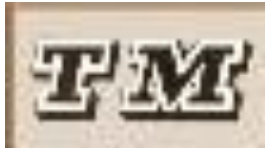


Turner-Yeoman



De historie van Turner-Yeoman.



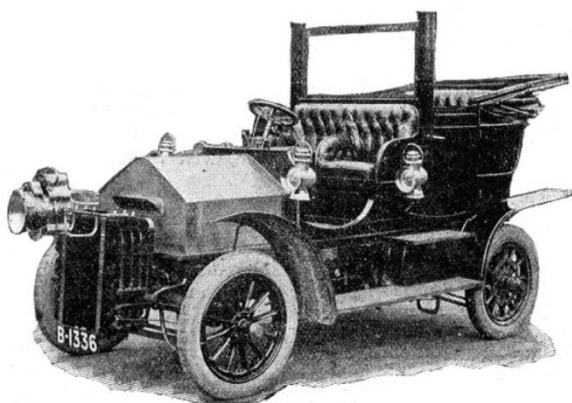
TMC, de Turner Manufacturing Company Limited, Wolverhampton is misschien het best bekend op het gebied van conservering voor de "Yeoman of England" landbouwtractor met zijn kenmerkende 4V95-serie dieselmotor. Dit bedrijf heeft een lange historie en was bij veel meer zaken betrokken dan alleen de Turner trekker.

Het verhaal begint in de vroege jaren van 1900 wanneer de familie Dumbell besluit om auto's te gaan produceren. Om dit te kunnen doen investeerden ze in een bestaand bedrijf, genaamd Thomas Turner & Sons, dat was opgericht in 1859. Ze hadden een klein pand, weinig meer dan een werkplaats achter een huis, in Gt Brickkiln Street in Wolverhampton.



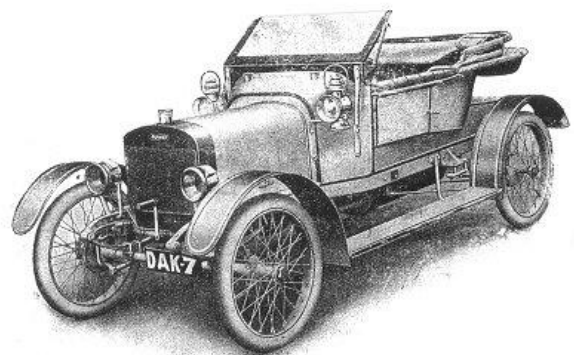
De Dumbells kochten een groter pand in Lever Street en onderhandelden vervolgens over een licentie om een stoomwagen te bouwen, van de Belgische Miesse Company. Aanvankelijk werden een aantal complete chassis gekocht waarop carrosserieën werden gemonteerd. Toch ging men al vrij kort daarna over tot het maken van een complete auto. De Miesse

stoomwagens waren van zeer goede kwaliteit en erg populair in Europa. In die tijd waren benzineauto's nog erg onbetrouwbaar dus was er, het zij voor vrij korte tijd, een gat in de markt voor stoomwagens.



Turner Miesse Landaulet Steamcar

Toch werd er al vrij snel besloten om auto's met benzinemotoren (Seymour Turner) te gaan bouwen en in 1906 werd het bedrijf omgedoopt tot Turner Motor Manufacturing.



9 pk Seymour Turner 1912



Er werd een verscheidenheid aan auto's gemaakt, waarvan sommige in joint ventures. De autoproductie stopte tijdens de Eerste Wereldoorlog omdat Turner opdrachten kreeg om materieel voor de defensie te maken.

TURNER
TWELVE TWENTY
"The car that won't wear out."
 Fitted with Dorman Engine as used in 10,000 mile R.A.C. Official Trial.
NO REPAIRS.
 Petrol 37.19 miles per gallon.
 Oil 2,808 miles per gallon.
 Standard 4-Seater **£357**
 COMPLETE.

TURNER MOTOR MFG. Co.
 Limited
WOLVERHAMPTON.
 Sole Agents
 G. CECIL GRAPP & Co., 49, Old Bond Street,
 Wholesale Agents for Scotland,
 FORBES & DOBBS, 15, Castle St., Edinburgh.

£395

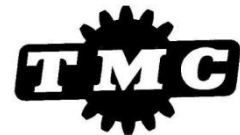
£357

SPECIFICATION: 12/20 h.p., 4-cylinder, 148 c.c., 3-speed, side or central control, 70 & 90 detachable wheels, electric lighting and starter; full equipment.

Een advertentie van Turner uit 1923

Na de oorlog sloot Turner een kortstondige overeenkomst, wat inhield dat Turner auto's maakte voor "Varley Woods". Dit pakte niet goed uit want de producten van Varley Woods" waren niet succesvol en de onderneming eindigde toen Turner een bevel gaf tot liquidatie tegen Varley Woods", wegens achterstallige betaling van de huur op hun terrein in Wolverhampton.

Echter vrij kort daarna herstartten ze de productie van hun eigen auto's. De autoproductie stopte in 1928, maar pas in 1938 werd de naam veranderd in Turner Manufacturing Company.



Het is bekend dat er drie complete stoomauto's zijn overgebleven, waarvan er één eigendom was van TMC en nu in het Black Country Living Museum (BCLM) in Dudley staat, samen met twee andere auto's met een benzinemotor. Van een post-WW1 Varley Woods-auto is bekend dat er één het heeft overleefd. In de jaren 1960 en 1970 hielpen Turner-leerlingen bij het onderhoud van de auto's, waaronder de deelname met de stoomwagen op de London to Brighton run.



Turner Miesse stoomauto (1904) staat samen met de Turner 4-cil watergekoeld benzineauto van 10 pk uit 1912 en een Turner 2 zits benzineauto uit 1911 in het Black Country Living Museum.

De andere Turner-stoomauto die daar ook aanwezig was, bevindt zich nu in de VS. De derde Turner-Miesse bevindt zich in het "Jurba" museum op het eiland Man.

In de jaren 1920, toen er nog auto's werden geproduceerd, werd een experiment in de maritieme wereld ondernomen toen een kleine tweetaktmotor met een overhangende krukas, de Turner Bray, werd geproduceerd. Een daarvan werd als publiciteitsstunt gebruikt om met een kleine sloep over het Engelse Kanaal te varen.



De oude Turnerfabriek in de Turner Wallsallstreet

Turner Cars
Jubbans Works - Lower Street - Waterkempnis
by Bev Parker

Eén van de kleinste en lichtste buitenboordmotor die er in die tijd werd geproduceerd is de Turner Bray met een vermogen van 1¾ pk bij een toerental van 1800 omw/min. De motor heeft een boring en slag van 1,8 x 1,9 inch. Hij weegt slechts 17 kg en gekoppeld aan een kleine sloep kan hij een maximum snelheid van 10 km/u halen. Het benzine gebruik is een halve liter per uur.



Eén van de kleinste Turner Bray buitenboordmotor



Een andere net nog iets kleinere Turner Bray motor levert slechts 1,4 pk. Ook deze motor zou een maximum snelheid van 10 km/uur halen.

Hoeveel verschillende Turner Bray motoren er zijn gemaakt is niet erg duidelijk maar er waren ook zwaardere uitvoeringen.

Op de foto's hieronder is te zien dat deze buitenboordmotoren in plaats van achteren aan de zijkant van de sloep zijn gemonteerd.



Sloep met een Turner Bray motor gemonteerd aan de zijkant van de boot

Een veel belangrijker product werd geïntroduceerd in 1927 toen Turner werd gevraagd om een lier te leveren voor een militair voertuigchassis. Deze werd ontwikkeld door Guy Motors, eveneens gevestigd in Wolverhampton.



Turner lieren voor Austin Gipsy

Dit resulteerde in een lange samenwerking van Turner met de MOD die lieren produceerde met een capaciteit variërend van 1 ton, voor de Austin Gipsy en voor de Land Rover, tot 20 ton, zoals die gebruikt werden op de Thornycroft Antar MK3. Veel voertuigen waren uitgerust met Turner-lieren en de associatie met Bedford duurde tot eind jaren zeventig.



Austin Gipsy.

Een andere toevoeging aan het assortiment vond plaats in 1934/1936(?) toen Turners betrokken raakte bij de productie van landingspoten voor vliegtuigen. Het verhaal gaat dat bij terugkeer van een reis naar Duitsland toen Turners MD de piloot complimenteerde met zijn soepele landing. Hij was verast toen hij te horen kreeg dat die werd geholpen door de pneumatische, Fritz-Faudi, type landingspoten, die op het vliegtuig waren gemonteerd. Waarvoor Turner ooit een vergunning had verkregen om deze te produceren. Dit was een vrij toevallige timing, aangezien Turners met het uitbreken van WO II al snel een belangrijke leverancier werd van onderstellen die op een verscheidenheid aan vliegtuigen werden gemonteerd, samen met hun lierproductie.



Advertentie Turner Pneumatische landingspoten

Na WO2 bleef Turners leverancier van vliegtuigonderdelen. Ze leverden items zoals staartwielassemblages en rotorkopassemblages aan de Sikorsky-ontwerpen van helikopters die door Westland werden geproduceerd. Dat ging door tot in de jaren 70 voor de Sea King, die nu pas uit dienst is genomen.



