

CLUBZEITUNG OSCK

Oldtimer Schlepperclub Kurpfalz e.V.

Zeitungsschreiber: Werner Gutruf Bahnhofstr.46 74909 Meckesheim
Tel. 06226-7865515(990628) Fax 06226-990627 E-Mail werner@gutruf



1.Mai 2020

TERMINE

Was war? Nix

Generalversammlung – Clubabend März-
Clubabend April – Vorstandssitzung und so
manches andere Treffen.

CORONA-Opfer

Bericht von der Vorstandschaft

War nix

Nächster Clubabend am ?

Für einen der nächsten Abende:

Werkstatt-Clubabend in Mauer in der
alten Werkstatt der Fa. Gutruf.
Angedacht ist z.B. Reifen montieren nur
mit Montiereisen und Hammer.
Aufbau einer Standard Elektroanlage an
Ackerschleppern. Fehlersuche an Licht-
maschinen und Anlassern. Schmieden
und biegen von Laufreifen für
Ackerwagen.

Wird nicht alles klappen, aber einiges
können wir tun.

Wer noch Ideen für einen Clubabend hat,
bitte melden. Wir freuen uns über jede
Initiative.

Terminplanung 2020

Clubabende:

29.05.2020 ? 26.06.2020 ?
31.07.2020 ? 28.08.2020 ?
5.09.2020 ? 30.10.2020 ?
27.11.2020 ? Ausflug ?

**Bulldog-Fahren und restaurieren
ist nicht verboten!**



Agri Historie

Das war`s
Das CORONA-Virus hat es
geschafft,
--Abgesagt--

Ging nicht anders, aber trotzdem schade.
Wir hatten uns schon auf ein schönes
Oldtimerfest in Sinsheim gefreut.

~~Die Planung läuft, der Termin steht, am
6.+7. Juni 2020 läuft das Spektakel am
Museum in Sinsheim ab.
Der Termin ist wegen Heimattagen SNH
und Pfingsten nicht anders möglich.
Geplant ist als Sonderausstellung,
Schlepper aus Baden-Württemberg oder
Landmaschinen aus der Region. Wir
arbeiten noch daran.
Wenn solche Maschinen in der Scheune
stehen, schnellstens herausholen und
fertig machen!~~

Sägetreffen am 29.08.2020

in Sinsheim ?

Wenn es stattfindet, könnten wir es ja
etwas größer machen?

Etwa so, daß jeder Bulldog der schon
Holz aus dem Wald geholt hat kommen
kann!

Sollte man mal zu Ende denken

**CORONA wir gehören fast alle zur
Risikogruppe, bleibt zuhause, schränkt
Kontakte soweit es geht ein. Es
kommen auch wieder bessere Zeiten.**

KURPFALZ-Bergfahrt 2020

Der Berg ruft



Am 00.8.2020? findet unsere erste Berg-Sternfahrt auf den Königstuhl, den Hausberg der Kurpfalz statt. 568m ist er hoch und von allen Seiten führen tolle Bulldogstraßen den Berg hinauf. Als Ersatz für die ausgefallene AgriHistorica wollen wir mit unseren Sammlerfreunden etwas Neues wagen und die Fahrt auf den Berg organisieren.

Die Strecken:

Von Eberbach-Odenwald-kleiner Odenwald.

Neckargemünd-Waldhilsbach und dann über viele Serpentinaen 9km hinauf zum Königstuhl.

Von Richtung Sinsheim, B45 Mauer-Schatthausen-Gauangelloch-Gaiberg-Köhlhof, zum Königstuhl

Aus der Rheinebene



Leimen auf die L600 Richtung Gaiberg Köhlhof, zum Königstuhl

Von der Bergstraße/Mannheim Heidelberg-Altstadt (Oldies dürfen da fahren) Klingenteich (Schloßauffahrt) über sagenhafte Serpentinaen und Höhenunterschiede zum Königstuhl.

Die CORONA könnte uns auch hier einen Strich durch die Rechnung machen, dann eben 2021.



Diese Strecke war in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts die Teststrecke für die Lanz Glühköpfe und das MWM-Motorpferd.

