dieseltractor al heel gewoon.

De WD 45 is voorzien van de nieuwste snufjes zoals Snap-Coupler of liever gezegd een automatisch aankoppel systeem. Je rijdt met de tractor achteruit tegen een trekoog van een werktuig en door een kliksysteem klikt hij automatisch dicht. Als optie is de WD-45 al leverbaar met stuurbevestiging.

Ondanks zijn korte productieperiode (1953-1957) zijn er toch nog 90.382 van verkocht. Vermoedelijk is de WD-45 te vroeg uit de productie genomen want toen zijn opvolger de D-17 op de markt kwam was er nog volop vraag naar deze legendarische tractor.



Allis-Chalmers WD-45 met een 6-cilinder Buda-motor

Ergens wel begrijpelijk want een WD-45 is een trekker zonder toeters en belen. Alles wat er opzit is functioneel. Ze hebben een relatief grote trekkracht, een diepteregeling en een automatische-spoorbreedte verstelling. Het zit er allemaal op, alleen jammer dat er maar 4 versnellingen opzitten. Ook in ons land zijn er nog vrij veel van dit type

verkocht. Het was trouwens zo dat na 1950 de WD-45 de best verkochte Amerikaanse trekker hier in Nederland was. Van de dieselvesie zijn er in ons land maar een stuk of 7 verkocht. De WD-45 is de laatste Amerikaanse Allis-Chalmers die er hier in ons land is verkocht. Was bijna de laatste maar daarover later meer. Door de stijgende koers van de dollar en de ontwikkeling van de Europese tractors op de markt was het niet meer interessant om trekkers uit Amerika over te laten komen. Een ander aspect was dat de Europese tractoren beter voldeden aan de eisen van de Europese boer.

Vanaf 1948 is Allis-Chalmers ook productief in Europa en start een fabriek in Totton (Engeland) en vanaf 1959 met de overname van Vendeuvre begint men ook in Frankrijk met de productie van tractoren. Maar daarover later meer. We gaan eerst verder met de Amerikaanse D-serie.



Allis-Chalmers D-14

1957



Allis-Chalmers D-17

De D-serie

Vanaf 1957 komt de D-serie op de markt. Zowel uiterlijk als innerlijk hebben ze een behoorlijke verandering ondergaan. Alle motoren, of het nu benzine, L.P.G. of diesel is die voor deze serie zijn gebruikt zijn van eigen fabricaat. De eerste modellen die op de markt verschijnen zijn de D-14 en de D-17 met een vermogen van respectievelijk 37 en 63 pk. De D-14 kan alleen maar worden geleverd met een 4-cilinder benzine of een L.P.G. motor, een dieseluitvoering is er niet. Het type D-17 kan beschikken over een 4-cilinder benzine of L.P.G. motor of een 6-cilinder diesel-motor.



Allis-Chalmers D-10

Vanaf 1959 wordt de serie uitgebreid met de D-10 en de D-12, beiden met een vermogen van 31 pk. Ook voor deze twee is geen dieselmotor beschikbaar. Volgens mij hebben zowel de D-14, de D12 en de D-10 nog maar weinig technische veranderingen ondergaan, want neem nou de versnellingsbak die bestaat nog steeds uit 4 versnellingen vooruit en 1 achteruit. Vandaar dat in 1960 het type D-14 wordt vervangen door de D-15. Het vermogen van deze trekker is verhoogd naar 44 pk en de oude versnellingsbak is vervangen door een nieuwe 4-bak. Nieuw is dat deze bak is uitgerust met Power-Director, enigszins vergelijkbaar met Multi of Duel Power van Ferguson of van Ford. De versnellingsbak

beschikt over 4 versnellingen vooruit en 1 achteruit. Om gebruik te maken van deze 4 versnellingen moet men gewoon de koppeling gebruiken om de kunnen schakelen. De Power-Director is een systeem waarmee je met een hendel zonder te ontkoppelen de snelheid van de des betreffende versnelling kan verhogen of verlagen.



Allis-Chalmers D-12



Allis-Chalmers D-15 serie II

Het verschil tussen deze optie en de opties bij de meeste andere tractoren is dat er tussen de hoge en de lage positie van de hendel een neutrale stand aanwezig is. Dit maakt de oude handkoppeling van de WD-45 overbodig, want als de hendel in zijn neutrale stand staat draait de aftakas gewoon door wanneer deze is inge-

schakeld. Ook de andere modellen die hierna komen beschikken allemaal over een Power-Director. Ook de D-17 was hier al mee uitgerust.

In 1963 word de D-15 omgedoopt tot de D-15 serie II en krijgt hierdoor wat optische veranderingen en meer vermogen (46 pk). De D-19 verschijnt in 1961, een robuuste trekker met een 6-cilinder dieselmotor van 71 pk. Er is voor dit model nog steeds een benzine of een L.P.G. motor beschikbaar. Vanaf 1963 gaat de laatste, de D-21, in productie. Met zijn 103 pk is dit de eerste tractor van meer dan 100 pk die Allis-Chalmers tot nu toe heeft gebouwd. Dit type is alleen maar leverbaar met een 6-cilinder dieselmotor. De vormgeving sluit zich niet aan met de anderen uit de D-serie. Het oogt een vierkant log model.

In 1965 na wat veranderingen wordt de D-21 omgedoopt tot D-21 serie II.. De veranderingen bestaan hoofdzakelijk uit de turbo-compressor waarmee de tractor nu is uitgerust, Het gevolg hiervan is dat het vermogen is gestegen naar 127 pk.



Allis-Chalmers D-19 met smalle vooras

Vanaf 1967/1968 wordt de productie van de laatste modellen uit de D-serie gestaakt en worden opgevolgd door de 100-serie.



Allis-Chalmers D-21

Elektrische tractor:

Eind jarenvijftig was een periode van experimenteren. Vele fabrikanten waren hiermee bezig, zo ook Allis-Chalmers. Het bedrijf speelde met de idee van een tractor met brandstofcellen. De trekker is gebouwd op het chassis van een D-12 en is voorzien van 1008 brandstofcellen die gevuld worden met een mengsel van gassen (grotendeels propaangas). De daardoor opgewekte stroom wordt naar een AC gelijkstroommotor van c.a. 20 pk geleid. Elke brandstofcel verwekt een output van ongeveer 1 volt en samen geven de 1008 brandstofcellen van c.a. 15 KW



Allis-Chalmers E-tractor . Allis-Chalmers met 4-wd en knikbesturing . 2 x Allis-Chalmers in één. Vooruitstrevend was Allis-Chalmers wel. Veel verder dan prototype kwam men vaak niet.