Turner 1V-95

Dus als u ooit bent geholpen door de reddingsdiensten op zee, is de kans groot dat er Turner-producten bij betrokken waren!

Door het verlies van de productie van landingspoten van vliegtuigen ging Turner op zoek naar alternatieve vreedstijdproducten. Eén daarvan was de serie viertakt diesels, bekend als de "V-95"-serie, die voor het eerst werd tentoongesteld op de Smithfield Show in 1946. De eerste variant van de motor was de V-twin die bekend staat als de 2V-95, deze werd gevolgd door een rechtopstaande 1 cilinder motor die bekend staat als 1V-95.



Turner 2V-95 Stationaire motor



Turner 4V-95

Beide motoren hebben vermogens van 4 en 16 pk. De derde variant is een 4 cilindermotor in V-vorm bekend als de 4V-95. De eerst genoemden werden hoofdzakelijk als stationaire of als scheepsmotor gebruikt. Het 4 cilindermodel de 4V-95-motor uit deze serie vormde de basis voor de tractor die in 1949 in productie ging.

De eerste ontwerpen van de motoren zijn bedacht tijdens de WO II en worden toegeschreven aan Malcolm Robson die tijdens die periode in dienst was bij Turner. De 2V-95 motor wordt vanaf 1950 gebruikt in de Hibbert planet, een lichte locomotief.



Hibbert Planet Locomotief



De Turner Yeoman uit Engeland is een van de eerste in Groot-Brittannië gebouwde tractor die is uitgerust met een eigen geproduceerde dieselmotor. Ja, het was duur en de ontwerper moest toegeven dat het geen commercieel succes was. Er wordt veel publiciteit gegeven aan een aantal betrouwbaarheidsproblemen die de tractor achter-

volgden maar de ontwerper is van mening dat een aantal daarvan misschien kan worden toegeschreven aan het baanbrekende gebruik van de dieselmotor met zijn hoge trekkracht en het vermogen om veel harder te werken dan de huidige beschikbare tractoren met een benzinemotor. De ontwerper is ook van mening dat vrijwel alle gerapporteerde problemen zijn opgelost tegen de tijd dat de MK3-versie werd geïntroduceerd vanaf serienummer 900. Ondanks de slechte publiciteit blijven de nog bestaande trekkers zeer gewild

bij verzamelaars.



Turner Yeoman 4V-95 prototype

Evenals de viertakt Turner V-95 diesel raakte Turner ook betrokken bij een tweetakt-dieselmotor, ontworpen in Oostenrijk door Dr. List uit Jenbach. Deze motoren hadden een hoge vermogengewichts-verhouding, dankzij het uitgebreide gebruik van aluminium voor de gietstukken en de tweetakt-cyclus maakte ze

zeer eenvoudig van constructie. Turner produceerde en bracht de twee- en driebcilinderversies van deze motoren op de markt, bekend als de L40 en L60.



Het getal 40 of 60 heeft betrekking op het nominale uitgangsvermogen. Als publiciteitsstunt voor deze motoren werd er met een Land Rover uitgerust met een L60 over land gereden van Wolverhampton door de Sahara, door Afrika naar Nairobi. In 2015 was het de 60e verjaardag van die expeditie met de "Enterprise".



Turner L-60 motor geplaatst in een Landrover.

**LIGHT DELIVERY
VEHICLES LTD.**
LEVER STREET, WOLVERHAMPTON
TELEPHONE 23975

Eind jaren veertig vormde Turner Manufacturing Company Limited uit Wolverhampton een afzonderlijk bedrijf genaamd Light Delivery Vehicles, LTD LDV, dat opereerde vanuit Turner's Lever Street fabriek. LVD produceerde de tweewielige By-Van, de driewielige Tri-Van en Rixi.



By-Van

De By-Van is een tweewielige motor uitgerust met een stalen draagbak met een inhoud van 5,57 kubieke voet die een lading van 1,5 cwt kon vervoeren.



Tri-Van

De Tri-Van had twee achterwielen en één voorwiel en een grotere laadbak die een capaciteit had van 23 kubieke voet en die een lading van 3 cwt kon vervoeren.

De Rixi is een Riksjataxi bedoeld voor personen vervoer. Deze kan twee personen en een chauffeur vervoeren. De drie modellen worden aangedreven door een Turner 168 cc 1-cilinder tweetaktmotor, gemonteerd op het voorwiel. Het vermogen is 3,5 pk bij 2500 t.p.m. De By-Van is uitgerust met 2 versnellingen en beide anderen hebben een versnellingsbak met 3 versnellingen. De topsnelheid van deze voertuigen lag op 48 km/u alhoewel ze meestal niet sneller reden dan 20 km/u. De prijs van een By-Van was 120 pond en een Tri Van werd verkocht voor 150 pond.



Rixi

De jaren vijftig waren een periode van grote veranderingen voor TMC. Naast de dieselmotoren en tractoren werden er nog een aantal andere producten uitgetoet en er werd een prototype gemaakt van een voertuig met een voorwielaandrijving met de L40-motor. Er werd een reeks "lichte bestelwagens" gebouwd met in wezen een motor met voorwielaandrijving als

krachtbron. De Lierproductie kreeg een plotselinge boost om de voertuigen te ondersteunen die nodig waren voor de Koreaanse oorlog.



Een lier voor een Thornycroft Antar MK-3

De productie van dieselmotoren en tractoren stopte en er werd veel uitbesteed voor de levering van onderdelen aan Ford-tractoren. De apparatuur die werd gebruikt om de L40- en L60-motoren te produceren, werd korte tijd gebruikt om "kits met belangrijke onderdelen" voor de Perkins 4.99-motor te leveren.

In de jaren zestig vond de laatste grote productverandering voor TMC plaats. Om de grote Britse productie van lichte bedrijfsvoertuigen zoals de Ford D-serie en de Bedford TK Turners te ondersteunen, kocht Turner een licentie om de Clark 265 vijfversnellingsbak voor vrachtwagens te produceren.

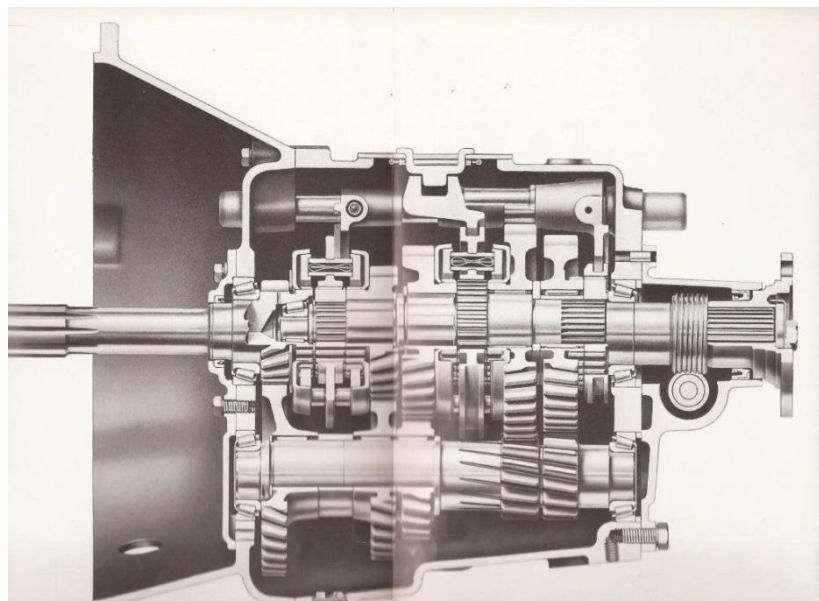


Er werden ook onderdelen gemaakt voor derden, o.a voor Ford tractoren

Om te concurreren met de lichtgewicht Ford- en Bedford-vrachtwagens bedacht

Leyland de "Redline Range", geproduceerd in Bathgate in Schotland. Voor het lichtste voertuig in het assortiment, de Terrier, ontwierp Turner een volledig nieuwe, gesynchroniseerde reeks transmissies met 4 en 5 versnellingen. De T4- en T5-200-versnellingsbakken hadden een aantal innovatieve kenmerken, waaronder alle assteunen op kegellagers en de

synchronisaties met aparte geperste stalen cups. De bak werd geüpdatet en herzien naarmate de Leyland-vrachtwagenreeks vorderde via de "Road Runner" naar de Leyland 45-serie.



De gesynchroniseerde versnellingsbakken werden o.a gebruikt in International en Case en Leyland tractoren.

De T4-200 werd ook aangepast in de transmissies met vier versnellingen die ook werden gebruikt in JCB tractoren. De initialen T4-200

staan voor Converter, Reverser, T-serie transmissie met 4 versnellingen en een vermogen van 200 lbs ft. Sommige van deze transmissie-eenheden werden verkocht aan Sanderson.

