

## Pre-vutter Gijs van Roekel innoveert gestaag door

# Trucks, tractoren en...

**Na bijna een kwart eeuw de werkplaats van transportbedrijf H.J. van Bentum uit Woudenberg te hebben geleid, gaat Gijs van Roekel, bekend lid van de TRTA, in de pre-vut. Wat blijkt? Zijn niet aflatende innovatieve bezigheden bij diverse trailerfabrikanten strekken zich ook uit in de hobbitsfeer. Als restaurateur van een trio zeldzame Allis Chalmers-tractoren deed hij nog een heuse uitvinding.**

Van Roekel moest het allemaal zelf uitvinden toen hij begon bij Van Bentum. En dat deed hij dan ook. Het bedrijf groeide als kool en Van Roekel werd een expert in het besparen van gewicht aan bulktrailers, een sector waarin gewicht cruciaal is, terwijl hij tegelijkertijd ook constructiewijzigingen aanbeval, die het trailerleven verlengden. Toen Van Bentum begon met een trailerservice voor stukgoederen, was Van Roekel er als eerste bij om te zorgen dat de trailers even sterk als licht werden gebouwd. Het leidde in enkele gevallen tot eh... confrontaties met buitenlandse trailerbouwers die zichzelf heel gerenommeerd vinden.

Maar hoe creatief ook, Gijs was niet getrouwd met zijn werk. In de uurtjes voor zichzelf hield hij zich bezig met het werk waar hij kort na het verlaten van school mee begonnen was: landbouwtractoren. "Van oudsher kom ik uit de landbouwwerktuigen. In 1966 ben ik begonnen bij een dealer en daar ben ik anderhalf jaar gebleven. Die man verkocht tractoren van het Amerikaanse Allis Chalmers, in die tijd een naam die stond voor kwaliteit. Allis Chalmers deed van alles. Het bouwde energiecentrales, stoomlocomotieven, machines, echt allerlei uiteenlopende zaken. Als het maar machinerie was."

Gijs beschrijft de historie van het merk, dat probeerde voet aan de grond in Europa te krijgen. Een fabriek in Engeland, waar de eerste tractoren met dieselmotor gebouwd werden. Een fabriek in Frankrijk, waar de modellen vandaan komen die hij nu zelf thuis heeft.

Allis Chalmers liet al in de jaren zestig van de vorige eeuw een tractor op aardgas rijden. Hoe vooruitstrevend, zouden we nu zeggen. "Er rijdt er nog eentje in Nederland, in Midden Beemster. Maar de in Engeland gebouwde tractor op dieselolie was slecht van kwaliteit. De Britten lieten ook Perkins-benzinomotoren op

petroleum lopen. Dat kostte de helft en dat ging eigenlijk best goed. Maar starten deed je altijd op benzine." Gijs beschrijft hoe de petroleum wel even voorverwarmd moest worden in een inlaatspruitstuk, dat zo dicht mogelijk langs het uitlaatspruitstuk werd gebouwd. "Benzine of petroleum mocht voor de enkele carburateur niet uitmaken. Er zaten wel speciale bougies in."

Transmissies betrok Allis Chalmers van ZF. In die tijd hadden tractoren al bakken met tien gangen. "Acht vooruit en twee achteruit. Erg goed vind ik die bakken niet, maar het kon ermee door. Eindaandrijvingen kwamen uit Oostenrijk. Die waren eigenlijk te licht."

De FD5 van Allis Chalmers van Gijs haalt 60 pk uit een viercilinder motor. De FD4 komt tot 42 pk uit een driecilinder blok en de FD3 heeft 32 pk, uit vier cilinders. "Dat was echt de slechtste tractor die ze ooit gebouwd hebben. Heb je daar onderdelen voor nodig, dan moet je altijd licentie-onderdelen nemen, niets van Perkins zelf. Anders heb je zo weer problemen."

Niet zozeer de door Van Roekel beschreven kwaliteit, als wel de moeite die het kostte om overzee twee fabrieken aan de gang te houden, deden Allis Chalmers de das om. "Toen ze daarna probeerden complete tractoren te exporteren naar Europa, deed de hoge dollarkoers van begin jaren zeventig het bedrijf de das om. De fabrieken werden verkocht aan een holding die ook Ferguson en Landini onder zijn hoede had."