De vier rijen cellen konden in serie of parallel worden geschakeld. Met een hendel aan de linkerkant kan de bestuurder het voltage laten variëren dat de motor bereikt. Om achteruit te rijden hoeft de bestuurder alleen maar de polariteit van de stroom doormiddel van een handel te keren. Allis-Chalmers wees er op dat tractor twee keer zo efficiënt was als een tractor vanuit die tijd Doordat er minder draaiende delen aan de tractor zaten zou er minder slijtage zijn. De trekker was geruisloos en goed voor het milieu want er waren geen uitlaatgassen.

Net zoals het geval was met veel van de experimenten ook van andere bedrijven was de interesse nihil.

De 100 serie:

 Vanaf halverwege de jaren 60 wordt de D-serie geleidelijk vervangen door de 100-serie. De eerste modellen de 190 en de 190XT komen al in 1964 op de markt en verdringen hiermee de D-19.



Allis-Chalmers 190XT

Hun styling heeft een vierkante look gekregen en van de oude gestroomlijnde vorm is weinig meer over. Eind 1967, begin 1968 verschijnen de 170 en de 180 en in 1970 komen er nog eens vijf modellen bij o.a. de 160, 175, 185 de 210 en de 220.



Allis-Chalmers 170



Allis-Chalmers 180

In 1972 komt de 200 als laatste tractor uit de 100-serie op de markt. De 170 en de 175 hebben beiden een 4-cilinder Perkinsmotor.



Allis-Chalmers 185

Alle anderen hebben een 6-cilindermotor van Allis-Chalmers en bij sommige modellen is er ook nog een keuze tussen benzine of L.P.G.



Allis-Chalmers 200

Wanneer komt er een eind aan de smalle vooras?

Allis-Chalmers 175



Allis-Chalmers 210



Allis-Chalmers 220

De 100 serie bied een ruime keuze tussen een vermogen van 44 tot 151 pk.

Wat me wel opvalt is dat en we zitten nu toch al in de eind jaren 60 begin jaren 70, dat er bijna geen vierwielaandrijving of een cabine beschikbaar is. Alleen de 180 en de kniktractors kon worden geleverd met een luxe cabine. Wat er nog wel is dat is de smalle vooras met zijn twee wielen bij elkaar.

160 en 6040:

De 160 die vanaf 1970 in Amerika wordt aangeboden is van Franse makelarij en wordt gebouwd bij Renault in Parijs. De motor is een 3-cilinder Perkinsmotor met een vermogen van 44 pk. De 6040 die vanaf 1974 de 160 vervangt komt eveneens uit Frankrijk met dezelfde technische eigenschappen als de 160. Motor en



Allis-Chalmers 160

vermogen zijn ongewijzigd. De vormgeving is aangepast naar de styling van de 1000 serie. Allis-Chalmers die inmiddels een contract heeft afgesloten met Fiat Trattori zegt de samenwerking bij Renault op,



Allis-Chalmers 6040

waardoor er na een jaar (1975) alweer een eind komt aan de productie van de 6040. Dit betekent ook het einde van de productie van de Franse trekkers. De totale productie bedraagt 499 stuks voor de 6040 tegen 5597 stuks van de 160. Of de tractors ook nog in Frankrijk zijn verkocht is mij niet bekend.



440:

Om toch een beetje bij de tijd te blijven en door de toenemende vraag naar meer vermogen gaat AC in 1971 een overeenkomst aan met de Steiger Tractor Company of Fargo uit Nort-Dakota. Steiger die ervaring heeft met het bouwen van grote 4-wheel tractoren met knikbesturing gaat ook voor Allis-Chalmers een kniktractor bouwen.

De tractor wordt aangedreven door 4 even grote wielen en de besturing gebeurt doormiddel van hydraulische cilinders die het voor en het achterste gedeelte laat scharnieren om zo nog tot een redelijke draaicirkel te komen. Het type 440 krijgt als krachtbron een Cummings-motor V-8 met een vermogen van 218 pk. Tijdens de productieperiode die duurde van 1972 tot 1977 zijn er 1033 stuks gebouwd.



Allis-Chalmers 440

5000-serie:

Vanaf 1976 wordt de 100 serie deels vervangen door de 1000 serie, bestaande uit de 5000 en de 7000 serie.



Allis-Chalmers 5030

De lichtste trekkers uit de 5000 serie zijn bestemt voor park en tuin. De tractors worden betrokken bij een Japanse fabrikant (Hinomoto).

De modellen 5040, 5045 en de 5050 worden gebouwd door Fiat een Italiaanse tractorfabrikant. De 5040 wordt geproduceerd in Brasov (Roemenië), waar het Fiat concern de UTB fabriek heeft overgenomen.



Allis-Chalmers 5040

De twee anderen komen uit de Italiaanse fabrieken Turijn of Milaan. Voor Amerikaanse begrippen zijn het maar lichte trekkers (44 tot 55 pk). De versnellingsbak is handmatig met 8 versnellingen vooruit en twee achteruit verdeelt in twee groepen doormiddel van een hoge en lage gearing.

7000 serie:

Vanaf 1973 presenteert ALLis-Chalmers de 7000 serie De oranje kleur heeft plaats gemaakt voor een kastanje bruine kleur.





Allis-Chalmers 7000

4W-7580) in de vermogens klasse vanaf 118 tot 210 pk. De typen wisselen elkaar af. Sommige modellen blijven maar een jaar in productie

De meeste tractoren worden uitgerust met de speed Power DirectorXX transmission. Luxe Cabines en vierwielaandrijving is naar keuze aanwezig. Om het vermogen te vergroten zijn de tractoren uitgerust met een turbo compressor of een turbo interkoeler.

Vanaf 1977 wordt de door Steiger gebouwde 4W-440 vervangen door de 4W-7580 met een vermogen van 206 pk. Deze trekker is wel een eigen fabricaat en onderscheid zich alleen van de anderen uit de serie door zijn



Allis-Chalmers 7080

Tot 1978 is de kleur van het chassis bruin maar daarna is het chassis zwart. De tractoren worden aangedreven door een 6-cilinder Allis-Chalmers-motor, allen met een cilinderinhoud van 7 liter.

De 7000 serie bevat 10 modellen (7000, 7010, 7020, 7030, 7040, 7045, 7050, 7060, 7080 en de



Allis-Chalmers 7060

4 even grote wielen en de knikbesturing. Van de 4W-7580 zijn er ook enkele naar ons land gekomen Ze werden destijds geïmporteerd door Leonard-Lang uit Apeldoorn.

Leonard Lang b.v.