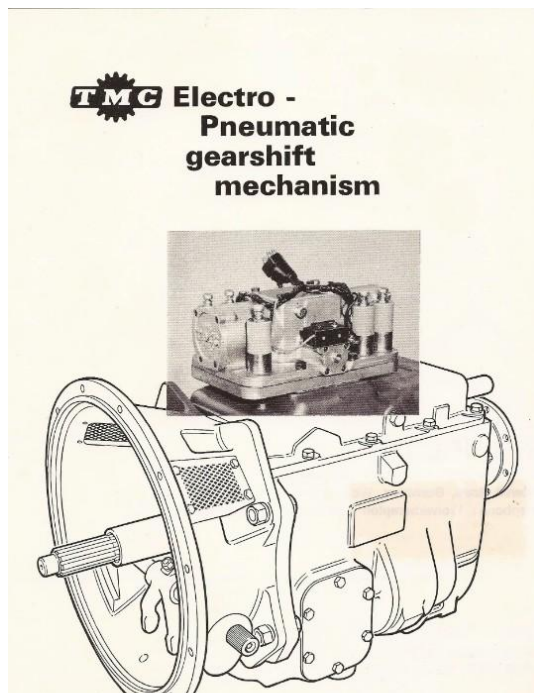
Op een later tijdstip werd de transmissie "compacter" gemaakt door de gesynchroniseerde versnellingssectie met vier versnellingen onder de vooruit- en achteruit- of "shuttle" -koppelingsecties te plaatsen. Manitou was de eerste productieklant voor de "Phase 1 Compact Shuttle" en dezelfde basis-transmissie met progressieve updates wordt nog steeds gebruikt in bouw- en landbouwmachines.

De TS-400 versnellingsbak werd voornamelijk gebruikt op de Vandenede machines uitgerust met een Cummins-Vale V-8 motor. Omdat de versnellingsbak zich op enige afstand van de machinist bevond werd de versnellingsbak uitgerust met een airshift-regel  nheid. Hierbij werd in feite gebruik gemaakt van een eenvoudige opstelling van luchtcilinders om de keuzehendels in de versnellingsbak te bedienen. Het werd met redelijk succes overgenomen op touringcars. Op de Vandenede-machines was het niet erg succesvol en het idee werd ook niet overgenomen door andere fabrikanten.

Voor agrarische toepassingen werden diverse Turner truck versnellingsbakken gebruikt zoals de aandrijfkettingen van slotgraafmachines en de Clayton Buggy gewasspuitmachine. Synchronisatie van Turner vrachtwagenversnellingsbakken werden ook gebruikt door International Harvester en Leyland.



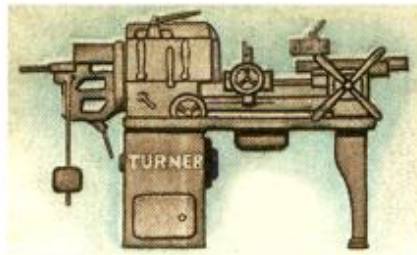
In 1978 werd Turners verkocht aan de Dana Corporation en vervolgens verhandeld als hun Europese Spicer Transmission Division. Dat werd op zijn beurt uiteindelijk in 1996 aan Caterpillar verkocht, maar dat de oude TMC-afstamming van de transmissieontwerpen nog steeds in gebruik zijn, dat is duidelijk.



De T5-400 versnellingsbak werd uitgerust met een airshift regel  nheid



TELEGRAMS:
WULFRUNA, WOLVERHAMPTON
TELEPHONE: NO. 22482
CABLE CODES:
MOTOR TRADE: TELEGRAM
& A.B.C. 5TH EDITION



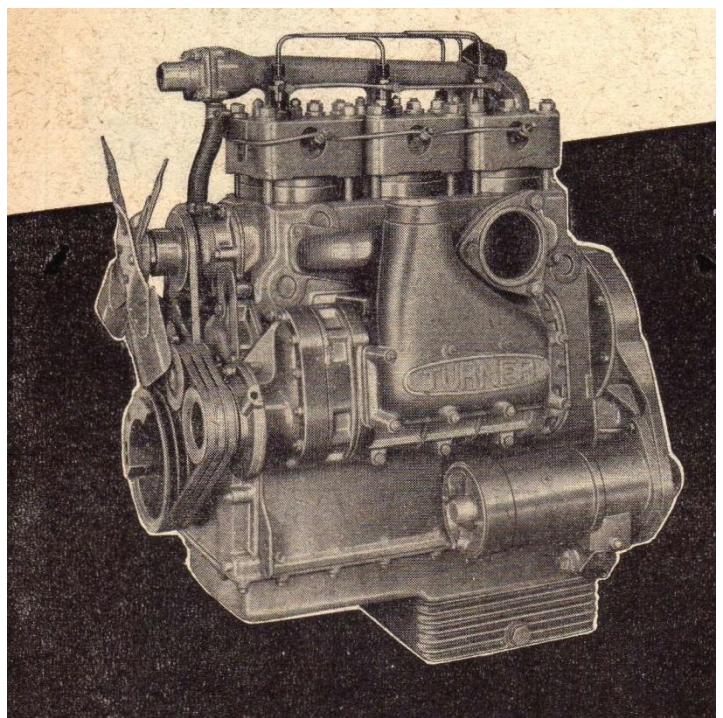
AIR MINISTRY, APPROVED FIRM
ON WAR OFFICE AND OTHER
GOVERNMENT DEPART LISTS
P. B. DUMBELL :
MANAGING DIRECTOR

TURNER MANUFACTURING CO.

MACHINE TOOL DEPARTMENT OF TURNERS MOTOR MANUFACTURING CO. LTD.

*Wulfruna Works, Moorfield Road,
Wolverhampton.*

De productie van de Turner draaibanken begon tijdens de oorlog van 1914-1918 en ging door, het zij in kleine aantallen, tot in de jaren 30. Tijdens de Tweede Wereldoorlog concentreerde Turner zich hoofdzakelijk op materiaal voor militaire doeleinden en werd het maken van draaibanken uitbesteed aan Jowett in Idle, Bradford. In die periode werden zo'n 250 Turner draaibanken geproduceerd.



Beide omschreven tweetact 2 en 3 cilinder Turner dieselmotoren. Rechts de L-40 en links de L-60

Dit is globaal een stukje historie van TMC, de Turner Manufacturing Company Limited, uit Wolverhampton. Het was dan misschien niet één van de grootste fabrikanten maar heeft toch duidelijk een steentje bijgedragen aan de ontwikkeling en aan het produceren van voertuigen, oorlogsmaterieel, motoren en onderdelen voor allerlei materiaal. Een bedrijf waarvan de Turner tractoren vanaf 1949 tot 1955 deel uitmaakte.



Turner Yeoman tractor,

MK-2

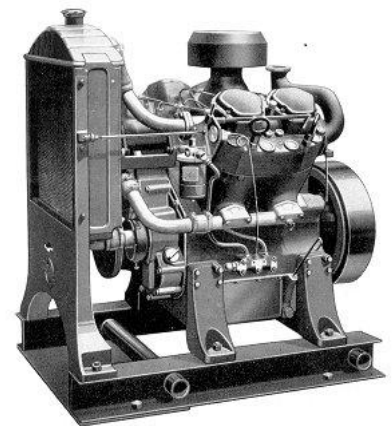
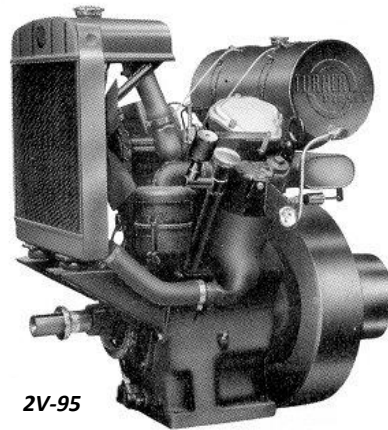
De basis van de Turner tractor is de V-95 serie dieselmotor. Patenten over details van het motorontwerp werden in februari 1944 door de Turner Manufacturing ingediend maar de productie van de motoren begon pas in 1946 in de V-1 en de V-2 cilinder vorm. In 1948 werd de V-4 versie er aan toegevoegd. De motoren waren

hoofdzakelijk bedoeld voor industriële en maritieme doeleinden en hadden een vermogen variërend van 7,5 tot 9 pk per cilinder afhankelijk waarvoor ze werden ingezet. Voor een motor die bestemd was voor een landbouwtractor

werden weer andere eisen

gesteld dan wanneer die voor industriële of maritieme activiteiten werden gebruikt. Eerst werden er prototypes gemaakt met de 2V-95 en de 4V-95 motoren. Deze werden getest op boerderijen in de buurt van Wolverhamton waar de Turner fabriek was gevestigd. De motoren werden aan een strenge keuring onderworpen en zo nodig verbeterd om in 1949 een classificatie te verkrijgen die erkent was voor de ontwikkeling van een landbouwtrekker.

Deze tweede versie van de Turnermotor is de reden dat het serienummer van de motor zijn bestempeld als 4V2 en daarom werden de eerste Turner tractoren aangeduid als MK-2.



De basis van de tractor lag bij de ontwikkeling van de V-95 motor



De prototypen van de Turner 4V-95 waren uitgevoerd met verschillende voorassen. Geen van deze prototypen zijn bewaard gebleven..

De Turner Manufacturing Company startte na de tweede wereld oorlog met de ontwikkeling van een landbouwtractor. De Turner-landbouwtractor, type 4V-95 MK-2, met een dieselmotor werd voor het eerst op de markt gebracht op de Royal Show in juli 1949, die dat jaar in Shrewsbury werd gehouden.



