

LANZ



Die Typengeschichte der kleinen, HE-Bulldogs, Bauzeit 1939-1960

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. Die Kleinbauern arbeiteten noch mit Zugtieren. Von der damaligen Reichsregierung wurde eine Mechanisierung dieser Betriebe gefördert. Man wollte einen –Volksschlepper– ähnlich dem Volkswagen in großen Stückzahlen preisgünstig produzieren.

Das war natürlich eine Gefahr für das Geschäft der großen etablierten Schlepperhersteller wie Lanz, Hanomag, Deutz usw.

Diese Firmen wehrten sich dagegen und entwickelten hektisch selbst kleine preisgünstige Modelle.

Deutz im Köln waren die schnellsten, der legendäre 11er Deutz wurde schon ab 1937 in großer Serie, preisgünstig gebaut.

Lanz schloß auch nicht und konnte 1939 einen kleinen Bulldog präsentieren.

Der LANZ D4506 der HE-Bulldog

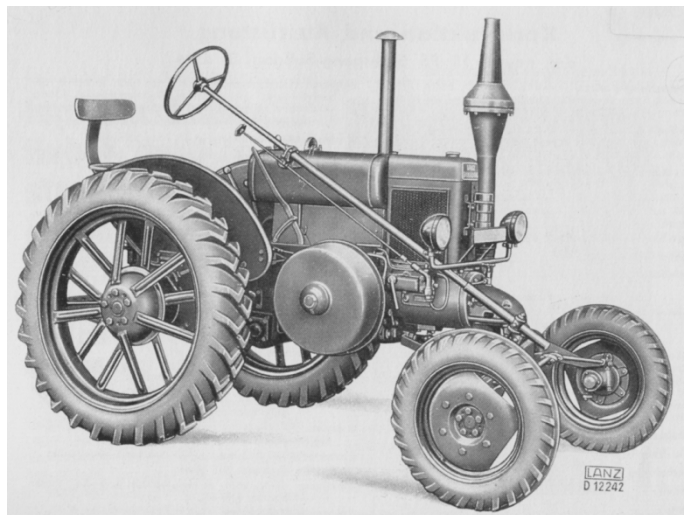
Der Lanz Bauernbulldog war eine moderne Konstruktion. Es war keine reine Zugmaschine mehr, sondern konnte als –Allzweck- Bulldog mehr.

Es war vorgesehen im Heck, in Front und zwischen den Achsen Anbaugeräte anzubauen um für alle Arbeiten in der Landwirtschaft geeignet zu sein.

Der 15Ps-Bulldog hatte natürlich wieder einen Glühkopfmotor. Er war erheblich kleiner als die anderen Lanz-Modelle, der Hubraum betrug nur 2.8L, bei einer Drehzahl von 900U/min.

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.

Die Maschine war leicht und wendig, bei einem Gewicht von nur 1130kg. Ein 6Gang-Gruppenschaltgetriebe sorgte für richtige Geschwindigkeiten. Das



Getriebe hatte auch erstmals bei Lanz eine genormte zentrale Zapfwelle. Als Räder wählte man luftbereifte Räder der Größe 6.50-32. Ein mechanisches Hebegetriebe konnte von alleine die angebauten Geräte ausheben. Auch für diese Geräte sorgte Lanz, man wollte keine einfache Zugmaschine liefern, sondern ein ganzes Gerätesystem.

Seitenmähwerk, Pflüge, Eggen, Pflegegeräte, Heuwender und vieles Mehr war lieferbar. Das System war gut durchdacht, günstig zu bauen und leicht zu warten und reparieren.

Auch an die Konkurrenz hatte man gedacht, der 11er Deutz lief nur 7.5km/h (führerscheinfrei) der Lanz rannte aber fast 20km/h, darauf fuhren die jüngeren Bauern ab.

War alles perfekt und gut durchdacht, aber bis Kriegsbeginn hatte man nur ca. 300 Bulldogs gebaut, dann wurde alles auf Order von Berlin eingestellt.

Es kam der Krieg und die Zerstörung des Werkes im Mannheim, an einen Bau oder Weiterentwicklung des kleinen Bulldogs war nicht mehr zu denken.

