



Minneapolis-Moline

De historie van Minneapolis-Moline.



Minneapolis-Moline Tractor Company is voortgevloeid uit een fusie in 1929, van drie bedrijven, te weten de Moline implement Company, de Minneapolis Threshing Machine Company en de Minneapolis Steel & Machinery Company.

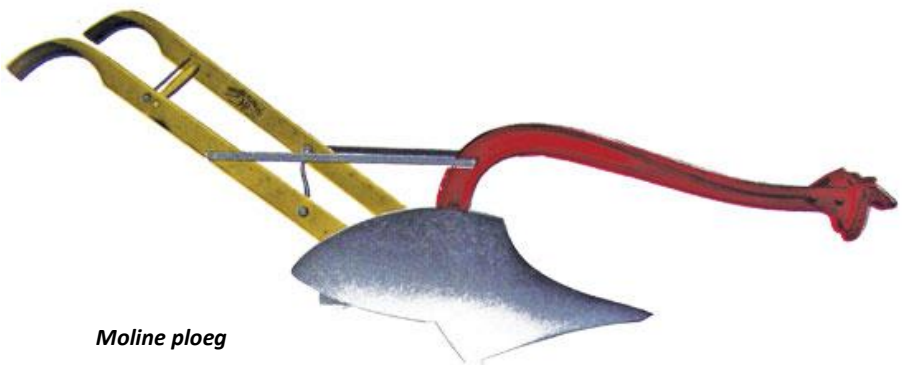
Allereerst wil ik proberen iets te vertellen over geschiedenis van het ontstaan van deze drie bedrijven. Laten we beginnen met de Moline Tractor Company.

Zo rond 1886 worden er in het Amerikaanse middenwesten John-Deere ploegen verkocht onder de naam Moline. Een naam die John-Deere zelf gebruikt om zijn ploegen aan de man te brengen. Op zichzelf is daar niks mis mee ware het niet dat één lokaal bedrijf daar die zelfde naam wil gebruiken om zijn product aan de man te brengen. De firma Candee, Swan & Co had een folder uitgebracht waarin duidelijk werd gemaakt dat zijn product, Moline, niet van John-Deere was. Al hoewel zijn ploegen bijna exact hetzelfde zijn als die van John-Deere. Je zal wel kunnen begrijpen dat zo iets voor veel verwarring zorgt onder de boeren, welke ploeg komt nou van wie ?



Moline Plow Company

John-Deere daagde in 1867 de firma C.S. & Co voor de rechter maar voor het zover was raakt Candee, Swan & Co in financiële moeilijkheden en het bedrijf wordt uitgekocht en gaat verder onder de naam The Moline Plow Company. Het vonnis wordt in 1869 uitgesproken in het voordeel van John-Deere. Maar het is nog niet voorbij want er wordt beroep aangetekend bij de gerechtshof van de staat Illinois en de rechter verwerpt het eerder uitgesproken vonnis. Dat betekende voor The Moline Plow Company een kans om een belangrijke plaats op de Amerikaanse markt te veroveren. Maar zo gemakkelijk ging dat niet want John-Deere beconcurrert de firma hevig.



Moline ploeg

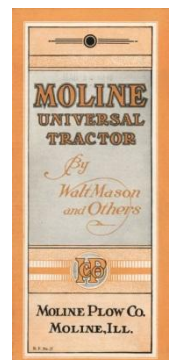
In 1915 kocht The Moline Plow Company de Universal Tractor Manufacturing uit Columbus (Ohio op). wat mogelijkheden schiep om binnen te treden op de markt van tractoren De productielijn van de Universal tractoren wordt over gebracht naar de nieuwe fabriek in Moline.



Universal 9-18

De Universal tractor is een tweewielig machine waar allerlei hulpstukken kon worden bijgeleverd. De 4-cilinder motor levert een vermogen van 9 pk aan de trekhaak en 18 pk aan het vlieg wiel. In 1917 wordt een zwaarder type de Universal D uitgebracht met een 4-cilinder motor van 27 pk. Hoogst onge-

bruikelijk voor die tijd zijn de Universal's al voorzien van een elektrische starter en verlichting. Om de tractor te promoten werd er verteld dat de tractor zes paarden kon vervangen maar zo werd er ook bij gezegd dat het kopen van zo'n tractor niet inhield dat de boer zijn paarden en machines van de hand kon doen.



Na de eerste wereld oorlog wordt het familiebedrijf overgenomen door John N.Willys die de productie van de Universal tractoren tot een eind in de twintiger jaren voortzette. Na verloop van tijd neemt de belangstelling voor de Universal tractoren af waarop Willys zijn aandeel aan zijn compagnon verkoopt en de naam wordt veranderd in Moline Implement Company. Al na korte tijd na de overname verkoopt het bedrijf de afdeling Universal tractoren aan International Harvester en concentreert men zich enkel nog op de handel. In 1929 fus-eert men zich met Minneapolis Threshing Machine Company en met Minneapolis Steel & Machinery Company.





De Minneapolis Threshing Machine Company was in Hopkins in Minnesota opgericht door John S. McDonalds. In 1887 stond deze onderneming bekend om zijn dorsmachines maar was ook bezig met het ontwikkelen van stoommachines.

De machines werden vaak van een firmaplaatje voorzien

Zo 1911 begint de belandstelling voor stoommachines af te nemen en besluit men zich te begeven op het terrein van de ontwikkeling van tractoren.

De eerste tractor die gebouwd werd was de Minneapolis 25-50. Groot en log gebouwd wat je wel meer zag in die tijd. De 25-50 is maar een goed jaar in productie geweest, zo ongeveer tot 1913. Daarna is het een poos stil wat de productie van prairie tractoren, om ze zo maar even te noemen, betreft.



Minneapolis 25-50

Pas in 1918 verschijnt het volgend model type 40-80 met een vermogen van 80 pk. Ook deze blijft maar een jaar in productie en in 1920 verschijnen er ineens drie modellen, de 12-25 van 25 pk, de 22-44 van 44 pk en de 35-70, van 70 pk. De modellen zijn groot en log en de laatste typen zijn al voor de fusie uit de productie genomen Dit is wat de bouw van prairie tractoren betreft



Minneapolis 40-80

Vanaf 1914 en 1915 komen de 20-40 en de 15-30 op de markt, met respectievelijk 40 en 30 pk. Wat de optische kant betreft zijn ze exact hetzelfde en lijken al meer op een normale tractor. Deze blijven tot 1919 in productie



Minneapolis 15-30



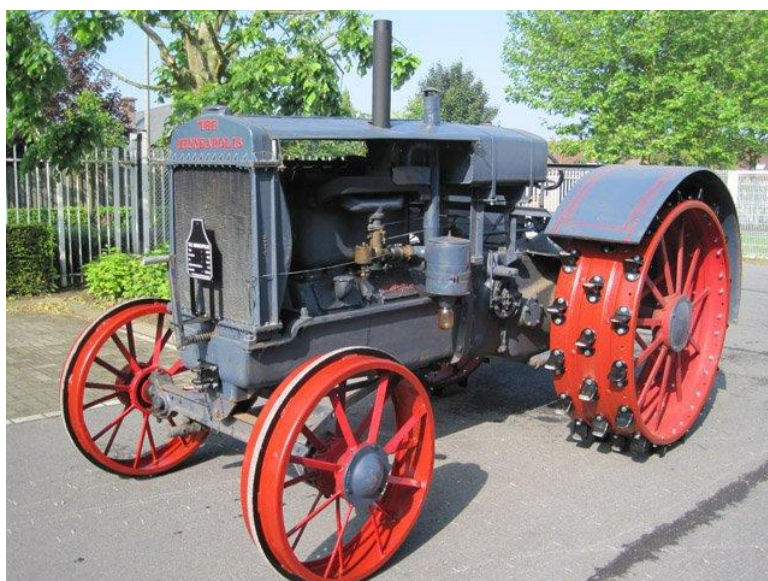
Minneapolis 16-30 A

Vanaf 1918-1919 verschijnen de eerste tractoren met de zogenaamde Crossmotor, o.a. de 17-30A en de 16-30A, allebei met een vermogen van 30 pk. De 17-30A en de 16-30A hebben een dwars geplaatste motor op een frame. Wat de verschillen tussen de beide trekkers zijn is mij niet er duidelijk. De modellen 17 en 16-30A worden in 1926 opgevolgd door het type 17-30B.

Vanaf 1928 komen er nog twee zwaarder typen op de markt o.a. de 27-42 van 42 pk en de 39-57 met een vermogen van 57 pk. Ze blijven tot of nog even na de fusie in productie. Al die laatst genoemde modellen hebben een 4-cilinder dwars geplaatste Crossmotor.



Minneapolis 17-30 A



Minneapolis 39-57

Voor 1930 hadden die tractors maar 2 versnellingen vooruit en één achteruit. De snelheid lag niet ver boven de 5 of 6 km/u. Voor een tractor op ijzer gaat dit wel snel genoeg denk ik. In 1928 werd de concurrentie zo moordend dat het bedrijf zich genoodzaakt ziet om in 1929 een fusie aan te gaan met Moline Implement Company en met Minneapolis Steel & Machinery Company.

Lijst van geproduceerde tractoren vanaf 1912 tot 1929.