Tijdens de productie van de MK-2 werd de merknaam "Yeoman of England" (De vrije boer van Engeland aange-

nomen. De tractor was zijn tijd ver vooruit. De tractoren hadden een krachtig V-4 dieselmotor in de eerste instantie van 36 pk. Destijds dacht men dat er 40 pk nodig was om hier in de markt te kunnen voorzien. Een 40 pk tractor viel niet meer in de lichtgewicht klasse maar mocht al tot de middelzware klasse worden gerekend. Toen bleek dat de 4V-95 slechts 36 pk leverde concentreerde men zich er op om toch de vereiste 40 pk te verkrijgen.

Het was in die tijd dat Freeman Sanders verantwoordelijk was voor het opnieuw te ontwerpen van de details van de verbrandingskamer om toch aan de vereiste 40 pk te komen. Er moest later wel patentvergoeding of Royalty hiervoor worden betaald aan Freeman Sanders. De tractoren werden geleverd met een droge platenkoppeling en een versnellingsbak met vier versnellingen vooruit en één achteruit. Ze waren voorzien met een elektrische startmotor en de remmen waren onafhankelijk per achterwiel maar konden ook worden gekoppeld. De tractor kon standaard worden uitgerust met een aftakas, verlichting een hydraulische hefinrichting of een werktuigenbalk en een dorspoelie. De stoel kan draaien zodat de bestuurder een beter zicht heeft op de werktuigen achter de tractor. Het stuur staat niet in het midden maar rechts naast het motorframe.



Het stuur staat niet in het midden

De tractor is een moeilijke starter waarbij tijdens de koude start twee man nodig zijn om de twee kleppenlichters, zowel links als rechts van de tractor te bedienen en één om te starten. Voor de koude start wordt aan zowel links als rechts van de motor een kleine hoeveelheid dieselolie in een pijpje gegoten waardoor de tractor makkelijker aan slaat.



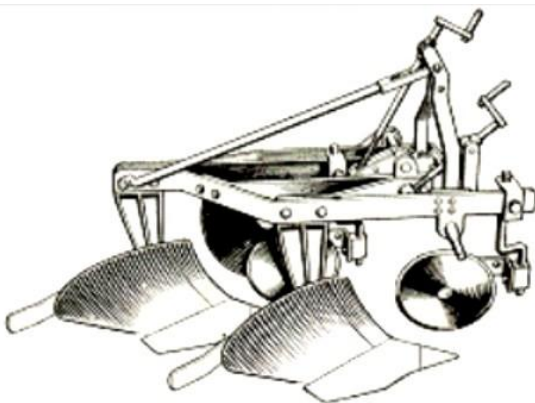


*Aan elke kant zit een kleppenlichter (het hendeltje rechts naast de cilinderkop).
In het pijpje midden tussen de cilinderkoppen wordt tijdens de koude start
een kleine hoeveelheid dieselolie gegoten voor extra brandstof*

Voor de eerste tractoren hadden veel last van kinderziektes en dat is ook één van de redenen dat er vaak veranderingen plaats vonden om de tractor te verbeteren.

Elke verandering bracht een ander type met zich mee. Het eerste type de MK-2 werd geproduceerd vanaf november 1949 tot juni 1950, met een

productie aantal van 351. Zijn opvolger, de MK-2A werd tussen juni 1950 en februari 1951 gebouwd en de MK-2B werd geproduceerd tussen februari 1951 en juni 1951. Van de MK-2A en de MK 2B zijn er in totaal 549 geproduceerd. De eerste 900 geproduceerde tractoren zijn dus alle MK2, 2A en 2B samen. De aangepaste trekkers hebben een koperen plaat op het kleppen-deksel waarop staat dat er patentroyalty's zijn betaald aan Freeman Sanders. De MK-3 was in productie vanaf juni 1951 tot eind 1953. Van de MK-3 zouden er in het totaal een kleine 1200 stuks zijn geproduceerd. Maar hierover heb ik mijn twijfels. Het totale aantal gebouwde Turners zou neerkomen op een aantal 2100 stuks maar het zouden er ook zomaar 1900 kunnen zijn.



Turner Two-Furrow
Digging Plough



Turner Disc Plough

Om de trekker compleet te maken werden er een reeks aan goedgekeurde ploegen en werktuigen op de markt gebracht voor het gebruik met de tractor.

De ploegen van Adrolic hadden de naam Turner in het chassis gegoten. Er was ook al een cabine beschikbaar voor wie dat wenste. Deze kwam van Scottish-Aviation.



Voor wie dat wenste was er al een cabine van Schottish-Aviation beschikbaar.

Ook waren er werkbalken ter vervanging van een hydraulisch hef-inrichting verkrijgbaar. Deze werden geleverd door H Leverton & Co uit Spalding. De half gedragen maaier van Denning werd goedgekeurd, evenals de in het midden gedragen Featherstone maaier.

In de praktijk bleek de motor van de Turner sterker te zijn dan de mechanische delen van de tractor

De storingen ontstonden vaak bij het kroonwiel en het rondsel. De overbrenging zal zeker veranderd zijn tijdens de levensduur van de tractor maar wanneer is niet erg duidelijk. Een vergelijkbare Fordson trekker vanuit die tijd met een benzine motor had een veel sterkere achterbrug.



(MK-2) de verschillen tussen de MK-2, 2A en 2B zijn opties klein. Bij de MK 2 zit het luchtfilter onder de motorkap.

De MK2, De productiestart van de Turner "Yeoman of De major (of "mark") verandert tijdens de productie van de MK-2 in de Turner "Yeoman of England". De voorgrill is gemaakt van aluminium en het luchtfilter is onder de motorkap gemonteerd. De eerste in productie genomen tractor is geregistreerd als chassisnummer MK2-26

uitgerust met motornummer 4V2-1 met een bouwdatum van november 1949.



Vanaf de productie van de MK-2A zou het luchtfilter extern gemonteerd zijn Bij deze is het luchtfilter wel extern maar niet op de plaats van de latere uitvoeringen. Waarschijnlijk ook een MK-2.

Vanwege de vele problemen met onder meer oververhitting, lekke koppakking werd de MK-2 in juni 1950 met chassisnummer 352 vervangen door de MK-2A.

Er wordt vastgesteld dat de oorzaak van de lekke koppakkingen ligt aan het feit dat men te weinig ervaring heeft met de hoge compressieverhouding van de dieselmotor waardoor de cilinderkopbouten niet op de juiste sterkte zijn aangedraaid. Ook het ontwerp van de vorm van de cilinderkoppen werd als oorzaak gezien.



Turner Yeoman MK-2A of MK-2B, moeilijk te zeggen. De MK-2 had geen extern luchtfilter En de meeste MK-3 modellen hadden andere spatboren.

Als gevolg van oververhittingsproblemen die tijdens de NIAE-tests werden vastgesteld bij statisch riemwerk, werd er een grotere radiator geïntroduceerd. De herziende radiator was groter en had, wat meer opviel, een dikkere kern. Op de MK2A-tractoren is de motorkap enigszins gewijzigd en iets opgehoogd. De montage van de grotere radiator maakte het noodzakelijk om de voorgrill te herzien. Zodat de geperste stalen eenheid van de MK2A de gegoten aluminium voorgrill vervangt, die op de MK2 werden gebruikt. Ook werden de koelwaterleidingaansluitingen van de motor naar de radiator herzien.



Tijdens de productieperiode van de MK-2A werd het luchtfilter onder de motorkap vervangen door een extern luchtfilter.

Tegelijkertijd word ook het luchtfilter met papieren elementen onder de motorkap van de MK2 vervangen door een extern gemonteerde Burgess oliebadluchtfilter-éénheid. De brandstoftank en het deksel werden ook herzien, zodat het scharnierende deel van de motorkap bij de MK2A langer is. Ruim een half jaar later, in Februari 1951 wordt de MK-2A alweer vervangen door de MK-2B.

Deze wijziging was de introductie van een gesloten regelaarmechanisme. (De MK- 2 en de MK-2A hebben onbedekte regelaar mechanismen). Het was aanvankelijk de bedoeling dat het ingesloten regelaar mechanisme bedoeld was om deze alleen maar op de exporttractoren toe te passen, maar achteraf is deze verandering op alle geproduceerde tractoren toegepast.

Het exacte chassisnummer voor de introductie van deze wijziging is niet vastgesteld, maar het vond plaats in februari 1951.

Vanaf Juni 1951 bij chassis-nummer 900 word de MK-2B vervangen door de MK-3.



Turner Yeoman MK-3. Tijdens de productie van de MK-3 kregen de smalle spatborden een modernere vorm.

De belangrijkste reden voor deze wijziging was dat ze aan Freeman Sanders geen verdere royalty's meer hoefde te betalen voor zijn werk bij het upgraden van de 4V-95-motor die bij de MK-2 versie werd gebruik in de tractoren.

De vorm en positie van de voorverbrandingskamer in de cilinderkoppen werd herzien. De kamer werd verplaatst om de uitlaat in de boring van de cilinder te hebben. Hiervoor was een nieuwe cilinderkoppakking nodig met een rond centraal gat. Deze pakking is niet functioneel uitwisselbaar met een van de eerdere motoren. Het boutpatroon voor de cilinderkoppen bleef ongewijzigd. De timing van de injectie en de instellingen van de injectordruk werden ook herzien. Tegelijkertijd werden er natte cilindervoeringen geïntroduceerd.