Ziel

So um die Mittagszeit sollten alle auf den Königstuhl eingetroffen sein (am Fernsehturm)

Dort wird zu Zeit ein neues Hotel mit großem Biergarten gebaut.

Dort gemeinsames Essen und das fachsimpeln unter Freunden.

Preisverleihung

Ausgabe der Bergfahrt-Plakette

Alternatives Ziel: Bierhelderhof, über Heidelberg

Die Sternfahrt ist bis jetzt nur mal so eine Idee, es noch nichts geplant und besprochen!

Wir sollten über diese Idee mal diskutieren.



Der Schlepper des Tages:

Keiner gemeldet, jetzt kommt auch nix
Wenn ihr meint, daß euere Maschinen so
hässlich sind und auch keine Geschichte
haben, dann könnt ihr sie natürlich nicht
bei mir melden!

Wenn doch: E-Mail werner@gutruf.de
Fax 06226-990627 Tel.Firma 06226-1370
Privat 06226-990928
Handy und WhatsApp 0172-7695860

Ach, mir ist da noch was eingefallen:
Ich könnte ja auch meine eigenen
Maschinen vorstellen.
Also habe ich mich bei mir ange-
meldet und hier ist der Bulldog D5506

1950 wurde dieser Bulldog im Mannheim
vorgestellt. Eine weiterentwickelte
Maschine der Vorkriegs Bauernbulldogs
D4506. Er wurde als D5506 mit 16Ps
Seitenglühkopf angeboten. Der Motor
konnte nun auch, ohne vorzuheizen mit
Benzin und einer Zündanlage gestartet
werden. Eine Hydraulikanlage erleichterte
das ausheben der Anbaugeräte.

Es wurden von dem Modell ca. 8200
Stück gefertigt.

Es dürfe heute noch ca. 200 Maschinen
dieses Typs geben geben die alle auf
Treffen gerne gesehen sind.

Verwechselt den D5506 aber nicht mit
dem ab 1953 gebauten D1706 mit dem
Halbdieselmotor der sehr ähnlich
aussieht.

Ich hatte mal vor einigen Jahren eine
seltene Gelegenheit gleichzeitig 4 dieser
D5506 in unserer Werkstatt zu haben.
Zwei aus Mauer, Einer aus Dühren und
einer aus Mühlhausen. Ich war natürlich
so blöde und habe kein Photo gemacht.
Ihr müsst es halt so glauben.

Zur Geschichte meiner eigenen Maschine,
er wurde 1951 nach Wiesenbach an Herrn
Heinrich Lindheimer verkauft. Er arbeitete
jahrelang und wurde aber später durch



einen bequemeren D2016 ersetzt. Aber er
wurde nicht in Zahlung gegeben, sondern
in der Garage eingelagert. Einmal im Jahr
wurde er herausgezogen und musste
beweisen, daß er noch läuft. Zu verkaufen
war er nie. Den gebe ich nie her, war der
Spruch.

Aber nichts ist beständig, auch nicht diese
Meinung. Irgendwann in den 80er Jahren
war der D2016 zu klein und musste
ersetzt werden. Ich hatte einen passenden
John Deere 820 mit 32Ps. Doch wir
wurden über den Preis nicht einig!
Da viel mir der alte D5506 wieder ein,
verkaufe mir den Bulldog dann klappt es
auch mit dem Neuen.

Zu meiner Überraschung sagte er ja und
ich kam für so DM1000.- zu der Maschine.

Er wurde natürlich restauriert und
vergrößerte meine Sammlung. Er hatte
nur einen kleinen Schönheitsfehler, der
Originale runde Auspuff war nicht mehr
da. Ich habe darunter jahrelang gelitten.
Irgendwann nach Jahren kam der Opa
und sagte, ich habe da was gefunden,
ganz oben in der Scheune unter einem
Balken war der alte Auspuff. Er ist
hinaufgestiegen (sehr hoch) und hat ihn
heruntergeholt und mir gebracht.

Herr Lindheimer war damals schon 85
Jahre alt.