The Moline Implement Company *Universal en Universal-D 1915-1924*

Type	Productie-periode	Motor-vermogen
<i>Universal</i>	<i>1915-1917</i>	
<i>Universal D</i>	<i>1917-1924</i>	<i>4-cil</i>

The Minneapolis Threshing Machine Company. *Minneapolis 1912-1929*

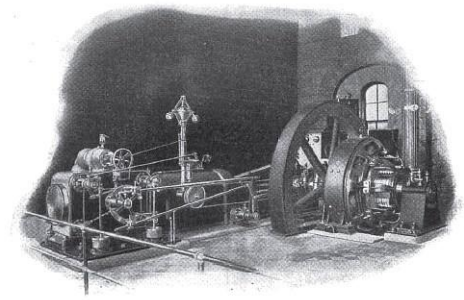
<i>25-50</i>	<i>1912-1913</i>	<i>M.M. 4-cil 50 pk</i>	<i>Prairie model</i>
<i>40-80</i>	<i>1918-1920</i>	<i>M.M. 4-cil 80 pk</i>	<i>Prairie model</i>
<i>20-40</i>	<i>1918-1919</i>	<i>M.M. 4-cil 40 pk</i>	
<i>15-30</i>	<i>1918-1919</i>	<i>M.M. 4cil 30 pk</i>	
<i>17-30A</i>	<i>1918-1926</i>	<i>M.M. 4-cil 30 pk</i>	<i>Crossmotor</i>
<i>16-30A</i>	<i>1919-1926</i>	<i>M.M. 4-cil 30 pk</i>	<i>Crossmotor</i>
<i>12-25</i>	<i>1920-1927</i>	<i>M,M, 4-cil 25 pk</i>	<i>Prairie model</i>
<i>22-44</i>	<i>1920-1927</i>	<i>M.M. 4-cil 44 pk</i>	<i>Prairie model</i>
<i>35-70</i>	<i>1920-1927</i>	<i>M.M. 4-cil 70 pk</i>	<i>Prairie model</i>
<i>17-30B</i>	<i>1926-1929</i>	<i>M.M. 4-cil 30 pk</i>	<i>Crossmotor</i>
<i>37-42</i>	<i>1928-1929</i>	<i>M.M. 4-cil 42 pk</i>	<i>Prairie model</i>
<i>39-57</i>	<i>1928-1929</i>	<i>M.M. 4-cil 57 pk</i>	<i>Crossmotor</i>

The Minneapolis Steel & Machinery Company. *Twin-City 1912-1934*

<i>40-60</i>	<i>1912-1916</i>	<i>M.M. 4-cil 40 pk</i>	<i>Prairie model</i>
<i>60-90</i>	<i>1914-1916</i>	<i>M.M. 6-cil 90 pk</i>	<i>Prairie model</i>
<i>25-45</i>	<i>1916-1920</i>	<i>M.M. 4-cil 45 pk</i>	<i>Prairie model</i>
<i>40-65</i>	<i>1916-1925</i>	<i>M.M. 4-cil 65 pk</i>	<i>Prairie model</i>
<i>60-95</i>	<i>1916-1919</i>	<i>M.M. 6-cil 95 pk</i>	<i>Prairie model</i>
<i>15-30</i>	<i>1916-1919</i>	<i>M.M. 4-cil 30 pk</i>	<i>Prairie model</i>
<i>16-30</i>	<i>1917-1919</i>	<i>M.M. 4-cil 30 pk</i>	
<i>12-20</i>	<i>1919-1926</i>	<i>M.M. 4-cil 20 pk</i>	
<i>20-35</i>	<i>1920-1926</i>	<i>M.M. 4-cil 35 pk</i>	
<i>17-28</i>	<i>1926-1935</i>	<i>M.M. 4-cil 28 pk</i>	
<i>21-32</i>	<i>1926-1935</i>	<i>M.M. 4-cil 32 pk</i>	
<i>27-44</i>	<i>1926-1935</i>	<i>M.M. 4-cil 44 pk</i>	

De Minneapolis Steel & Machinery Company in Minneapolis werd opgericht in 1902 door J.L. Record en Otis Briggs. Hun bedrijf bestond uit het produceren van stalen onderdelen voor de bouw en industrie. Het bedrijf bouwde ook de Corliss stoommotor die in Noord en Zuid Dakota in veel graanmolens als krachtbron dienst deed.

Twin-City Corliss Engines



In 1910 geven ze aan de Joy Wilson Company de opdracht om voor hun een tractor te ontwerpen. Het wordt de Twin-City 40. Eind 1914 wordt de tractorproductie uitgebreid met een zwaarder model, (60-90). De grootste tractor die M.S.M&CO heeft gebouwd is de 60-95 met een gewicht van maar liefst 14 ton. De motor is een 6-cilinder met een cilinderinhoud van 36500 cc en een vermogen van 95 pk. De trekker was uitermate geschikt voor het dorswerk. Bepaald snel is de tractor niet. De top snelheid ligt op 3 km/u. Nu maakte dat eigenlijk niet zoveel uit want andere tractoren uit die tijd behaalden ook geen hoge snelheden. Als brandstof gebruikt men voor deze zware tractoren kerosine.



Twin-City 40-

Vanaf 1916 bouwde men 4 modellen, te weten de eerder genoemde 60-95 en de 40-65, de 25-45 en de 15-30. Net zoals met zoveel andere merken tractoren uit die tijd gaven de tractoren met de typeaanduiding het vermogen aan De eerste cijfers voor de spatie geven het aantal pk's aan de trekhaak weer en de laatste 2 cijfers geven het aantal pk's aan het vliegwiel aan. Neem nu de 25-45, die is 25 pk aan de trekhaak en 45 pk aan het vliegwiel. Deze zware tractoren legden Minneapolis Steel & Machinery Company beslist geen windeieren.



Twin-City 25-45

Het succes van de Twin-City's ontging ook andere fabrikanten niet en dit moedigde hen aan om ook tractors te gaan bouwen. Dit leidde er toe dat MS&M ook tractoren voor andere bedrijven ging bouwen o.a. voor de Bull Tractor Company en de Case Threshing Machine Company.



Twin-City 15-30

Maar ze hadden al gauw door dat die grote zware machines niet de toekomst hadden en beginnen met het bouwen van kleinere tractoren. De Twin-City 16-30 is daar een voorbeeld van en lijkt al meer op een traditionele tractor.



Twin-City 16-30

Hij komt in 1917 op de markt en heeft een 4-cilinder motor met een cilinderinhoud van 9500 cc en is daarmee beduidend kleiner dan zijn voorganger de 15-30. In 1919 komt er een geheel nieuw concept, wat bepalend is voor alle Twin-City modellen en ook voor de modellen die er op volgen.



Twin-City 12-20

Het eerste model is de 12-20 met een 4-cilinder motor in een horizontale lijn en met een vermogen van 20 pk. Dit is waarschijnlijk de eerste tractor die is gemaakt met 4 kleppen per cilinder. Er zijn slechts twee versnellingen vooruit en één achteruit.

Meer waren er trouwens ook niet nodig want luchtbanden waren er nog niet in die tijd. En een tractor op ijzeren wielen rijdt nou eenmaal niet zo hard. Hetzelfde geldt voor de rem. Omdat de tractor toch geen hoge snelheid kan bereiken, 6 km/u, is een handrem meestal wel voldoende.



Twin-City 20-35



Twin-City 17-28

Alle Twin-City's van voor de fusie in 1929 hebben maar twee versnellingen vooruit en één achteruit.

In 1920 volgt de 20-35 en in 1926 wordt de 12-20 opgevolgd door de 17-28. Eind 1926 komen als laatste twee modellen de 21-32 en de 27-44, die nog onder de naam Twin-City worden verkocht.

Maar zoals zoveel trekker fabrikanten uit die tijd zag de Minneapolis Steel & Machinery Company ook wel in dat wanneer ze alleen verder zouden gaan dat dit op den duur geen haalbare kaart zou zijn.



Twin-City 21-32



Twin-City 27-44

Zo begonnen de fusies onderhandelingen met de Moline Implement Company en waarop later ook de Minneapolis Threshing Machine Company zich aansloot. Op 30 Maart 1929 worden de contracten getekend en er wordt bekend gemaakt dat men verder zou gaan onder de naam Minneapolis Moline Tractor Company.

Minneapolis Moline



De tijd die volgt na de fusie was nou niet bepaald de beste tijd voor de landbouw mechanisatie. Achteraf gezien was het een hele slechte tijd met de crisis van de dertiger jaren nog voor de boeg. Maar ja dat was toen nog niet te voorzien. Nu had deze fusie echter het voordeel, door de allerbeste producten uit de drie gefuseerde bedrijven samen te voegen tot één sterk geheel. Na de fusie ging men in de eerste instantie gewoon verder met het produceren van de bestaande tractoren die er op dit moment nog in de productie waren maar worden nu verkocht met als merknaam Minneapolis-Moline Twin-City. De naam, Twin-City, wordt in het begin voornamelijk gebruikt omdat deze tractoren een goede reputatie en bekendheid hadden opgebouwd. Met het verdwijnen van die naam zou ook de goede reputatie weleens af kunnen nemen. Vandaar dat men op basis hiervan verder ging produceren. Naarmate de tijd verstrijkt wordt de naam Twin-City steeds minder belangrijk en vanaf 1935 wordt de merknaam Minneapolis-Moline.