Turner Yeoman MK-3 Brochure

De betrouwbaarheidsproblemen bleven de tractor achtervolgen en nadat men met de introductie van de MK-3 de problemen hadden opgelost bleek de reputatie van de tractor zo slecht dat de onderneming de productie in 1955 beëindigde.



De Binckhorst Agro Techniek N.V.

Importrice voor Nederland

Binckhorstlaan 312-318 – 's-Gravenhage – Telefoon 851300

Prototypen:

Het lichtgewicht rijcultuurmodel is waarschijnlijk het eerste prototype van een tractor dat door Turner werd gebouwd. Aangezien dat deze was uitgerust was met een 2V-95 motor, de eerste motor die door de Turner was ontwikkeld. Na voltooiing werd deze gebruikt om veldproeven uit te voeren op een boerderij in de West Midlands. Maar tot een productie kwam het echter niet. Voor zover be-



Prototype 2V-95

kend is dit de enige 2V-95 die er is gebouwd en deze bestaat nog steeds. Momenteel staat deze in Shropshire West Midlands Engeland.

P-4 Prototype

Nadat de MK3 enige tijd in productie was geweest. (exacte datum niet bekend) werd een grote upgrade en een prototype gebouwd. De 4V-95 motor werd vervangen door een Perkins L-4 motor, de vooras, de stuurinrichting en de achteras werden eveneens gewijzigd. Het was niet alleen een vervanging voor de MK3 maar het was ook de bedoeling om hem in Completely Knocked Down (CKD) vorm aan Argentinië te leveren. CDK was de plaats waar de tractor als bouw pakket werd aangeleverd met de belangrijkste en bij behorende onderdelen in een krat.



Turner P-4 Prototype. Werd ook wel het Argentijnse Project genoemd. Slechts één werd er gebouwd en is bewaard gebleven. Momenteel staat de tractor in Shropshire (West Midlands Engeland).

Alles zat hierin behalve vloeistoffen en banden omdat die elders in het land werden geassembleerd. De tractor kreeg als typeaanduiding P-4 prototype maar werd ook wel het Argentijnse project genoemd. Slechts één tractor werd er gebouwd voordat het Argentijnse project werd stop gezet is. De tractor bestaat nog steeds en staat momenteel in Shropshire West-Midlands Engeland.

Proloog:

Ondanks dat er maar een klein aantal, ongeveer 2100 stuks MK-2, MK-2A, MK-2B en MK-3 samen, zijn gebouwd, werden er toch een aantal tractoren geëxporteerd naar het buitenland.

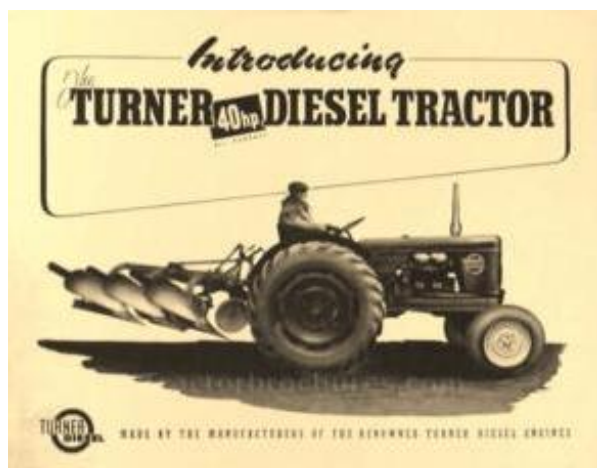
In de publiciteit van Turner uit die tijd werd beweerd: *De Yeoman uit Engeland zou 'veel meer werk doen tegen lagere kosten per hectare en zijn enorme trekkracht en tractie en zijn zuinigheid in gebruik waren enkele van de vele voordelen die boeren genoten die een Turner-diesel tractor gebruikten.*

Potentiële kopers werden er ook van op de hoogte gebracht dat het verbazingwekkende trekvermogen van de Turner-dieselmotor het mogelijk maakte dat de tractor net zo gemakkelijk vier voren kon trekken als andere tractoren er drie konden trekken, waardoor er een extra hectare per uur werd verkregen zonder extra brandstofkosten. Helaas ontwikkelde de Turner een niet benijdenswaardige reputatie als een moeilijke starter, dit samen met andere betrouwbaarheidsproblemen in wat een zeer competitieve markt aan het worden was, resulteerde in zijn ondergang toen de productie in 1955 stopte.

Als publiciteitsstunt probeerde Turner al bij de introductie van de MK-2 in 1949 zijn tractoren aan de man te brengen Gelukkig dat ze er zelf in geloofden maar in de praktijk kwam hier niet veel van terecht.

De meesten hiervan gingen naar Australië of Nieuw-Zeeland of Argentinië. Ook kwamen er enkelen terecht in Finland, Denemarken en Zweden. In ons land zijn er ook nog een handje vol verkocht. Deze werden geïmporteerd door de Binckhorst Agrotechniek N.V. Den Haag. Bij ons in de regio zijn er ook een aantal terecht gekomen. Te weten 3 stuks, één kwam er terecht bij J Goense in Kwadendamme, de tweede bij de fam Boonman in Nisse en de derde bij de fam Kloet in Lewedorp. Of er hier nog meer zijn verkocht weet ik niet. Volgens mij werden deze verkocht door een plaatselijke dealer Gebr

Sommeier uit Ovezande. Momenteel is er slechts 1 Turner Yeoman in Nederland en deze staat weer in Nisse (Zeeland). Elders in Nederland zijn er ook enkele verkocht. Maar veel kunnen dat er, kijkend naar het geringe aantal wat er is geproduceerd, niet geweest zijn.



Een Turner-Yeoman tractor salesbrochure uit 1949. (MK-2)

IMPORTRICE: *De Binckhorst* AGRO TECHNIK N.V.,

Binckhorstlaan 316, 's-Gravenhage, Tel. (070) 85.13.00 (4 lijnen)



Nog een tractor salesbrochure van de MK-2

Voor wie een Turner Yeoman wou kopen had de keuze uit verschillende opties. Een hydraulische hefinrichting was vaak een optie evenals een cabine. Zo konden er ook een tal van werktuigen worden bijgeleverd. Er bestond zelf nog de mogelijkheid om een Turner op ijzer te kopen. Maar ik denk dat dit meer van toepassing was voor de exportlanden. Ook was het mogelijk om een Turner in natte omstandigheden te voorzien van antislipwielen.



Overlevende:

Van de ongeveer 2100 geproduceerde Turner tractoren zijn er 147 geregistreerd, waarvan het zeker is dat deze nog bestaan. Er zullen ongetwijfeld nog wel enkele rondzwerven waarvan we het bestaan niet weten.