Europaweg 212, Apeldoorn.
tel.: 055-773535



Allis-Chalmers 7580

6000 en 8000 series:

Begin jaren tachtig maakt Allis-Chalmers financieel moeilijke tijden door. De verkoop van tractoren zakt wereldwijd in één. Vanaf 1980 ruimen de 5000 serie, de Fiat modellen, het veld voor de 6000 serie. Deze bestaat uit, in de eerste instantie 3 modellen (6060, 6070, 6080). Ze hebben allen een 4-cilinder Allis-Chalmers motor met vermogens van respectievelijk 70, 78 en 93 pk.

De lichte klasse is nagenoeg verdwenen. Vanaf 1982 wordt de serie uitgebreid met de 6140 met een 3-cilinder Toyoshamotor met een vermogen van 45 pk. Waarschijnlijk is hij net als de kleinere modellen uit de 5000 serie gebouwd bij Hinomoto in Osaka (Japan).



AllisChalmers 6140



Allis-Chalmers 6070

Ze worden nog steeds gemaakt naar keuze met smalle vooras



Allis-Chalmers 6080

In dat zelfde jaar wordt ook de 7000 serie verdrongen door de 8000 serie. De 8000 range bestaat uit 4 modellen (8010, 8030, 8050 en 8070) in de categorie vanaf 119 tot 189 pk. Het vlaggenschip uit de 8000 serie de 4W-8550 is sinds 1978 op de markt, krap een jaar na de introductie van de 4W-7580. De 300 pk tellende kniktractor heeft een 6-cilinder Allis-Chalmers motor met een volume van meer dan 12 liter. De meeste tractoren zijn uitgerust met de modernste geluidsarme cabine vanuit die tijd en vierwielaandrijving is geen uitzondering meer.



Allis-Chalmers 8000 serie.



4W-220 en 4W-305:

De kniktractors 7580 en de 8550 worden in 1982 opgevolgd door de typen 220 en 305. Buitenom de styling zijn er niet echt veel veranderingen. Het vermogen is iets gestegen ten van voorafgaande modellen. Voor de 4W-220 is dat 220 pk en voor de 4W-305 is dat 305 pk.



Allis-Chalmers 220



Allis-Chalmers 305



Deutz-Allis:



Deutz-Allis 8050

Door de teruglopende resultaten en verkoopcijfers wordt de financiële positie van Allis-Chalmers er niet beter op. In 1985 wordt de Allis-Chalmers landbouwdivisie, voor een groot gedeelte, overgenomen door Klockner Humbolt Deutz (KHD) uit Keulen (Duitsland). Bij deze overname worden twee vennootschappen gesticht, de Deutz-Allis Corporation en

de Deutz-Allis Credit Corporation beiden gevestigd in West-Allis in Wisconsin. Als gevolg van deze overname beschikt de Deutz-Allis Corporation over een netwerk van 1400 dealers verdeeld over Noord-Amerika. Het is de bedoeling van deze vennootschap om het verkoopprogramma uit te breiden met middelzware trekkers en landbouwwerktuigen van Deutz-Fahr. De 8000 serie, de grondbewerkingsmachines van Allis-Chalmers en de Cleaner maaidorsers blijven voorlopig onderdeel van het verkoopprogramma.

De eerste machines die na de overname worden geproduceerd zijn vaak samengesteld met geïmporteerde onderdelen van Deutz-Fahr uit Duitsland of overtollige onderdelen Van Allis-Chalmers.

In 1986 wordt de Deutz-Fahr DX lijn als Deutz-Allis 6200 serie op de markt gebracht, In deze modellen wordt een luchtgekoelde Deutz motor gebruikt. De bestaande Allis-Chalmers modellen worden gemoderniseerd en worden op de markt gebracht als Deutz-Allis 5015, 8010, 8030, 8050, 8070 en de vierwiel aangedreven 305.



Deutz-Allis 305

Ook de tuin en park tractoren worden verkocht onder de naam van Deutz-Allis.

In de loop der jaren versterkt Deutz-Fahr zijn positie door zijn aandeel in de combinatie te vergroten. In 1987 worden Deutz DX tractoren als 7000 serie rechtstreeks vanuit Duitsland naar de VS verscheept. De serie loopt tot 144 pk.



Deutz-Allis 7120

In 1988 wordt besloten dat White (New-Idea) een serie tractors zou bouwen voor Deutz-Allis van 150 pk en meer. Ze verschijnen het jaar daarop als 9130, 9150, 9170 en 9190. Als krachtbron hebben ze allemaal een Deutz motor variërend van 150 tot 193 pk. Ze zijn allen voorzien van 18 versnellingen met daarboven op een powershift met 3 snelheden. In tegenstelling met de 7000 serie waarvan de kleur groen is, heeft de 9000 serie zowel de oranje kleur van de vroegere Allis-Chalmers trekkers als de groene kleur van Deutz. In 1990 wordt Deutz-Allis opgekocht door het nieuw opgerichte concern Allis Gleaner Company AGCO.



Deutz-Allis 5190



Deutz-Allis 9170

DEUTZ-ALLIS Corporation

P.O. Box 933, Milwaukee, Wisconsin 53201

AGCO-ALLIS



De eerste tractoren na de overname worden nog verkocht als Deutz-Allis Er is zelf nog een nieuwe serie uitgebracht (de 5000 serie). Vanaf 1992 wordt besloten dat de tractoren van Deutz-Allis voortaan zullen worden verkocht onder de naam AGCO-ALLIS. Door de overname van Deutz door Samé worden Samé tractoren verkocht als AGCO-ALLIS Toen Samé zich later terug trok uit de organisatie zijn er ook nog Massey-Ferguson modellen onder die naam verkocht Na de eeuwwisseling in 2005 verdween langzaam maar zeker de naam Allis van de tractoren om geheel op te gaan in de nieuwe AGCO groep. Vanaf 1997 behoren ook Massey-Ferguson, Fendt , White en nu anno 1918 ook Valtra tot deze groep. Het merk Allis-Chalmers is verdwenen zoals zoveel legendarische merken. Alleen de naam Allis van Edward P Allis leeft voort in AGCO (Allis-Gleaner Company)



AGCO-ALLIS 7600. Model Samé.



AGCO-ALLIS 8765 Model Massey-Ferguson

AGCO Allis

Groot Brittannië



In verband met de steeds hogere productiekosten mede veroorzaakt door de stijgende koers van de dollar besluit Allis-Chalmers net als International ook een fabriek in Groot-Brittannië te openen. Vanaf 1948 wordt de B ook gebouwd in Totton, in de buurt van Southampton. Aanvankelijk wordt de tractor geassembleerd met componenten die vanuit de VS werden geleverd.