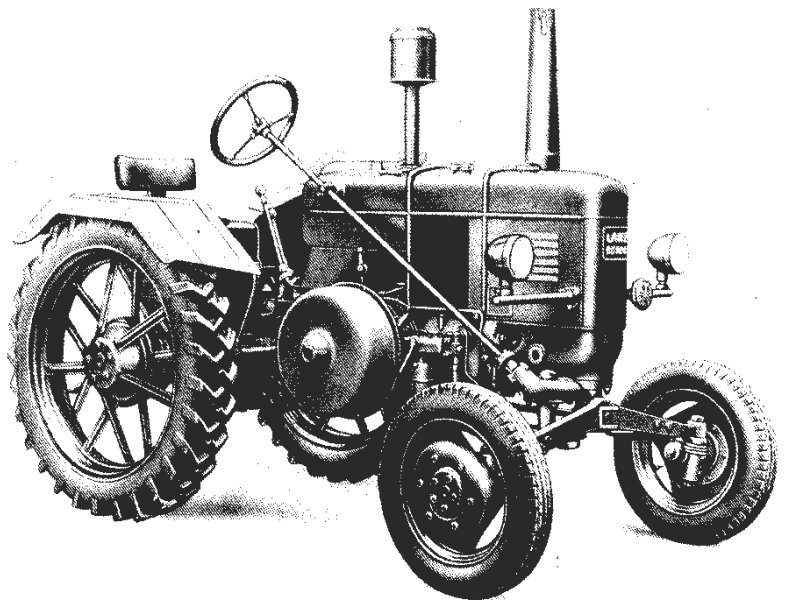
Nach dem Krieg versuchte man das Werk wieder aufzubauen und produzierte mit noch vorhandenen Bauteilen vor allem größere Glühkopfbulldogs.

Doch irgendwann griff man die Vorkriegskonstruktion wieder auf und entwickelte weiter.

Ab 1950 wurde die neue Maschine angeboten.

Der LANZ D5506

Der neue kleine Bulldog hatte 16Ps. Man hatte das in wenigen Exemplaren gebaute Vorkriegsmodell D4506 mit 15Ps weiterentwickelt. Auch der neue Bulldog hatte nach alter Tradition einen Glühkopfmotor, den sogenannten Seitenglühkopf. Er wurde mit der Heizlampe erwärmt und dann mit dem Handrad auf der Kupplung angeworfen. Aber es ging nun auch etwas moderner. Auf Wunsch hatte der Bulldog einen elektrischen



Pendelanlasser, eine Summerzündung mit Zündkerze. Er konnte damit kalt gestartet werden, als Benzinmotor. Hatte er seine Betriebstemperatur erreicht wurde ein Hahn umgelegt und er lief mit Dieselkraftstoff weiter.

Es gab jetzt eine richtige Hydraulikanlage mit der die Anbaugeräte bequem ausgehoben wurden. Es war die Lanz-Vierpunktaufhängung, sie war nicht kompatibel zur neu aufkommenden Dreipunktaufhängung!

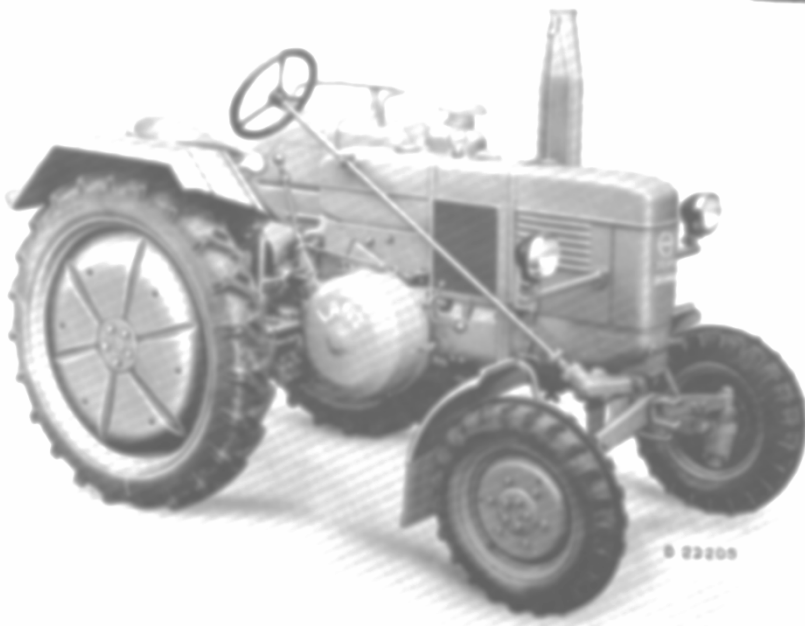
Als Bereifung hatte man die Größe 7-36AS gewählt. In Verbindung mit den leichten Speichenrädern sorgten sie für ein markantes Aussehen. Die Reifengröße sorgte für ausreichende Bodfreiheit. Eine gefederte Vorderachse sorgte für etwas Fahrkomfort und die neue leichtgängige Lenkung war nun der Geschwindigkeit angepasst. Auch ein Verdeck wurde auf Wunsch geliefert. Das Sechsgang-Gruppengetriebe mit Zapfwelle wurde vom Vorgänger übernommen. Es gab viele Zusatzeinrichtungen wie Riemenscheibe, direkt angetriebenes Seitenmähwerk, Frontlader. An der Heckaufhängung konnten viele Anbaugeräte namhafter Hersteller angebaut werden.