Einen schönen Fernsehauftritt hatte der
Bulldog im Jahr 1985. Der SWR drehte
einen Film über die Firma LANZ. Ich habe
dabei den Bulldog erklärt, gestartet und
gefahren.

Seit jener Zeit steht er im Eck, ich muss
ihn mal wieder hervorholen und Fahren.

WG

CORONA wir gehören fast alle zur Risikogruppe, bleibt zuhause, schränkt Kontakte soweit es geht ein. Es kommen auch wieder bessere Zeiten.



Restaurationshinweise

Das Sammeln und Restaurieren eines John Deere-Lanz der 0er Serie kommt seit einigen Jahren in Mode. Die Maschinen werden inzwischen sehr gesucht.

Was macht die Typen interessant?

Es ist vor allem die Technik des letzten von LANZ konstruierten Schleppers, es ist ja kein US-Modell das auf deutsche Verhältnisse angepasst wurde, sondern ein Modell das in Mannheim konstruiert wurde.

Es gab die Typen T300 mit 28 od.30.5Ps - T500 mit 36 od. 38Ps - T700 mit 48 od.50Ps, Baujahr 1960-1964.

Sie hatte alle ein eigenes JDL-Getriebe mit 10Vorwärtsgängen und 3Rückwärtsgängen. Zapfwellen hinten 540 und 1000U/min, Zwischenachszapfwelle für Mähantrieb, Einfachkupplung mit Lamellenkupplung für Zapfwellenbetrieb. Geschwindigkeit 20 oder 25km/h. Der Vierzylinder Dieselmotor war Geräusch- und Vibrationsgedämpft in einen Rahmen eingebaut und mit Gummipuffern gelagert. Scheibenbremsen, Regelhydraulik und Zusatzsteuergeräte rundeten die Ausrüstung ab. Ein Seitenmähwerk eigener Produktion sowie ein BAAS-Frontlader waren lieferbar.

Beim Kauf eines solchen Schleppers sollte man auf einiges achten und die (teueren) Schwachstellen kennen.

Das bei weitem größte Problem sind die **Laufbüchsen** des Motors, das sind die vier Laufbüchsen hart eingelötet in eine Zwischenplatte! Zu allem Elend an der Unterseite ganz lässig mit einem Gummiring abgedichtet. Die ist fast immer kaputt, zwar noch lieferbar, aber teuer. Wie lässt sich solch ein Schaden feststellen? Maschine warmfahren, gibt es Druck im Kühlsystem oder Wasserdampf aus dem linken Motor-Entlüftungsrohr ist eine Motorüberholung fällig. Dazu ein Tipp, Kolben, Kurbelwelle mit Lagern und Zylinderkopf (auch Kopfdichtung) sind fast nie defekt. In dem Schadensfall ist ein Austausch der Kopfdichtung zu 95% unnötig. Auch Ölpumpe, Einspritzpumpe und Düsen machen selten Ärger.

Soll der Motor repariert werden ist ein Ausbau unnötig, Kühler ausbauen und die Vorderachse mit Grundplatte vom Rahmen abbauen. Dann kann man die Ölwanne entfernen, Zylinderkopf abnehmen und Laufbüchsen mit Kolben herausziehen. Kurbelwellenlager und Kolben können fast immer weiterverwendet werden. Motor gründlich reinigen und den Laufbüchsensatz ganz, ganz vorsichtig einsetzen. Dazu ein Beispiel, wenn einem die neue Büchse so aus 20cm Höhe auf den Werkstattboden fällt ist sie fast immer Totalschaden.

Ist der Grundmotor montiert überprüft man noch Einspritzdüsen und Glühkerzen. Einem erfolgreichen Probelauf steht dann nichts mehr im Wege. Die Einstellung der Motordrehzahl sollte auch überprüft werden. Höchstdrehzahlen bi 2600U/min sind zulässig.

Vor der Endmontage überprüft man noch die drei Gummipuffer auf die der Motor gelagert ist. Sind diese defekt hat der Motor nicht mehr die korrekte Einbaulage und Schäden an der Antriebswelle zum Getriebe sind die Folge.