Naarmate de tijd verstrijkt gaat men steeds meer onderdelen van eigen fabricaat gebruiken. Intussen is de productie van de tractoren verhuist naar Essendine in Leicestershire. De tractoren zijn nu geheel van Britse fabricaat. De Engelse B was ook leverbaar met een 3-cilinder Perkins P3 dieselmotor met een vermogen van 28 pk. De 4 versnellingsbak en het hydraulisch systeem is al een hele verbetering. De Britse versie heeft nooit geen gebogen vooras gehad. Kwalitatief zijn de tractoren die van Britse bodem komen minder van kwaliteit dan de Amerikaanse. De motor was van mindere kwaliteit en het elektrische gedeelte gaf nog al eens problemen

In 1955 wordt de Engelse B vervangen door de typen D-270 en vanaf 1957 wordt deze alweer verruild voor de D-272. Beide modellen worden geproduceerd in Engeland. Echt veel technische veranderingen zijn er niet.



Allis-Chalmers B benz/petr Engelse uitvoering



Allis-Chalmers B-diesel



Allis-Chalmers D-270 diesel



Allis-Chalmers 270 benz/petr

Allebei zijn ze leverbaar met een benzine/petroleummotor of naar keuze een dieselmotor. De motor van de D-270 is bijna niet gewijzigd ten opzichte van die van de B. Het volume van de petroleum motor is iets verruimd naar 2052 cc en het vermogen is ongeveer gelijk gebleven (24 pk). Bij de Perkins P-3-144 is het cilinderinhoud

vergroot naar 2365 cc en het toerental is van 1500 naar 1650 omw/min gegaan. Bij de D-272 is het cilinderinhoud van beide motoren gelijk aan die van de D-270. Alleen door het toerental te verhogen naar 1900 omwentelingen steeg het vermogen naar 26 pk voor de 4-cilinder petroleummotor en naar 31 pk voor de 3-cilinder dieselmotor. Opties gezien heeft de D-270 een dashboard gekregen en is de accubak overkapt met plaatwerk. De D-272 heeft een geheel nieuwe styling, de ronde motorkap is nu vierkant. Toch is hierin de oude styling nog duidelijk zichtbaar.

Doordat de tractoren op het buizenframe van de B zijn gebouwd gaf dat en dan bij name de dieselmotoren behoorlijk wat trilling waardoor er gemakkelijk kortsluiting kon ontstaan in het elektrische gedeelte. Een ander zwak punt is en dan vooral bij de D272 zijn de steekassen. Wanneer in het voorjaar de kooiwielen naast de gewone wielen waren gemonteerd om de wioldruk te verminderen kan je er toch wel bijna elk jaar op rekenen dat er een as brak. De kosten van reparatie hiervoor waren 400 gulden. Een heel bedrag voor die tijd. Een ander nadeel van deze tractoren zijn de remmen. Je kan het gerust zo stellen, remmen deden ze gewoon niet. Wanneer je de remmen had bijgesteld was het na één ritje weer al mis. Een nadeel wat ook terdege meetelde was het gewicht. Ze zijn gebouwd op basis van de B waardoor het gewicht aan de lage kant is.



Allis-Chalmers D-272 benz/petr

Een Engelse B weegt 1100 kg, een D-270 heeft een gewicht van 1210 kg en een D-272 is goed voor 1305 kg. We hebben het over de dieselvesies. Voor de B is zo'n gewicht prachtig want dat maakt hem geschikt waarvoor hij is gemaakt, het verzorgingswerk. Maar van de anderen en zeker van de D-272 wordt er meer verwacht en vooral met wagenwerk werkt het lage gewicht erg in zijn nadeel. De hefinrichting is ook een apart verhaal.



Allis-Chalmers D-272 dieseluitvoering

De hydraulische pomp voor de hefinrichting wordt niet rechtstreeks via de motor aangedreven maar via de aftakas. Om de hefinrichting te gebruiken moet je eerst de aftakas inschakelen. Elke keer wanneer je de koppeling intrapt werkt ook de hefinrichting niet.

Ondanks alle boven genoemde nadelen weet ik uit ervaring dat de D-270 en de D-272 zeer betrouwbare trekkers zijn. Starten deden ze vrijwel altijd, ook bij koud weer.

Ondanks dat het goede tractoren waren zijn ze toch niet opgewassen tegen de concurrentie van b.v. een Ford-Dexta of een Ferguson 35. Voor ongeveer dezelfde prijs had je toch wat meer tractor en ze waren nog handiger ook. Vanaf 1961 word de D-272 opgevolgd door de ED-40.

De ED-40 wijkt in vele opzichten af van de D-272. De vormgeving heeft veel van de Amerikaanse D-serie, die vanaf 1957 op de Amerikaanse markt is verschenen. De 3-cilinder Perkins P-3 motor heeft plaats gemaakt voor een 4-cilinder Standard 23C motor. Deze motoren stonden bekend door het slechte starten, vooral bij lage temperaturen wat hoofdzakelijk te wijten was aan de afstelling van de brandstofpomp en de conditie van de gloeispiralen. Elke cilinder had een eigen gloeispiraal en



Allis-Chalmers ED-40

deze 4 gloeispiralen waren in serie aangesloten. Als er ook maar één haperde deden de anderen ook niet meer mee. Bij een Massey-Ferguson 35 (4-cil) die hiermee ook is uitgerust doet dit probleem zich ook voor maar dan nog in een veel ergere mate. Ik twijfel er dan ook aan of het nou wel aan de motor ligt. Vooral

ook omdat er trekkers tussen zitten die wel goed starten. Kwalitatief waren deze motoren niet slecht. Een fijne of handige trekker is een ED-40 echter niet. Zeker niet als je een vergelijking maakt met andere tractoren die er op dit moment op de Europese markt zijn. De Standard motor levert 41 pk bij een toerental van 2250 omw/min. Nieuw is dat de hydraulische pomp voor de hefinrichting direct door de motor wordt aangedreven en niet meer via de aftakas en de koppeling. De latere typen zijn uitgevoerd met Depthomatic, een automatische diepteregeling. Het gewicht van de tractor is 1600 kg, dat is beduidend meer dan zijn voorgangers. De ED 40 is voorzien van een hoge- en lage gearing en zodoende zijn er acht versnellingen beschikbaar en twee achteruit.

In Nederland zijn er dan ook niet echt veel geïmporteerd. Dit had waarschijnlijk ook te maken met de beëindiging van het importeurschap van Louis Reyners. Hierdoor heeft de import van de tractoren een tijdje stil gelegen. Pas in het laatste productiejaar 1968 zijn ze nog een tijdje geïmporteerd door Groka uit Bleiswijk. Een ED-40 koste in 1968 7546 gulden Na de ED-40 zijn er geen Allis-Chalmers tractoren meer in Groot-Brittannië gebouwd De bouw van AC werktuigen ging nog een tijdje door.