Minneapolis-Moline Twin-City KT



De Twin-City tractoren worden nog steeds geproduceerd in de oude fabrieken van Minneapolis Steel & Machinery Company. Enige tijd na de fusie wordt de productie van de tractoren met de crossmotoren gestaakt en richtte men zich hoofdzakelijk op het verbeteren van de Twin-City modellen.

Het eerste model dat na de fusie uitkwam is het type KT (Kombination Tractor) met een 4-cilinder Minneapolis motor van 25 pk. Van dit model werd enkele jaren later ook een boomgaardversie uitgebracht als type KTO. De KT is overigens niet het enigste model dat een boomgaarduitvoering had. Het nog bestaande Twin-City model 17-28 kon ook worden geleverd als 17-28 Orchard. De boomgaardmodellen waren te herkennen aan de speciale wielkasten die de achterwielen bijna helemaal overdeekten.



Minneapolis-Moline Twin-City 17-28 Orchard.

In 1934 wordt dit type opgewaardeerd en omgedoopt in KTA nu 33 pk. De A is om de aandacht te vestigen dat het om een vernieuwde versie ging. Vanaf eind 1929 en begin 1930 zijn ook de typen FT en MT leverbaar en die zijn ook allebei uitgerust met een 4-cilinder Minneapolismotor van respectievelijk 39 en 27 pk. Na 1934 worden ook deze opgewaardeerd (FTA en MTA) en hebben nu een vermogen van 49 en 33 pk.

De oude nog bestaande Twin-City typen 17-28, 21-32 en de 27-44 ruimen het veld en het type JT met een motorvermogen van 27 pk word aan de serie toegevoegd. Bij deze tractor wordt gebruik gemaakt van een Waukeshawmotor. De uitlaatkleppen zitten in het motorblok en de inlaatkleppen zitten in de kop. Omdat de Waukeshawmotor niet bevredigend werkte waren er in-

bouwsets van een zijklepper MM motor verkrijgbaar. Vanaf 1936 komen er twee varianten van de JT bij. De eerste is een boomgaardtrekker (JTO) en de tweede is de standaarduitvoering (JTS). Beide tractoren zijn momenteel zeer gewild bij verzamelaars. Doordat ze slechts een jaar in productie zijn geweest zijn er maar heel weinig meer van over gebleven.



Minneapolis-Moline Twin-City JT



Minneapolis-Moline Twin-City JTS



Minneapolis-Moline Twin-City JTO

Alle geproduceerde Twin-City's van na de fusie (1929) hebben 3 versnellingen vooruit en 1 achteruit.

Doordat de luchtband vanaf de begin jaren dertig steeds meer aan terrein wint, kan men hogere snelheden bereiken, met name op de weg. Vandaar dat de JT al is uitgerust met 5 versnellingen vooruit en 1 achteruit. Er zijn gewoon een paar wegversnellingen bij gekomen. De meeste tractoren tot de A serie (1934) liepen op kerosine. Pas daarna werd er in de meeste tractoren benzine of petroleum gebruikt.



Minneapolis-Moline Twin-City MTA

Mede door de Twin-City's had M.M. een goede naam onder de boeren verworven en het was een zeer vooruitstrevend bedrijf en vele van hun ontwikkelingen zijn later door andere fabrikanten overgenomen. Zo ontwikkelde Miniapolis de eerste motor met 4 kleppen per cilinder. In 1938 was er al een tractor te koop met een verwarmde cabine. Ook was Minneapolis-Moline de eerste fabrikant die een elektrische installatie met een startmotor en verlichting standaard meeleverde op zijn tractoren. Ook de ontwikkeling van de Unie tractor was een idee van M.M. In 1944 was er al een zelfrijdend onderstel ontwikkeld, waarop je éénvoudig een bijpassende machines zoals een maaimachine, een opraappers, een maaidorsers, of een machines voor de



Minneapolis-Moline Twin-City FTA

maisogst konden monteren.. Ook was M.M. de eerste die LPG als brandstof voor zijn tractors introduceerde. Een groot nadeel van de Minneapolis-Moline tractoren vond ik toch wel de handkoppeling. Nu weet ik wel dat er meer tractoren waren met een handkoppeling maar M.M. ging er toch wel lang mee door.

Minneapolis-Moline Twin-City 1929-1939

<i>Type</i>	<i>Productie-periode</i>	<i>Motor en vermogen</i>
<i>KT</i>	<i>1929-1934</i>	<i>M.M. 4-cil 25 pk</i>
<i>FT</i>	<i>1929-1934</i>	<i>M.M. 4-cil 39 pk</i>
<i>MT</i>	<i>1930-1934</i>	<i>M.M. 4-cil 27 pk</i>
<i>13-25</i>	<i>1931-1934</i>	<i>M.M. 4-cil 25 pk</i>
<i>JT</i>	<i>1934-1937</i>	<i>M.M. 4-cil 24 pk</i>
<i>KTA</i>	<i>1934-1938</i>	<i>M.M. 4-cil 33 pk</i>
<i>MTA</i>	<i>1934-1938</i>	<i>M.M. 4-cil 33 pk</i>
<i>FTA</i>	<i>1934-1938</i>	<i>M.M. 4-cil 49 pk</i>
<i>JTS</i>	<i>1936-1937</i>	<i>M.M. 4-cil 24 pk</i>

Vanaf 1937 komt M.M uit met een nieuwe serie tractoren. Om te beginnen met de Z-serie in 1937, de U-serie in 1938 en in 1939 de R en de G-serie. Ik heb het hier over serie omdat de vooraf genoemde letters een serie aanduidt welke weer is onderverdeeld in verschillende uitvoeringen. Maar daarover later meer.

De nieuwe reeks tractoren zijn duidelijk te herkennen aan de opvallende gele kleur en de rode wielen. Niet door iedereen worden deze kleuren gewaardeerd maar ik zou toch zeggen het staat toch altijd nog veel beter dan die grauwe grijze kleur van de Twin-City's.



Minneapolis-Moline ZTS

Zoals ik al schreef wordt de Z serie geïntroduceerd in 1937 en verving hierdoor de J serie. Ze worden in de eerste periode aangedreven door een 4-cilinder watergekoelde Minneapolis benz/petr motor van het type RE met een vermogen van 29 pk bij 1500 omw/min en met een volume van 3040 cc. Na enige tijd kreeg de tractor een andere motor van het type 206B-4 met een vermogen van 31 pk en is het volume vergroot naar 3378 cc. Ook deze motor wordt weer vervangen (1948) door het motortype 206G-4 met een vermogen van 36 pk.



Minneapolis-Moline ZTU

Het opvallende aan deze motor is dat hij is uitgevoerd met horizontaal geplaatste kopkleppen die doormiddel van zeer lange tuimelaars rechtstreeks via de veel lager geplaatste nokkenas werden bediend. Ze hadden dus geen klepstoters wat het onderhoud een stuk eenvoudiger maakte en het stellen van de kleppen was ook een stuk makkelijker geworden.

Toch hebben andere fabrikanten deze methode niet opgepakt en ook de latere modellen hadden weer de traditionele kopklepmotoren met lange tuimelaars.

De tractoren uit de Z serie hebben een versnellingsbak met 5 versnellingen met een topsnelheid van 21 km/u. Het gewicht is 1875 kg afhankelijk van de uitvoering. De Z is in verschillende uitvoeringen leverbaar, o.a het gewone



Minneapolis-Moline ZTE



Minneapolis-Moline ZAS

standard model, een row-cropmodel met o.a een smalle vooras met één of twee wielen of een verstelbare vooras Er is ook nog een LPG uitvoering en een type voor de industrie en als laatste is er ook nog een legeruitvoering. Bij alle geleverde tractoren vanaf 1937, worden verlichting, een elektrische installatie met een startmotor en aftakas standaard meegeleverd, tenzij het om een andere uitvoering gaat.

Tot 1948 worden de tractoren uit de Z-serie aangeduid met de begin letters, ZT. In 1949 vindt er een update plaats en krijgen de tractoren een nieuwe styling en worden vanaf nu aangeduid met ZA. In 1953 vinden er weer wat veranderingen plaats en het type ZA wordt, om het zo maar te noemen, vervangen door het type ZB. De totale productieperiode van de Z serie liep van 1937 tot 1955.



Minneapolis-Moline ZBE



Minneapolis-Moline ZAU

UDLX



Minneapolis-Moline UDLX

De serie U verschijnt in 1938. De aandachtstrekker is de UDLX. De UDLX wordt aangedreven door een 4-cilinder watergekoelde Minneapolis benzinemotor van 4652 cm³. De tractor heeft een vermogen van 38 pk. UDLX staat voor U- de Luxe. Deze bijzondere tractor is voorzien van een volledig gesloten cabine, met de deur

van achteren, die bescherming biedt tegen kou, regen en wind en is standaard al voorzien van verwarming, een radio, ruitenwissers en een bank voor twee personen. Eén plaats is er voor de bestuurder en de andere voor een medepassagier.