LANZ Die Typengeschichte der mittleren HN-Bulldogs, 1931-1960

In den Jahren vor dem 2. Weltkrieg wollte LANZ sein Typenprogramm erweitern. Bisher war die Stärke von Lanz der Bau von großen Maschinen für mittlere und größere Betriebe. 1931 eine kleinerer Bulldog präsentiert.

Der LANZ 12/20 HN1

Der Lanz Bulldog war eine moderne, aufwendige und teure Konstruktion.

Der 20Ps-Bulldog hatte natürlich wieder einen Glühkopfmotor. Er war erheblich kleiner als die anderen Lanz-Modelle, der Hubraum betrug nur 4-7L, bei einer Drehzahl von 760U/min.

Der Glühkopfmotor war für die damalige Landwirtschaft aus verschiedenen Gründen sehr gut geeignet. Das wichtigste war die Verwendungsmöglichkeit von vielen billigen Kraftstoffen. Aber auch der einfache Aufbau mit einem Zylinder, keiner Wasserpumpe, keinen Ventilen war bei der finanziellen Lage in der Landwirtschaft wichtig. Diese Maschinen konnten vom Dorfschmied billig repariert werden und hatten eine sagenhafte Lebensdauer.

Die Kühlung funktionierte (wie auch bei allen Folgemodellen) nach dem Thermosiphonsystem, das heißt der Motor hatte keine Wasserpumpe. Im wärmsten Bereich am Zylinderkopf stieg das erwärmte (leichte) Wasser über einen großen Kanal nach oben um dann in einem automatischen Kreislauf in den Kühlerwaben abzukühlen und schweres nach unten in den Zylinder zu strömen. Dann begann der Kreislauf von vorne.

Gewicht von nur 1130kg. Ein 6Gang-Gruppenschaltgetriebe sorgte für richtige Geschwindigkeiten. Als Räder wählte man luftbereifte Räder der Größe 10.00-24. Auf Wunsch war die Maschine als reiner Ackerschlepper mit Eisenbereifung, Dreiganggetriebe mit einer Geschwindigkeit von 7.5Km/h lieferbar. Dieser Ackerbulldog hatte auch keine Fußbremsen, die Handbremse musste genügen. Das Problem dieses Bulldogs war seine teure Konstruktion und Herstellung, er war einfach zu teuer. Es wurden daher nur ca. 600 Exemplare gebaut.

Der LANZ 12/20 HN2

Der neue Bulldog, den es am Anfang 1933 gab, war einfacher und billiger konstruiert. Man hatte viele Bauteile vereinfacht um den Preis zu senken, es wurden Teile, wie die zentrale Zapfwelle weggelassen und nur gegen Aufpreis als Seitenzapfwelle geliefert.

Der Bosch-Öler verschwand unter dem Schwungrad und versorgte jetzt nur noch den Motor und nicht mehr das Fahrwerk mit Öl. Ein Verkaufserfolg wurde auch dieser Bulldog nicht, es wurden nur knapp 600 Stück gebaut. Also musste man wieder ändern.

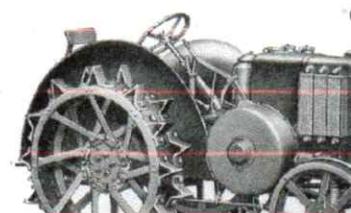
Der LANZ 12/20 HN3

Es kam ab 1935 die dritte Version die dann auch bis 1937 gebaut wurde. Dieser Bulldog wurde erstmals in größeren Stückzahlen gebaut. Von der einfachen Version, dem 3Gang-Ackerbulldog, zum Preis von RM3650.- wurden fast 1500 Exemplare verkauft, von der 6Gang-Version waren es nur ca. 500 Stück.

Der LANZ HN4 und HN5, oder neu D3506-D7506

Im Jahr 1937 hatte man wieder einiges geändert, man führte neue Bezeichnungen ein, die D-Nummern sowie andere Leistungsangaben. Der D3506 hatte wie bisher 20Ps der D7506 hatte jetzt 25Ps als Höchstleistungsangabe über eine Stunde.

Der Verkauf lief nun gut, in den sechs Jahren wurden über 20000 dieser Bulldogs in den verschiedenen Ausführungen ausgeliefert.