Ref. No.	Model	Serial	Chassis number on PLATE	engine number on PLATE	built	location	(*)
SLC070	MK2	50	MK2-50-1249	4V2-25-1149	1949-12	Kent	
SLC018	MK2	59	MK2-59-1249	4V2-34-1249	1949-12	Monmouthshire	
SLC169	MK2	82	MK2/82/150	4V2/57/1249	1950-01	Shropshire	
SLC078	MK2	89	MK2/89/150/153	4V2/210/153	1950-01	Clwyd	4
SLC091	MK2	93	MK2-93-150	4V2-68-150	1950-01	Berkshire	
SLC174	MK2	103	MK2/103/150	4V2/78/150	1950-01	Somerset	
SLC084	MK2	106	MK2-106-150	4V2-81-150	1950-01	Sussex	
SLC030	MK2	162	MK2-162-250	4V2-137	1950-02	Worcs	
SLC009	MK2	166	MK2/166/350	4V2/141/250	1950-03	Lincs	
SLC188	MK2	168	MK2/168/350	4V2/143/250	1950-03	Lancs	
SLC125	MK2	171	MK2-171-350	4V2/702/2251/T	1950-03	Norfolk	
SLC060	MK2	190	missing	(block) 4V2/190/1051	1951-10	Norfolkshire	1, 6
SLC023	MK2	201	MK2/201/350	4V2/176/350	1950-03	Notts	
SLU166	MK2	219	MK2/219/350	4V3/193/350	1950-03	Australia	
SLC003	MK2	225	MK2/225/250	4V2/109/250	1950-02	Cheshire	
SLC068	MK2	233	MK2/233/350	4V2/208/350	1950-03	USA	
SLC163	MK2	250	MK2/250/453	3V2/273/453	1950-04	Aberdeenshire	6
SLC117	MK2	252	MK2/252/450	4V2/218/350	1950-04	Hampshire	
SLC071	MK2	257	MK2-257-350	4V2-232-350	1950-03	Somerset	
SLC027	MK2	258	MK2-258-350	4V2-233-350	1950-03	Eire	
SLC038	MK2	265	MK2/265/550	4V2/259/450	1950-05	Staffordshire	
SLC037	MK2	271	MK2/271/550	4V2/183/350	1950-05	Norfolkshire	
SLC073	MK2	278	MK2-278-550	4V2-266-450	1950-05	Co Durham	
SLC072	MK2	284	MK2 284 / 650?	4V2/219/350	1950-06	Bedfordshire	
SLC110	MK2	288	MK2B-88-951 (?)	4V2-299-650	1950-06	Cambridgeshire	2
SLC106	MK2	312	Mk2/312/650	4V2/312/650/T	1950-06	New Zealand	
SLC168	MK2	315	MK2/315/650	4V2/182/350	1950-06	Lothian	
SLC156	MK2	317	MK2-317	(block) ??/1150/T	1950-06	New Zealand	1
SLC092	MK2	319	MK2-319-650-651	4V2-4-1149-551	1950-06	Lincs	
SLC103	MK2	323	MK2/323/650	4V2/307/350-1251	1950-06	Yorkshire	
SLC088	MK2	328	MK2-328-650	4V2-321-650	1950-06	New Zealand	
SLC025	MK2	336	MK2/336/750	4V2/335/650	1950-07	Staffordshire	
SLC152	MK2	351	MK2/351/750	4V2/306/650	1950-07	Suffolk	
SLC191	MK2A	361	MK2A/361/750	4V2/359/750	1950-07	Australia	
SLC130	MK2A	373	missing	(block) 4V2-373-750	1950-07	Lancs	1
SLC141	MK2A	384	MK2A/384/750/T	4V2/385/750	1950-07	New Zealand	
SLC016	Mk2A	406	replica 4V2-406-750	replica 4V2-406-750	1950-07	Fflint	3
SLC151	MK2A	407	MK2A-407	4V2-406	1950-07	Notts	
SLC093	MK2A	413	MK2A-413	4V2-412	1950-08	Yorkshire	
SLC079	MK2A	419	MK2A-419	4V2-418	1950-08	Sweden	
SLC096	MK2A	423	missing	(block) 4V2/423/850T	1950-08	New Zealand	1
SLC097	MK2A	424	missing	(block) 4V2/424/850T	1950-08	New Zealand	1
SLC001	MK2A	435	MK2A-435	4V2-436	1950-08	Oxon	
SLC113	MK2A	437	MK2A/437/850	4V2/437/850	1950-08	Norfolk	
SLC082	MK2A	458	MK2A 458	4V2 461	1950-09	Ayrshire	
SLC159	MK2A	459	MK2A-459	4V2-460	1950-09	New Zealand	
SLC024	MK2A	466	MK2A/466	4V2/466	1950-10	Herefordshire	
SLC186	MK2A	474	MK2-474	4V2-469	1950-10	New Zealand	
SLC095	MK2A	476	missing	(block) 4V2/476/1050/T	1950-10	New Zealand	1
SLU057	MK2A	481	missing	(block) 4V2-481-1050	1950-10	unknown	1
SLC118	MK2A	503	MK2A-503	(block) 4V2-519-1150-T	1950-11	Derbyshire	1
SLC089	MK2A	520	MK2-520	4V2-525	1950-11	Wiltshire	
SLC067	MK2A	524	missing	(block) 4V2/524/1150/T	1950-11	Yorkshire	1
SLC105	MK2A	524	MK2/524	4V2/515	1950-11	New Zealand	
SLC180	MK2A	545	MK2A-545	4V2-558	1950-12	Australia	
SLU127	MK2A	553	MK2A-553	?	1950-12	Australia	

Ref. No.	Model	Serial	Chassis number on PLATE	engine number on PLATE	built	location	(*)
SLC185	MK2A	560	MK2A-560	4V2-580	1950-12	Australia	
SLC143	MK2A	567	MK2A-567	4V2-590	1950-12	Australia	
SLC189	Mk2A	582	MK2A-582	4V2-591	1950-12	Australia	
SLC081	MK2A	605	MK2 605	4V2-598	1951-01	Co Down	
SLC149	MK2A	611	MK2-611	4V2-638	1951-01	Dorset	
SLC114	MK2A	616	MK2A-616	4V2-644	1951-01	Notts	
SLC128	MK2A	622	MK2-622	4V2-601	1951-01	New Zealand	
SLC012	MK2A	638	MK2-638	4V2-698	1951-02	Devon	
SLC187	MK2B	671	MK2B-671	4V2-705	1951-02	Staffordshire	
SLC184	MK2B	698	MK2B-698	4V2-728	1951-02	Australia	
SLC124	MK2B	710	missing	(block) 4V2-710-251-T	1951-02	Australia	1
SLC183	MK2B	712	MK2B-712	4V2-743	1951-02	New Zealand	
SLC142	MK2B	713	MK2B-713	4V2-724	1951-02	Gloucestershire	
SLC029	MK2B	716	MK2B 716	4V2-747	1951-03	Notts	
SLC065	MK2B	727	MK2B 727	4V2-755	1951-03	Sweden	
SLC099	MK2B	749	MK2B/7/749/551	4V3/607/551	1951-05	Shropshire	
SLC155	MK2B	754	missing	(block) 4V2/754/351/T	1951-03	New Zealand	1
SLC173	MK2B	760	MK2B-760	4V2-776	1951-03	Italy	
SLC194	MK2B	789	MK2B-789	4V2-808	1951-04	Australia	
SLC167	MK2B	790	MK2B-790	4V2-810	1951-??	Australia	
SLC148	MK2B	791	MK2B-791	4V2-812	1951-??	Gloucestershire	
SLC102	MK2B	792	MK2B 792	(block) 4V2/813/451/T	1951-04	Yorkshire	1
SLC161	MK2B	806	MK2B-806	4V2-723	1951-02	Kirkcudbright	
SLC063	MK2B	809	MK2B 809	4V2-833	1951-??	Lincs	
SLC047	MK2B	811	Mk2B-811	4V2-754	1951-??	Suffolk	
SLC145	MK2B	816	MK2B-816	4V2-835	1951-??	Aberdeenshire	
SLC115	MK2B	817	MK2B-817	4V2-837	1951-??	Aberdeenshire	
SLC013	MK2B	860	MK2B-860	4V2-874	1951-05	Sweden	
SLC192	MK2B	869	MK2B-869	4V2-884	1951-05	Australia	
SLC063	MK2B	809	MK2B 809	4V2-833	1951-??	Lincs	
SLC047	MK2B	811	Mk2B-811	4V2-754	1951-??	Suffolk	
SLC145	MK2B	816	MK2B-816	4V2-835	1951-??	Aberdeenshire	
SLC115	MK2B	817	MK2B-817	4V2-837	1951-??	Aberdeenshire	
SLC013	MK2B	860	MK2B-860	4V2-874	1951-05	Sweden	
SLC192	MK2B	869	MK2B-869	4V2-884	1951-05	Australia	
SLC122	MK2B	871	MK2B-871	4V2-883	1951-05	Australia	
SLC075	MK2B	874	MK2B-874	4V2 864	1951-05	Herefordshire	
SLC182	MK2B	875	MK2B-875	4V2-892	1891-05	Australia	
SLC144	MK2B	884	MK2B-884/651	4V2-893	1951-06	Aberdeenshire	
SLC177	MK2B	893	MK2B-893	4V2-903	1951-05	Sussex	
SLC028	MK2B	898	MK2B-898	4V2-902	1951-05	Lincs	
SLC051	MK3	921	MK3-921	4V3-921	1951-06	Lancashire	
SLC032	MK3	925	MK3-925	4V3-940	1951-06	Sussex	
SLC044	MK3	943	MK3-943	4V3-950	1951-06	Shropshire	
SLC170	MK3	975	MK3/975/0951	4V3/1073/851	1951-09	Staffordshire	
SLC107	MK3	1055	MK3-1055	4V3-1093	1951-09	New Zealand	
SLC002	MK3	1056	MK3/1056/851	?	1951-08	New Zealand	
SLU064	MK3	1060	MK3-1060	4V3-1095	1951-08	unknown	
SLC150	MK3	1063	MK3-1063	4V3-1075	1951-08	Cambs	
SLC147	MK3	1071	MK3-1071	4V3-1085	1951-08	Australia	
SLC035	MK3	1077	MK3-1077	4V3-1101	1951-08	Devon	
SLU123	MK3	1081	MK3-1081	4V3-1105	1951-08	Australia	
SLC053	MK3	1082	MK3-1082	4V3-1106	1951-08	Warwickshire	
SLC098	MK3	1096	MK3-1096	4V3-1096	1951-08	New Zealand	
SLC158	MK3	1102	MK3-1102	4V3-1125	1951-08	Denmark	
SLC074	MK3	1127	MK3-1127	4V3-1157	1951-09	Somerset	
SLC045	MK3	1159	missing	(block) 4V3 1159 553	1955-03	Notts	1
SLC101	MK3	1191	MK3-1191	?	1951-??	Yorkshire	
SLC181	MK3	1192	MK3-1192	4V3-1205	1951-??	Australia	
SLC193	MK3	1195	MK3-1195	4V3-1219	1951-??	Australia	
SLC066	MK3	1214	MK3-1214	4V3-1323	1951-??	Staffordshire	
SLC195	MK3	1215	MK3-1215	4V3-1233	1951-??	Somerset	
SLC171	MK3	1234	MK3-1234	4V3-1230	1951-10	Cambs	
SLC120	MK3	1247	MK3-1247	?	1951-??	Finland	
SLC116	MK3	1281	missing	(block) 4V3-1281-1051-T	1951-10	Staffordshire	1