De UDLX kostte in 1938 \$2155, Met zijn vijf versnellingen haalt hij een topsnelheid van 65 km/u maar in sommige opzichten is hij toch ook weer ouderwets want ondanks de hoge snelheid heeft hij geen vering. De gedachte achter deze bijzondere tractor was, in de week voor het werk op het veld en in het weekend voor naar de kerk of een avondje uit met de vrouw. De belangstelling viel tegen, waarschijnlijk bleven ze liever thuis en of was de tractor te duur. Al na een jaar wordt de productie gestaakt, Er zijn er slechts 125 van verkocht, het zouden er ook iets meer kunnen zijn maar daarover zijn de meningen zeer verschillend.

Van de U serie zijn er ook reguliere tractors verkrijgbaar. De 4-cilinder benz/petr motor is van Minneapolis en is watergekoeld. Het vermogen is 36 pk bij 1275 omw/min en een cilinderinhoud van 4655 cc. Duidelijk een tractor voor de grotere bedrijven. Verlichting en aftakas zijn standaard en er is nu een keuze tussen luchtbanden of de reeds gebruikelijke ijzeren wielen.



Minneapolis-Moline UTU

Het is afwegen wat je doet. De ijzeren wielen hebben meer grip op het land maar met luchtbanden rijd je comfortabeler en sneller op de weg. Zeker wanneer een tractor bijna nooit van het erf afkomt is het te begrijpen dat je voor de ijzeren wielen kiest. Maar als iemand met zijn tractor veel op de weg moet zijn dan zal zijn keuze waarschijnlijk vallen op luchtbanden. De versnellingsbak heeft 5 versnellingen vooruit en 1 achteruit, met snelheden van 4 tot 24 km/u. Het gewicht is 2400 kg.



Minneapolis-Moline UTS



(1948)

Minneapolis-Moline UTN

Uiteraard is er net als bij zoveel Amerikaanse trekkers een standard model met een sterk gebogen vooras (UTS) en een row-crop model met dezelfde uitvoeringen als de Z. Ook is er weer een leger en industrie uitvoering.

In 1949 wordt de U serie opnieuw restylet maar onbegrijpelijk wordt de type aanduiding niet veranderd. Vanaf 1953 wordt de UT serie vervangen door de UB serie en het vermogen is inmiddels opgelopen naar 46 pk.



Minneapolis-Moline UBE Special



Minneapolis-Moline UTE

Omdat de vraag naar dieseltractoren steeds groter wordt speelt ook M.M daar op in en zo zijn er van de U vanaf 1948-/1949 ook dieseltractoren beschikbaar met een vermogen van 48 pk. Vanaf 1949 is er ook een U Speciaal leverbaar, een vergelijkbaar met de UTS, het gewone standaard model maar dan met wat extra opties.



Minneapolis-Moline UTS Special Wheatland

Dit zelfde model is ook nog eens een keer leverbaar in de zogenaamde Wheatland uitvoering (Tarweveld). Het woord zegt het al speciaal voor de grote velden ontwikkeld, robuust en log. Deze modellen zijn nog door geproduceerd tot 1957 in tegenstelling tot de andere U modellen waarvan de productie stopte in 1955.

In 1939 komen de R en de GT op de markt. De R, speciaal voor het toch wat lichtere werk en was er was in trek bij de wat kleinere bedrijven De R serie heeft een 4-cilinder watergekoelde benz/petr motor van eigen fabricaat type EE. De motor heeft een slagvolume van 2713 cm³ met in de eerste instantie een vermogen van 20 pk bij 1400 toeren per minuut. De latere geproduceerde trekkers hebben een vermogen van 24 pk op het laatst zijn ze zelfs 27 pk. Van de row-crop modellen zijn de achterwielen traploos verstelbaar maar de voorwielen zijn slechts omkeerbaar. Het gewicht van de trekker is 1425 kg.



Minneapolis-Moline RTS

Dit kan afwijken afhankelijk van de uitvoering. Er zijn vier versnellingen vanaf 4 tot 21 kn/u. De R is leverbaar als standard model (RTS) en als row-crop model (RTU), met een enkel voorwiel (RTN) en vanaf 1948 ook met een verstelbare, brede vooras (RTE). Voor de industrie en het leger zijn er ook modellen beschikbaar (RTI en RTIM). Tijdens zijn productieperiode (1939-1954) is de R op de zijpanelen na optisch weinig veranderd.



Monneapolis-Moline RTU

Het type GT is de laatste die in deze series wordt uitgebracht. Met zijn volume van 6539 cc en een vermogen van 54 pk bij slechts 1100 omw-min is het de zwaarste tractor die er op dat moment in productie is. De GT is



Minneapolis-Moline GT-(S)

voorzien van een 4-cilinder watergekoelde benzine/petroleum GE motor van Minneapolis. De bijna drie ton wegende tractor heeft vier versnellingen vooruit en één achteruit met een maximum snelheid van 20,5 km. In de beginperiode is de GT alleen maar in de standaarduitvoering (GTS) leverbaar.

Vanaf 1942 wordt het type GT vervangen door de GTA. Echt veel veranderingen zijn er niet, alleen is de grill is nu niet langer rood maar gewoon geel mee gespoten met de rest. De versnellingsbak is uitgebreid van 4 naar 5 versnellingen. In 1947 vind er weer een update plaats en wordt er weer opnieuw gestyled nu als type GB. Er is ook een uitvoering met LPG als brandstof leverbaar, als type GTC. Vanaf 1948 is er ook een dieseluitvoering (GB-D) leverbaar met een 6-cilinder watergekoelde Minneapoliomotor (D-425-6). Het vermogen van de benzine-/petroleum uitvoering is inmiddels 58 pk en van de dieseluitvoering is dat rond de 64 pk. Precies weet je het bij de Minneapolis-Moline nooit want het vermogen dat zij opgeven ligt meestal 3 tot 4 pk lager dan wanneer ze uit de test komen.



Minneapolis-Moline GTA

Dat is al zo vanaf de eerste productie periode maar de type aanduiding vanuit de tijd van de Twin-City's was altijd gerelateerd aan hun opgegeven



Minneapolis-Moline GB (benzine/petroleum)

vermogen. Het laatste model uit deze serie het type GB is ook weer in drie uitvoeringen leverbaar Benzine/Petroleum, LPG en diesel. Het vermogen van de dieseluitlevering bleef ongewijzigd maar de benzine-/petroleum uitvoering is nu 64 pk en is volgens de Nebraska Tractor Test zelfs 70 pk aan de riemschijf. In 1959 wordt de productie van dit soort G tractoren gestaakt.

Toen Amerika in 1941 betrokken raakte bij de tweede wereldoorlog moest ook M.M net zoals zoveel andere trekkerfabrikanten zijn bijdrage leveren aan het oorlogsgeweld. De firma verscheepte tractorchassis naar de geallieerden, produceerde ook munitie en maakte ook onderdelen voor de tanks en schepen. Er werden ook verschillend militaire tractoren gebouwd op basis van de bestaande landbouwmodellen maar dan aangepast voor het leger.



Minneapolis-Moline RTI en een ZTI

Na beëindiging van de oorlog legde men zich weer toe op het ontwerpen van nieuwe tractoren en vanaf 1949 worden de series U,Z en R geüpdatet en krijgen een nieuwe styling. Eigenaardig genoeg wordt bij de meesté modellen het typenummer niet aangepast wat niet echt handig is want er ontstaat altijd verwarring of het om een nu om een nieuwe of een oude



Minneapolis-Moline RTU model 1953

uitvoering gaat Op de vorige bladzijdes zijn de tractors al een keer behandelt, alleen zal ik proberen uit de doeken te doen hoe dat nu allemaal zit met al die type-aanduidingen. Laten we als voorbeeld beginnen met de Z. Vanaf 1937 tot 1949 worden de typen aangeduid met ZT. De Z geeft de serie aan waarover het gaat , je had er vier R, Z, U en de GT.

De T staat voor het type waarin dan weer verschillende uitvoering zijn. Behalve de G staat daar los van want daar gaat het maar om één uitvoering. Meestal wanneer er drastische veranderingen plaats vinden verandert ook de typeaanduiding. Bij de ZT is dat in 1949 wel het geval en werd het type ZT omgedoopt in ZA. Maar bij de R en de U gebeurde dat niet terwijl de U optisch gezien ook een hele gedaanteverwisseling had ondergaan. In 1953 kregen de tractoren weer een update en toen werden de typen ZA en UT vervangen door de ZB en de UB. Bij de R veranderde vreemd genoeg niets.



Minneapolis-Moline UTU model 1949

De GT of GTS veranderde in 1942 in GTA en in 1953 in GTB. A en B zijn ontstaan door de volgorde van de productie. En dan nu de uitvoeringen. De S is de normale standarduitvoering. De row-crop-uitvoering is weer onderverdeeld in drie uitvoeringen. De tractoren met een smalle vooras en tweewielen eindigen met een U, de modellen met een enkel wiel eindigen met een N en voor tractoren met een verstelbare brede vooras wordt de E als eindletter gebruikt. De industrie versie eindigen meestal op een I en de legeruitvoering op een I, L of een M. Bij de LPG modellen gebruikt men meestal achter de typeaanduiding LPG en bij de dieselluitvoering een D. Verhoogde uitvoeringen worden aangeduid met een C als laatste letter. Dieselltractoren komen er bij mijn weten enkel maar voor bij de U en G serie.