#.

Diese Maschinen wurden bis 1942 gebaut, dann wurde der Bau von Schleppern für flüssige Kraftstoffe verboten. Nun mussten (wenige) Holzgasbulldogs gebaut werden.

Der LANZ D3506-D7506

Der Krieg war vorbei, das Werk zerstört, die Arbeiter zerstreut. Aber trotzdem regte sich wieder etwas. Schon 1945 wurden wieder die ersten Bulldogs aus vorhandenen Teilen montiert. Dabei war ein Exemplar des D7506 der in Wiesenbach von der ausgelagerten Versuchsabteilung in einer Mühle gebaut wurde. Der Bulldog ist noch vorhanden und steht in Mauer in meiner Werkstatt. In den folgenden Jahren gab es aus Mannheim wieder D3506 mit 20Ps und D7506 mit 25Ps in der bisherigen Ackerluft-Ausführung. Aber es gab auch die neuen Allzweck-Bulldogs der gleichen



Typen. Sie hatten große Räder mit der Bereifung 8.00-36 mit Speichenrädern und eine gekröpfte Vorderachse für große Bodenfreiheit. Richtige Kotflügel, auf Wunsch Elektrostarter, Seitenmähwerk (links !!) Frontlader, Zapfwelle und Verdeck waren erhältlich.

Doch die Zeit der Glühköpfe war vorbei, die Kunden wollten mehr Komfort, leichteres starten und mehr Laufruhe, man brauchte etwas Neues.

Der LANZ D2806-D3206-D3606



Im Jahr 1953 gab es einen neuen Schlepper bei LANZ den D2806 mit 28Ps, den D3606 mit 36Ps und später kam noch der D3206 mit 32Ps dazu. Es gab nun einen neuen Dieselmotor der die Anforderungen aus der Landwirtschaft erfüllte. Ein Hubraum von 3.7L mit Aluminiumkolben, Bosch-Einspritzpumpe, Exakt-Drehzahlregler, Pendelstarter und sehr wenig Dieserverbrauch waren die Kennzeichen des Neuen. Auch an der Lautstärke hat man etwas geändert. Der neue sehr aufwendige Auspuff

sorgte für einen tollen, angenehmen Sound. Ein Hydraulikanlage mit doppelwirkenden Zylindern erleichterte das bedienen der Anbaugeräte. Die Maschinen wurden bis ins Jahr 1957 gebaut.



D4016

1957, jetzt hatte man einen großen Wurf gelandet, was war neu?

Der Halbdieselmotor war verschwunden, man hatte einen richtigen Diesel entwickelt. Durch Vergrößerung der Zylinder-Bohrung von 150 auf 160mm hatte man nun einen Hubraum von 4L. und eine Leistung von 40Ps

Eine neue solide Scheibenkupplung wurde eingebaut, jetzt konnte man leicht und ohne krachen schalten. Da es inzwischen immer mehr Zapfwellen-getriebene Anbaugeräte wie Ballenpressen, Kartoffelroder, Futterlader und ähnliches gab, lieferte man auf Wunsch auch eine Lamellenkupplung. Mit dieser Kupplung konnte der Bulldog ohne die Fahrkupplung angehalten und wieder weich angefahren werden, ohne daß der Kraftfluss zur Zapfwelle unterbrochen wurde. Es sind jedoch recht wenige dieser Ausrüstungen ausgeliefert worden. Das Dreipunktgestänge entsprach nun der Norm, alle Anbaugeräte der Kategorie 1 passten.

Die Bulldogs waren ein Renner und wurden in den folgenden Jahren in großen Stückzahlen gebaut. Die Lackierung war bis Sommer 1958 in der LANZ-Lackierung blau-rot, ab Herbst kamen sie nach dem neuen Werksbesitzer in den JOHN DEERE-Farben grün-gelb vom Band.

Das Produktionsende der HN-Bulldogs war im Frühjahr 1960, neue moderne JOHN DEERE-LANZ Schlepper, die T300, T500 und T700 rollten nun durch die Werkstore von Mannheim, die Zeit der Bulldogs war vorbei.