Frankrijk:

Er zijn ook nog een tijdje Allis-Chalmers tractoren van het type B gebouwd in Frankrijk. Deze was uitgerust met een 4-cilinder TND dieselmotor van Peugeot met een vermogen van 25 pk bij 2400 omw/min. Later is er ook nog een ruimere dieselmotor van dezelfde fabrikant beschikbaar met een vermogen van 30 pk bij 2600 toeren per minuut. Zelfs van het type G zijn er in de jaren 60 ook nog enkele gebouwd. Maar deze waren niet meer te vergelijken met de Amerikaanse G. De Franse G is uitgevoerd met een 2-cilinder Vendeuvre motor van 25 pk en de styling komt af van de bestaande Allis-Chalmers FD-3.



Franse Allis-Chalmers G

Vendeuvre:



Om nog meer grip te krijgen op de Europese markt koopt Allis-Chalmers aan het eind van de jaren vijftig de Franse fabriek van Vendeuvre.

Het Vendeuvre avontuur begint ergens in 1837 in Vendeuvre Sur Barse. Het bedrijf start met de bouw van kleine dorsmachientjes en vanaf 1863 richt men zich hoofdzakelijk op de bouw van stoomlocomotieven. Deze waren van zeer goede kwaliteit waardoor Vendeuvre een goede naam verwierf. In het begin van de vorige eeuw bouwde men hoofdzakelijk stationaire verbrandingsmotoren. De eerste motoren hadden als brandstof gas of benzine maar later werden er ook dieselmotoren gebouwd. Deze motoren waren hoofdzakelijk bedoeld voor het aandrijven van een dorsmachine of andere machines. Tussentijds werd de fabriek

overgeplaatst naar Dieppe. In 1937 wordt de eerste tractor gelanceerd maar het zal nog tot 1952 duren voor de eerste tractor in productie wordt gebouwd. In de periode tussen 1952 en 1964 zijn er 6 series geproduceerd met meer dan 25 modellen. De meeste modellen zijn uitgevoerd met 1 of 2-cilinder motoren in de vermogensklasse vanaf 16 tot 40 pk.



Vendeuvre Super GG-95



Vendeuve B.O.B.-500

Slechts enkelen zijn uitgerust met een 3, 4 of een 6-cilindermotor. De grootsten, de Vendeuve Super GG-70 en de Super GG-95 hebben respectievelijk een 4 en een 6-cilindermotor met een vermogen van 70 en 95 pk. De motoren komen uit eigen fabriek maar de transmissie is van ZF of ze werd geleverd door een Franse firma, die ZF transmissies in licentie

bouwde. Tot 1954 hadden alle tractoren een watergekoelde motor maar vanaf die tijd was er een keuze tussen een water of een luchtgekoelde motor. Vanaf 1957 werden de meeste tractoren geleverd met een luchtgekoelde motor. Ondanks de opvallende styling (oranje met groene motor) en hun moderne uiterlijk kreeg het bedrijf het de laatste jaren steeds moeilijker. De oorzaak had hoofdzakelijk te maken dat de



Vendeuve AS-V

Vendeuve tractoren enkel maar werden gemaakt voor hun eigen (Franse) markt terwijl de concurrenten meestal wereldwijd georiënteerd waren. Het gevolg was dat eind jaren vijftig Vendeuve wordt overgenomen door het Amerikaanse bedrijf Allis-Chalmers. Hieronder staat een overzicht over de geleverde Vendeuve modellen.

1952-1954 Premier serie:

BB 1-cil 17 pk.

MD 1-cil 30 pk.

DD 2-cil 35 pk.

GG 3-cil 55 pk.

1954-1957 Super serie:

Super AS 1-cil 16 pk.

Super BB 1-cil 20 pk.

Super BM 2-cil 27 pk

Super MD 2-cil 33 pk.

Super DD 2-cil 40 pk.

Super DD 3-cil 45 pk.

Super GG 3-cil 60 pk.

Super GG-70 4-cil 70 pk.

Super GG-95 6-cil 95 pk.



Vendeuve BB (Premier serie)



Vendeuve Super BM (Super serie)



Vendeuvre MD-500 (500-serie)



Vendeuvre BL-V (V-serie)

1957-1959 500 serie:

BOB-500 1-cil 14 pk.

AS-500 1-cil 18 pk.

BB-500 1-cil 23 pk

BM-500 2-cil 28 pk.

MD-500 2-cil 34 pk.

DD-500 3-cil 55 pk.

1959-1962 serie V

B-2B 1-cil 16 pk.

AS-V 1-cil 20 pk.

BL-V 2-cil 30 pk.

MD-V 2-cil 40 pk.

DD-V 3-cil 55 pk.

1962-1964 BL-serie

BL –B-2B 1-cil 16 pk.

BL-25 2-cil 25 pk.

BL-30 2-cil 30 pk.

BL-335 2-cil 35 pk.

BL-360 3-cil 60 pk.



Vendeuvre 560 (BL-serie)

Ondanks de overname door Allis-Chalmers worden er nog steeds Vendeuvre tractoren geproduceerd. Sterker nog in 1962 komt er nog een nieuwe serie uit, de BL serie bestaande uit 5 modellen. Toch heeft Allis-Chalmers de ondergang van de Vendeuvre tractoren niet kunnen verijdelen want in 1965 wordt de fabriek gesloten.

Allis-Chalmers tractoren:



Vanuit 1960 wordt er, naast de bestaande V-serie van Vendeuvre, ook begonnen met de ontwikkeling van Allis-Chalmers tractoren. De nieuwe modellen komen in 1962 op de markt. De serie bestaat uit 3 modellen, De kleinste is de FD-3 is de meest succesvolle van de drie. Niet zonder reden, de FD-3 was kwalitatief een goede en handige trekker. Als krachtbron kreeg de FD-3 een luchtgekoelde Vendeuvre-motor. Een 2-cilinder van 25 pk.

de bestaande V-serie van de ontwikkeling van Allis-



Allis-Chalmers FD-3 (Vendeuvre)

Deze zijn speciaal gemaakt voor de Franse markt. Omdat de onderdelen hiervoor vaak buiten Frankrijk nauwelijks of niet verkrijgbaar waren kregen exportmodellen een 4-cilinder watergekoeld Perkins-motor met een vermogen van 27 pk. Tijdens zijn productieperiode heeft de FD-3 verschillende veranderingen ondergaan. De eerste modellen hadden een hoog stuur, de latere uitvoeringen hadden een laag stuur. In het laatste jaar van zijn productie periode kregen de tractoren een compleet nieuwe 4-cilinder motor ,de FD-3 Agrodyne. Dit sloeg niet op de motor maar op de hefinrichting met diepteregeling. De nieuwe motor was echter geen



Allis-Chalmers FD-3 met Perkinsmotor

succes wat de naam van de FD-3 geen goed deed. De waterpomp liet het vaak afweten wat een lekke koppakking tot het gevolg had. Of deze laatste ook nog in ons land is geïmporteerd ben ik niet zeker.