Minneapolis-Moline GTB dieselluitvoering

Tot 1948 was er in ons land geen enkele Miniapolis-Moline trekker leverbaar. In dat jaar nam de Fa Louis-Nagel in Arnhem het importeurschap op zich. In die tijd waren er leverbaar de RTE de ZAE en de UTS. Ondanks dat het zeer goede tractors waren heeft de import van de M.M. niet lang geduurd.



Importeur:

N.V. LOUIS NAGEL & Co.

Groothandel in landbouwwerktuigen en trekkers

P. CALANDWEG 2 - ARNHEM

Postbus 182 - Telefoon 08300 - 3 59 41 (7 lijnen)

Sedert 1873

Minneapolis Series R. Z. U.en G

Serie	RT	ZT	UT	GT
Standaarduitvoering	RTS	ZTS	UTS	GTS
Row-crop Small front	RTU	ZTU	UTU	
Row-crop Single wiel	RTN	ZTN	UTN	
Row-crop Verstelbare vooras	RTE	ZTE	UTE	
Industrie uitvoering	RTI	ZTI		
Militaire uitvoering			UTIL-M	
Dieselmotor			UDU UTS-D	
High-crop			UTC	
Comfort de Luxe			ULUX 1938	
Speciaal			UTS speciaal	
Vermogen	20, 24, 27 pk	29 pk	36 pk	54 pk
Productieperiode	1939-1954	1937-1949	1938-1953	1939-1942
Serie		ZA		GTA
Standaard uitvoering		ZAS		GTA
Row-crop Small front		ZAU		
Row-crop Single wiel		ZAN		
Row-crop Verstelbare vooras		ZAE		
Industrie uitvoering		ZAS-I		
Militaire uitvoering		ZAIL-M		GTA-I
Vermogen		31pk	40 pk	54 pk
Productieperiode		1949-1953	1949-1953	1942-1947
Serie		ZB	UB	GTB / GB
Standaarduitvoering				Allen
Row-crop Small front		ZBU	UBU	
Row-crop Single wiel		ZBN	UBN	
Row-crop Verstelbare vooras		ZBE	UBE	
Industrie uitvoering				
Militaire uitvoering				
Benzine/Petroleum				GTB
Dieselmotor			UB-D	GB-D
LPG		ZB-C	UB-C	GT-C
Speciaal			UB Speciaal *	
Vermogen		36 pk	46 pk	54 / 64 pk
Productieperiode		1953-1955	1953-1955	1947-1959
			*1953-1957	

Dit was hoofdzakelijk te wijten aan de hoge dollarkoers en door het herstel van de productie van de Europese trekkers, met name Lanz, Deutz en Hanomag. En er kwam bovendien nog bij dat ze vaak moderner waren en voor de Europese boer beter voldeden dan de Amerikaanse trekkers.

In 1951 koopt M.M. de B.F. Avery Company uit Louisville op en zette hiermee de productie van B.F. voort tot halverwege de jaren vijftig. Hiermee was de kloof van het aanbod van kleine tractoren aardig opgevuld. Met de komst van de Avery V, een model met een enkele ploeg en nog kleiner dan de BF doch met dezelfde 4-cilinder watergekoelde Hercules benzine motor, lijkt het gat te zijn gedicht. Beide tractoren hebben 3 versnellingen vooruit en één achteruit. Het gewicht Van de Avery V is maar 755 kg terwijl de BF nog 1300 kg weegt. Hoewel de productie van kleine trekkers een goed plan leek liep het waarschijnlijk toch niet helemaal naar wens en stopte men na enige tijd met de productie van de Avery tractoren.



Avery B.F.



Minneapolis-Moline Avery V

Tijdens de oorlog in Korea pakt M.M. de productie van militaire tractoren weer op. In Turkije wordt er een nieuwe fabriek gebouwd voor de productie van de Minneapolis-Moline U serie dieseltractoren.

In die zelfde periode is M.M. ook bezig met de bouw van een multifunctionele trekker genaamd Unie. Deze machine zou de manier waarop de boeren oogsten compleet veranderen, althans dat was de gedachte er achter. Het is een soort van alles in één tractor. Je moet het zo zien het is de voorloper van de werktuigdrager. Het is een tractor waarbij allerlei machines kunnen worden gehangen, zoals een balenpers, maishakselaar of een plukmachine. De zelfrijdende machines, stonden meestal bijna het gehele jaar werkeloos in de schuur maar met de komst van deze multi-



functionele machine zou dat allemaal kunnen veranderen. De Unie wordt aangedreven door de twee voorwielen en het achterwiel zorgt voor de besturing. De zitplaats van de bestuurder is hoog zodat hij naar alle kanten goed zicht heeft. Het bijna 4-ton wegende gevaarte wordt aangedreven door een 4-cilinder watergekoelde Minneapolis benzinemotor met een vermogen van 48 pk. Een succes is het nooit geworden want helaas waren de hulpstukken en het passend maken om de machines er in te hangen zo duur dat er maar weinig interesse was voor zo'n dergelijke machine. Uiteindelijk is het ontwerp verkocht aan New-Idea die het verder zou gaan ontwikkelde zodat het eenvoudiger werd om er werktuigen aan te hangen.

Zo half de jaren 50 komt er steeds meer vraag naar vermogen. M.M. komt met stuurbekrachtiging, hefinrichting, een koppolversterker, een automatische koppelhaak en een doordraaiende aftakas. Als optie is er ook vierwielaandrijving leverbaar. Ook aan de handkoppeling komt eindelijk eind.

De legendarische series R en Z, worden vanaf 1956 opgevolgd door de 335 en de 445. De tractoren hebben een hele gedaantewisseling ondergaan en er is niet veel meer van terug te kennen uit de vorige generaties. De 335 is uitgerust met een 4-



Minneapolis-Moline 335

cilinder watergekoelde Minneapolisbenzinemotor (165A) met een vermogen van 32 pk bij een maximum toerental van 1700 omwentelingen. De 335 is maar een eenvoudige trekker met 5 versnellingen vooruit en één achteruit. Hij is volgens mij ook enkel maar leverbaar met een benzine-motor. De 445 is al wat luxer uit gerust en heeft al een hoge en lage gearing, doormiddel van een powershift, met elk 5 gangen vooruit en 1 achteruit. De krachtbron is een 4-cilinder watergekoelde Minneapolis motor en levert bij 1500 omw/min een vermogen van 40 pk. Hij is leverbaar met een

benzine/petroleum (206H-4 LPG of een dieselmotor (D206-4). De 335 en de 445 zijn ook weer in verschillende uitvoeringen leverbaar zoals standaard, brede vooras, of met smalle vooras. met een enkel of met twee wielen. Ze zijn duidelijk een stuk moderner dan hun voorgangers en zijn standaard uitgevoerd met een 540-toerenaftakas, hydraulische hefinrichting en met een koppelingspedaal.



Minneapolis-Moline 445



Minneapolis-Moline 5-Star

De U wordt in 1957 opgevolgd door de 5-Star en heeft net als de meeste M.M tractoren uit die tijd een 4-cilinder watergekoelde Minneapolismotor. Er is keuze tussen een benzine/petroleummotor, LPG of een dieselluitvoering. Het vermogen is rond de 57 pk afhankelijk van de brandstof. Er zijn 5 versnellingen vooruit beschikbaar en 1 achteruit met Ampli-Torc hoog-laag schakeling worden dat er 10. Met de

Ampli-Torc kan tijdens het rijden worden geschakeld zonder de koppeling te gebruiken. Motorremmen is niet mogelijk in de lage stand. Levensgevaarlijk wanneer je dit niet gewend bent. Op de weg is het niet verstandig om de Ampli-Torc te gebruiken want het is gevaarlijk om er mee terugschakelen. Doe je dit toch dan is het net of de tractor in zijn vrijloop staat en krijg je in de eerste instantie nog meer vaart en de kans is groot dat je de controle over je tractor kwijt raakt met alle gevolgen van dien. Opschakelen zou nog kunnen, zeker met een zware belasting kan je er profijt van hebben. Net als bij de U is er weer een standaard model en een row-crop model met de keuze uit een verstelbare brede vooras, een smalle vooras met één of twee wielen. De aftakas is verdeelt in twee verschillende toerentallen n.l 540 of 1000 omw/min.



Minneapolis-Moline Jet-Star

Vanaf 1959 word de productie van de 445 beëindigd en wordt vervangen door de Jet Star. Tegelijk met de Jet-Star komt de 4-Star, waarschijnlijk bedoeld als het kleine broertje van de 5-Star maar dan wel eenvoudiger



Minneapolis-Moline 4-Star met 4-WD

uitgerust. De 4-Star heeft net als de 335 maar 5 versnellingen. De M.M motor levert een vermogen van 44 pk bij 1750 toeren per minuut. Doordat er steeds meer vraag naar zware trekkers is, wordt de productie van de 335 in 1961 gestaakt. De Four-Star is in verschillende uitvoeringen leverbaar. Wat brandstof betreft heeft men de keuze tussen benzine, LPG of diesel.

De Four-Star blijft in productie tot 1963. De Jet Star kan als vervanger worden gezien van de 445. Ten opzichte van de 445 is er weinig nieuws te vermelden alleen een wat hoger toerental (1750) waardoor het vermogen wat is gestegen (44 pk).



