

Es wird alles erdenklich zum Thema Glühkopf ausgestellt.

Besuchen Sie uns bei unserem Stand in Halle 8 unter dem Thema "Glühkopfliegenden"!

Traktoren mit Glühkopf-Motoren sind nach wie vor der Publikumsmagnet auf jedem Oldtimer-Traktorentreffen. Die Schlepper ohne Anlasser und Zündkerzen sind in der Geschichte des Traktorenbaus einmalig. Nach seinem Erfinder Herbert Akroyd Stuart ist der Glühkopf-Motor auch als „Akroyd-Motor“ bekannt geworden. Ab 1891 wurden in England bei Richard Hornsby & Sons, später in Schweden bei Bolinder-Munktell, in Italien bei Landini oder in Frankreich bei SF Vierzon schon Glühkopf-Motoren gebaut und im Traktorenbau verwendet. In Deutschland haben vor allem die „Bulldogs“ der Mannheimer Heinrich Lanz AG die Landwirtschaft ab 1921 bis in die 1960er Jahre so geprägt, dass der Begriff – vor allem im Süddeutschen Raum – sogar zum Deonym für „Traktor“ geworden ist.

In seiner Funktion vereint der Glühkopf-Motor die Prinzipien von Otto- und Diesel-Motor. Aufgrund der niedrigen Kompression muss aber vor dem Start der gusseiserne Glühkopf, der vor dem Motor liegt, mit einer Heizlampe (oder einem Gasbrenner) erhitzt werden. Zum eigentlichen Anlassen wird beim Lanz-Bulldog dann das Lenkrad samt Steuersäule abgenommen und seitlich in die Kurbelwelle gesteckt. Durch Pendelbewegungen gegen den Kompressionswiderstand wird der Motor zum Laufen gebracht.

Durch ihr schwaches Verdichtungsverhältnis erreichen Glühkopf-Motoren nur einen mäßigen Wirkungsgrad mit entsprechend hohem Kraftstoffverbrauch. Trotzdem waren sie sehr erfolgreich, da sie vor allem in der Industrie und Landwirtschaft eine kostengünstige Alternative zu Dampfmaschinen darstellten. Auch gegen die zunehmende Konkurrenz von Dieselmotoren konnten sich die „Glühköpfe“ noch viele Jahrzehnte behaupten, da sie günstiger produziert werden konnten und geringe Ansprüche an den Kraftstoff stellten. Sie können mit normalem Diesel aber auch mit Schweröl, Tran, Paraffin oder gar mit „Salatöl“ betrieben werden.

Text von Ralf Burge