DEALER : FRANKEN N.V.
Tel. 01100-6240
GOES

De FD-4 is ook weer verkrijgbaar met een luchtgekoelde motor van Vendevre. Ook een 2-cilinder maar nu met een vermogen van 35 pk. Voor de rest van Europa is er een watergekoeld Perkinsmotor beschikbaar. Een 3-cilinder met een vermogen van 42 pk. Typisch, waarom een 3-cilinder en de FD-3 niet. Ik weet het niet. De FD-4 mocht omdat hij in dezelfde vermogensklasse viel als de Engelse ED-40, die hier ook op de markt was, niet worden geïmporteerd. Men vreesde concurrentie in eigen huis. Dit verbod was niet van kracht voor de smalspoortrekkers want van de ED-40 was er geen smalspooruitvoering leverbaar. Zowel van de FD-3 als van de FD-4 zijn er in ons land smalspooruitvoeringen leverbaar.



*Allis-Chalmers FD-4
(Vendevre)*



*Allis-Chalmers FD-4
(Fruitteeltuitvoering)*



*Allis-Chalmers FD-4
(met Perkinsmotor)*

Als laatste uit de Franse serie de FD-5 Ook deze heeft een 3-cilinder luchtgekoelde-motor van Vendeuvre maar dan met een vermogen van 55 pk. Voor de export is er een 3-cilinder watergekoelde Perkins-motor beschikbaar met een vermogen van 59 pk. Een grote trekker al voor die tijd. De versnellingsbak is van ZF en de achterbrug is van Schlüter. Dan



Allis-Chalmers FD-5 (Vendeuvre)

zou je denken dat zit wel goed. Niet dus, de problemen begonnen al met de hefinrichting die is van Franse makelarij en van slechte kwaliteit. Verder liep de tractor bij zwaar werk regelmatig warm. Dit was te wijten aan een te kleine radiator en tot overmaat van ramp zat het luchtfilter achter de grill, dus precies in de weg voor een goede luchttoevoer. In ons land heeft men geprobeerd om dit euvel te verhelpen door er een grotere radiator in te monteren en het luchtfilter naast de motor te plaatsen.

De aftakas is doormiddel van een tweekrapskoppeling doordraaiend. De hefinrichting van de FD-5 is net als de Engelse ED-40 uitgerust met



Allis-Chalmers FD-5 met Perkinsmotor

Depthomatic. De versnellingsbak is uitgerust met 8 x 2 versnellingen verdeelt in 2 groepen. Nieuw is het differentieel slot waarmee de tractoren zijn uitgevoerd. Lang heeft de productieperiode (1962-1964) van de FD-serie niet geduurd en werd net als in Engeland de productie van de tractoren gestaakt.

N.V. LOUIS REYNERS

AMSTERDAM - MEEUWENLAAN 98-100 - TEL. 68222



Monarch:

De Monarch Tractor Company werd i 1913 opgericht in Watertown (Wisconsin). Vanaf 1916 gaat het bedrijf verder als Monarch Inc. Korte tijd daarna kocht de onderneming een fabriek in Dornfeld-Kunert in Watertown. Na een grondige renovatie werd er een grote gieterij opgezet voor het produceren van diverse machines. De eerste opdracht in de nieuwe fabriek is een suikerrietoogst-



Monarch lightfoot 10-6

machine (Luce Cane) Harvester. Voorafgaande aan de nieuwe onderneming had deze firma al enkel jaren gewerkt aan de ontwikkeling van een tractor op rupsen. De tractoren waren enigszins afgeleid van de militaire tanks. Deze ontwikkeling werd voortgezet in het nieuwe bedrijf. Dit resulteerde uiteindelijk in de Monarch rupstractor. De productie ca-



Monarch Neverslip 30-18

paciteit lag op 6 tractors per dag. Veel van deze rupstractors werden verscheept naar Frankrijk om ingezet te worden in de oorlog (1914-1918) die er op dit moment woedde. De eerste twee modellen die werden geproduceerd zijn de 10-6 lightfoot en de 20-12 Neverslip. In 1919 werd de grotere 30-18 Neverslip aan het assortiment toegevoegd. Deze werd al snel op-

gevolgd door verschillende andere modellen met o.a. de Monarch 50 en 75 met vermogens van 50 en 75 pk. Ze hebben een gesloten motorruimte en zijn al voorzien van een cabine. In dat zelfde jaar volgde er weer een grote reorganisatie en de bedrijfsnaam werd veranderd in General Tractor Inc en werd vervolgens in 1921 overgenomen door de Foster Machine Company van Elkhart uit Indiana. De fabriek in Watertown werd in 1925 gesloten en een nieuw bedrijf, Monarch Tractor Company werd opgericht in Springfield Illinois. Als Monarch Tractor Company begonnen en ook als Monarch Tractor Company geëindigd ondanks alle overnames. Vanaf 1928 gaat het bedrijf over naar Allis-Chalmers om zo toegang te krijgen tot de rupstractoren, 50 en 75.



Monarch 50

Rupstractors:

In 1928 verwierf Allis-Chalmers de Monarch Tractor Company uit Springfield (Illinois) fabrikant van rupstrekken in Illinois. Het de bedoeling dat Allis-Chalmers de productie van de rupstrekken voortzet in Springfield en de wieltractoren in West-Allis.



De eerste rupstractoren die na de overname worden geproduceerd zijn de K in 1929, de L in 1931 en de M in 1932. Ze zijn gebouwd op de basis van de oude Monarch tractoren. Allen zijn ze uitgerust met een 4-cilinder benzinemotor van Allis-Chalmers met een vermogen van 54, 89 en 35 pk. Voor de L is er ook een 4-cilinder dieselmotor beschikbaar. De transmissie onderling loopt nogal uitéén. Zo heeft de M 4 versnellingen vooruit en 1 achteruit. De K heeft er maar 3 en de L daartegen heeft er 6 plus 2 achteruit. Waarschijnlijk heeft deze al de beschikking over een hoge en lage gearing. De L weegt 10 ton en heeft een cilinderinhoud van 13,8 cc voor de benzinemotor en 14,5 ton voor de dieselmotor. Het gewicht van de K is beduidend minder (5216 kg) en de M weegt maar 2816 kg. De besturing van de rupstractoren vind plaats door het ontkoppeling van de rupsen, zo nodig ondersteund door de voetremmen te gebruiken.