### Schoffelen

Een criterium dat de Allis Chalmers-tractor apart zet van zijn concurrenten van destijds, was de riante bodemvrijheid. "Daardoor was deze tractor geschikter voor allerlei klussen. Ik weet nog twee boeren in Flevoland die schoffelen met een FD3. Die bellen mij nog wel eens om onderdelen. We zijn bereid om elkaar altijd te helpen. Vorige week nog. Iemand met een lekkende tank. Ik kon die man helpen en volgens mij gaat die tank nooit meer lek."

Gijs zegt dat de meeste overgebleven Allis Chalmers-tractoren zich bevinden waar de dealers destijds het meest hun best deden. "In de omgeving van Apeldoorn en in de omgeving van Sittard.

Daar rijden ze nog wel." Hij is nu nuchter over de kwaliteit van de Frans-Amerikaanse tractoren: "De kwaliteit was slecht. De FD5, die je gerust een beetje als het pronkstuk mag zien, was helemaal stuk toen ik hem kocht. De complete restauratie duurde een jaar. In principe doe ik alles zelf, maar het plaatwerk, daar is mijn zoon heel goed in. Dat kun je goed zien aan de FD3: dat plaatwerk is superstrak."

### Vijf jaar

In Nederland wordt eens in de vijf jaar een Allis Chalmers-dag georganiseerd. De in het merk ingewijden komen dan bijeen op een boerderij in Midden Beemster. "Toch nog zo'n beetje honderd man, uit alle windstreken. Op zo'n dag gaan we echt aan het werk met onze tractoren." Gijs houdt ook lezingen door het hele land voor mensen die hun tractoren willen restaureren. "Laatst nog op Texel. Voor zo'n 120 man. Dat viel me niks tegen. Het ging over spuiten, hoe je dat zelf kunt doen. Want als je het laat doen, dan is het heel erg duur."

Gijs van Roekel was dus allerminst 'klaar' met zijn tractoren toen het huidige drietal gerestaureerd was. Zo kocht hij een aanhangwagen die hij op maat maakte, zodat de FD3 daarop mee kon, met de FD5 ervoor. Verder kwam er een hooipers. "Daar doe ik elke zomer nog een paar weitjes mee hier in de omgeving. Dan pers ik die even, dat is leuk en ontspannen werk."

Maar het klapstuk van Gijs is zijn eigen uitvinding: een houtklover. Op maat gehakte boomstammetjes duwt Gijs verticaal in de door hem bedachte klover. Aangesloten op de PTO van de FD3 'doet' die zeker drie kuub per uur. Een korte demonstratie met een beukenstam bewijst zijn gelijk. Echt een werkje voor de FD3, die met de houtklover van Gijs zijn nut laat zien. De houtklover is allerminst enig in zijn soort. Gijs kan er nog meer bouwen. Het ontwerp is volledig gerijpt en vrij van kinderziekten. Modificaties zijn niet meer nodig. Gijs wil dat graag genoteerd hebben, mocht er straks een of andere wantrouwige buitenlandse trailerfabrikant eentje willen proberen voor zijn eigen achtertuin... ■

**Tim de Jong**

**"Ik weet nog twee boeren in Flevoland die schoffelen met een FD3"**



**Nieuwe klompen**

*Gijs op zijn nieuwe klompen voor 'zijn' werkplaats met zijn tractoren.*



**Hoog**

*Zie de bodemvrijheid van de Allis Chalmers FD5.*



**Eigen merk**

*In de straten van Woudenberg. De FD5 heeft de FD3 op sleeptouw in een aanhangwagen van het merk Van Roekel.*



**Plaatwerk**

*Het plaatwerk, zie de spatborden, is supertrak, als nieuw uitgevoerd.*



**Systeem**

*Alles past precies in het systeem van Gijs. Daar is over nagedacht.*



**Koppelen**

*Na zo lang bij de TRTA weet Gijs als geen ander hoe je moet koppelen.*



**Keuze**

*Opvallend aan de Allis Chalmers is de ruime keuze uit versnellingen. En dat in 1960!*



**Houtklover**

*De houtklover in actie, aangedreven door de FD3. Drie kuub in een uur!*



**Eigenbouw**

*Gijs maakte deze aanhangwagen precies op maat. Let op het veelzeggende kenteken.*