De Jet-Star is ook leverbaar voor de fruitteelt (Orchard)

Het type G-VI vervangt in 1959 de G serie. Ondanks zijn nieuwe styling blijft het een groot en log model. Er is enkel een standard versie beschikbaar speciaal bedoeld voor het werk op grote akkers. Zeker voor toen kon men hier in Nederland met zulke tractors weinig uitrusten. Vaak werden ze verkocht zonder hefinrichting omdat men met een getrokken werktuig vaak meer werk kon verzetten. Hydrauliek is er wel. Vaak waren de grote werktuigen uitgerust met grote cilinders om het werkende gedeelte van de machine ten opzichte van het frame op te kunnen tillen. De G-VI is uitgerust met hydraulische besturing en dat is al een hele verbetering ten opzichte van de voorafgaande modellen met mechanische besturing. De motor is een 6-cilinder en is watergekoeld, verkrijgbaar als benzine, (425-6) LPG of diesel (D425-6) en levert een vermogen van 78 pk.



Minneapolis-Moline G-705 en G-VI beiden in L.P.G. uitvoering

Vanaf 1962 wordt de GVI vervangen door het type G-705. De tractoren worden nog altijd gebouwd in de oude fabrieken van de Minneapolis Threshing Company in Hopkins Minnesota. De versnellingsbak is nog steeds niet gesynchroniseerd of uitgebreid. Wel is het vermogen gestegen naar 102 pk en er is vierwielaandrijving beschikbaar. Nu was er in die tijd in de V.S de belangstelling voor vierwielaandrijving niet zo groot. Het leverde daar niet echt de meerwaarde op als hier in Europa.

Tractors waren daar vaak groot en robuust met veel vermogen en door het droge klimaat had men weinig grip verlies van de achterwielen met de grond.

In het begin van de jaren 60 begint de concurrentie zijn tol te eisen. Verschillende grote bekende fabrikanten die ooit aan de wieg stonden van de mechanisatie zijn overgenomen of gefuseerd met andere bedrijven. Nu komt ook Minneapolis-Moline aan de beurt.



Minneapolis-Moline Jet-Star 2 en Jet-Star 3 uit de sterrenbeeldserie

In 1963 wordt Minneapolis overgenomen door de White Farm Organisatie die inmiddels ook Cockshutt en Oliver onder zijn hoede heeft genomen. Ook bedrijven zoals John-Deere en Massey-Ferguson hadden het zwaar. John-Deere heeft dat gedeeltelijk opgelost met de overname van ILC, om zo meer vaste voet in Europa aan de grond te krijgen en Massey-Ferguson liet zelfs, omdat zij de zware tractors in hun programma misten, zware tractoren bouwen door M.M. Eigenlijk is het vrij simpel, de in Hopkins gebouwde G-VI en de G-705 werden in de rode MF kleuren gespoten en zo werden ze bij MF

verkocht als MF-95 en MF-97. Het gebeurde ook andersom dat er werktuigen van Massey-Ferguson werden gespoten in de gele kleuren van M.M. en verkocht werden als Minneapolis-Moline. Na de overname door White gaat de productie van de M.M nog een geruime tijd door. Daarover later meer.



Minneapolis-Moline M-5 de opvolger van de 5-Star in 1960

Rond 1963 zijn de volgende series op markt o.a de sterrenbeeldserie, de M-5 serie en de G-700 serie. In 1963 wordt de Jet-Star vervangen door de Jet-



een | *Minneapolis-Moline M-504*

Star 2. en ik kan niet anders zeggen het is vrijwel dezelfde trekker, technisch is er maar weinig aan veranderd. Waarom de tractor nog is uitgebracht is mij ook niet duidelijk want ze zijn al volop bezig met het ontwerpen van nieuwe modellen, dat het niet meer de moeite loont om dit model nog uit te brengen. Hij blijft ook maar amper

productie. Vanaf 1963/1964 wordt de Jet Star-2 vervangen door de Jet Star-3. Vanaf 1960 wordt de MM 5-Star vervangen door het type M-5. De tractoren zijn nog steeds leverbaar met benzinemotoren. Je zou toch denken dat de benzine/petroleumperiode in 1960 al een eind op zijn retour zou. De reden hiervoor zal wel te maken hebben met de benzineprijs en de aanschafprijs van de tractor. Als variant van de M-5 komt in 1962 het type M-504 op de markt. Dit type wordt alleen geleverd als standard model en is alleen leverbaar met 4 wielaandrijving De totale productie van



Minneapolis-Moline M-604 4-WD

de M-504 is slechts 26 stuks. In 1963 worden de M-5 en de M-504 vervangen door de M-602 en de M-604. Beide modellen zijn opties gezien maar weinig



Minneapolis-Moline M-670 Super

veranderd. De M-602 is nu 64 pk en is nog steeds verkrijgbaar in de vroegere U varianten. Een variant hierop (M-604) is enkel leverbaar in de standarduitvoering met 4-WD. In 1965 worden alle series weer opnieuw geüpdatet en op wat optische veranderingen na verandert er eigen-

lijk maar heel weinig. De M-670 die de typen M-602 en M-604 in 1964 vervangt heeft een vermogen van 73 pk en wordt na een jaar alweer omgeruild voor de 670 Super.



27

De Jet-Star-3 is omgedoopt in de Jet Star-3 Super en de G-705 wordt nu vervangen door de G-707. Naast deze modellen zijn als variant de 704, 706 en de 708 allen standard met vierwielaandrijving leverbaar. Wat de doelstelling van deze tractoren is weet ik ook niet want de G-705 en de G-707 zijn immers, al is het een optie, leverbaar met 4-wd.

Minneapolis-Moline Jet-Star 3 Super



Minneapolis-Moline U-302

Nieuw zijn de U-302 en de U-302 Super met een vermogen van 56 pk. Ook hier is weer een variant (U-304) met vierwielaandrijving. Waarschijnlijk kunnen deze typen mooi het gat in deze klasse opvullen dat door het verdwijnen van de 4-Star in 1963 was ontstaan. en ten opzichte hiervan zijn ze duidelijk verbeterd.



Minneapolis-Moline G-707

Minneapolis-Moline G706 4-WD

In 1969 wordt de G-707 op de markt gebracht. Het heeft een niet gesynchroniseerde 5 X 1 versnellingsbak en wordt er nu ook gebruik gemaakt van Ampli-Torc.



Minneapolis-Moline G-1000 4-WD

Minneapolis-Moline G-900

Na 1969 worden ze vervangen door de G-950, G-1050 en de G-1350. Dit zijn allen 6-cilinders met vermogens vanaf 97 tot 141 pk.



Minneapolis-Moline G-1050



Minneapolis-Moline G-950

Vanaf 1969 komen er ook een 3-tal Super tractoren met knikbesturing en 4 even grote wielen op de markt.



29 De eerste twee zijn de A 4T-800 en de A 4T-1400 deze laatste is uitgerust met een 8,3 liter 6-cilinder motor van eigen fabricaat met een vermogen van 160 pk. De aandrijving geschiedt door een 10 versnellingsbak.



Minneapolis-Moline A 4T-1600

Ze werden geassembleerd in de fabriek van White en via al de verkooppunten van Minneapolis en White-Oliver gedistribueerd en in de bijbehorende kleuren gespoten. Van het type A 4T-800 is weinig bekend. Aan het model te zien is het een puur M-M product en heeft waarschijnlijk een motor van eigen fabricaat. Na een jaar in 1970 wordt de A 4T-1400 opgevolgd door de A-4T 1600 met een volume van 9,6 liter en met een vermogen van 169 pk. Van dit type is er ook een L.P.G. uitvoering leverbaar.

Door de overname van Minneapolis-Moline door de White Motor Company wordt het eind jaren 60 en begin 70 een rommeltje wat het produceren van M.M tractoren betreft. De lichte tractoren zijn nagenoeg verdwenen of er worden Oliver tractoren geassembleerd in de M.M kleuren en door de plaatselijke dealers



Minneapolis-Moline G-450 (Fiat)

verkocht als Minneapolis-Moline.

Er werden zelf Fiat tractoren, door de White Motor Company aangekocht, gespoten in de gele M.M kleuren verkocht als Minneapolis-Moline G-350 en G-450.

Vanaf 1969 begint men met het assembleren van een serie White Oliver trekkers. Ze zijn allemaal uit uitgerust met een 6-cilinder Waukesha-Oliver motor en met een 6 x 2 versnellingsbak met een hydraulische powershift waardoor er 18 versnellingen mogelijk zijn en 6 achteruit. De trekker komen op de markt als Minneapolis-Moline 550, 750, 850 en 940 een reeks van 53 tot 98 pk.



Minneapolis-Moline G-750

De laatste Minneapolis-Moline trekkers die in 1974 nog op de markt waren zijn de G-955 en de G-1355. De tractors worden hoofdzakelijk verkocht als Oliver of Cockshutt. Ze zijn voorzien van dezelfde versnellingsbak als de geassembleerde Oliver trekkers. Na het stopzetten van de productie van deze trekkers eind 1974 verdwijnt ook langzamerhand de naam van een legendarische trekkermerk, Minneapolis-Moline. Een merk met een zeer goede reputatie heeft het tegen de grillige markt en de sterke concurrentie niet kunnen redden.