De M is er ook nog in een bredere uitvoering en krijgt als typering WM. Vanaf 1937 is ook het type S leverbaar met een 4-cilinder benzinemotor met een vermogen van 93 pk. De S is leverbaar in 3 varianten. De benzine-uitvoering wordt aangeduid als S, een model met een dieselmotor krijgt als typering SO en de brede uitvoering krijgt als aanduiding WS. Ondanks dat de S meer vermogen heeft dan de L is hij met een gewicht van 9 ton toch een stuk lichter. De S heeft 5 versnellingen vooruit en 1 achteruit.



Allis-Chalmers M

Vanaf 1939/40 komen er naast de bestaande serie 3 nieuwe modellen op de markt. Allen met een GM dieselmotor met een vermogen van 66 pk voor de HD-7, 95 pk voor de HD-10 en 145 pk voor de HD-14. Door het uitbreken van de tweede wereldoorlog staat de productie van tractoren producten nagenoeg stil en verdwijnen de M, de K, de L en de S vanaf 1942/43 uit het verkoopprogramma.



Allis-Chalmers HD-7

Na de oorlog is het een komen en gaan van rupsvoertuigen. In 1946 verschijnt de HD-5 en in 1947 de HD-19. Vanaf 1950 worden de modellen HD-7, HD-10 en HD-14 en ook de HD-19 geleidelijk uit de productie gehaald. De HD-5 mag blijven tot 1955. In 1951 komen de HD-9, HD-15 en de HD-20 op de markt. Alle tot nu toe genoemde HD modellen hebben de beschikking over GM-dieselmotor. Voor de lichtere modellen is dat een 4-cilinder maar de zware typen zijn uitgerust met een 6-cilinder motor. De tractoren beschikken over vermogens vanaf 46 pk voor de HD-5 tot 146 voor de HD-14. De meesten hebben de beschikking over een 6 x 2 versnellingsbak.



Allis-Chalmers HD-9

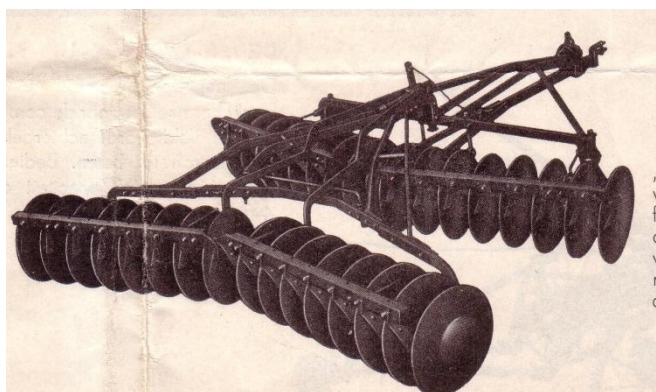
In 1954-55 worden de rupstractoren weer onderhanden genomen en de typen HD,9, HD-15, HD-20 maken plaats voor de voor de HD-6, HD-11 en de HD-16. De General-Motor is inmiddels vervangen voor een Allis-Chalmers motor. Het vermogen varieert nu vanaf 60 tot 225 pk.

Het valt me wel op dat de rupsvoertuigen beschikken over veel vermogen en zeker wanneer je dit vergelijkt met een wieltractor uit die zelfde tijd. en vaak hebben ze ook al de beschikking over 5 of 6 versnellingen terwijl een wieltractor het er mee 3 of 4 moet doen. De HD-15 en de HD-20 hebben net als hun voorganger HD-14 een 6-cilinder dieselmotor met een vermogen van 116 en 144 pk.

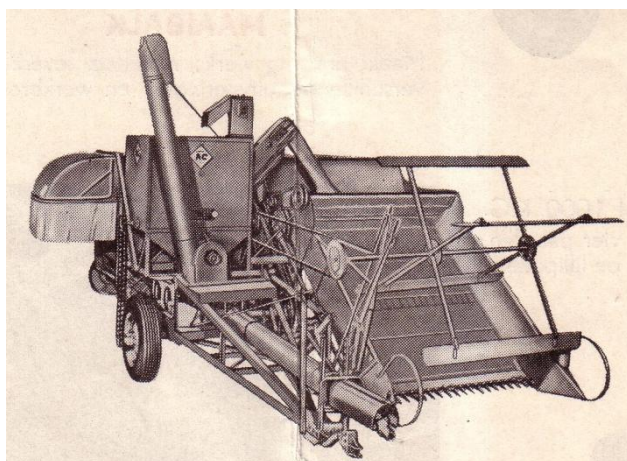


Vanwege de verbetering van de wieltractors wordt de vraag naar rupstractors steeds minder. De voordelen wegen niet meer op tegen de nadelen. Een tractor moet multifunctioneel zijn en aan die eisen kan een rupstractor niet voldoen. We zitten nu in een tijd waarin een vierwiel aangedreven tractor geen uitzondering meer is. De banden zijn breder en hebben een beter profiel gekregen en de tractoren zelf zijn een stuk beter ontwikkeld zodat ze overal inzetbaar zijn. Na 1960 wordt er in Europa nagenoeg geen rupstractor meer verkocht. In Amerika zijn ze nog wel iets langer doorgegaan maar met de komst van grotere wieltractors en dan bij name de kniktractors werden daar ook bijna geen rupstractoren meer verkocht. Als een van de laatste rupstractoren die vanaf 1960 in productie gaan zijn de HD-3B (benzine) en de HD-3D (diesel). Beiden met een 4-cilinder Allis-Chalmers-motor met een vermogen van 36 pk.

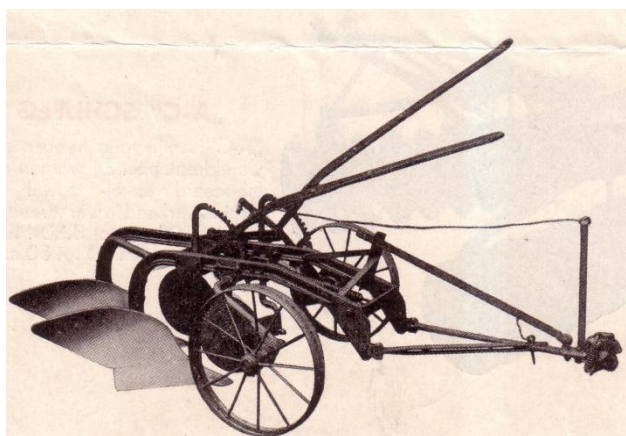
Dat Allis-Chalmers ook op het gebied van werktuigen zijn mannetje stond, getuigen de volgende plaatjes.



