

LANZ

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



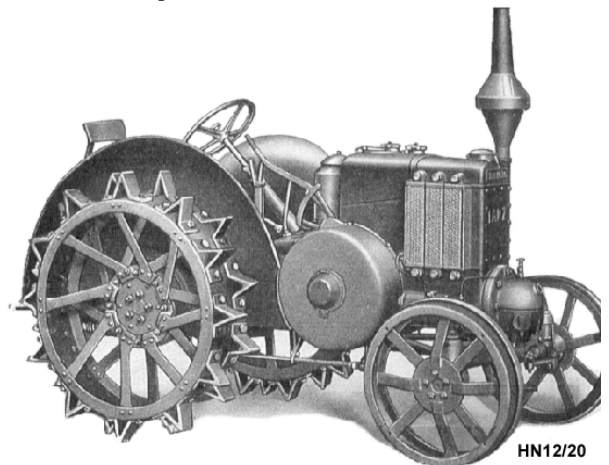
In den Jahren vor dem 2. Weltkrieg wollte LANZ sein Typenprogramm erweitern. Bisher war die Stärke von Lanz der Bau von großen Maschinen für mittlere und größere Betriebe.

Lanz schief auch nicht und konnte 1931 einen kleineren Bulldog präsentieren.

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 Thermosyphonsystem, 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.

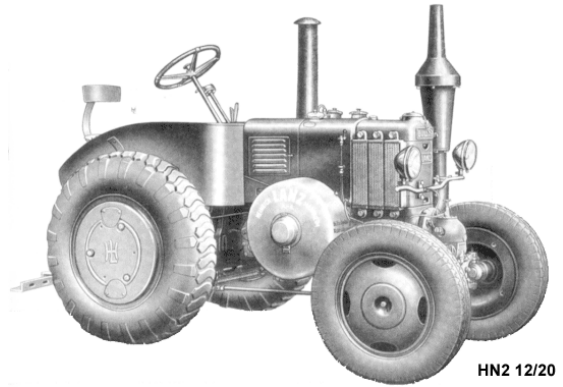
Gewicht von nur ??1130kg. Ein 6Gang-Gruppenschaltgetriebe sorgte für richtige Geschwindigkeiten. Als Räder wählte man luftbereifte Räder der Größe ?? . Auf Wunsch war die Maschine als reiner Ackerschlepper mit Eisenbereifung, Dreiganggetriebe mit einer Geschwindigkeit von 7.5Km/h lieferbar. Dieser Ackerbulldog 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.



HN2 12/20

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 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.

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.

WG