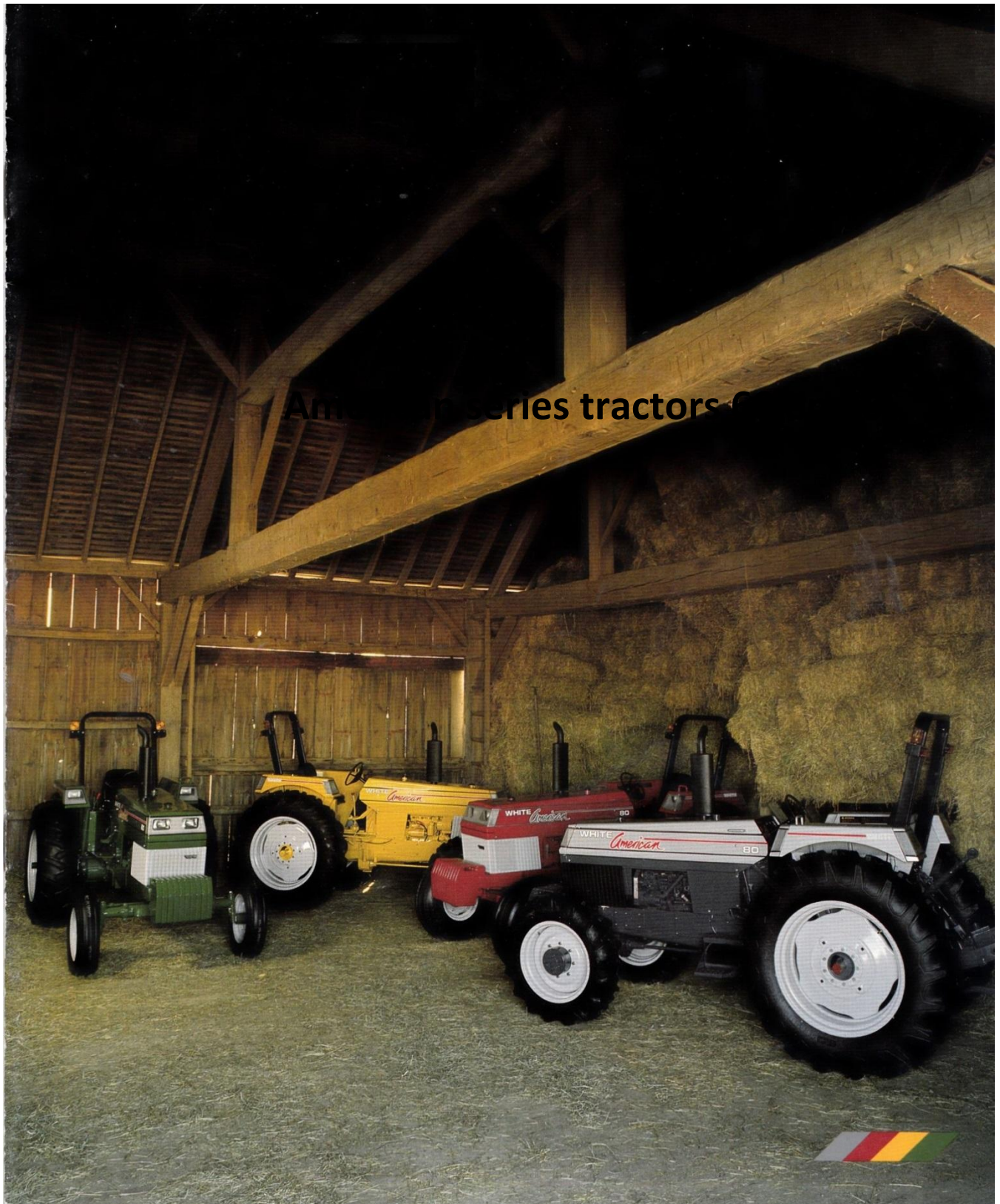
Minneapolis-Moline G-1355



Minneapolis-Moline 955

(De laatste modellen van M.M)

Nog één keer wordt de naam Minneapolis-Moline herdacht en dat was toen in 1989 de American serie 60 en 80 in de uitstervende kleuren Oliver-groen, White grijs, Cockshutt rood en Minneapolis-Moline geel werden gespoten. Ook De White Motor Company heeft het niet gered want het concern wordt in 1991 overgenomen door de ³¹ groep. Het toeval wil dat deze groep in een eerdere transactie New-Idea had overgenomen die destijds de Unie tractor van M.M had aangekocht. Nu zijn ze door die overname weer verenigd met elkaar.





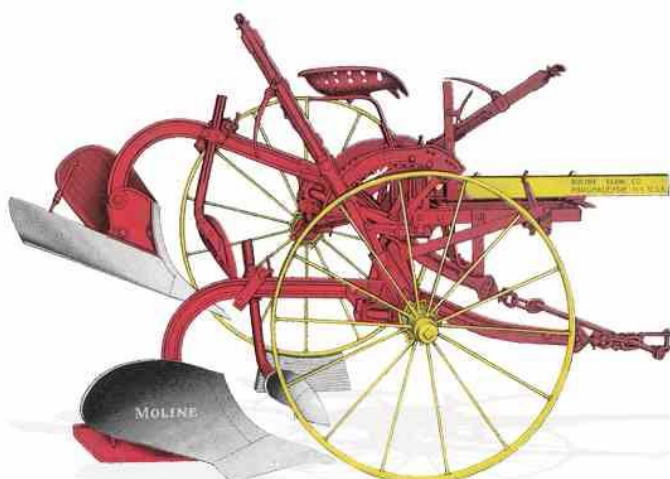
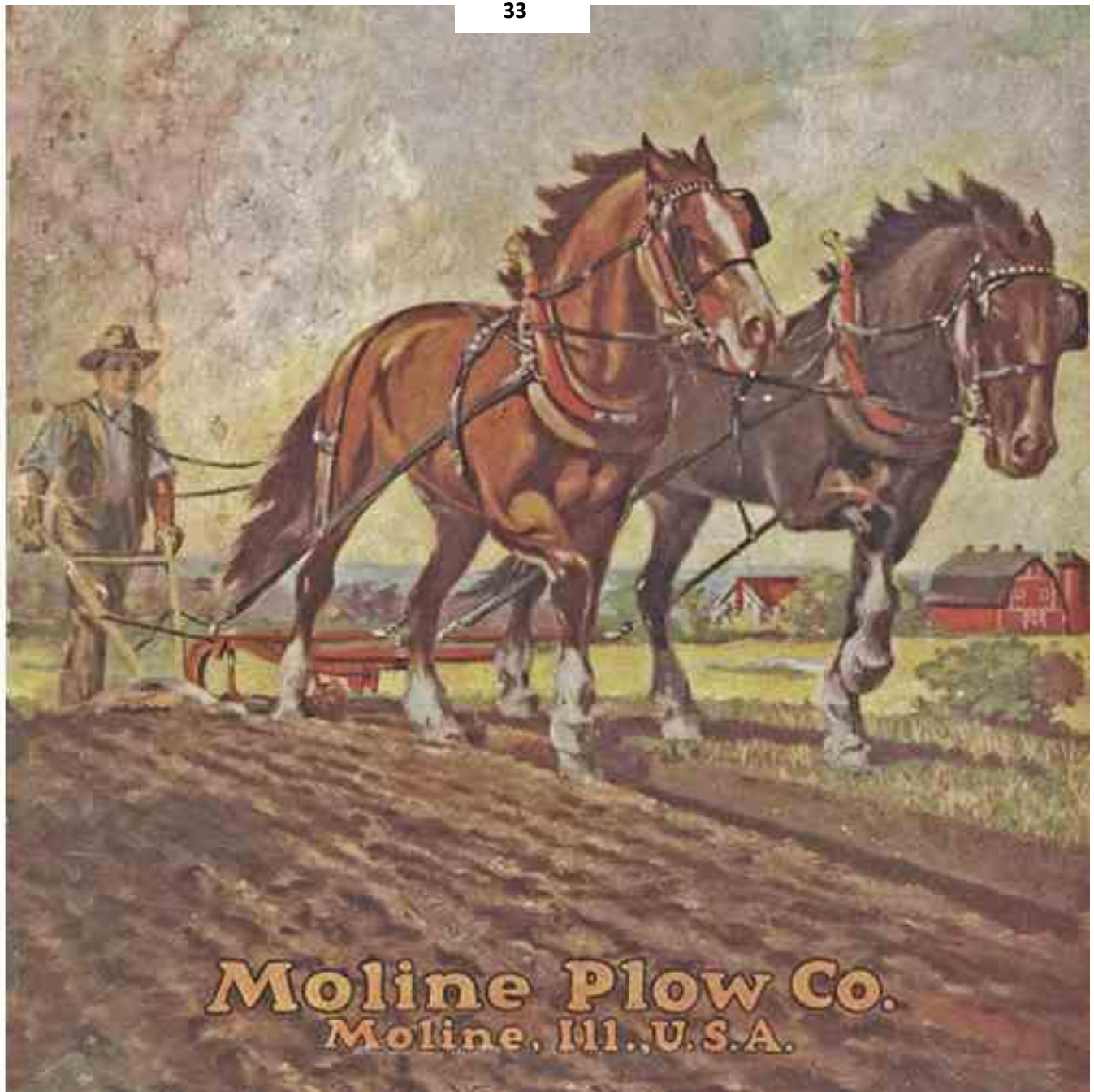
Minneapolis-Moline tractoren vanaf 1955