Ref. No.	Model	Serial	Chassis number on PLATE	engine number on PLATE	built	location	(*)
SLC005	MK3	1359	MK3 1359	4V3 1382	1952-??	Perthshire	
SLC083	MK3	1429	MK3-1429/15	4V3/1405	1952-??	Sussex	
SLC039	MK3	1490	MK3-1490	4V3-1544	1952-??	Co Down	
SLC046	MK3	1496	MK3 1496	4V3 1509	1952-04	Clwyd	
SLC157	MK3	1497	MK3-1497	4V3-1545	1952-04	Cheshire	
SLC136	MK3	1511	MK3-1511	4V2-1569	1952-??	Norfolk	
SLC058	MK3	1512	MK3 1512	4V3 1571	1952-??	Lincs	
SLC179	MK3	1536	MK3-1536	4V3-1554	1952-??	Turkey	
SLU076	MK3	1601	missing	(block) 4V3/1601/452	1952-04	unknown	1
SLC040	MK3	1611	MK3-1611	4V3-1635	1952-??	Surrey	
SLC112	MK3	1615	MK3 1615	4V3 1668T	1952-04	Leicestershire	
SLC190	MK3	1633	MK3-1633	4V3-1661	1952-04	Staffordshire	
SLC042	MK3	1637	MK3-1637	4V3-1637	1952-??	Somerset	
SLC011	MK3	1700	MK3-1700	4V3-1714	1952-06	Essex(?)	
SLC059	MK3	1704	MK3-1704	4V3-1718	1952-??	Lincs	
SLC090	MK3	1705	MK3 1705	4V3 1713	1952-??	Sussex	
SLC154	MK3	1739	MK3-1739	4V3-1761	1952-??	Devon	
SLC056	MK3	1777	MK3-1777-852	4V3-1799-852	1952-08	Herefordshire	
SLC010	MK3	1782	MK3/1782/952	4V3/1805/852	1952-09	Essex	
SLC108	MK3	1794	MK3-1794	4V3-1824	1952-??	Yorkshire	
SLC080	MK3	1805	MK3 1805 1052	4V3 1817 952	1952-10	Sweden	
SLC172	MK3	1862	MK3/1862/253	4V3/1876/1252	1953-02	Nederland	
SLC153	MK3	1864	missing	(block) 4V3/T/1864/1152/T	1952-11	Suffolk	
SLC100	MK3	1876	MK3/1876/653	4V3/1795/653	1953-06	Worcs	1
SLU104	MK3	1886	MK3/1886/753	4V2/1903/753	1953-07	unknown	
SLC026	MK3	1887	MK3/1887/753	4V3/1900/753	1953-07	Eire	
SLC036	MK3	1899	MK3/1899/753	4V3/1915/753	1953-07	Lincs?	
SLU140	MK3	1935	MK3-1935-1053	4V3-1953-1053	1953-10	unknown	
SLC055	MK3	1964	1964	(block) 4V3/1964/1053/T	1953-10	Finland	1
SLC004	MK3	1980	MK3 1980 354	4V3 2003 354	1954-03	Cambs	
SLC007	MK1		prototype		1949-??	West Mids	5
SLC069	P4		prototype		1953/55?	Shropshire	5

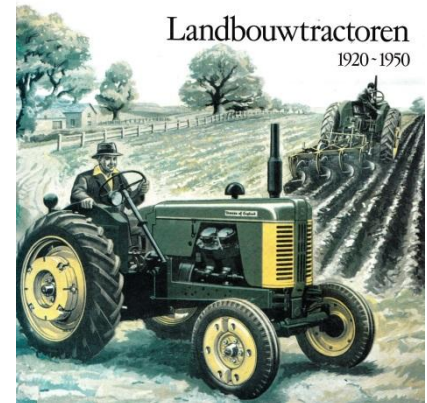
(*) Opmerkingen :-

- (1) **Serienummer** ontleent aan het stempel van de motor.
aangezien de chassisplaat gegevens niet beschikbaar zijn.
- (2) Oorspronkelijk een MK-2 maar meerdere malen vernieuwd.
- (3) Tractor is voorzien van een namaak chassisplaat.
- (4) Gebouwd als MK-2 maar heeft in de fabriek een upgrade gehad en is voorzien van een grotere radiator en een vernieuwde grill.
- (5) Prototype, is niet voorzien van een serienummer.
- (6) Datumcodes op de stempels zijn misleidend.



Hoe de enige nog aanwezige Turner Yeoman vanuit België verhuisde naar Nederland.

Voor ik een Turner Yeoman kocht had ik er nog nooit één in het echt gezien hoewel er destijds toch een stuk of drie in de buurt waren verkocht. Ik kende het merk enkel van de afbeelding op de voorpagina van het boek Tractoren van 1920 tot 1950 uitgegeven door Misset (Doetinchem). Ik was dus niet echt op zoek naar een Turner Yeoman, een mooie tractor dat wel maar ja waar vind je die. Dus deze maar niet op mijn verlanglijstje gezet.



Uitgegeven door Misset, Doetinchem

Mijn maat Bernard met wie ik de tractorpassie deel wilde graag een Farmall en had er één op een website zien staan in Zoutleeuw, Wallonië (België). Hij wilde daar wel naar toe en vroeg mij om mee te gaan. Samen zie je meer dan alleen.. Wat we daar aantreffen viel toch wel enigszins tegen. De Farmall,



Doordat de koop van deze Farmall 400 niet door ging kwamen we de Turner tegen

een Amerikaanse Farmall 400 in benzine-uitvoering, die hij op het oog had, vertoonde toch wel al de sporen van de tand destijds. Meer dan 25 International en Farmall tractoren stonden daar maar er was er geen van Bernards gading bij want hij wou toch wel graag zo'n Farmall 400.

De verkoper wist nog een Farmall 400 te staan bij een kennis 120 km verderop ook in Wallonië, die was wel duurder maar kwalitatief ook een stuk beter. Bernard had daar wel oren naar maar het werd nu te laat om daar die dag nog naar toe te gaan. En die 120 km van daar was ook 120 km van ons thuis.

Er gingen toch nog enkele weken overheen voor die verkoper de website doorstuurde waarop de Farmall stond. Hierop stonden een heleboel tractoren waaronder een Case een Oliver en Twin City's. Tussen al deze tractoren stond de Turner-Yeoman, een 4V-95 MK-3. Ik vroeg mij af of deze ook te koop was. Bernard heeft voor mij navraag gedaan of die Turner ook te koop was maar hierop kregen we geen definitief antwoord op.



Een foto van de website. Tussen de Internationals, Twin-City's en Olivers en meer van dat soort spul stond een Turner-Yeoman. Zou deze ook te koop zijn?

Bernard had inmiddels een afspraak gemaakt en op zaterdag 3 december 2023 reden we daar naar toe. Wat we daar zagen overtrof alles, Oldtimer tractoren ,autobussen, personenauto's van allerlei merken.

Gelukkig was die man waar we eerst waren geweest en die ons deze tip had gegeven hier ook naar toe gekomen, want hij sprak Nederlands en Frans terwijl de eigenaar van deze tractoren enkel maar de Franse taal beheerste.

Weer gevraagd of de Turner Yeoman ook te koop was maar hierop kregen we nauwelijks reactie. Dan maar niet dacht ik maar mag ik hem even horen lopen en eventueel een stukje mee rijden. Dat mocht wel en na een langdurige startprocedure sloeg de tractor aan. De motor



Na een langdurige start procedure mocht ik er een eindje mee rijden. Op de achtergrond de Farmall 400 waarvoor we gekomen waren.

liep goed en was geheel opgeknapt maar naar mijn idee wel met de Franse slag. De tractor vertoonde wel wat lekkages en de verlichting was niet aangesloten en de kleur waarin de tractor was gespoten bleek te licht. Maar stond wel rondom op nieuwe banden.

Nadat wij de Farmall hadden bekeken en ondanks dat de tractor steeds stil viel maar toch wel goed liep wilde Bernard hem wel. We hebben toen op de man af gevraagd wat de Farmall en Turner samen moesten kosten en toen hapte die wel. Na wat onderhandelen kon ook de Turner Yeoman mee naar Nederland. De andere week hebben we de tractoren op gehaald met een dieplader.



Nadat de koop voor beide tractoren was gesloten hebben we de andere week 10 december 1922 de Farmall en de Turner Yeoman opgehaald. Vanaf deze datum staat er geen enkele Turner-Yeoman meer in België geregistreerd en in Nederland nadat destijds alle Turners waren verdwenen of gesloopt, is er vanaf deze zelfde datum weer een Turner-Yeoman in Nederland.



Weer thuis. Na lange tijd is er weer een Turner-Yeoman in Nederland. (10 -12-2022). Het betreft een 4V-95 MK-3 uit 1953. Ook de Farmall heeft zijn plekje gevonden

Larry Hopkins een oude medewerker van TMC (Turner Manufacturing Company Limited is fanatiek op zoek naar Turner trekkers en legt de geschiedenis van deze trekkers vast. Zie het tractoren-register op de vorige pagina's. Via hem ben ik er achter gekomen dat de tractor zijn tijd heeft doorgebracht in Italië. Van daaruit heeft Mark Geerkens van Happy-Iron de tractor naar België gehaald.

De tractor was in erbarmelijke staat en hij zou deze verkocht hebben aan onze man in Wallonië. Hij heeft deze op laten knappen, de nodige onderdelen laten vervangen en de tractor op nieuw in de verf laten spuiten.