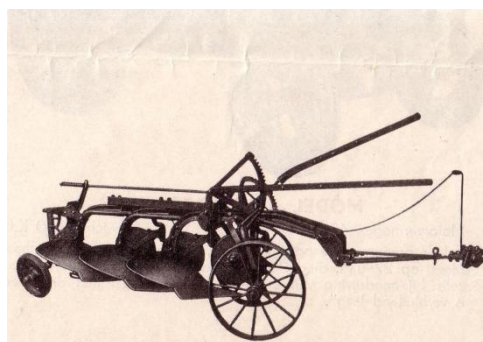
Allis-Chalmers schijvenegge



Allis-Chalmers All-Crop combine



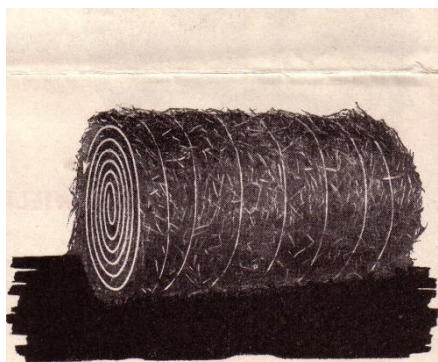
Allis-Chalmers tweeschaarploeg



Allis-Chalmers drieschaarploeg



Allis-Chalmers pick-up pers aan het werk.



***Baal van Allia-Chalmers
Pick-up pers.***



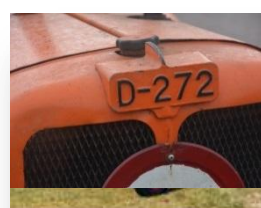
Voe mien hin zwaere trekker.



Allis-Chalmers 305

Alle rechten voorbehouden geheel of gedeeltelijke
overname is niet toegestaan

Auteur: Arjaen



E-mail
moldjonge@zcclandact.nl

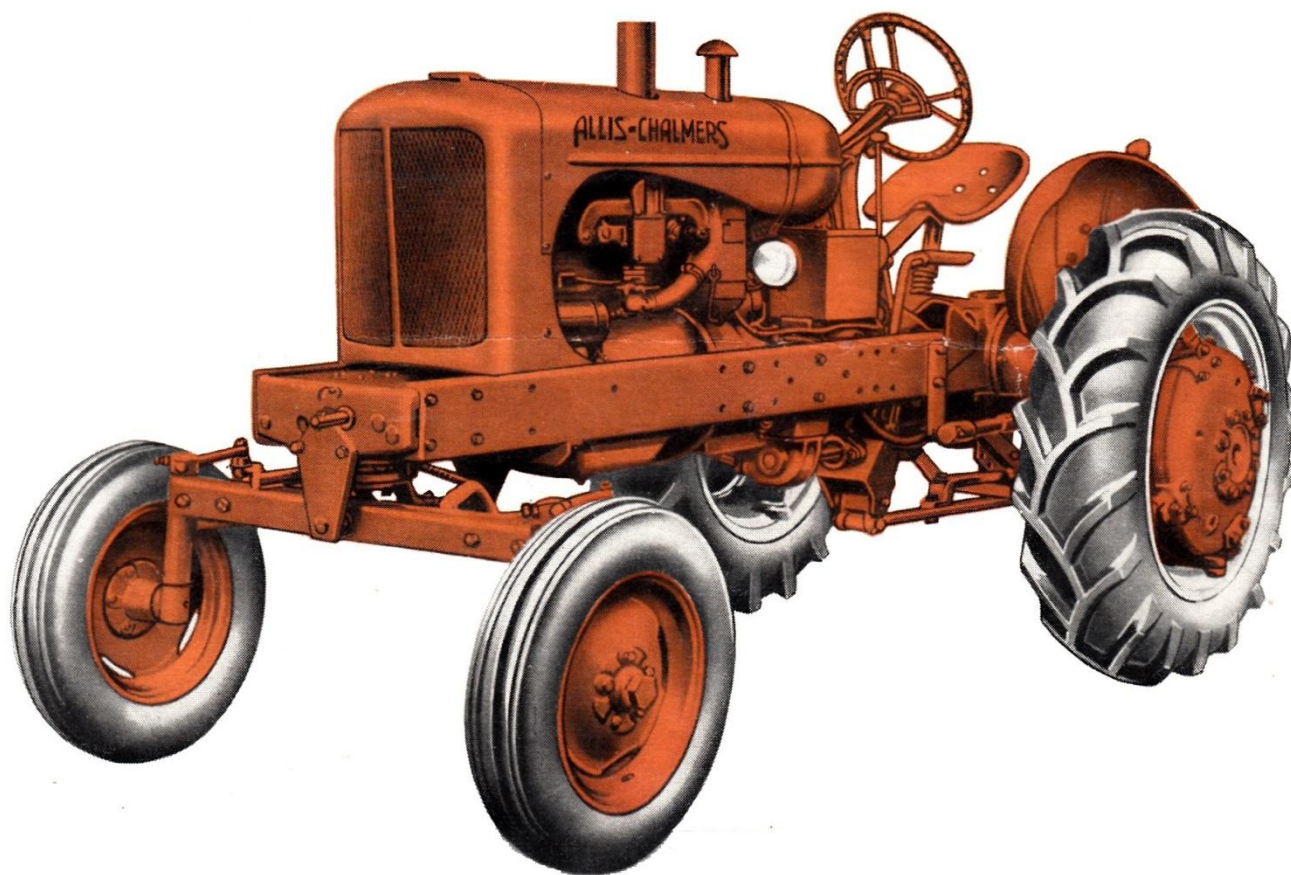
Folders
Oldtimers
Miniaturen

Adrie Mol
v/d Poest
Clementstraat 14
4443 AM Nisse

Tel 0113-649525

EEN **A-C** voor ELK BEDRIJF
's Werelds moderne landbouwtractor
met een 4-cilinder petroleummotor
EN ELKE BEURS

45 PK



Allis-Chalmers WD-45

Dealer:
FIRMA W. SCHIPPER & ZOON
Land- en Tuinbouwmaatschappij
Nieuwstraat 45, Telefoon 51881, Ciro 51881
GOES

IMPORTEUR: C.V. $\frac{V}{H}$ INDUSTRIEELE & HANDELSMAATSCHAPPIJ

LOUIS REIJNERS

AMSTERDAM-N. — MEEUWENLAAN 98-100 — TELEFOON 60401