W-O = Waukesha- Oliver motor. *

Type	Productie-periode	Motor Vermogen	Transmissie
335	1956-1961	M.M. 4cil 32 pk	Niet gesynchroniseerd 5 x 1
445	1956-1959	M.M. 4-cil 40 pk	5 x 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
Jet-Star	1959-1962	M.M. 4-cil 44 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
Jet-Star 2	1963	M.M. 4-cil 44 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
Jet-Star 3	1964-1965	M.M. 4-cil 44 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
Jet-Star 3 Super	1966-1970	M.M. 4-cil 44 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
4-Star	1959-1963	M.M. 4-cil 44 pk	Niet gesynchroniseerd 5 x 1
U-302	1964-1965	M.M. 4-cil 56 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
U-302 Super	1965-1970	M.M. 4-cil 56 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
U-304 (4-wd)	1965-1970	M.M. 4-cil 56 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
5-Star	1957-1960	M.M. 4-cil 57 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
M-5	1960-1963	M.M. 4-cil 61 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
M-504 (4-wd)	1962-1963	M.M. 4-cil 61 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
M-602	1963-1964	M.M. 4-cil 65 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
M-604 (4-wd)	1963-1964	M.M. 4-cil 65 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
M-670	1964-1965	M.M. 4-cil 70 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
M-670 Super	1966-1970	M.M. 4-cil 70 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
G-VI	1959-1962	M.M. 6-cil 78 pk	Niet gesynchroniseerd 5 x 1
G-704 (4-wd)	1962	M.M. 6-cil 102 pk	Niet gesynchroniseerd 5 x 1
G-705	1962-1965	M.M. 6-cil 102 pk	Niet gesynchroniseerd 5 x 1
G-706 (4-wd)	1962-1965	M.M. 6-cil 102 pk	Niet gesynchroniseerd 5 x 1
G-707	1965	M.M. 6-cil 102 pk	Niet gesynchroniseerd 5 x 1
G-708 (4-wd)	1965	M.M. 6-cil 102 pk	Niet gesynchroniseerd 5 x 1
G-900	1967-1969	M.M. 6-cil 98 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
G-1000	1965-1969	M.M. 6-cil 110 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
G-950	1969-1971	M.M. 6-cil 97 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
G-1050	1969-1971	M.M. 6-cil 110 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
G-1350	1969-1971	M.M. 6-cil 141 pk	5 X 1 met powershift Ampli-Torc 10 x 2
G-955	1973-1974	M.M. 6-cil 98 pk	6 X 2 met powershift 18 X 6
G-1355	1972-1974	M.M. 6-cil 142 pk	6 X 2 met powershift 18 X 6
G-550	1971	W-O * 6-cil 53 pk	12 X 2 Hydro power
G-750	1969-1975	W-O * 6 cil 70 pk	6 X 2 met hydraulische shift 8 x 6
G-850	1971-1972	W-O * 6-cil 86 pk	6 X 2 met hydraulische shift 8 x 6
G-940	1971-1973	W-O * 6-cil 98 pk	6 X 2 met hydraulische shift 8 x 6
G-350	197i-1975	Fiat 3-cil 41 pk	8 X 2 Hoge en lage Gearing Mechanisch
G-450	1971-1975	Fiat 4-cil 59 pk	8 X 2 Hoge en lage Gearing Mechanisch

A-4T-800	1969 ??		
A-4T-1400	1970-1970	M.M 6-cil 160 pk	5 X 1 Hoge en lage gearing 10 X 2
A-4T-1600	1970-1972	M.M. 6-cil 169 pk	5 X 2 Hoge en lage gearing 10 X 2

33



M.M. bouwde naast tractoren ook allerlei machines en dan voornamelijk ploegen en dorsmachines. Een kleine greep uit de collectie



Dorsmachine gebouwd door de Minneapolis Threshing Machine Company



*Minneapolis-Moline Trekkerploeg nr 827
Minneapolis-Moline Uni-Famor*

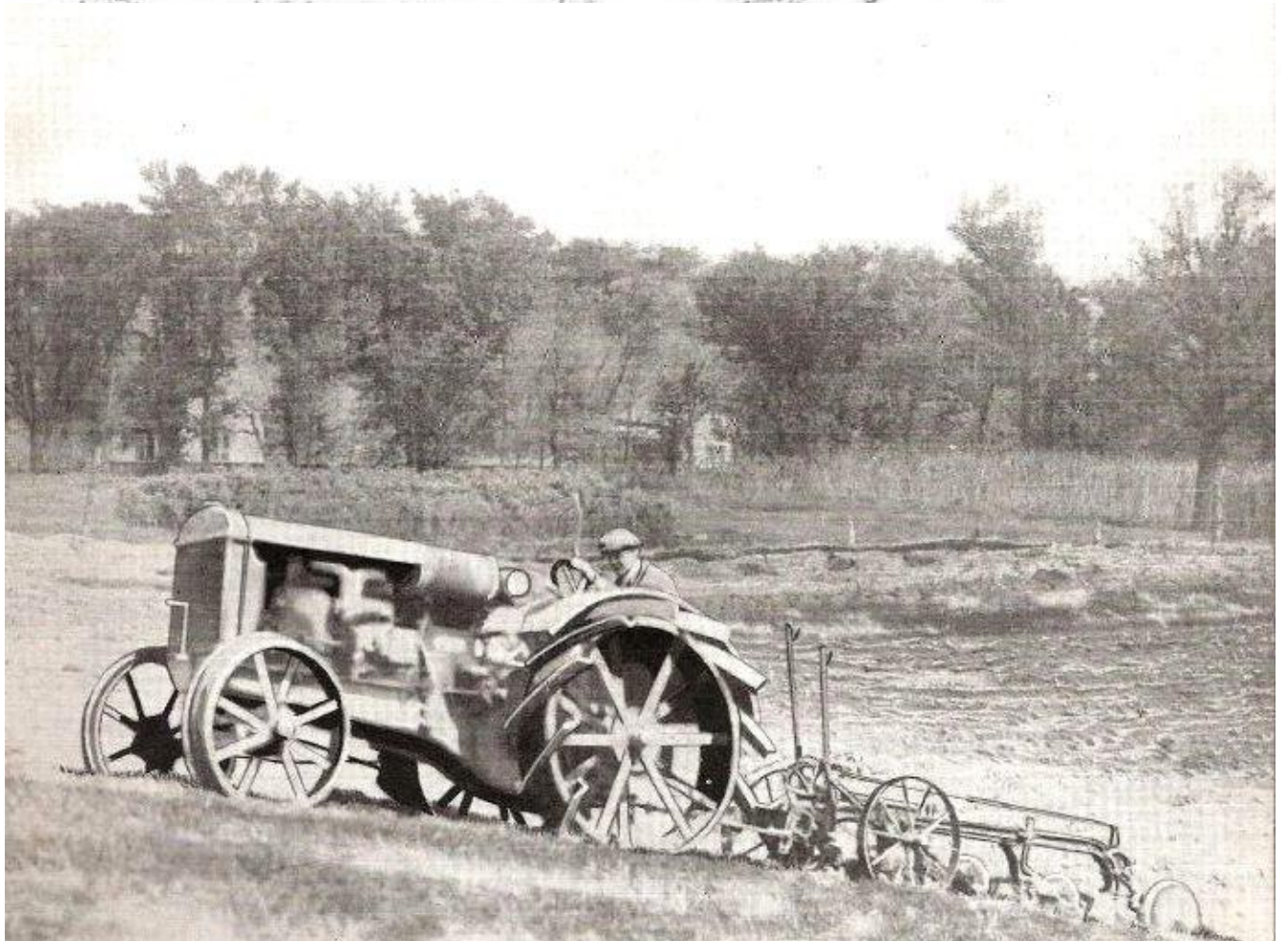
Minneapolis-Moline SP-168



Minneapolis-Moline Jet-Star met M.M.baler 760



Waar het 100 jaar terug allemaal mee begon



Alle rechten voorbehouden geheel of gedeeltelijke
overname is niet toegestaan
Auteur: Arjaen



E-mail
moldjonge@zcclandnet.nl

*Folders
Oldtimers
Miniaturen*

*Adrie Mol
v/d Poest
Clementstraat 14
4443 AM Nisse*

Tel 0113-649525

De nieuwe serie M.M tractoren



RTU

Een **Minneapolis-Moline** tractor verlicht al uw werk.

Met keuze uit 3 modellen.

Model:

R met een vermogen van 27 pk.

Z met een vermogen van 31 pk.

U met een vermogen van 40 pk

Een **Minneapolis-Moline** tractor is er voor al uw werk.

Een **standard uitvoering** voor de meest voorkomende werkzaamheden.

Een **row-crop uitvoering** speciaal voor het verplegingswerk in uw gewassen.

Leverbaar met een verstelbare brede vooras of een smalle vooras.



UTU



ZAU

De beste service en onderhoud vind je bij uw Minneapolis-Moline dealer



Importeur:

N.V. LOUIS NAGEL & Co.

Groothandel in landbouwwerktuigen en trekk

P. CALANDWEG 2 - ARNHEM

Postbus 182 - Telefoon 08300-3 59 41 (7 lijnen)

Sedert 1873

W. SCHIPPER & Zn N.V.
V. Heemskerckstr. 10 - GOES