Endlich hatte Lanz etwas Neues und die verkauften Stückzahlen stiegen an. Es wurden über 8200 Stück verkauft. Doch das war nur ein Strohfeuer, der Glühkopfmotor war nicht mehr zeitgemäß. Die Bauern wollten eine Maschine mit einfacherer Bedienung, besserer Drehzahlregelung und weniger Verbrauch.

Es war Zeit für etwas Neues.

LANZ D1706 und D2206

Im Jahr 1953 gab es einen neuen Schlepper bei LANZ den D1706 mit 17Ps. (bzw. D2206 mit 22Ps) Man hatte in das Vorgängermodell D5506 einen neuen Dieselmotor eingebaut der erheblich laufruhiger und sparsamer als der alte



Glühkopfmotor war. Die Besonderheit daran war, dass der Motor mit einer Zündanlage als Benzinmotor gestartet wurde, und nach einiger Zeit als Dieselmotor weiterlief. Daher kommt der Name -Halbdiesel-

Der Startvorgang ist aufwendig. Der Kraftstoffhahn wird auf Benzinbetrieb eingestellt und die elektr. Summerzündung eingeschaltet. Dann wird mit dem Einspritzhebel etwas

Kraftstoff eingespritzt. Ein Druck auf den Starterknopf betätigt den BOSCH-Pendelstarter, der den Motor solange rechts und links pendelt bis eine Zündung erfolgt. Nach dem anlaufen wird am Drehrichtungsanzeiger überprüft, ob der Motor auch richtig herum läuft!

Nach kurzer Laufzeit kann man den Kraftstoffhahn auf Diesel stellen und die Zündanlage abschalten. Der Motor läuft jetzt als Dieselmotor weiter.

Einen Anlasser für diesen Startvorgang gab es vorher nicht. Der sehr aufwendige Pendelstarter wurde in Zusammenarbeit mit BOSCH entwickelt.

Das Getriebe wurde auch von LANZ selbst gefertigt. Es ist ein Gruppen-Schaltgetriebe mit 3 Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang. Zusätzlich

kann man die Gänge als langsame Ackergänge, oder als schnelle Straßengänge schalten. Gekuppelt wird mit einer LANZ Scheibenkupplung mit integrierter Riemenscheibe zum Dreschmaschinenantrieb.

Die neuen Bremsen wurden von der Firma Perrot geliefert, es waren Backenbremsen mit Servowirkung. Die Hinterachse hatte eine stufenlose Spurbreiteneinstellung mit Klemmnaben.

Diese Kupplung verfügt auch über eine Getriebeklemme sowie der Möglichkeit, die Maschine längere Zeit auszukuppeln, ohne dass ein Ausrücker belastet wird. Der Bulldog ist mit einer genormten Zapfwelle mit 540U/min ausgerüstet.

Den Kraftheber gibt es in verschiedenen Versionen. Die einfachste war ein Handkraftheber mit zwei Hebeln und Ausgleichsfeder. (für kräftige Männer)

Die Geräte wurden an der festen Ackerschiene angebracht und mit Muskelkraft ausgehoben. Komfortabler war schon die Vierpunkt-Hydraulikanlage, da konnte der Motor über eine Zahnradpumpe und einen doppelwirkenden Zylinder die schwere Arbeit übernehmen. Als Sonderversion gab es im letzten Baujahr auch die Dreipunkthydraulik (System Ferguson) damit konnten dann die genormten Anbaugeräte aller Hersteller angebaut werden. Die Hydraulikanlage konnte auch als Wagenheber verwendet werden.