De tractor was in erbarmelijke staat en werd zo aangeboden op de website van Mark Geerkens van Happy-Iron

Afgelopen winter hebben we de tractor technisch in orde gemaakt en opnieuw maar nu wel in de goede kleur laten spuiten. Inmiddels is de tractor goedgekeurd bij het R.D.W. want een tractor die vanuit het buitenland komt moet opnieuw worden gekeurd om een geldig kentekenbewijs te krijgen. Soms moet je een tractor gewoon tegen het lijf lopen om hem te kunnen kopen hier.



Turner-Yeoman 4V-95 MK-3 (1953)

De tractor is technisch in orde gebracht en wordt hier goedgekeurd bij het R.D,W. in Roosendaal.



Voorlopig is de Turner Yeoman ondergebracht in het Trekkermuseum Nisse van de OTMMZ



We are the team Turner



*Een advertentie uit een Franse krant. Motor 40 pk 4 cilinder in V,
Hydraulische hefinrichting, gewicht 2550 kg, Gunstige prijs, met riemschijf, banden 11 X 36
De beste Engelse productie*

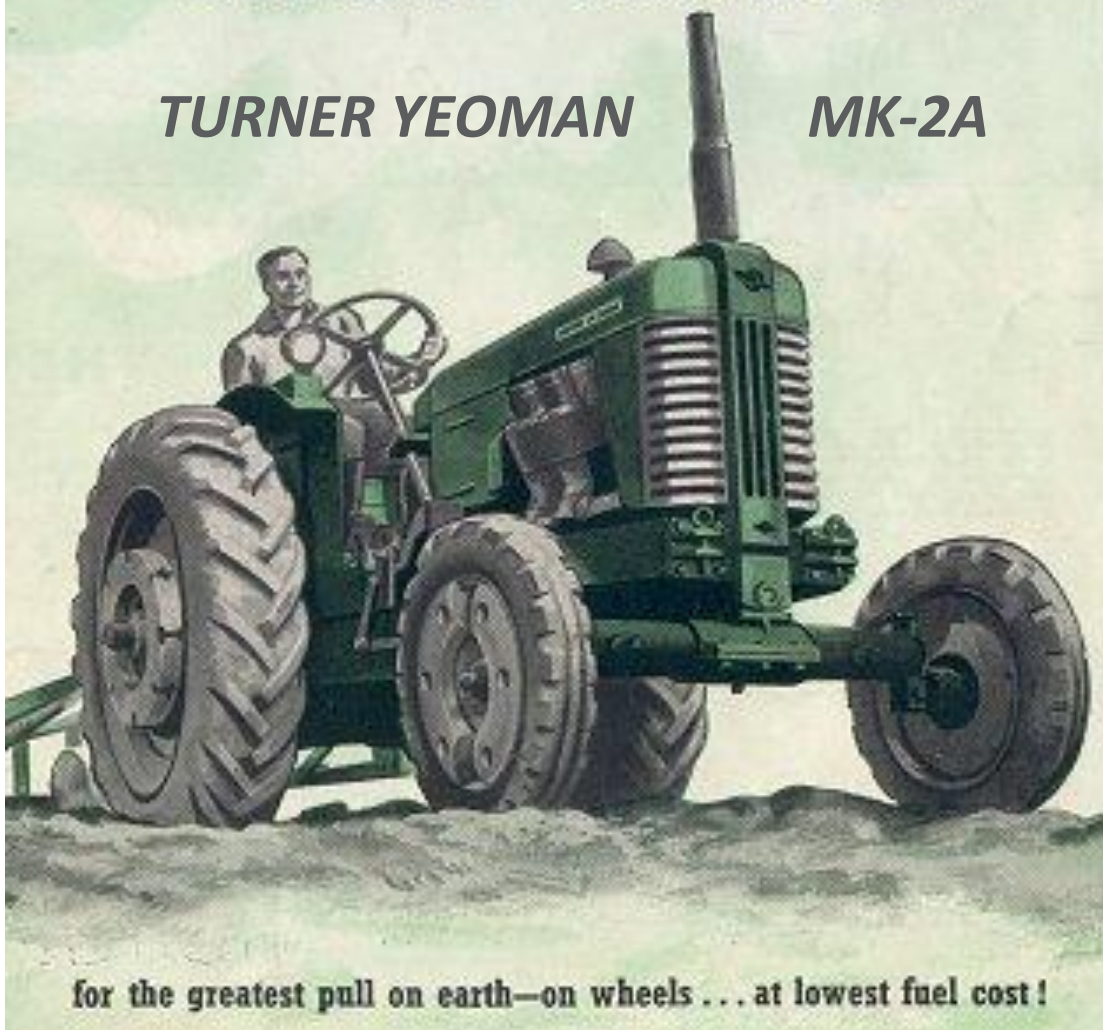
TURNER

All Purpose

DIESEL TRACTOR

TURNER YEOMAN

MK-2A



Voor de grootste trekkracht op wielen tegen de laagste brandstofkosten

Alle rechten voorbehouden geheel of gedeeltelijke
overname is niet toegestaan

Bron: <http://turnermanufacturing.org.uk/>
Larry Hopkins oud medewerker TMC

Auteur: Arjaen



*Folders
Oldtimers
Miniaturen*

*Adrie Mol
v/d Poest
Clementstraat 14
44443 AM Nisse*

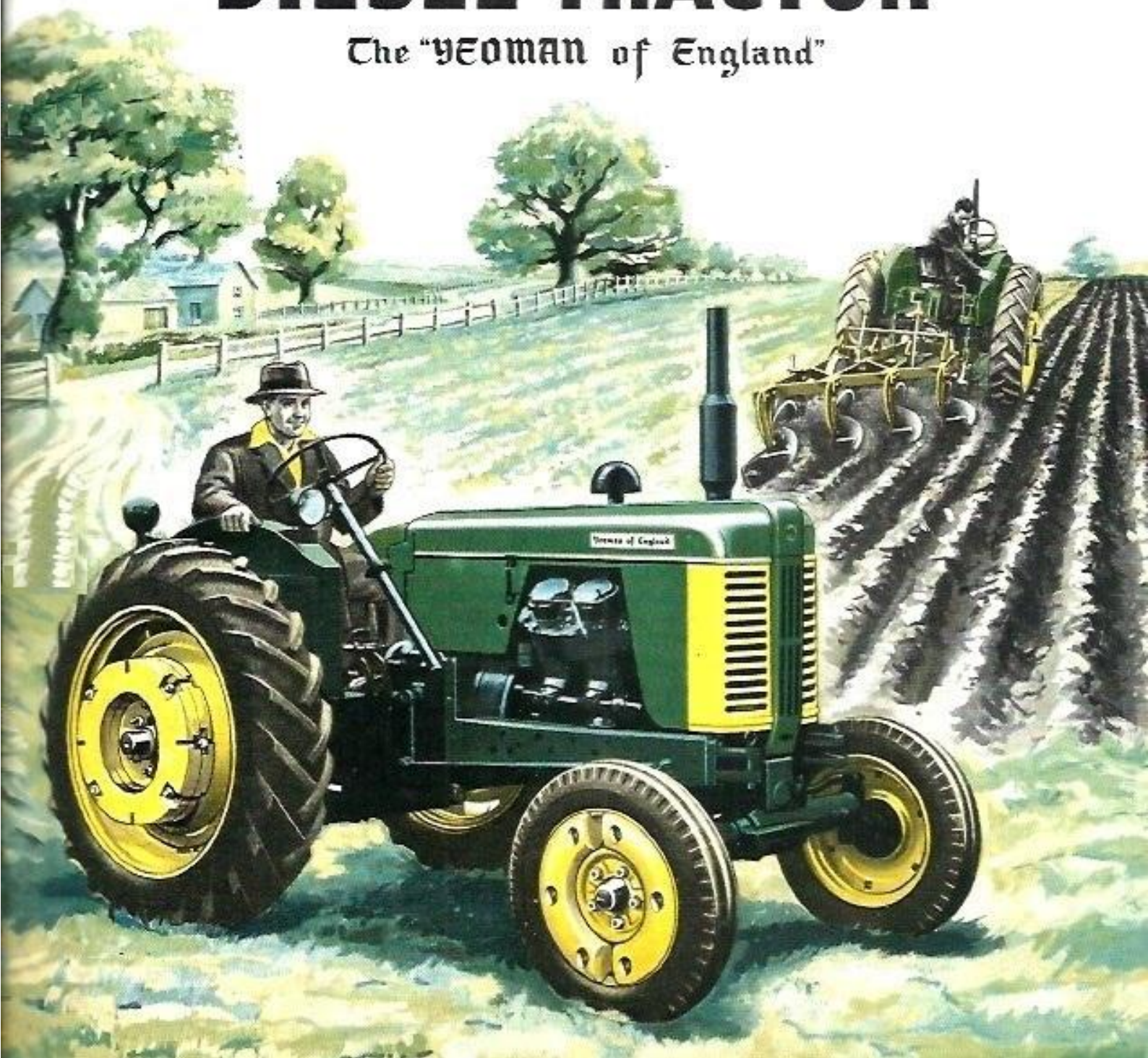
*Email:
moldejonge@zeelandnet.nl*

Tel 06-39034056

TURNER

ALL-PURPOSE DIESEL TRACTOR

The "YEOMAN of England"



De Vrije boer van Engeland