In den Jahren 1954 und 1955 wurden die Verkaufszahlen immer schlechter, die Kunden wollten modernere Schlepper mit mehr Komfort. Darauf war man bei LANZ nicht vorbereitet und es begann eine Phase der hektischen Änderungen.

LANZ D1906 und D2216

Ein neuer Bulldog musste her, er sollte moderner aussehen und die Käufer zu Lanz zurückholen.

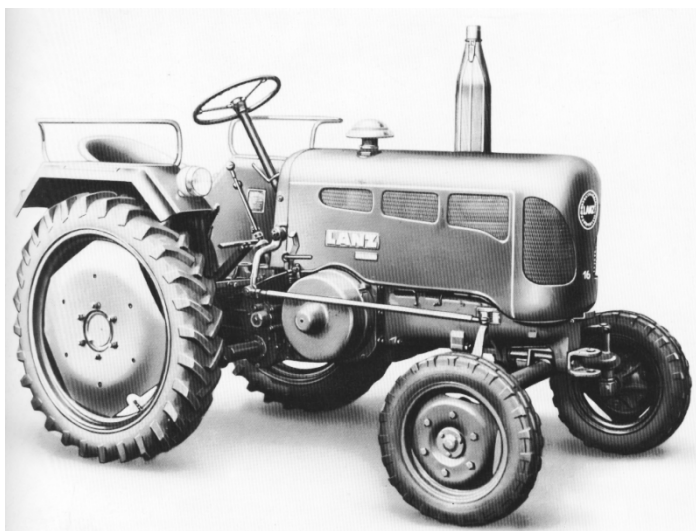
Anfang 1955 stellte man die leicht überarbeiteten Maschinen vor, den D1906 und den D2216. Diese hatten jetzt eine moderne Motorhaube, eine verbesserte Kupplung und noch einige kleine Änderungen. Aber das war auch alles! Nicht genug um den Verkauf richtig anzukurbeln. Diese Baureihe wurde daher schon im gleichen Jahr, nach einigen Hundert produzierten Schleppern wieder eingestellt.

Das war auch kein Problem, denn nun hatte man die richtigen Nachfolger fertig. Es wurde im Herbst 1955 die neue gründlich überarbeitete Baureihe präsentiert.



D1616-2016-2416-2816

Jetzt hatte man einen großen Wurf gelandet, was war neu? Die Grundmaschine nicht, das entsprach noch den Vorgängern. Aber unter der Haube hatte sich viel getan. Der Motor wurde weiterentwickelt und heißt



seitdem (unter den Oldtimerfreunden) Volldiesel. Der Benzintank und die Zündkerze waren verschwunden. Der Motor konnte mit Glühkerze und Dieselkraftstoff schnell gestartet werden.

Der Motor war im Baukastensystem gebaut, fast alle Teile waren austauschbar. Der 16 und 20Ps-Motor war gleich und entsprach dem alten 17 und 22Ps-Modell. Er unterschied sich nur in den Einstellungen. Der

Motor mit 24 und 28Ps war anders. Die Kurbelwelle war stärker und hatte größere Lager, der Zylinder und Kolben hatte 10mm mehr Durchmesser. Der Hubraum wuchs daher von 2256 auf 26??cm³

Eine neue solide Scheibenkupplung wurde eingebaut, jetzt konnte man leicht und ohne krachen schalten. Ein Kriechganggetriebe war auf Wunsch erhältlich. Drei Kriechgänge für Pflanzarbeiten und ähnliches waren dann vorhanden. Da es inzwischen immer mehr Zapfwellengetriebene 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.

Sogar die Räder mit ihren Flanschen wurden geändert, die genormten 6Loch-Felgen waren mit anderen Schleppern austauschbar.

Viel Neues auch bei der Hydraulikanlage. Die neue Blockhydraulik hatte Zylinder, Ölbehälter, Steuerung und Hubarme in einem Gehäuse.

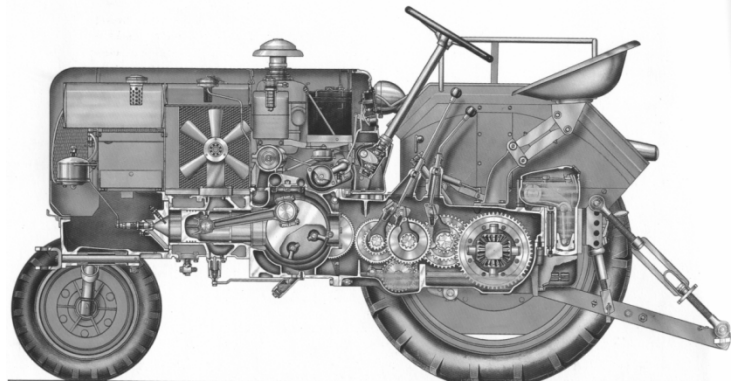
Die Hydraulikpumpe wurde anfangs vom Getriebe angetrieben. Das hatte den Nachteil, daß beim Treten der Kupplung auch die Hydraulikanlage ihren Betrieb einstellte, das war unpraktisch. In Zuge der Modellpflege gab es eine neue Pumpe die direkt über einen Keilriemen von Schwungrad angetrieben wurde.

Das Dreipunktgestänge entsprach nun der Norm, alle Anbaugeräte der Kategorie 1 passten.

Die Lenkung wurde völlig neu konstruiert, ein modernes Lenkgetriebe der Fa. Fulmina in Mannheim sorgte für eine –normale- Stellung des Lenkrades. Es gab 2 verschiedene Vorderachsen, eine einfache ungefederte Rohrachse für den kürzeren D1616 sowie eine gefederte Achse für die drei größeren Typen.

Am schönsten war der neue Fahrerstand, da hatte man aufgeräumt, ebene Bodenbleche eingebaut und für den Heckaufstieg Platz geschaffen. Auch die Beifahrer auf den Kotflügeln hatten nun mehr Platz. Der tolle gefederte und hydr. gedämpfte Fahrersitz der Vorgänge musste leider einem platzsparenden gummigefederten Sitz weichen. Ein neues Seitenmähwerk hatte man den Bulldogs spendiert. Es wurde direkt vom linken Schwungrad über einen Keilriemen angetrieben. Zum Einschalten verfügte es über eine eigene Lamellenkupplung die zum Beispiel beim Ausheben den Antrieb selbsttätig

ausschaltete. Das Mähwerk hatte die bewährten Messerbalken der Vorgänger übernommen. Die Schnittbreiten betragen meist 5' (1.50m) Es gab Tiefschnittbalken mit Fingerteilung 1 ½ Zoll für extrem niedrigen Grasschnitt (z.B.im Allgäu) einen Hochschnittbalken mit einen Fingerabstand von 3 Zoll zum Getreidemähen und das meistverkaufte Mittelschnittmähwerk mit Fingerabstand 2 Zoll für den universellen Einsatz. Hatte der Bulldog eine Hydraulikanlage wurde der Messerbalken mit einen separaten Hydraulikzylinder ausgehoben.



Der Erfolg der neuen Bulldogs war der Konkurrenz ein Dorn im Auge. Mit gezielten Kampagnen wurden die Maschinen beim Kunden schlechtgeredet. Zum Beispiel wurde der Bulldog an einer Schwachstelle angegriffen. Beim Bergabfahren hatte der Bulldogmotor konstruktionsbedingt fast keine Bremswirkung und musste nur über die Fußbremse verzögert werden. Da hackten sie alle darauf herum und verunsicherten die Kunden. Die Antwort der Lanz-Konstrukteure war eine neuartige Motorbremse die man auf Wunsch erhalten konnte.

Das wichtigste, wenigstens für die Lanz-Verkäufer war die neue Motorhaube der Bulldogs. Jetzt sahen sie endlich etwas moderner aus und waren dadurch leichter verkäuflich. Um den Verkauf zu forcieren zog Lanz alle Register. Werbung in den Landwirtschaftsblättern und der Besuch von Messen und Ausstellungen war üblich. Aber Lanz ging auch neue Wege, es wurden viele, gute Werbefilme gedreht um die Vorteile den neuen Maschinen zu zeigen. Die Händler mieteten Kinos und luden ihre Kunden ein. Um diese zu locken wurden im Vorprogramm beliebte Unterhaltungsfilme (kostenlos) gezeigt. Z.B. die bekannten Immenhof-Filme. Da es bei den Vorstellungen immer kostenlose Getränke gab, waren die Kinos natürlich voll.

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



W.G.